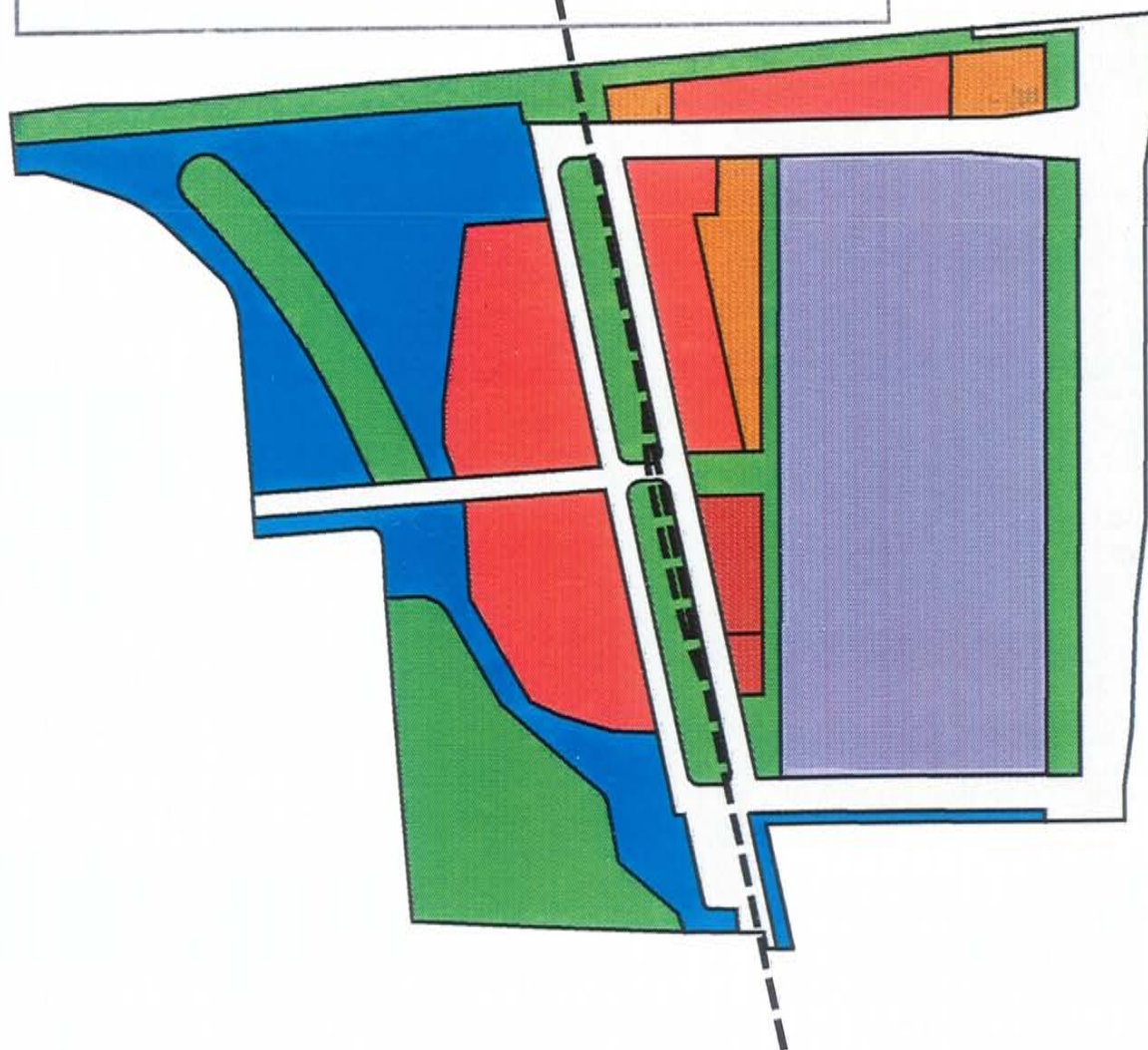


# BESTEMMINGSPLAN JOLLENPAD

| BEST.<br>PLAN | UITW. | DEEL | HERZ.<br>VOORSCH. | HERZ.<br>PLANKRT. |
|---------------|-------|------|-------------------|-------------------|
| 230           | 0     | 0    | 0                 | 0                 |



**STADSDEEL BUITENVELDERT  
GEMEENTE AMSTERDAM**





**BEHOORT BIJ BESLUIT VAN**

**STADSDEELRAAD VAN**

**BUITENVELDERT, 9701319**

**15 APRIL 1997**

**STADSDEELSECRETARIS**

**G. BEKMAN**





## STADSDEELRAADVERGADERING BUITENVELDERT

Vergadering d.d. : 15-04-97  
Reg.nr : 9701319

**AGENDA**

**4**

Punt

**VOORDRACHT**

D.B., 25 maart 1997

Betreft : vaststelling bestemmingsplan Jollenpad

Aan de Stadsdeelraad,

### 1. Inleiding

Met ingang van 25 november 1996 is het ontwerp-bestemmingsplan Jollenpad gedurende vier weken op de gebruikelijke wijze voor een ieder ter inzage gelegd. De ter inzage legging is aangekondigd in de Buitenveldertse Courant, het Parool en de Staatscourant. Het gebied waarop het bestemmingsplan betrekking heeft wordt als volgt begrensd:

- aan de noordzijde door de teen van het talud van de rijksweg A 10 (tevens stadsdeelgrens);
- in het oosten door het midden van de Amstelveenseweg;
- in het zuiden: ten oosten van de museumtramlijn door het bedrijventerrein IJssloot en ten westen van de museumtramlijn door de IJssloot;
- in het westen door de oever van het schiereiland van de Jachthavens.

Gedurende genoemde termijn heeft, conform het bepaalde in artikel 23, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro), voor een ieder de mogelijkheid open gestaan zijn zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar te maken bij de Stadsdeelraad.

Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door:

1. Dhr./mw. G. Heringa, Amstelveenseweg 581, bij brief van 3 december 1996;
2. Dhr./mw. W. Kramer, Amstelveenseweg 575, bij brief van 3 december 1996;
3. Dhr./mw. A.M. Striekwold, Amstelveenseweg 575, bij brief van 3 december 1996;
4. Dhr./mw. P. van de Braak, Amstelveenseweg 581, bij brief van 3 december 1996;
5. Dhr./mw. W. Tollenaar, Amstelveenseweg 579, bij brief van 3 december 1996;
6. Dhr./mw. S.H. Muller, Marnixstraat 163-hs, bij brief van 13 december 1996;
7. Dhr./mw. R.P. Simons en A.J. Nouwen, Jaagpad 12, bij brief van 15 december 1996;
8. Vereniging Woonschepen Zuid, Postbus 77740, bij brief van 18 december 1996;
9. NIVON, Nieuwe Herengracht 119, bij brief van 18 december 1996;
10. Vereniging van Vrije Wandelaars (NEMO), Westerpark 2, bij brief van 18 december 1996;
11. Stichting Sint Maartengroep, Amstelveenseweg 844, bij brief van 19 december 1996;
12. Dhr./mw. H.E. Scholten en C.F.M. Hurkmans, Punterspad a/b de Maas, bij brief van 19 december 1996;
13. Dhr. A.H. Vonk, Amstelveenseweg 844, bij brief van 19 december 1996;
14. Fietzersbond ENFB, afdeling Amsterdam, W.G.-Plein 84, bij brief van 19 december 1996;
15. Aktiegroep Behoud Elzenbos en Jachthavenweg, Pastoor Roozenlaan 24, Amstelveen, bij brief van 19 december 1996.

16. Vereniging Pijpbelangen, Saffierstraat 204, bij brief van 21 december 1996;
17. Stichting Gerard Dou, Quellijnstraat 138-hs, bij brief van 22 december 1996;
18. Comité Behoud Binnentuinen in de Pijp, Van Ostadestraat 113-s, bij brief van 22 december 1996;
19. Mr. J.E.M. Polak (Stibbe Simont Monahan Duhot), namens garage De Snelheid BV alsmede namens hun directeuren, de heren A. en W. van der Klis, bij brief van 23 december 1996.

De bovengenoemde zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn ingekomen. In het onderstaande zullen deze zienswijzen kort worden samengevat en van commentaar voorzien. Buiten de wettelijke termijn is een zienswijze ingediend door mevrouw W.P.M. Kraakman, Aalsmeerweg 53-3", en wel bij brief van 22 januari 1997.

Ingevolge het bepaalde in artikel 23, lid 2 Wro, worden zij die tijdig een zienswijze kenbaar hebben gemaakt in de gelegenheid gesteld tot het geven van een nadere mondelinge toelichting. Op 14 januari 1997 en op 11 februari 1997 zijn alle indieners van zienswijzen in de gelegenheid gesteld om ten overstaan van de leden van de Commissie van Advies Wonen en Werken een mondelinge toelichting te geven. Voor zover hiervan gebruik is gemaakt door appellanten, is hiervan melding gemaakt in de onderstaande samenvatting van de zienswijzen.

Van de hoorzittingen is een verslag gemaakt. Voor zover op de hoorzitting nieuwe/aanvullende opmerkingen zijn gepleegd, is hier in onderstaande samenvatting eveneens melding van gemaakt.

De zienswijze van mw. W.P.M. Kraakman, gedateerd 22 januari 1997, is ruimschoots buiten de termijn van tervisielegging ingekomen. Deze zienswijze komt inhoudelijk overeen met zienswijzen die andere belanghebbenden inzake het ontwerp-bestemmingsplan Jollenpad kenbaar hebben gemaakt. Door mw. Kraakman zijn geen verschoonbare redenen voor overschrijding van de termijn gegeven. Om deze reden dient de zienswijze niet ontvankelijk verklaard te worden.

Hierbij overwegen wij nog het volgende.

In artikel 27, lid 1 Wro heeft de wetgever expliciet bepaald dat tegen het door de Stadsdeelraad vastgestelde bestemmingsplan bedenkingen ingebracht kunnen worden bij Gedeputeerde Staten. Deze mogelijkheid is echter voorbehouden aan degenen die destijds tijdig bij de Stadsdeelraad een zienswijze hebben kenbaar gemaakt met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan alsmede aan diegenen die hebben aangetoond hiertoe redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest.

Alleen tegen eventueel door u aan te brengen wijzigingen in het bestemmingsplan kunnen door andere personen/instanties alsnog bedenkingen kenbaar worden gemaakt.

Deze regeling vormt dus een uitzondering op de gangbare bezwaar- en beroepsprocedures in de Algemene Wet Bestuursrecht.

Aangezien mw. Kraakman geen verschoonbare redenen heeft aangegeven voor termijnoverschrijding, zijn er voor haar geen mogelijkheden om tegen het vastgestelde bestemmingsplan een bedenking bij Gedeputeerde Staten in te dienen. Slechts indien bij de vaststelling wijzigingen in het bestemmingsplan worden aangebracht, bestaat weer voor een ieder de mogelijkheid om met betrekking tot deze wijzigingen alsnog een bedenking kenbaar te maken.

## **2. Samenvatting van de tijdig ingekomen zienswijzen**

Hieronder worden de tijdig ingekomen zienswijzen kort samengevat.

### 1. Dhr./mw. G. Heringa, Amstelveenseweg 581

Appellant heeft bezwaar tegen de voorgestelde ontsluiting van het gebied door middel van het Jollenpad en stelt dat één ontsluitingsweg gelegen tussen A 10 en het terrein van het gemeentelijk waterleidingbedrijf volstaat. De weg langs de kantoorvilla's moet dan in zuidelijke richting eenrichtingsverkeer worden, waarbij de auto's keren aan het einde. Appellant vreest een chaotisch situatie op de Amstelveenseweg met name tegenover de woning van appellant, moeilijke bereikbaarheid van diens woning en geen parkeerruimte voor bezoek. Verwezen wordt naar blz. 15

van het ontwerp-bestemmingsplan Schippersinternaat (en passages in het capaciteitsonderzoek) ter ondersteuning van zijn stellingen. Als oplossingen worden door appellant voorgesteld het verplaatsen van de bushalte, het laten vervallen van de voorrangsregel voor invoegend busverkeer of het verlengen van weefvakken tot ruim voorbij de halte.

Verder verzoekt dhr./mw. Heringa om een M.E.R. vanwege de som van alle projecten die in diens directe omgeving spelen (Schippersinternaat-IJsslootgebied, Jollenpad, Ronald McDonald, open gaten en de vrije busbaan).

Tot slot wijst appellant erop dat geen enkel plan of tekening rekening houdt met de bestaande woningen Amstelveenseweg 575 t/m 585. Derhalve stelt appellant het stadsdeel aansprakelijk voor mogelijke schade en eist een toezegging van het stadsdeel dat oplossingen voor de verkeerstoename op de Amstelveenseweg niet op voornoemde woningen wordt afgewenteld.

## 2. Dhr./mw. W. Kramer, Amstelveenseweg 575

De zienswijze van dhr./mw. W. Kramer is gelijkkluidend aan die vermeld onder 1.

## 3. Dhr./mw. A.M. Striekwold, Amstelveenseweg 575

De zienswijze van dhr./mw. A.M. Striekwold is gelijkkluidend aan die vermeld onder 1.

## 4. Dhr./mw. P. van de Braak, Amstelveenseweg 581

De zienswijze van dhr./mw. P. van de Braak is gelijkkluidend aan die vermeld onder 1.

## 5. Dhr./mw. W. Tollenaar, Amstelveenseweg 579

De zienswijze van dhr./mw. W. Tollenaar is gelijkkluidend aan die vermeld onder 1.

De heer Tollenaar heeft gebruikt gemaakt van de hoorzitting om de zienswijze toe te lichten.

## 6. Dhr./mw. S.H. Muller, Marnixstraat 163-hs

Appellant maakt bezwaar tegen de vergaande aantasting van de groene fietsroute vanuit de stad Amsterdam naar het Amsterdamse Bos. Ook niet-autobezitters dienen het Amsterdamse Bos te kunnen bereiken. Daarnaast is het Jollenpad een belangrijke woon-werkverbinding tussen Amstelveen en Amsterdam-West. Het plan voldoet niet aan de op blz. 11 geformuleerde plandoelstellingen. Het groen karakter van de route gaat voor een deel verloren en de kruisingen zullen in het spitsuur niet verkeersarm zijn. Appellant verwacht bovendien ernstige windhinder van de kantoren en het open water. Er wordt gepleit voor handhaving van de gehele bestaande Jachthavenweg als plezierige en hoogwaardige route naar het Amsterdamse Bos. Mevrouw Muller heeft de zienswijze mondeling toegelicht. Hierbij zijn geen nieuwe opmerkingen gepleegd.

## 7. Dhr./mw. R.P. Simons en A.J. Nouwen, Jaagpad 12

Appellanten hebben bezwaren tegen de kantoren die ten westen van de museumtramlijn gebouwd gaan worden. Zij zijn van mening dat dit groene gebied tussen de Oeverlanden en het Amsterdamse Bos in stand gehouden moet worden.

Appellanten stellen dat het ontgraven van de "boomweide" tussen Jachthavenweg en jachthavengebied bomen doet verdwijnen die in de eerdere plaanpassing Jollenpad zouden blijven staan en wijzen op de grote landschappelijke waarde van de "boomweide". Daarbij zullen de populieren op de Jachthavenweg op een te smalle strook grond staan om te overleven. Inzake de fietsroute stellen appellanten dat er geen sprake meer is van een doorgaande fietsroute. Zij stellen vragen bij de verkeers- en sociale veiligheid van de nieuwe route. Verder hebben zij bezwaar tegen de verdwijning van de wandelroute langs het Elzenbos. Het voetpad langs de boulevard vinden zij onveilig en onaantrekkelijk. Het wandelpad langs het noordelijk deel van de Jachthavenweg verdwijnt volgens belanghebbenden en daarmee ook de wandelroute naar Amsterdam-West, de Oeverlanden en het Woonboten-Schinkelgebied. Verder wordt aangevoerd dat de huidige voetpaden deel zouden uitmaken van een aantal officieel geregistreerde wandelroutes (Pelgrimspad).

Appellanten hebben bezwaar tegen de vrijstellingsbepalingen in artikel 3, lid 5, en artikel 11, die te vaag geformuleerd worden gevonden en pleiten voor duidelijke afspraken omtrent het maximum aantal m2 b.v.o..

Tenslotte zijn appellanten het niet eens met de (kwalitatieve) beschrijving van het plangebied zoals vermeld in paragraaf 2.4 van het ontwerp-bestemmingsplan.

Namens appellanten is door A.H. Best de zienswijze mondeling toegelicht. Hierbij is het ontbreken van de noodzaak van nieuwe kantoren aan de orde gesteld.

#### 8. Vereniging Woonschepen Zuid, Postbus 77740

De Vereniging wijst op de functie die de Jachthavenweg vertegenwoordigt voor de ruim 300 bewoners van de woonboten aan de Jachthavenweg en het IJsbaanpad bij grote evenementen en calamiteiten, als ontsluitingsweg (richting Amstelveenseweg). Zij verzoekt hiermee rekening te houden.

De zienswijze is in de hoorzitting mondeling toegelicht door de heer van Eijck.

#### 9. NIVON, Nieuwe Herengracht 119

Het NIVON heeft bezwaar tegen de kantorenbouw aan de noordelijke toegang van het Amsterdamse Bos. Door het plangebied lopen via de Jachthavenweg diverse wandelroutes (lange afstandspaden zoals streekpad Amsterdamse Ommegang en het Pelgrimspad en NS wandeling). Het ontwerp-bestemmingsplan slaat een stedelijke wig in de groene scheg en vormt een obstakel in de wandel- en fietsverbinding vanuit de stad naar het groen. Dit doet afbreuk aan de leefbaarheid van de stad en de ontwikkeling van de ecologische infrastructuur zoals in het SPvE als doelen zijn gesteld. Het realiseren van kantoren, het verdwijnen van bomen die nu bebouwing en verkeersaders afschermt, afsluiting van het helft van de Jachthavenweg en omleiding van recreatie verkeer tot achter de stedelijke rand, vermindert het gevoel van "buiten" zijn. Het NIVON pleit voor versterking van de ecologische ecostructuur van het gebied en voor ontwikkeling van de groene coulissen tot een volwaardig ecosysteem.

In de hoorzitting heeft de heer Sybrandy (medewerker van NEMO) een mondelinge toelichting namens het NIVON gegeven. In de hoorzitting is aanvullend gewezen op te verwachten leegstand in kantoren en mogelijkheden in de Zuidas.

#### 10. Vereniging van Vrije Wandelaars (NEMO), Westerpark 2

De Vereniging maakt bezwaar tegen aantasting van de huidige Jachthavenweg als belangrijke schakel tussen Amsterdam en Amstelland. Dit wandelpad wordt opgenomen in het wandelpadplan dat NEMO ontwikkelt voor zowel de provincie Noord-Holland als de gemeente Amsterdam. De Jachthavenweg is eveneens een knooppunt van lange afstand wandelpaden. NEMO pleit voor behoud van een voetpad langs het elzenbos en handhaving van het voetpad ten noorden ervan. Appellant verklaart zich tegen het kappen van bomen in het hele plangebied, met name in de bomenweide.

In de hoorzitting heeft de heer Sybrandy (medewerker van NEMO) een mondelinge toelichting gegeven.

#### 11. Stichting Sint Maartengroep, Amstelveenseweg 844

De Stichting vraagt aan te geven of de Jachthavenweg in zijn totaliteit als fietspad gehandhaafd kan worden. Uit de plankaart blijkt niet dat er een brug komt. Verder wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van het elzenbos. Het parkeergebeuren wordt te rooskleurig voorgesteld. Een verduidelijking ontbreekt. Verder verzoekt appellant om in het noordelijk gebied vanaf de waterzijde tot het dijklichaam van de A-10 een aaneengesloten ruig natuurgebied aan te leggen.

#### 12. Dhr./mw. H.E. Scholten en C.F.M. Hurkmans, Punterspad a/b de Maas

Belanghebbenden hebben bezwaar tegen de verdwijning van de doorlopende fietsroute over de Jachthavenweg (ontbreken aansluiting met de weg onder de A-10). Verder hebben zij bezwaar tegen het rooien van de bomen ten westen van het Jollenpad en het afgraven van land met bomen

ten behoeve van de waterpartij. Er wordt gewezen op het rapport van de Bomenstichting met betrekking tot de afstand ten opzichte van bomen. Het verdwijnen van de Jachthavenweg als doorgaande route wordt betreurd. Het vierde paviljoen overschrijdt de harde lijn van de Jachthavenweg. Appellanten pleiten voor een pad langs de rand van het elzenbos. Tenslotte wordt de vraag gesteld of met de bouw van het eerste paviljoen (2.920 m<sup>2</sup>) de 8.000 m<sup>2</sup> wordt overschreden.

De heer Scholten heeft de zienswijze mondeling toegelicht. Hier zijn geen aanvullende opmerkingen gepleegd.

#### 13. Dhr. A.H. Vonk, Amstelveenseweg 844

Dhr. Vonk noemt als gebrek dat de verbinding van het plan met het Jachthavengebied niet wordt genoemd, terwijl het Jachthavengebied volgens dhr. Vonk alleen via het Jollenpadgebied kan worden bereikt. Verder wijst hij op de grotere onveiligheid voor langzaam verkeer bij de aansluitingen op de Amstelveenseweg. Oplossingen of een duidelijke invulling worden in het plan niet aangereikt.

Appellant voert aan dat de verkeersafwikkeling niet goed is bekeken en vergelijkt hiervoor verschillende rapporten.

De heer Vonk stelt dat er een vermindering van het groen plaatsvindt, met in totaal 3.500 m<sup>2</sup>, in plaats van vergroting. Verder meent appellant dat het elzenbosje van een pad voorzien en toegankelijk gemaakt moet worden, zodat daar gerecreëerd kan worden. De ecologische waarde van de bomenallee dient te worden gewaarborgd en versterkt. Appellant stelt dat geen plek beschikbaar is om parkeerplaatsen aan de Jachthavenweg (50 st. of meer) door te sluizen naar de Jachthavens. Voorts zullen in de zomermaanden fricties optreden tussen werkenden en recreanten. Appellant vreest sociale onveiligheid op het fietspad langs de boulevard.

De heer Vonk kan niet instemmen met de vrijstelling in artikel 3, lid 4, de termijn van 2 weken in artikel 3, lid 6a en artikel 9, lid 5a en het toelaten van steigers in artikel 8, lid 1. De plankaarten kloppen niet geheel met elkaar. Artikel 6, lid 4 is niet duidelijk.

Verder wijst de heer Vonk erop dat het Stadsdeel voorbij gaat aan een Koninklijk Besluit d.d. 7 maart 1976 waarin opmerkingen worden gemaakt over de Amstelveenseweg. Appellant kan zich niet vinden in de postzegelbestemmingsplan-taktiek en pleit voor een M.E.R.

De heer Vonk heeft gebruik gemaakt van de hoorzitting. Hierbij zijn door hem geen nieuwe opmerkingen gepleegd.

#### 14. Fietzersbond ENFB, afdeling Amsterdam, W.G.-Plein 84

Voor genoemde bond stelt dat de toegang tot het Amsterdamse Bos via de Jachthavenweg halverwege overgaat in een fietspad tussen kantoorgebouwen. Dit maakt een onaanvaardbare inbreuk op het karakter van deze groene route. Het uitzicht voor fietsers verslechtert, lawaai en stank van auto's motoren en brommers tasten dit karakter aan. De verkeersveiligheid wordt aangetast door de aanleg van kruisingen met vier banen autoverkeer, waarvan twee uit onverwachte richting komen voor fietsers. Het doortrekken van de Jachthavenweg langs het elzenbos of desnoods langs de zuidelijke BK1 bestemming is noodzakelijk om een fatsoenlijke verbinding met het Amsterdamse Bos tot stand te brengen. De ENFB benadrukt dat ondubbelzinnig vastgelegd dient te worden dat de fietspaden (zuidelijk gedeelte Jollenpad en noordelijke toegangsweg) vrijliggend dienen te zijn en de maatvoering voor dubbele fietspaden gevoerd (3,60 a 4,00 meter breed) dient te worden.

#### 15. Aktiegroep Behoud Elzenbos en Jachthavenweg, Pastoor Roozenlaan 24

De aktiegroep wenst behoud van de Jachthavenweg inclusief populieren. Hiertoe heeft appellant een onderzoek laten verrichten naar de kwaliteit en randvoorwaarden om de populieren te behouden.

Het onderzoek heeft het volgende uitgewezen:

- de conditie en toekomstverwachting van de populieren in de huidige situatie is redelijk tot goed;

- elke vijf jaar moet de kroon gecontroleerd/gesnoeid worden en wordt stamvoetcontrole aanbevolen (afhankelijk van de leeftijd en kwaliteit van de populieren);
- tijdens de graafwerkzaamheden dienen de gestelde randvoorwaarden absoluut in acht te worden genomen om de populieren een goede overlevingskans te geven, d.w.z.:
  - a. een strook land van 6 meter aan de westzijde van de stamvoeten en aan de oostzijde van de stamvoeten tot de nu aanwezige sloot handhaven.
  - b. het voorkomen van bodemverdichting in deze zone tijdens de werkzaamheden;
  - c. geen extreme veranderingen in de grondwaterstand: in ieder geval geen grote verhoging.

De Aktiegroep heeft bezwaar tegen het feit dat op de plankaart behorende bij het bestemmingsplan een strook van slechts 2 meter staat aangegeven en bezwaar tegen het ontbreken van twee "eilandjes" met populieren aan de westkant van het huidige grasveld in het bestemmingsplan. Het kan niet de bedoeling zijn dat de Jachthavenweg in het noorden afgebroken wordt (volgens de plankaart), aangezien het een doorgaande route betreft.

De aktiegroep stelt dat in het bestemmingsplan niet aangegeven staat hoe het elzenbos bereikbaar is. Het blijft de wens om een wandelpad langs het elzenbosje te realiseren.

Appellant stelt dat uitbreiding van de paviljoens tot maximaal 2.500 m<sup>2</sup> onaanvaardbaar is aangezien jarenlang gesproken is over 8.000 m<sup>2</sup> en daar ook goedkeuring aan verleend is.

Aangevoerd wordt dat het fietspad langs de museumtramlijn en onder de A-10 een onveilige route lijkt vanwege het stille gebied.

Het is noodzakelijk een verkeerslichtinstallatie te plaatsen bij de zuidelijke ontsluiting van dit gebied wegens de gevaarlijke situatie door het grotere verkeersaanbod.

Mevrouw Meijer heeft de zienswijze mondeling toegelicht. Hierbij is aanvullend nog eens verzocht om te bekijken of de bomenweide niet grotendeels gehandhaafd kan worden.

#### 16. Vereniging Pijpbelangen, Saffierstraat 204

De vereniging stelt dat het Jollenpadgebied als bufferzone voor het Amsterdamse Bos en als ecologische hoofdroute tussen stad en Amsterdamse Bos gehandhaafd dient te blijven. Verder voert zij aan dat het Structuurplan nog niet door de Gemeenteraad is vastgesteld, maar op basis daarvan wel kantoorbouw wordt gerealiseerd.

De vereniging meent dat het Jollenpad als groengebied gehandhaafd dient te worden ter compensatie van verdwijnend groen in verband met de Zuidas.

Er wordt gepleit voor het vastleggen van de grenzen van de groene corridors, dit in verband met aantasting ten gevolge de Vietnamweide, het Schippersinternaat, de verbreding van de bosbaan en de aanleg van de bijbehorende infrastructuur.

De heer Keijser heeft de zienswijze mondeling toegelicht. Hierbij is gepleit voor handhaving van de huidige situatie.

#### 17. Stichting Gerard Dou, Quellijnstraat 138-hs

De Stichting heeft bezwaar tegen de aantasting van de groene route van het Amsterdamse Bos, bestrijdt de noodzaak van kantorenbouw in het Jollenpadgebied (komt voor een belangrijk deel niet ten gunste van de Amsterdammers) en wijst op vernieling van de huidige skyline van de Nieuwe Meer.

De zienswijze is mondeling toegelicht door mevrouw E. Visser. Hierbij zijn enkele aanvullende opmerkingen gepleegd. Er is onder meer een relatie gelegd met de ondertussen gepresenteerde plannen voor de Zuidas. Het Jollenpad loopt hierop vooruit, terwijl de inspraak over de Zuidas nog niet afgerond is. De bezwaren richten zich met name op het feit dat bestaand groen vernietigd wordt, terwijl het geplande vervangende groen nog onzeker is. Daarnaast wordt gevreesd voor een enorme toename van auto's ten gevolge van het ontbreken van openbaar vervoer van voldoende kwaliteit in de Zuidas.

18. Comité Behoud Binnentuinen in de Pijp, Van Ostadestraat 113-s

Het Comité heeft bezwaar tegen de verdere aantasting van het Amsterdamse Bos, na realisatie van de Vietnamweide. Ook voor de verbreding van de bosbaan zullen honderden bomen moeten verdwijnen.

19. Mr. J.E.M. Polak (Stibbe Simont Monahan Duhot), namens garage De Snelheid BV alsmede namens hun directeuren, de heren A. en W. van der Klis

Appellant heeft bezwaar tegen het voeren van aparte bestemmingsplanprocedures voor het Schippersinternaat-IJsslootgebied en het Jollenpadgebied. De verwezenlijking van het bestemmingsplan Schippersinternaat-IJssloot heeft een onomkeerbare situatie tot gevolg voor het gehele bestemmingsplangebied, dat bestaat uit het Jollenpad en het Jachthavengebied. Uit jurisprudentie van de Kroon in deze volgt dat indien sprake is van een bestemmingsplan dat een onomkeerbare situatie teweeg brengt met betrekking tot het bestemmingsplan omringende gebied, de gehele ontwikkeling van het gebied in één bestemmingsplangebied moet worden geregeld. Appellant stelt dat het hele gebied rond Jollenpad en Schippersinternaat-IJsslootgebied vanuit één integrale visie wordt ontwikkeld en dat het gebied derhalve als geheel in één bestemmingsplan dient te worden behandeld. Verder bestrijdt appellant de keuze voor aparte bestemmingsplanprocedures vanwege het feit dat de planontwikkelingen in beide gebieden los van elkaar en door verschillende projectontwikkelaars worden gerealiseerd. Hier is geen planologisch relevante reden voor en dit is als privaatrechtelijk argument strijdig met de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Appellant bestrijdt de opvatting genoemd op pag. 10 van het ontwerp-bestemmingsplan dat het Jollenpadgebied in de huidige situatie van weinig economische betekenis is voor het stadsdeel. De SAAB garage is een van de bekendste SAAB garages van Nederland.

Appellant stelt dat zijn cliënten veel belang hebben bij handhaving van de huidige zichtlocatie van de SAAB-garage. Het Stadsdeel heeft echter geen of althans te weinig onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de SAAB-garage op de huidige locatie te handhaven. Dit blijkt volgens appellanten onder meer uit overleg met de voorzitter van het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel, waaruit bleek dat het planologisch mogelijk zou zijn de garage in één van de kantoorloftoren te integreren. Deze mogelijkheid is niet geconcretiseerd omdat dit volgens het Stadsdeel financieel niet haalbaar zou zijn. Het Stadsdeel is niet uitgegaan van de bestaande locatie van de SAAB-garage, maar heeft het realiseren van kantoren als uitgangspunt genomen.

De wandzone is een 'achteraf-lokatie' en uiteraard qua zichtlokatie onvergelijkbaar met de huidige lokatie.

Appellant stelt dat een versnelde onteigeningsprocedure ex. artikel 13 Wet op de Ruimtelijk Ordening jo. artikel 85 van de Onteigeningswet in strijd is met de tekst en strekking van de wettelijke regeling alsmede met het zorgvuldigheidsbeginsel. Appellant voert hiertoe aan dat reeds sinds einde jaren tachtig van gemeentezijde het voornemen bestond de grond van de SAAB-garage te verwerven. Overleg heeft niet tot resultaat geleid. Tot onderhandelingen is het niet eens gekomen. De jarenlange voorgeschiedenis rond de verwerving maakt het volstrekt onaannemelijk dat de grond nu opeens in de naaste toekomst nodig is.

Appellant stelt dat in de beoogde plek in de wandzone een adequate regeling voor het parkeren ontbreekt. Bij de mogelijke nieuwe vestiging zouden ten minste 10 parkeerplaatsen exclusief voor bezoekers van de SAAB-garage moeten komen.

Appellant verwijst naar hoofdstuk 6 van het ontwerp-bestemmingsplan waarin het Jollenpadgebied als toplocatie voor kantoren in Nederland wordt aangemerkt. Appellant stelt dat de Stadsdeelraad onvoldoende heeft gemotiveerd waarom thans een toename van het aantal kantoorruimte wordt verwacht. Verder wordt aangevoerd dat op pagina 29 van voornoemd hoofdstuk geconstateerd is dat het aanbod van kantoorruimte de vraag overtreft en dat derhalve vraagtekens te plaatsen zijn bij de financiële haalbaarheid van het ontwerp-bestemmingsplan. Er wordt aangevoerd dat, aangezien het aanbod van kantoorruimten de vraag overtreft, toepassing van artikel 13 W.R.O. niet aan de orde kan zijn. Er wordt ook verwezen naar de Rijksconsulent Economische Zaken in Noord-Holland die eveneens twijfelt aan de noodzaak van de nieuwe kantoorlocaties bij de Zuidas. Appellant sluit

zich aan bij de opvatting van voornoemde Rijksconsulent dat het gewenst lijkt dat in het plan uitgebreider stilgestaan wordt bij het lokatiebeleid en de verschillende aspecten daarvan. Bij aanvullende brief is door appellant verzocht de bestemmingsomschrijving ter plaatse van de mogelijke nieuwe lokatie in de wandzone, zodanig te verruimen dat tot een meer multifunctionele bestemming wordt gekomen.

De heer van der Klis heeft de zienswijze mondeling toegelicht. Hierbij is nogmaals verzocht het in het bestemmingsplan mogelijk te maken dat de garage op de huidige lokatie wordt gehandhaafd. Voorts is verzocht zekerheid te bieden met betrekking tot alle noodzakelijke voorwaarden om te verhuizen naar de voorgestelde nieuwe lokatie. Een afgerond en constructief voorstel heeft de eigenaars nog niet bereikt.

### **3. Commentaar op de tijdig ingekomen zienswijzen**

#### Ad 1. Dhr./mw. G. Heringa, Amstelveenseweg 581, bij brief van 3 december 1996

Het voorstel om het plangebied slechts te ontsluiten via de noordelijke ontsluiting en een keulus te maken ter hoogte van het zuidelijke kantoorpaviljoen, is naar onze mening niet haalbaar en niet wenselijk. In het kader van de planontwikkeling Jollenpad is wel gekeken naar varianten voor de afwikkeling van het verkeer (onder andere eenrichtingsverkeer). Deze varianten stuiten evenwel op bezwaren. In het voorstel van appellant zal al het verkeer afgewikkeld moeten worden over het kruispunt t.p.v. de A-10. Dit stuit op grote verkeerskundige bezwaren. Het kruispunt zal zwaar belaagd worden, waardoor aanzienlijke vertragingen zullen ontstaan op de toeleidende wegen. Daarnaast komen de bereikbaarheid van het kantoorterrein en het Jachthavengebied te veel in het geding. In het huidige voorstel is de ontsluiting van het gebied over twee kruispunten verdeeld, waarbij op termijn de ontsluiting bij de A-10 de belangrijkste functie zal krijgen. De ontsluiting van het bedrijventerrein IJssloot zal zo veel mogelijk direct op de Amstelveenseweg plaatsvinden om de ontsluiting bij het Jollenpad wat te ontlasten. Naar onze mening is de vrees van appellant voor een chaotische situatie ter plaatse van zijn woning tegen deze achtergrond niet terecht.

In onze reactie op de zienswijze met betrekking tot het bestemmingsplan Schippersinternaat - IJsslootgebied, zijn wij reeds uitvoerig ingegaan op de afwikkeling van het verkeer ter plaatse van het Jollenpad. Zoals bekend is in 1994 een capaciteitsonderzoek door de Dienst Ruimtelijke Ordening gepleegd, welk onderzoek geactualiseerd is in 1996. Door appellant wordt gerefereerd aan een aantal passages uit het onderzoek van 1994 met betrekking tot het invoegen van de bus. Het is onjuist te veronderstellen dat met deze opmerkingen niets gedaan is. Het profiel zoals nu voorgesteld, en gepresenteerd op de onlangs gehouden inspraakgelegenheid, is een profiel waarin zo goed mogelijk rekening gehouden is met alle eerder gemaakte opmerkingen, zowel in het capaciteitsonderzoek als van instanties zoals de verkeerscommissie. Dit heeft geleid tot een aangepast profiel bij de 15 bedrijfswoningen (geen invoegend busverkeer meer) en het Jollenpad (bushalte iets verlegd in noordelijke richting). Op de aanpassingen is ingegaan op de eerder genoemde inspraakgelegenheid.

Met betrekking tot het al dan niet verrichten van een Milieu Effect Rapportage (MER), zijn regels gesteld in het Besluit Milieu-effectrapportage (de daarvan deel uitmakende bijlage c), welk besluit een basis vindt in de Wet milieubeheer. Naar onze mening is het niet juist alle genoemde projekten bij elkaar op te tellen. Een groot deel van de projekten wordt namelijk los van elkaar gerealiseerd, zouden desondanks enkele projekten (in aantallen woningen of m<sup>2</sup> b.v.o. kantoorvloeroppervlak) toch bij elkaar opgeteld worden, dan nog is er bij lange na geen sprake van een m.e.r.-plicht. Ook de zgn. m.e.r. beoordelingsprocedure (de daarvan deel uitmakende bijlage D) is om dezelfde reden niet aan de orde.

Uit de plannen zoals die op dit moment ontwikkeld worden voor het Schippersinternaat, IJsslootgebied en het Jollenpad, blijkt geen noodzaak voor het amoveren van de woningen Amstelveenseweg 575 t/m 585. De plannen zijn uitvoerbaar met behoud van deze woningen. Of de woningen ook op termijn gehandhaafd kunnen blijven is afhankelijk van een aantal lange termijn ontwikkelingen, zoals de Zuidas en de afwikkeling van het verkeer in groter verband in dit deel van

Amsterdam. Hierover kan op dit moment geen duidelijkheid gegeven worden. In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Schippersinternaat - IJsslootgebied hebben wij meegedeeld voornemens te zijn, zodra meer duidelijkheid bestaat met betrekking tot de ontwikkelingen in groter verband en de afwikkeling van het hierbij behorende verkeer, wederom een studie te (laten) verrichten met betrekking tot de op lange termijn benodigde profielen en kruispuntontwerpen.

Ad 2. Dhr./mw. W. Kramer, Amstelveenseweg 575, bij brief van 3 december 1996  
Verwezen wordt naar het commentaar ad 1.

Ad 3. Dhr./mw. A.M. Striekwold, Amstelveenseweg 575, bij brief van 3 december 1996  
Verwezen wordt naar het commentaar ad 1.

Ad 4. Dhr./mw. P. van de Braak, Amstelveenseweg 581, bij brief van 3 december 1996  
Verwezen wordt naar het commentaar ad 1.

Ad 5. Dhr./mw. W. Tollenaar, Amstelveenseweg 579, bij brief van 3 december 1996  
Verwezen wordt naar het commentaar ad 1.

Ad 6. Dhr./mw. S.H. Muller, Marnixstraat 163-hs, bij brief van 13 december 1996  
Het plan voorziet in een nieuwe fietsroute, langs de museumtramlijn, dat loopt van het centrum van Amsterdam naar het Amsterdamse Bos. Het fietspad is vormgegeven als een doorgaande groene route, een vrijliggend fietspad onder een dubbele bomenrij, langs de waterzone in het plangebied. Na doortrekking onder de A-10, een voorstel dat is genoemd in de hoofdgroenstructuur van het Structuurplan en in het ontwerp Masterplan Zuidas, zal dit een directe verbinding zijn met het centrum van Amsterdam. Vooralsnog wordt de fietsroute aangesloten op de bestaande doorgaande route door middel van een aan te leggen fietspad langs het talud van de A10.  
Het woon-werkverkeer kan gebruik maken van dezelfde fietsroute langs de Museumtramlijn en het talud van de A-10, dat aansluiting vindt op de bestaande route naar Amsterdam West. Daarnaast blijft de fietsroute langs de populierenlaan, het noordelijk gedeelte van de Jachthavenweg, gehandhaafd. Het bestemmingsplan maakt het middels de voorschriften mogelijk bij de bestemming Vw (water) dit deel van de Jachthavenweg in het noorden te ontsluiten met een brug. In het definitieve inrichtingsplan, dat op dit moment overigens gemaakt wordt, wordt deze brug opgenomen. Dit deel van de Jachthavenweg is overigens niet voor de auto toegankelijk. Wij zijn ons er van bewust dat het nieuw aan te leggen fietspad deels een ander karakter zal krijgen dat het huidige fietspad. Er blijft evenwel sprake van een kwalitatief hoogwaardige en groene fietsroute.

Het is inderdaad juist dat er sprake is van met het fietspad kruisend verkeer. Dit is overigens ook in de huidige situatie al het geval. De Jachthavenweg fungeert in de huidige situatie namelijk zowel als route voor langzaam verkeer als voor autoverkeer (met bestemming Jachthavengebied). In de nieuwe situatie worden juist het langzaam verkeer en het autoverkeer gescheiden. Voor zover het nieuwe fietspad wordt gekruisd door autoverkeer, zal dit nog steeds hoofdzakelijk bestemmingsverkeer zijn. De verkeerssituatie is naar onze mening bovendien overzichtelijk. Op dit moment zien wij geen redenen om te vrezen voor windhinder, noch in de directe omgeving van de kantoren, noch ter plaatse van het open water. Wel zal, zoals overigens gebruikelijk bij bouwplannen van grotere omvang, door de ontwikkelaar een windhinder onderzoek gedaan worden op het moment dat concrete plannen voorbereid worden; op dat moment is het doen van een onderzoek pas goed mogelijk. Voor het Jollenpad moet dan gedacht worden aan de wand- en torenzone. Met de uitkomsten van dergelijke onderzoeken wordt rekening gehouden in de definitieve ontwerpen voor de kantoren.

Ad 7. Dhr./mw. R.P. Simons en A.J. Nouwen, Jaagpad 12, bij brief van 15 december 1996  
Voor wat betreft het bezwaar tegen de kantoorbebouwing en het pleiten voor behoud van het groengebied merken wij het volgende op.

Geruime tijd voordat het Stadsdeel Buitenveldert werd ingesteld, was de gemeente Amsterdam voornemens het Jollenpadgebied te ontwikkelen tot een kantorengedebied met 35.000 m<sup>2</sup> kantoorbebouwing. Dit gebied moest een bijdrage leveren aan het terugdringen van het gebruik van woonvilla's voor kantoren in met name Amsterdam-Zuid. De dienst Ruimtelijke Ordening heeft de aanzet gegeven tot de ontwikkeling van 35.000 m<sup>2</sup> kantoorbebouwing binnen het Jollenpadgebied. Met de komst van de Stadsdeelraad Buitenveldert in 1987 werd het Stadsdeel verzocht de stedenbouwkundige uitgangspunten verder uit te werken.

Al in het Structuurplan 1989 is het plangebied Jollenpad opgenomen. In dit Structuurplan is voorzien in realisatie van een kantorenterrein met ca. 35.000 m<sup>2</sup> bvo ("dienstverlening in de vorm van kantoorvilla's in een omgeving met een groen karakter"). Het gebied dat hiervoor is aangeduid is grofweg het gebied ten oosten van de Jachthavenweg. Het bestemmingsplan blijft binnen deze aanduiding "dienstverlening". In het Structuurplan 1996 is wederom ingegaan op het Jollenpadgebied waarbij dezelfde begrenzing als in het Structuurplan 1989 is gehanteerd. In het Structuurplan is ook een hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor wat betreft het deel van het plangebied ten westen van de huidige Jachthavenweg is een nadere aanduiding "recreatie" opgenomen. In het Structuurplan 1996 is voorts nog voorzien in de te realiseren recreatieve fietsroute langs de Museumtramlijn als onderdeel van de hoofdgroenstructuur.

In eerdere planaanpassingen is ten aanzien van de "boomweide" nooit sprake geweest van het behoud van bestaande bomen; de boomweide is in eerdere planaanpassingen altijd ontgraven tot waterplas. De laatste planaanpassing in het kader van de inspraakreacties voorziet in het behoud van het noordelijk deel van de Jachthavenweg met de karakteristieke populieren en het elzenbos. Uitgangspunt van het plan, voor dit gebied, blijft het creëren van een waterzone, zoals verwoord in het SPVE, waarbij door middel van een ecologische inrichting aansluiting wordt gezocht bij het watermilieu van het Nieuwe Meer en waarbij het voornaamste uitgangspunt het waterrijke karakter is. Daarnaast wordt er ten aanzien van de boomweide naar gestreefd, om bomen die langs de rand van het water staan, te laten staan.

Het is het Stadsdeel bekend dat het behoud van de populieren op de Jachthavenweg een strook grond vereist van tenminste 6 meter vanaf de stam van de boom. De planvoorschriften laten toe dat een bredere strook 'Groenvoorzieningen' wordt behouden dan op de plankaart is voorgesteld. Uit een oogpunt van duidelijkheid, en om mogelijke misverstanden te voorkomen, stellen wij echter voor de te behouden strook 'Groenvoorzieningen' ter plaatse van het te behouden deel van de Jachthavenweg, als zodanig aan te geven. Dit leidt dus tot een beperkte aanpassing van de plankaart.

Inzake de genoemde doorgaande fietsroute wordt verwezen naar ons commentaar ad. 6.

De wandelroutes in het plangebied worden niet onderbroken, maar gedeeltelijk verplaatst. Op het te behouden deel van de Jachthavenweg zal het bestaande fiets- en wandelpad blijven liggen. Deze route wordt niet doorgetrokken langs het elzenbos, maar vindt aansluiting op de nieuwe wandelroute langs de waterzone en de paviljoenbebouwing. Het wandelpad is ongeveer 4 meter breed. Ten noorden van het te behouden deel van de Jachthavenweg wordt een brug aangelegd en kan men aansluiting vinden met de route naar Amsterdam-West, de Oeverlanden en het Woonboten-Schinkelgebied.

Het elzenbos blijft bereikbaar, maar zal geen onderdeel uitmaken van de doorgaande wandelroute. Ten noorden van Jachthaven "De Schinkel" zal een brug worden aangelegd en in het bos zelf wordt een houtsnipperpad gelegd wat zich een weg baant tussen de bomen.

Het fiets- en wandelpad op zowel de boulevard als op het tracé van de Jachthavenweg liggen aan de rand van een recreatiegebied en afgelegen van het woongebied van Buitenveldert. In de avonduren en na sluiting van de kantoren kan men zich, vanwege deze afgelegen ligging, onveilig voelen. Dit geldt overigens voor beide routes. Wij zien echter geen verschil met de huidige situatie. Sterker nog, in de huidige situatie is sprake van het geheel ontbreken van bebouwing en is de omgeving nog meer verlaten dan in de toekomstige situatie.

Tot op heden zijn overigens weinig klachten gehoord over sociale veiligheid in dit gebied.

In de directe omgeving is een goed alternatief aanwezig, namelijk het tweezijdig fietspad en het voetpad langs de Amstelveenseweg. Wij raden aan om in de avonduren hiervan gebruik te maken.

De vrijstellingsbepaling in artikel 3, lid 5 is noodzakelijk om tegemoet te kunnen komen aan eventuele ruimtewensen van de ontwikkelaar dan wel concrete huurders met betrekking tot de omvang van de te bouwen paviljoens. Het opnemen van een dergelijke bepaling is, vanuit de wens om voldoende flexibiliteit in een plan te hebben, gebruikelijk. Maximaal kan binnen de paviljoenzone dus 8.750 m<sup>2</sup> b.v.o. gerealiseerd worden. Of deze 'extra ruimte' in de praktijk gebruikt zal worden is op dit moment niet in te schatten. Er zijn namelijk nog geen bouwplannen voor alle paviljoens beschikbaar.

De vrijstellingsbepalingen in artikel 11 worden standaard in een bestemmingsplan opgenomen en hebben vooral betrekking op gebouwen en bouwwerken van ondergeschikte aard, waarbij de situering in deze fase van planvorming nog niet te bepalen is.

De toelichting die bij het bestemmingsplan hoort heeft, in tegenstelling tot plankaart en planvoorschriften, geen juridisch bindende werking. In de toelichting wordt het bestemmingsplan door het Stadsdeel verduidelijkt. De kwalitatieve beschrijving van de huidige situatie bevat de mening van het Stadsdeel.

Voor wat betreft de noodzaak aan nieuwe kantoren, kan worden opgemerkt dat het Jollenpadgebied alles in zich heeft om voorspoedig ontwikkeld te worden. Het is namelijk een lokatie die uitstekend bereikbaar is voor alle verkeerssoorten en het is een lokatie die zeer in trek is vanwege de ligging direct aan het Zuidas-gebied. De leegstand in en om het gebied van de Zuidas is beperkt en overigens ook nooit groot geweest. Op dit moment is bovendien sprake van een sterk stijgende vraag naar nieuwe kantorenlokaties en met de ontwikkeling van het Jollenpad kan hier nu optimaal op ingespeeld worden. Overigens zal de ontwikkelaar niet voor leegstand gaan bouwen. Naar onze mening is de vrees voor leegstand dus onterecht. In dit verband kan nog aanvullend opgemerkt worden dat de financiële haalbaarheid van het totale plan kan worden afgeleid uit de grondexploitatiebegroting, welke in juni 1996 goedgekeurd is door de Gemeenteraad van Amsterdam.

#### Ad 8. Vereniging Woonschepen Zuid, Postbus 77740, bij brief van 18 december 1996

De functie die de Jachthavenweg als ontsluitingsweg vertegenwoordigt voor de bewoners van woonboten aan de Jachthavenweg en het IJsbaanpad bij grote evenementen en calamiteiten, zal worden opgevangen door de nieuw aan te leggen boulevard en het nieuw aan te leggen fietspad langs het talud van de A10.

#### Ad 9. NIVON, Nieuwe Herengracht 119, bij brief van 18 december 1996

Voor wat betreft de bezwaren tegen de kantoorbebouwing wordt verwezen naar ons commentaar ad. 7. Voor wat betreft de stedenbouwkundige uitwerking van het Structuurplan, betrekking hebbende op de bezwaren tegen het verdwijnen van bomen, afsluiting van de helft van de Jachthavenweg en omleiding van recreatief verkeer tot achter de "stedelijke rand" en daardoor het verminderde gevoel van buiten zijn, kan aanvullend nog het volgende worden opgemerkt.

Al op 9 juni 1992 is de Nota van Uitgangspunten (NVU) vastgesteld en is besloten een Stedebouwkundig Programma van Eisen (SPvE) op te stellen. Er werd in de NVU nog uitgegaan van 15.000 m<sup>2</sup> kantoren ten westen van de Museumtramlijn in de vorm van kantoorvilla's in het groen. Ten oosten van de Museumtramlijn werd uitgegaan van 20.000 m<sup>2</sup> bvo. Vervolgens is in het SPvE op belangrijke punten afgeweken van de NVU. Dit mede naar aanleiding van overleg en inspraakreacties. Er overheerste namelijk het gevoel dat het plan geen optimale aansluiting van de groene scheg op de stedelijke bebouwing betekende en onvoldoende inspeelde op de wens om de natuurlijke en recreatieve waarden van het totale gebied te kunnen versterken. Dit resulteerde in een nieuw plan dat uitging van 8.000 m<sup>2</sup> b.v.o. ten westen van de museumtramlijn, vorm gegeven in losse paviljoens in een waterrijke omgeving en 27.000 m<sup>2</sup> b.v.o. ten oosten van de museumtramlijn, vorm gegeven als een bebouwingsgrens in de wand- en torenzone.

Bij het maken van het nieuwe plan voor het Jollenpad e.o. is gepoogd om juist weer samenhang in het gebied te brengen, een duidelijke relatie met het Nieuwe Meer te leggen, een duidelijke begrenzing (in de vorm van de wandzone ten oosten van de museumtramlijn) aan te brengen tussen de stedelijke omgeving en de groene scheg en tenslotte het gebied als geheel een

duidelijker recreatieve en ecologische functie te geven. Het SPvE is vervolgens vastgesteld in september 1995. Het voorontwerp bestemmingsplan is gelijktijdig met het SPvE Jollenpad tot stand gekomen en is wat betreft tekst en inhoud nagenoeg gelijklopend aan het SPvE.

Naar aanleiding van inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan is besloten om het elzenbos in zijn geheel en van de Jachthavenweg het noordelijke deel met zijn karakteristieke populieren te behouden. Dit is verwerkt in het nu voorliggende bestemmingsplan.

Bij de diverse planaanpassingen en bij de uitwerking van de plannen is een ecologisch bureau betrokken geweest. Met de adviezen van dit bureau hebben wij waar mogelijk rekening gehouden. In het plangebied zal onder andere een slangenkruipzone worden gerealiseerd. Bovendien zullen diverse oevers (o.a. langs A-10 en langs het behouden elzenbosje) ecologisch ingericht worden. Voor wat betreft de wandel- en fietspaden wordt verwezen naar ons commentaar ad. 6 en ad. 7. Voor wat betreft de opmerking met betrekking tot te verwachten leegstand wordt verwezen naar ons commentaar ad. 7. Aanvullend merken wij op dat de invulling van het Zuidas-gebied op een langer termijn speelt en dat de inhoudelijke discussie over dit plan (w.o. aantasting van groenvoorzieningen en verplaatsing van sportvoorzieningen) nog lang niet afgerond is. Nieuwe bouwlocaties voor kantoren in het Zuidas-gebied zelf, zullen voorlopig dus nog niet beschikbaar zijn.

Ad 10. Vereniging van Vrije Wandelaars (NEMO), Westerpark 2, bij brief van 18 december 1996  
Er wordt verwezen naar het commentaar ad. 7.

Ad 11. Stichting Sint Maartengroep, Amstelveenseweg 844, bij brief van 19 december 1996

Met betrekking tot de Jachthavenweg, de brug en de bereikbaarheid van het elzenbosje, wordt verwezen naar onze commentaren ad 6 en 7.

Het parkeren is naar onze mening ruim voldoende toegelicht in paragraaf 5.1. van de toelichting op het bestemmingsplan. Er is in beginsel voldoende parkeergelegenheid in en om het plangebied, hetgeen overigens niet uitsluit dat er incidenteel sprake kan zijn van een excessieve situatie. Hiervoor is geen oplossing aan te reiken, evenals overigens in de huidige situatie. Omtrent het parkeren heeft diverse malen constructief overleg plaatsgevonden met betrokken watersportverenigingen.

In het bestemmingsplan is aan de noordzijde van het plangebied, langs het talud van de A-10, een fietspad voorgesteld. Het talud van de A-10 zelf krijgt een groen karakter. De oevers worden ecologisch ingericht. Voor de aanleg van een 'ruig natuurgebied' in deze strook zien wij geen aanleiding. De strook is hiervoor ook te smal.

Ad 12. Dhr./mw. H.E. Scholten en C.F.M. Hurkmans, Punterspad a/b de Maas, bij brief van 19 december 1996

Voor wat betreft de fietsroute, het kappen van bomen en de bereikbaarheid van het elzenbos wordt verwezen naar onze commentaren ad. 6 en 7. Het bestaande trace van de Jachthavenweg wordt niet overschreden door de bestemmingsvlek BK3. In de bestemmingsvlek Vw waar dit trace wel ondervalt is kantoorbebouwing niet mogelijk.

Met de bouw van het eerste paviljoen wordt het aantal in het bestemmingsplan genoemde m2 nog niet overschreden; in het bestemmingsplan is namelijk een totaal aantal m2 voor de gehele paviljoenzone genoemd.

Ad 13. Dhr. A.H. Vonk, Amstelveenseweg 844, bij brief van 19 december 1996

Het Jachthavengebied wordt ontsloten via het Jollenpad en via de noordelijke ontsluiting langs de torenzone. De verbinding met het noordelijk gedeelte van het Jachthavengebied is expliciet op de plankaart aangegeven onder de bestemming Va.

Naar onze mening zijn de ontsluitingen voor langzaam verkeer ter plaatse van de Amstelveenseweg niet onveilig. De verkeersveiligheid voor het langzame verkeer is juist een zeer belangrijk aandachtspunt geweest bij het maken van de voorstellen voor aanpassingen van de Amstelveenseweg. Hierover hebben wij dan ook verschillende malen overleg gehad met onder

meer de Centrale verkeerscommissie, de Verkeerscommissie Buitenveldert en de dienst Ruimtelijke Ordening, hetgeen in de afgelopen tijd heeft geleid tot diverse aanpassingen.

Voor het overige verwijzen wij op dit punt naar ons commentaar ad. 1.

Voor wat betreft de vermindering van het groen, de bereikbaarheid van het elzenbosje en de sociale veiligheid van de fietsroute, wordt verwezen naar de commentaren ad 6 en 7. Daarbij kan worden aangevuld dat er in het plan ca. 395 bomen worden toegevoegd, en dat er ca. 315 bomen worden gekapt.

In het uitwerkingsplan is wel degelijk voorzien in compensatie van de 50 parkeerplaatsen langs de Jachthavenweg.

Behoudens incidenten, denken wij niet dat er fricties zullen optreden tussen werkenden en recreanten tijdens de zomermaanden. De grootste recreatieve activiteit zal namelijk plaatsvinden in het weekend (en misschien in de avonduren) en minder op de doordeweekse dagen, tevens werkdagen.

Met betrekking tot artikel 3, lid 4 wordt verwezen naar het commentaar ad. 7; de bepaling is wenselijk teneinde de noodzakelijke flexibiliteit bij de planontwikkeling te kunnen bieden. De termijn van 2 weken in artikel 3, lid 6a en artikel 9, lid 5a is een gebruikelijke termijn bij zgn. binnenplanse vrijstellingen; de termijn is afgestemd op de beperkte omvang en uitstraling van de vrijstelling. Artikel 8, lid 1 regelt het gebruik van gronden met de bestemming water waar op dit moment al steigers zijn gerealiseerd dan wel steigers mogen worden gerealiseerd. Deze bepaling is juist opgenomen om te voorkomen dat onbeperkt steigers mogen worden gerealiseerd binnen de bestemming water. In artikel 6, lid 4 wordt het huidige kantoorgebouw van het waterleidingbedrijf als zodanig bestemd. De oppervlakte is in omvang beperkt, zodat geen onbeperkte uitbreiding van deze kantoorfunctie kan plaatsvinden. Er is maar een juridische plankaart, te weten die met tekening nr. WJ 02002. De overige tekeningen zijn indicatief en veelal opgenomen ter illustratie van de tekst in het plan.

Het Koninklijk Besluit van 7 maart 1976 (bedoeld is waarschijnlijk 1979) heeft naar onze mening geen enkele relatie met deze bestemmingsplanprocedure. Het betrof hier een concreet geval, te weten een uitrit van een tuincentrum op de Amstelveenseweg. Deze situatie is volstrekt onvergelijkbaar met de huidige problematiek in en om het gebied.

Er is voorts geen sprake van 'postzegeltaktiek'. Er is voor gekozen om voor de grotere planontwikkelingen in dit deel van Buitenveldert bestemmingsplannen (Schipperinternaat - IJsslootgebied en Jollenpad) te maken en in procedure te brengen. Deze plannen zijn gelijktijdig tot stand gekomen om juist de samenhang (bouwgrenzen, bouwmassa's, bouwhoogten en functies) vast te houden. Alleen de uitvoering van deze plannen vindt noodzakelijkerwijs los van elkaar en gefaseerd plaats. Voor enkele kleinere planontwikkelingen is niet gekozen voor de gehele bestemmingsplanprocedure (bouwlokatie Amstelveenseweg en Ronald McDonald VU Huis). Dit is ook niet noodzakelijk vanwege de beperkte invloed van deze plannen op de omgeving en de beperkte ruimtelijke complexiteit. Bij alle planontwikkelingen heeft overigens zorgvuldig vooroverleg met belanghebbenden plaatsgevonden.

Voor wat betreft het al dan niet noodzakelijk zijn van een Milieu effect rapportage, wordt verwezen naar ons commentaar ad. 1.

#### Ad 14. Fietsersbond ENFB, afdeling Amsterdam, W.G.-Plein 84, bij brief van 19 december 1996

Voor wat betreft de opmerkingen over het nieuwe voorgestelde fietspad en de kwaliteit hiervan, verwijzen wij naar het commentaar ad. 6.

Het fietspad is een vrijliggend fietspad en is 3.60 m. breed.

#### Ad 15. Aktiegroep Behoud Elzenbos en Jachthavenweg, Pastoor Roozenlaan 24, Amstelveen, bij brief van 19 december 1996

Voor wat betreft de wens tot behoud van de Jachthavenweg inclusief populieren en de randvoorwaarden die in het onderzoek genoemd worden alsmede voor wat betreft de bereikbaarheid van het elzenbos, verwijzen wij naar ons commentaar ad. 7. Het stadsdeel is op de

hoogte van het onderzoek en de randvoorwaarden die gesteld worden ten aanzien van het behoud van de populieren en is bereid deze in acht te nemen.

Het is inderdaad niet de bedoeling dat de Jachthavenweg in het noorden wordt afgebroken. Wij verwijzen in dit verband naar hetgeen wij hierover hebben opgemerkt ad 6.

Voor wat betreft het toelaten van extra meters kantoorvloeroppervlak (dus bovenop de genoemde 8.000 m<sup>2</sup> bvo), wordt verwezen naar ons commentaar ad. 7.

In het voorgestelde profiel van de Amstelveenseweg kan het verkeer voorlopig op een goede en verkeersveilige wijze afgewikkeld worden. De noodzaak van een verkeerslichtinstallatie ter plaatse van deze kruising is nog niet aangetoond. Of op langere termijn een verkeerslichtinstallatie wel noodzakelijk zal zijn, valt op dit moment niet in te schatten. Dit is in belangrijke mate afhankelijk van de planontwikkelingen en bijbehorende verkeersafwikkelingen in groter verband (Zuidas e.d.). Het niet handhaven van de bomenweide hebben wij aan de orde gesteld ad 7.

Ad 16. Vereniging Pijpbelangen, Saffierstraat 204, bij brief van 21 december 1996

Met betrekking tot het bezwaar betreffende het Structuurplan, de kantorenbouw, de handhaving van het groengebied en het willen handhaven van de huidige situatie, wordt verwezen naar ad. 7.

Daarbij merken wij nog op dat het plangebied reeds opgenomen is in het Structuurplan van 1989.

Ad 17. Stichting Gerard Dou, Quellijnstraat 138-hs, bij brief van 22 december 1996

Voor wat betreft de aantasting van de groene route en de noodzaak tot kantorenbouw wordt verwezen naar het commentaar ad. 7.

Wij erkennen dat het zicht vanaf het Nieuwe Meer zal wijzigen. Met name de torenzone en de wandzone zullen vanaf het Nieuwe Meer zichtbaar worden. De paviljoenzone is kleinschaliger van opzet en zal, vanwege de relatief beperkte hoogte, naar verwachting maar in beperkte mate zichtbaar zijn. Naar onze mening is het echter onontkoombaar dat, daar waar de stedelijke bebouwing direct grenst aan de groenstructuur, die stedelijke bebouwing waarneembaar is. Op dit moment is dit overigens al het geval. De VU bebouwing, de watertoren en de verder weggelegen bebouwing rondom station Zuid is reeds duidelijk waarneembaar. Ook het Nissangebouw drukt zijn stempel op het beeld vanaf de Nieuwe Meer.

Zoals al eerder gezegd, is met de ontwikkeling van het plan Jollenpad door het Stadsdeel al gestart in 1987 (bij de instelling van het Stadsdeel). De ontwikkeling van dit plan heeft vervolgens een groot aantal jaren in beslag genomen, mede door de uitgebreide overleg- en inspraakmomenten, waardoor de situatie is ontstaan dat de planvorming nu afgerond kan worden op het moment dat het Masterplan Zuidas in ontwerp gereed is. Over het Masterplan Zuidas moet echter nog besluitvorming plaatsvinden en vervolgens moet het gebruikelijke planvormingsproces doorlopen worden. Het zal dus nog geruime tijd duren alvorens in de Zuidas gebouwd kan worden. Tegen deze achtergrond is het niet juist het Jollenpad (alsnog) te willen koppelen aan de inspraak over het Masterplan Zuidas.

Het is naar onze mening onjuist als gesteld wordt dat het plangebied onvoldoende bereikbaar is met het openbaar vervoer. Het Jollenpad is een van de beter bereikbare locaties met het openbaar vervoer. Op de Amstelveenseweg halteert een groot aantal bussen, met name ook regionaal, en nog dit jaar zal de ringtramlijn geopend worden. Deze lijn heeft een halte ter plaatse van de Amstelveenseweg/A-10. De komende jaren zal de bediening van de Zuidas met openbaar vervoer nog belangrijk verbeteren (herbouw station Zuid/WTC, uitbreiding sporen, realisatie Noord-Zuidlijn etc...). De combinatie van deze investeringen in het openbaar vervoer en het voeren van stringente parkeerbeleid (maximum normen en vormen van beheerd parkeren), moet er op termijn toe leiden dat de groei van het autoverkeer in de hand kan worden gehouden.

Ad 18. Comité Behoud Binnentuinen in de Pijp, Van Ostadestraat 113-s, bij brief van 22 december 1996

Er wordt verwezen naar ons commentaar ad. 7. Het aantal te kappen bomen is naar onze mening relatief beperkt (zie ook ad. 13) en wordt gecompenseerd door nieuwe aanplant.

Ad 19. Mr. J.E.M. Polak (Stibbe Simont Monahan Duhot), namens garage De Snelheid BV alsmede namens hun directeuren, de heren A. en W. van der Klis, bij brief van 23 december 1996

Op het bezwaar met betrekking tot het voeren van aparte bestemmingsplanprocedures zijn wij al uitvoerig ingegaan in ons commentaar bij de vaststelling van het bestemmingsplan Schippersinternaat - IJsslootgebied. Zoals gezegd, wordt de samenhang tussen de plannen Schippersinternaat - IJsslootgebied en Jollenpad met name ingegeven door de op termijn gewenste ruimtelijke opbouw (bouwgrenzen, bouwmassa's, bouwhoogten en functies); het is voor het Stadsdeel immers van belang dat de plannen die in beide plangebieden ontwikkeld worden, uiteindelijk zullen passen binnen de toekomstig gewenste stedenbouwkundige opbouw in dit deel van Buitenveldert. Het is niet zo dat de plannen voor het Jollenpad en het Schippersinternaat alleen in samenhang en/of gelijktijdig gerealiseerd kunnen worden c.q. de ontwikkeling van een van beide plangebieden beperkingen oplegt aan het andere plangebied. Het Jollenpad, het Schippersinternaat en het IJsslootgebied kunnen volledig los van elkaar gerealiseerd worden. Er is geen financiële koppeling, er is geen koppeling in de uitvoering, de plannen hebben eigen parkeeroplossingen en verkeersontsluitingen en de plannen kunnen ruimtelijk volledig los van elkaar beoordeeld worden. De aangehaalde jurisprudentie heeft betrekking op onvergelykbare gevallen, zoals wij overigens ook al opgemerkt hebben in ons commentaar op de zienswijze die eerder door appallent in het kader van het bestemmingsplan Schippersinternaat-IJsslootgebied is ingediend. In vergelijking met andere delen van Buitenveldert is het plangebied in de huidige situatie sprake van een beperkte economische betekenis. Ter illustratie hiervan kan worden gewezen op het feit dat in Buitenveldert ca. 17.000 mensen werkzaam zijn. In relatie hiermee is de werkgelegenheid bij de SAAB-garage (bijna de enige economische functie in het plangebied zelf) van relatief beperkte omvang.

De opmerking dat onvoldoende is onderzocht in hoeverre het mogelijk is geweest om de SAAB-garage op de bestaande locatie te handhaven, doet naar onze mening onvoldoende recht aan de feitelijke voorgeschiedenis. Gedurende het planontwikkelingsproces is op vele momenten en door meerdere betrokkenen overleg gevoerd met vertegenwoordigers van garage De Snelheid B.V. Al in het najaar van 1992 heeft de initiatiefnemer van de kantoorontwikkeling, Blauwhoed Vastgoed B.V., in overleg met het Stadsdeel, gesprekken gevoerd over integratie van de garage in het door hen op te richten gebouw in de torenzone. Het voorstel ging uit van een geïntegreerde garage van gelijke grootte op de bestaande locatie. Het voorstel heeft niet tot resultaat geleid vanwege de door de vertegenwoordigers van de garage gestelde eisen. Op 2 april 1993 heeft Blauwhoed Vastgoed B.V. gevraagd om een definitief standpunt van de garage. Vervolgens heeft op 4 juni 1993 garage De Snelheid B.V. laten weten niet in te willen stemmen met het voorstel. Op 29 maart 1994 heeft de voorzitter van de Stadsdeelraad overleg gevoerd met De Snelheid. Ook dat leverde geen akkoord op. In vervolg daarop heeft Blauwhoed Vastgoed B.V. op 7 april 1994 gesteld zich terug trekken uit haar bemiddelende rol. Tenslotte heeft op 18 mei 1994 het Dagelijks Bestuur het standpunt ingenomen dat garage De Snelheid B.V. niet meer gehandhaafd kan worden op de bestaande locatie.

Met ingang van juni 1994 heeft het stadsdeel op verzoek van garage De Snelheid, ambtelijk maar ook bestuurlijk, nogmaals onderzocht of er ruimte was voor overeenstemming tussen de twee partijen. Na veelvuldig overleg heeft het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel moeten concluderen dat vanwege de door garage De Snelheid B.V. gestelde eisen geen draagvlak is voor het integratieplan.

Tenslotte heeft het Dagelijks Bestuur op 17 januari 1995 garage De Snelheid B.V. een locatie aangeboden binnen het plangebied in de wandzone. Op 20 juli 1995 is door het bestuur van het Stadsdeel geconstateerd dat de eisen van garage De Snelheid B.V. opnieuw dermate hoog gesteld waren, dat er geen overeenstemming bereikt kon worden over verplaatsing naar de wandzone. Het overleg is stopgezet, doch in het bestemmingsplan is de ruimte gereserveerd.

In het najaar van 1996 heeft het Dagelijks Bestuur het Gemeentelijk Grondbedrijf opgedragen een laatste poging te doen om tot minnelijke overeenstemming te komen over verplaatsing naar de wandzone. Wij hopen dat de onderhandelingen met succes kunnen worden afgerond. Als geen overeenstemming bereikt kan worden, is er geen andere mogelijkheid dan gebruik te maken van

het middel onteigening.

Gezien het voorgaande kan naar ons oordeel niet gesteld worden dat er sprake is van onvoldoende onderzoek en overleg met belanghebbenden en strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

In eerdere commentaren hebben wij al opgemerkt dat de markt voor kantoren, met name aan de zuidkant van Amsterdam, zich fors hersteld heeft. Voor de planontwikkeling van Blauwhoed B.V. is veel belangstelling vanuit de markt, hetgeen er toe heeft geleid dat de realisatie van het plan nu reeds ter hand genomen wordt. Voor de paviljoenzone worden op dit moment al concrete bouwplannen voorbereid en in procedure gebracht. Voorts zijn wij in overleg met de ontwikkelaar om nu reeds te starten met het maken van concrete plannen voor de wand- en torenzone. Ook hebben wij de behoefte, gelet op de voortgang van de planontwikkelingen, om al snel tot aanleg van de noordelijke ontsluiting van het kantorengedebiet te komen. Dit ter ontlasting van de zuidelijke ontsluiting. De noordelijke ontsluiting zal het meeste verkeer moeten gaan verwerken. Hiervoor zijn gronden van de SAAB-garage benodigd.

Naar onze mening is er dus voldoende aanleiding om een versnelde onteigeningsprocedure mogelijk te maken.

Wij realiseren ons dat de nieuwe lokatie in de wandzone als zichtlokatie niet geheel vergelijkbaar is met de huidige lokatie. De lokatie in de wandzone is naar onze mening echter wel een goede lokatie voor de garage. De lokatie is goed bereikbaar voor autoverkeer, gelegen in een aantrekkelijk en hoogwaardig in te richten werkgebied en ook zichtbaar vanaf de A-10. Een belangrijk punt is nog dat het op de nieuwe lokatie mogelijk is het vloeroppervlak van de garage belangrijk te vergroten, hetgeen de bedrijfsvoering ten goede zal komen. Mede ter verhoging van de herkenbaarheid van de SAAB-garage en ter tegemoetkoming aan eerdere verzoeken van de heren van der Klis, zijn wij bereid in artikel 11 alsnog een vrijstellingsmogelijkheid op te nemen voor het oprichten van een kiosk ten behoeve van een showroom, met een maximale oppervlakte van 15 m<sup>2</sup> b.v.o. en een maximale bouwhoogte van 4,50 meter. Hierdoor zou bij het ingangsbeld van de torenzone, ter plaatse van de noordelijke entree van het kantorengedebiet, een kiosk voor de SAAB-garage kunnen worden gerealiseerd. Overigens laat artikel 9, lid 3 al toe dat, voor verwijzing naar de garage, bij de entree een verwijzingsbord wordt geplaatst van maximaal 6 meter hoogte.

Langs de boulevard worden openbare parkeerplaatsen aangelegd. De te realiseren kantoren zullen voorzien in eigen parkeergelegenheid (ondergronds). De bezoekers van de SAAB-garage kunnen dus in beginsel gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen. Tevens is in het bestemmingsplan de mogelijkheid geopend dat op het dak kan worden geparkeerd. Wij zijn bereid het bestemmingsvlak C2 op de plankaart zodanig te vergroten, dat hier ca. 8 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt dus tot een wijziging van de plankaart.

Naar onze mening is de parkeeroplossing voor de SAAB-garage hiermee afdoende.

Door de Rijksconsulent Economische Zaken is, in het kader van het artikel 10 BRO-overleg, slecht de vraag gesteld hoe de planontwikkeling op het Jollenpad zich verhoudt tot het toekomstige Masterplan Zuidas. Hierop zijn wij ingegaan in ons commentaar ad. 17. De Rijksconsulent heeft geen bezwaren tegen de planontwikkeling Jollenpad. Naar aanleiding van de opmerking van de Rijksconsulent is in de toelichting op het bestemmingsplan uitvoeriger ingegaan op het lokatiebeleid. Uit een oogpunt van lokatiebeleid verdient de ontwikkeling van deze lokatie voor kantoren juist ondersteuning. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is namelijk bijzonder goed.

Met betrekking tot de vraag om de bestemming van C1 te verruimen (bedoeld is kantoren mogelijk te maken), overwegen wij het volgende. Zoals wij eerder hebben gesteld, is de lokatie in de wandzone geschikt voor een garagebedrijf. Wij kunnen ons echter, gelet op het 'risico' dat de SAAB-garage denkt te lopen en teneinde de verplaatsing economisch gezien beter mogelijk te maken, voorstellen dat nu reeds in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt om ter plaatse van C1 ook kantoren te realiseren. Ook planologisch gezien bestaan hiertegen geen bezwaren. Dit leidt tot wijzigingen in artikel 5 van de planvoorschriften.

Op grond van het vorenstaande stelt het Dagelijks Bestuur in overeenstemming met het gevoel van de Commissie van Advies U voor het volgende besluit te nemen.



## STADSDEELRAADVERGADERING BUITENVELDERT

Vergadering d.d. : 15 april 1997  
Reg.nr : 9701319

### BESLUIT

---

Betreft : vaststelling bestemmingsplan Jollenpad

---

#### De stadsdeelraad Buitenveldert

overwegende dat het wenselijk is een bestemmingsplan vast te stellen voor het gebied dat als volgt wordt begrensd:

- aan de noordzijde door de teen van het talud van de rijksweg A 10 (tevens stadsdeelgrens);
- in het oosten door het midden van de Amstelveenseweg;
- in het zuiden: ten oosten van de museumtramlijn door het bedrijventerrein IJssloot en ten westen van de museumtramlijn door de IJssloot;
- in het westen door de oever van het schiereiland van de Jachthavens.

dat in het plangebied de volgende planologische regelingen van kracht zijn:

- het Uitbreidingsplan Waterleidinggebied Amstelveenseweg en omstreken, vastgesteld door de Gemeenteraad op 17-2-1965, door Gedeputeerde Staten onherroepelijk goedgekeurd op 19-10-1965;
- het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam, vastgesteld door de Gemeenteraad op 2-3-1938, door Gedeputeerde Staten onherroepelijk goedgekeurd op 18-7-1939;
- het bestemmingsplan Buitenveldert, vastgesteld door de Gemeenteraad op 29-8-1973, onherroepelijk geworden op 25-7-1979;

dat het ontwerp-bestemmingsplan met bijbehorende toelichting met ingang van 25 november 1996 gedurende de termijn van vier weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen, welke ter inzage legging vooraf in de Nederlandse Staatscourant, de Buitenveldertse Courant en het Parool ter kennis is gebracht van een ieder;

dat gedurende de termijn van ter inzage legging met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan tijdig zienswijzen zijn ingebracht door:

1. Dhr./mw. G. Heringa, Amstelveenseweg 581, bij brief van 3 december 1996;
2. Dhr./mw. W. Kramer, Amstelveenseweg 575, bij brief van 3 december 1996;
3. Dhr./mw. A.M. Striekwold, Amstelveenseweg 575, bij brief van 3 december 1996;
4. Dhr./mw. P. van de Braak, Amstelveenseweg 581, bij brief van 3 december 1996;
5. Dhr./mw. W. Tollenaar, Amstelveenseweg 579, bij brief van 3 december 1996;
6. Dhr./mw. S.H. Muller, Marnixstraat 163-hs, bij brief van 13 december 1996;
7. Dhr./mw. R.P. Simons en A.J. Nouwen, Jaagpad 12, bij brief van 15 december 1996;
8. Vereniging Woonschepen Zuid, Postbus 77740, bij brief van 18 december 1996;
9. NIVON, Nieuwe Herengracht 119, bij brief van 18 december 1996;
10. Vereniging van Vrije Wandelaars (NEMO), Westerpark 2, bij brief van 18 december 1996;

11. Stichting Sint Maartengroep, Amstelveenseweg 844, bij brief van 19 december 1996;
12. Dhr./mw. H.E. Scholten en C.F.M. Hurkmans, Punterspad a/b de Maas, bij brief van 19 december 1996;
13. Dhr. A.H. Vonk, Amstelveenseweg 844, bij brief van 19 december 1996;
14. Fietzersbond ENFB, afdeling Amsterdam, W.G.-Plein 84, bij brief van 19 december 1996;
15. Aktiegroep Behoud Elzenbos en Jachthavenweg, Pastoor Roozenlaan 24, Amstelveen, bij brief van 19 december 1996.
16. Vereniging Pijpbelangen, Saffierstraat 204, bij brief van 21 december 1996;
17. Stichting Gerard Dou, Quellijnstraat 138-hs, bij brief van 22 december 1996;
18. Comité Behoud Binnentuinen in de Pijp, Van Ostadestraat 113-s, bij brief van 22 december 1996;
19. Mr. J.E.M. Polak (Stibbe Simont Monahan Duhot), namens garage De Snelheid BV alsmede namens hun directeuren, de heren A. en W. van der Klis, bij brief van 23 december 1996,

dat ruimschoots buiten de termijn van ter inzage legging een zienswijze is kenbaar gemaakt door mevrouw W.P.M. Kraakman, Aalsmeerweg 53-3;

dat voor overschrijding van deze termijn geen verschoonbare reden is gegeven, zodat deze zienswijze niet ontvankelijk verklaard moet worden;

dat de zienswijzen genoemd onder 7, 12 en 15, voor zover deze betrekking hebben op de afstand die in acht genomen wordt ten opzichte van de bomen langs het te behouden deel van de Jachthavenweg, aanleiding zijn om een wijziging op de plankaart aan te brengen, in die zin dat de bestemming 'Groenvoorzieningen (G)' ter plaatse van het te behouden deel van de Jachthavenweg verbreed wordt;

dat de zienswijze genoemd onder 19 aanleiding is om wijzigingen aan te brengen in de plankaart en de voorschriften, in die zin dat de op de plankaart opgenomen bestemming C2 in zuidelijke richting met 18 meter is uitgebreid, in artikel 11 een vrijstellingsmogelijkheid is opgenomen voor het oprichten van een kiosk ten behoeve van een showroom met maximale oppervlakte van 15 m<sup>2</sup> b.v.o. en een maximale bouwhoogte van 4, 50 meter, en in artikel 5 (bestemming C1) het realiseren van kantoren tot een maximale oppervlakte van 4500 m<sup>2</sup> is toegestaan.

dat de ingebrachte zienswijzen voor het overige geen aanleiding geven wijzigingen aan te brengen in het ontwerp-bestemmingsplan;

gezien de voordracht van het Dagelijks Bestuur d.d. 25 maart 1997;

gelet op artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

#### b e s l u i t :

met overneming van de daartoe leidende overwegingen zoals opgenomen in het voorstel van het Dagelijks Bestuur;

1. de zienswijze van mw. W.P.M. Kraakman, Aalsmeerweg 53-3, niet ontvankelijk te verklaren;
2. te verklaren dat de zienswijzen genoemd onder 7, 12 en 15, voor zover deze betrekking hebben op de afstand die in acht genomen wordt ten opzichte van de bomen langs het te behouden deel van de Jachthavenweg, aanleiding zijn om een wijziging op de plankaart aan te brengen, in die zin dat de bestemming 'Groenvoorzieningen (G)' ter plaatse van het te behouden deel van de Jachthavenweg verbreed wordt;

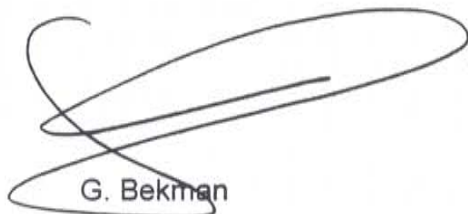
3. te verklaren dat de zienswijze genoemd onder 19 aanleiding is om de volgende wijzigingen op de plankaart en in de voorschriften aan te brengen:

- a. de op de plankaart opgenomen bestemming C2 wordt in zuidelijke richting met 18 meter vergroot, waarbij de huidige op de plankaart opgenomen afstand tussen de bestemminge C2 en Mnw gelijk blijft;
- b. artikel 11, lid 1 onder a. wordt aangevuld met "a3. een gebouw ten behoeve van de uitstalling van goederen voor detailhandel of groothandel, met een max. bouwhoogte van 4,50 meter + maaiveld en met een max. vloeroppervlakte van 15 m2 b.v.o., waarbij het Dagelijks Bestuur, uit een oogpunt van optimale inrichting van de openbare ruimte, bevoegd is nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering;"
- c. artikel 5, lid 1 wordt na het woord 'maatschappelijke voorzieningen,' aangevuld met het woord "kantoren,";
- d. artikel 5, lid 3 onder a. wordt na het woord 'garagebedrijf' aangevuld met de woorden " er kantoren.";

4. te verklaren dat de ingebrachte zienswijzen voor het overige geen aanleiding geven wijzigingen aan te brengen in het ontwerp-bestemmingsplan;

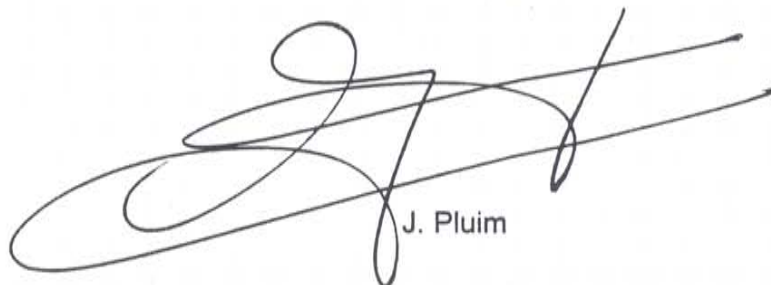
5. vast te stellen het bestemmingsplan Jollenpad, zoals vervat in de bij dit besluit behorende en al zodanig gewaarmerkte plankaart (tek.nr. wj 02002), voorschriften en toelichting, zoals dat plan met ingang van 25 november 1996 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen en met inachtneming van de onder 2. en 3. voorgestelde wijzigingen.

Stadsdeelsecretaris



G. Bekman

Voorzitter



J. Pluim

Afschrift van dit besluit aan:

- hoofdafdeling Algemeen Bestuurlijke en Juridische Zaken  
afdeling Bestuurlijk Stelsel  
Amstel 1  
1011 PN AMSTERDAM
- sector Financiën
- WW/M. vd Oever
- WW/RO (2x)
- WW/BWT-VH

# BESTEMMINGSPLAN "JOLLENPAD"

*.Toelichting*

*.Voorschriften en bijzondere bepalingen*

## **Stadsdeel Buitenveldert**

afdeling ruimtelijke ordening  
Zwaansvliet 5  
1081 AP Amsterdam

Adviseur:

**juurlink en geluk**

stedebouw en landschap  
pelgrimstraat 5b  
3029 BH Rotterdam

april 1997



# BESTEMMINGSPLAN "JOLLENPAD"

Stadsdeel Buitenveldert  
Gemeente Amsterdam

## *Toelichting*

april 1997



# **INHOUD TOELICHTING**

|                                                         | blz |
|---------------------------------------------------------|-----|
| <b>1. INLEIDING</b>                                     |     |
| 1.1 samenstelling                                       | 4   |
| 1.2 ligging en begrenzing plangebied                    | 4   |
| 1.3 vigerende stedenbouwkundige regeling                | 4   |
| 1.4 reden van opstelling                                | 5   |
| <b>2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED</b>               |     |
| 2.1 historische context                                 | 7   |
| 2.2 karakteristieken                                    | 7   |
| 2.3 ruimtelijk functionele opbouw                       | 9   |
| 2.4 huidige betekenis en plandoelstelling               | 10  |
| <b>3. PLANBESCHRIJVING</b>                              |     |
| 3.1 stedenbouwkundige hoofdpzet                         | 12  |
| 3.2 drie zones, drie karakteristieken                   | 12  |
| 3.3 voorzieningen                                       | 14  |
| 3.4 inrichting openbare ruimte                          | 15  |
| 3.5 keuze van de planvorm                               | 17  |
| <b>4. MILIEU</b>                                        |     |
| 4.1 landschappelijke en ecologische aspecten            | 18  |
| 4.2 bodem                                               | 18  |
| 4.3 geluid                                              | 21  |
| <b>5. VERKEER EN INFRASTRUCTUUR</b>                     |     |
| 5.1 verkeer en parkeerbeleid                            | 22  |
| 5.2 kabels en leidingen                                 | 25  |
| 5.3 waterhuishouding                                    | 26  |
| <b>6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>                   |     |
| 6.1 uitgangspunten                                      | 28  |
| 6.2 investeringen en opbrengsten in de grondexploitatie | 28  |
| 6.3 de fasering van investeringen en opbrengsten        | 28  |
| 6.4 resultaat en dekking van de grondexploitatie        | 29  |
| 6.5 risico-analyse                                      | 29  |
| <b>7. RESULTATEN VAN OVERLEG EN INSPRAAK</b>            |     |
| 7.1 overleg met instanties ex artikel 10 BRO            | 31  |
| 7.2 maatschappelijk overleg en inspraak                 | 44  |

# **1. INLEIDING**

## **1.1 samenstelling**

Het bestemmingsplan Jollenpad bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. toelichting;
- b. voorschriften en bijzondere bepalingen;
- c. plankaart, geregistreerd onder het nummer "wj02002";
- d. onteigeningskaart, geregistreerd onder het nummer "wj02012".

De resultaten van het gebruikelijke vooroverleg met instanties alsmede van de inspraak zijn samengevat en van commentaar voorzien in hoofdstuk 7.

## **1.2 ligging en begrenzing plangebied**

Het plangebied Jollenpad ligt in het noordwesten van het stadsdeel Buitenveldert in de gemeente Amsterdam.

Het plangebied wordt als volgt begrensd:

- aan de noordzijde door de teen van het talud van de rijksweg A10 (tevens stadsdeelgrens);
- in het oosten door het midden van de Amstelveense weg;
- in het zuiden ten oosten van de museumtramlijn door het bedrijventerrein IJssloot en ten westen van de museumtramlijn door de IJssloot;
- in het westen door de oever van het schiereiland van de Jachthavens.

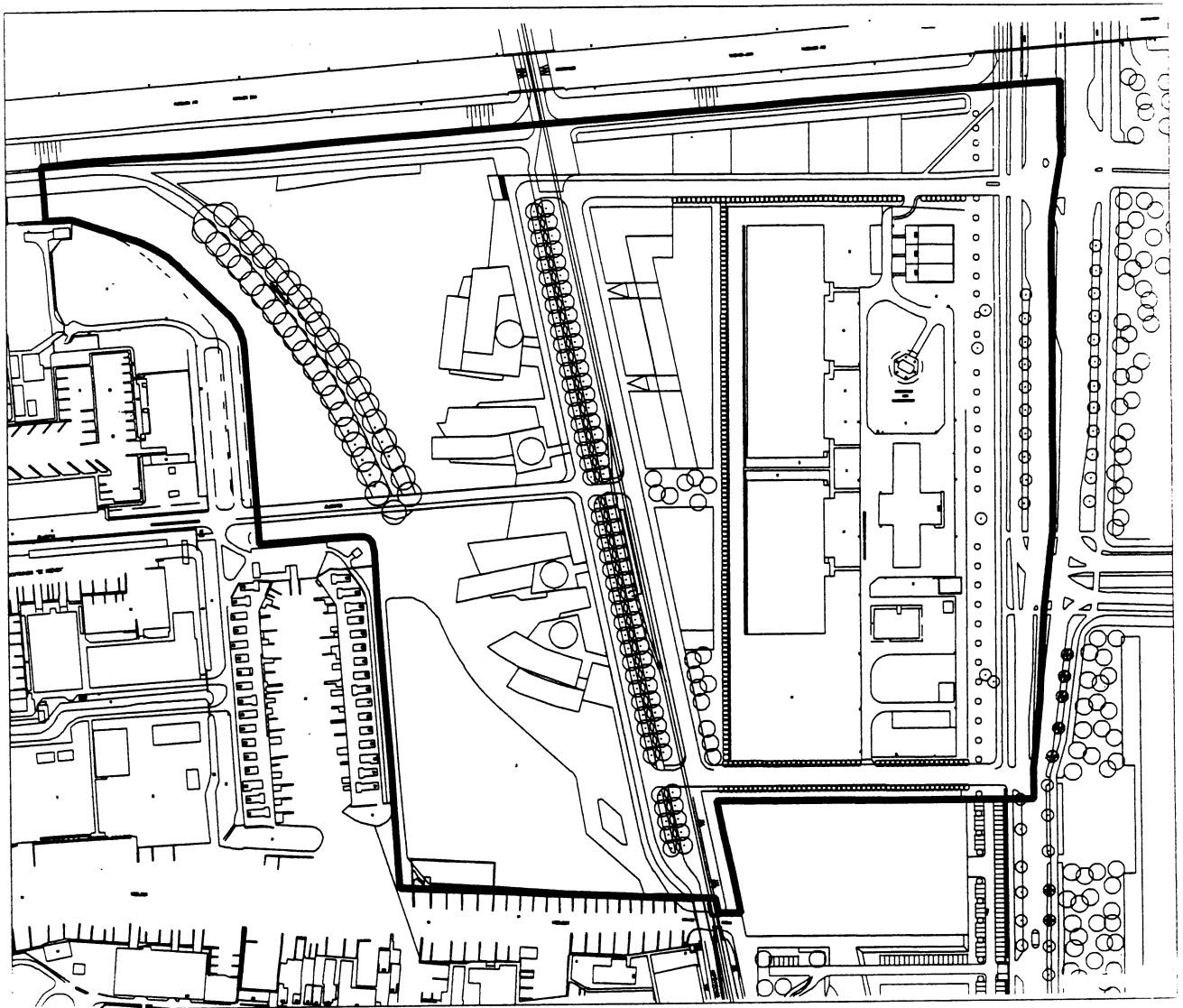
De begrenzing is aangegeven in afbeelding 1.

## **1.3 vigerende stedenbouwkundige regeling**

In het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen van kracht:

- het Uitbreidingsplan Waterleidinggebied Amstelveenseweg en omstreken, vastgesteld door de gemeenteraad op 17-2-'65, door G.S. onherroepelijk goedgekeurd op 19-10-'65;
- het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad op 2-3-'38, door G.S. onherroepelijk goedgekeurd op 18-7-'39;
- het bestemmingsplan Buitenveldert, vastgesteld door de gemeenteraad op 29-8-'73, onherroepelijk geworden op 25-7-'79.

Voor het grootste deel van het plangebied is op dit moment het Uitbreidingsplan Waterleidinggebied Amstelveenseweg e.o. van kracht. Hierin hebben de gronden de bestemmingen "plantsoen en bermen", "terrein met bijzondere bestemming", "openbare gebouwen of gebouwen met bijzondere bestemming", "water", "spoorwegterrein", "parkeerterrein" en "wegen met beplanting".



**afbeelding 1 begrenzing plangebied**

## **1.4 reden van opstelling**

Eind jaren tachtig ontstond er grote economische druk op de villa-achtige woningen in Amsterdam-Zuid. Door de hoge huren en de gunstige ligging aan groene lanen en parken werden en worden veel van de ruime villa's omgebouwd tot kantoren. Om te voldoen aan de veranderende vraag naar kantoren met een meer individueel karakter en het beperkte marktaanbod van dit soort kantoren in de binnenstad, is er aan de rand van de stad naar nieuwe locaties met een vergelijkbare kwaliteit gezocht. Het gebied tussen de Gemeentewaterleidingen en de jachthavens van het Nieuwe Meer in Buitenveldert (Jollenpadgebied) is zo'n locatie.

De dienst Ruimtelijke Ordening heeft de aanzet gegeven tot de ontwikkeling van 35.000 m<sup>2</sup> kantoorbebouwing binnen het Jollenpadgebied. Met de komst van de Stadsdeelraad Buitenveldert in 1987 werd het stadsdeel verzocht de stedenbouwkundige uitgangspunten verder uit te werken. Dit heeft allereerst geresulteerd in de Nota van Uitgangspunten (NVU) Jollenpad en IJsslootgebied. De in de Nota van Uitgangspunten genoemde 35.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren is tevens

in het Structuurplan 1991 genoemd. De Nota van Uitgangspunten is door de Stadsdeelraad vastgesteld op 9 juni 1992. Hierbij is besloten om op basis van het zgn. model 2 een Stedebouwkundig Programma van Eisen (SPvE) op te stellen. In model 2 is uitgegaan van de aanleg van 15.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (b.v.o.) kantoren ten westen van de museumtramlijn, in de vorm van kantoorvilla's in het groen, en 20.000 m<sup>2</sup> b.v.o. ten oosten van de tramlijn.

Vervolgens is het SPvE opgesteld. In dit SPvE is op enkele belangrijke punten afgeweken van de NVU. Er overheerste namelijk de overtuiging dat het oorspronkelijk gekozen plan geen optimale aansluiting van de groene scheg op de stedelijke bebouwing betekende, onvoldoende inspeelde op de wens om de natuurlijke en recreatieve waarden van het totale gebied te kunnen versterken en onvoldoende tegemoet kwam aan de wens om het versnipperde karakter van het gebied aan te pakken.

In het SPvE zijn op grond van de keuze voor een duidelijke begrenzing van de groene scheg (Amsterdamse Bos en het Nieuwe Meer) de bouwvolumes van de kantoren meer dan in de NVU geconcentreerd ten oosten van de museumtramlijn. Dit verklaart eveneens de verschillen van de positionering van bouwvolumes in plangebied tussen deze twee plannen. Het SPvE is op 28 september 1995 door de Stadsdeelraad vastgesteld en het zgn. fase 3 besluit is op 29 mei 1996 goedgekeurd door de Gemeenteraad.

Aangezien de huidige bestemmingen in de vigerende bestemmingsplannen in het gebied niet overeenkomen met de gewenste bestemming kantoren, is het voor de realisatie van het plan noodzakelijk over te gaan tot de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Structuurplan 1996. Het gebied dat aangeduid is als 'dienstverlening' is geprojecteerd ten oosten van de huidige Jachthavenweg. Het deel van het plangebied ten westen van de huidige Jachthavenweg heeft binnen de hoofdgroenstructuur een nadere aanduiding 'recreatie'. Het bestaande Elzenbos wordt apart benoemd. In het Structuurplan is tenslotte nog voorzien in een recreatieve fietsroute langs de museumtramlijn als onderdeel van de hoofdgroenstructuur.

De realisatie van kantoren in dit plangebied past in het lokatiebeleid zoals voorgestaan door de verschillende overheden. In het lokatiebeleid wordt van de gemeenten een zodanig stringent beleid gevraagd, dat bedrijven en voorzieningen met een hoog potentieel openbaar vervoergebruik van werknemers en bezoekers zich alleen vestigen op de locaties die goed ontsloten zijn of kunnen worden door het openbaar vervoer (de zgn. A- en B- locaties). Het lokatiebeleid omvat daarnaast een sturend parkeerbeleid, zodanig dat een bewuste keuze moet worden gemaakt tussen het gebruik van de auto en een ander vervoermiddel, met als doel dat er minder gebruik wordt gemaakt van de auto.

Gelijktijdig met het maken van het bestemmingsplan Jollenpad is gestart met het opstellen van een bestemmingsplan voor het naastgelegen plangebied Schippersinternaat/IJsslootgebied. Beide plannen zijn in onderling verband beschouwd. Vanwege het feit dat de planontwikkelingen in beide plangebieden los van elkaar en door verschillende ontwikkelaars worden gerealiseerd, is er toch voor gekozen om aparte bestemmingsplannen te maken. Het ontwerp-bestemmingsplan Schippersinternaat is met ingang van 22 augustus 1996 ter visie gelegd.

Het is overigens het voornemen om nog in 1997 te starten met het maken van een bestemmingsplan voor het Jachthavengebied zelf. Dit plan zal vooral conserverend van aard zijn.

## **2.    *BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED***

### **2.1    *historische context***

Bij de totstandkoming van het Algemeen Uitbreidings Plan Amsterdam en de plannen voor het Amsterdamse Bos heeft het Jollenpadgebied een ondergeschikte rol gespeeld. Dit verklaart het onsamenhangende karakter in het plangebied Jollenpad en de ongestructureerdheid van het gebied ten opzichte van zijn omgeving. Het is één van de "vergeten" stadsrandgebieden.

### **2.2    *karakteristieken***

Bijzonder voor de situatie is de perifere ligging van het gebied aan drie verschillende karakteristieken: de ring A10, de groene scheg gevormd door het Nieuwe Meer en Amsterdamse Bos en tenslotte de ligging aan het bebouwde deel van Buitenveldert.

De drie karakteristieken zijn weergegeven op de volgende bladzijde (afbeelding 2).

#### **.de ring A10**

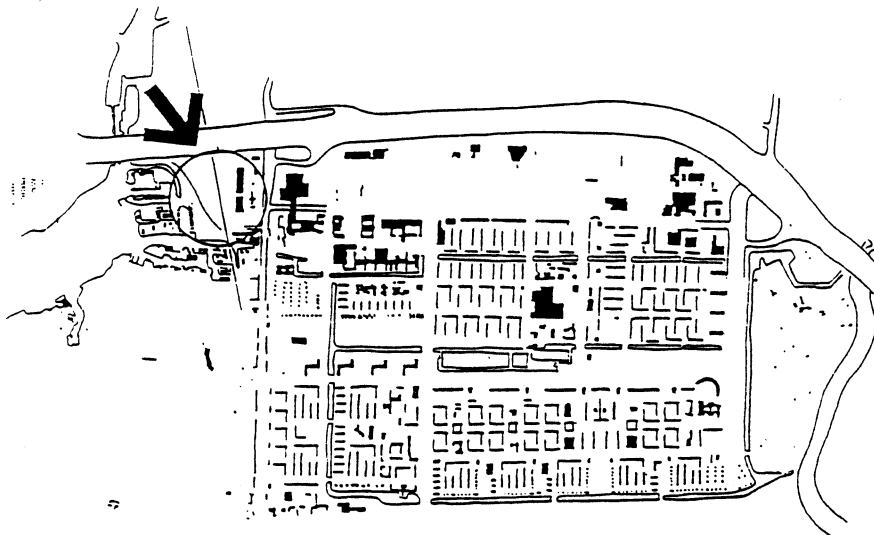
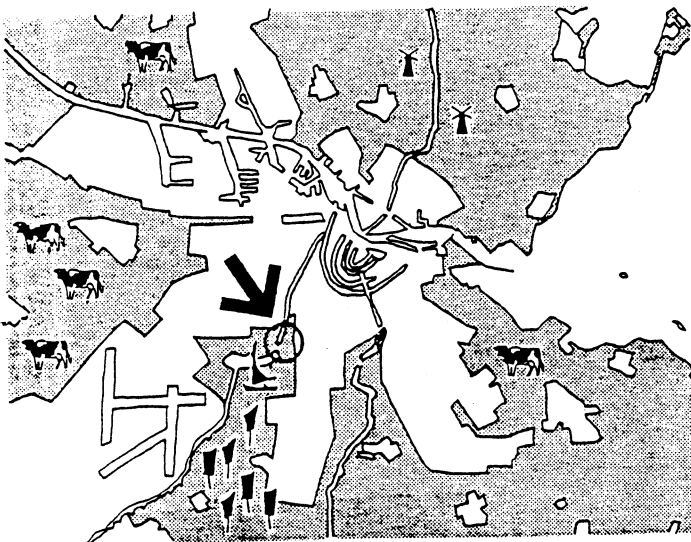
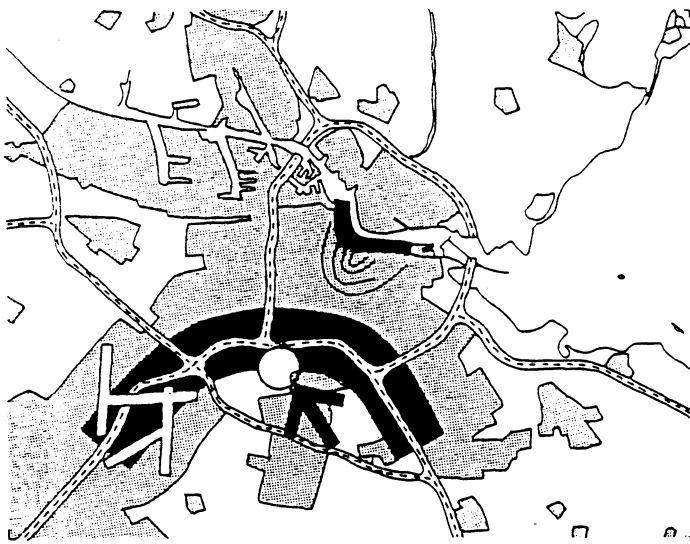
Aan de noordzijde van het gebied ligt de snelweg A10. Deze maakt sinds 1990 onderdeel uit van de ringweg van Amsterdam. Deze, op het eerste gezicht verkeerskundige begrenzing, heeft een groot stedenbouwkundig potentieel. De ring tekent zich, door de goede ontsluiting voor auto en openbaar vervoer, steeds duidelijker af als ontwikkelingszone voor bereikbaarheidsgevoelige programma's (met name kantoren en voorzieningen). In Buitenveldert is de toenemende druk van de kantoren- en woningmarkt voor het gebied van de Zuidas het tastbare bewijs van een dergelijke ontwikkeling.

#### **.de groene scheg**

Aan de westzijde van het gebied ligt één van de groene lobben van Amsterdam: het Nieuwe Meer met het Amsterdamse Bos, die een open verbinding hebben met het achter gelegen groengebied Amstelland. Dit gebied is, zowel ruimtelijk, recreatief als landschapsecologisch van structurele betekenis voor de hele agglomeratie. De ligging van het plangebied aan de groene scheg vormde, zoals gezegd, een belangrijk gegeven bij de totstandkoming van het SPvE.

#### **.bebouwde deel Buitenveldert**

Aan de oostzijde van het plangebied ligt het complex van de Vrije Universiteit in het door Van Eesteren ontworpen Buitenveldert. De ver doorgevoerde stedenbouwkundige detaillering van het stadsdeel en de zorgvuldig ingerichte openbare ruimte met veel groen schept de verplichting een kwalitatief hoogstaand ontwerp voor het Jollenpadgebied te maken.

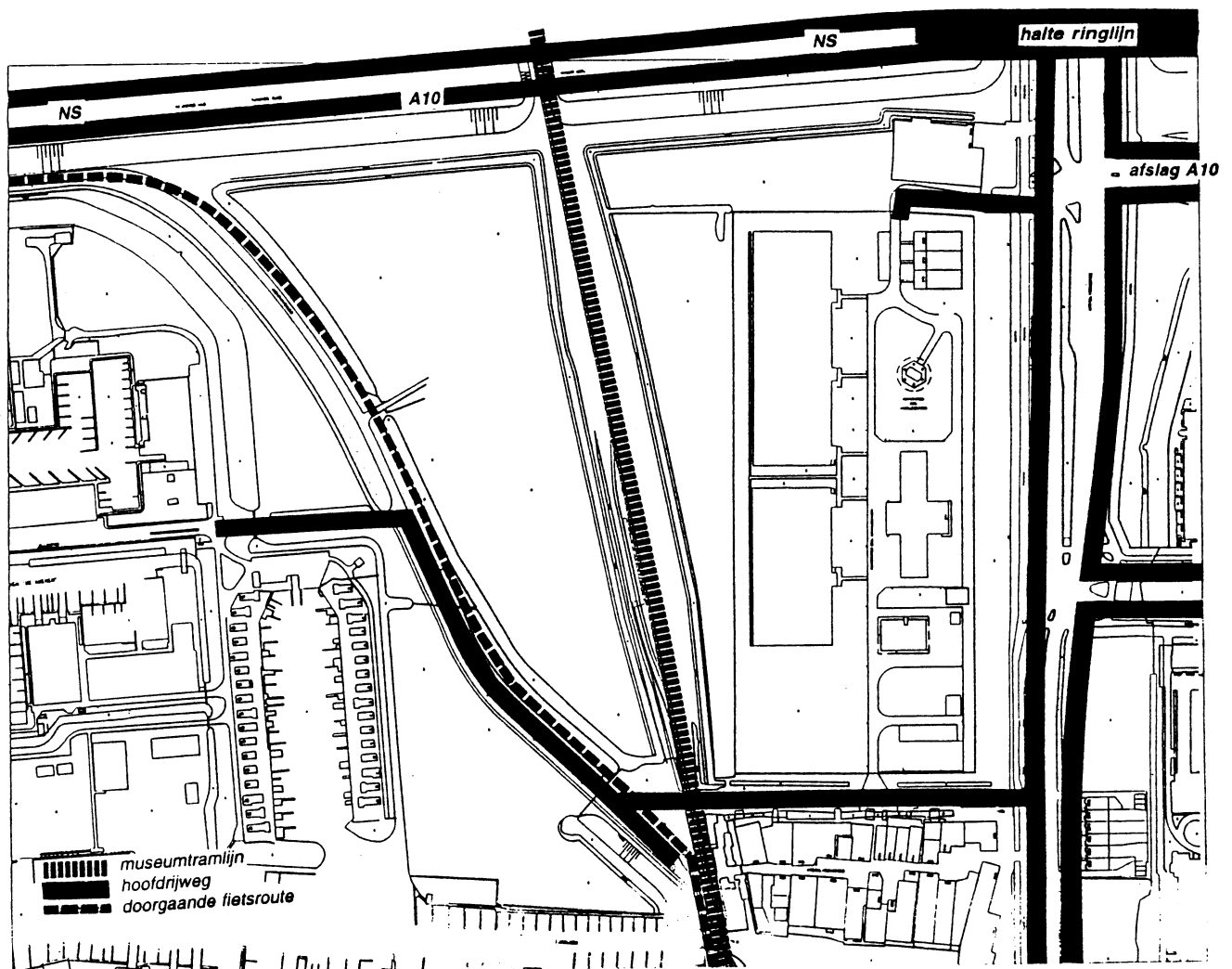


**afbeelding 2 3 karakteristieken**

## 2.3 ruimtelijk functionele opbouw

### verkeer

De verkeersstructuur die van belang is voor de ontsluiting van het plangebied en het Jachthavengebied, alsmede de doorgaande verkeersstromen, zijn in afbeelding 3 weergegeven. In verband met de bereikbaarheid, toegankelijkheid en representativiteit van het kantoreengebied is het belangrijk om de toegangswegen met voldoende ruimtelijke allure aan te leggen. Voor de ontsluiting van het plangebied kan in principe gebruik gemaakt worden van de reeds aanwezige ontsluitingsweg ten noorden van het terrein van het waterleidingbedrijf en het zuidelijk van dit terrein gelegen aanwezige Jollenpad. Het plangebied wordt doorsneden door de museumtramlijn. Binnen het plangebied bevindt zich de Jachthavenweg, welke weg een niet onbelangrijke functie als doorgaand fietspad vervult. Langs de A-10 wordt de laatste hand gelegd aan de ringlijn, welke een halte zal krijgen ter hoogte van de Amstelveenseweg.



afbeelding 3 uitgangspunt verkeerssituatie

Het plangebied wordt ontsloten op de Amstelveenseweg. De Amstelveenseweg behoort tot het hoofdnet auto. Aan of nabij de Amstelveenseweg zullen zich naar verwachting binnen afzienbare tijd diverse planontwikkelingen voordoen. Te noemen vallen de te realiseren vrije busbaan met een aansluiting vanaf de A-10, het nieuwe station van de ringspoorlijn (in de middenberm van de A-10), de herstructurering van het bedrijventerrein IJssloot, de realisatie van woningbouwplannen op het terrein van het voormalige Schippersinternaat, de bouwlocaties B tot en met E (de zgn. open gaten Amstelveenseweg) en het Ronald McDonald VU Huis. Al deze planontwikkelingen zullen aanpassingen in het profiel van de Amstelveenseweg noodzakelijk maken.

### **huidige functies**

Tot op heden waren de bestemmingen van het gebied, inherent aan de perifere ligging, onduidelijk en divers: zo was er een veldje voor de politiehondenvereniging, een veldje voor paarden, etc.... Het gebied wordt doorsneden door de museumtramlijn, welke lijn nog steeds in eigendom is van de NS. De museumtramlijn wordt overigens geëxploiteerd door de Stichting EMA (Elektrische Museumtralijs Amsterdam).

Langs de Amstelveenseweg ligt het terrein van het Gemeentewaterleidingbedrijf. Dit bedrijf zal hier naar verwachting nog geruime tijd gesitueerd blijven. Tegenover de afslag van de A-10 is tussen het talud van de A-10 en het Gemeentewaterleidingbedrijf de SAAB-garage 'de Snelheid' gesitueerd.

Het plangebied grenst ten westen en ten zuiden direct aan het jachthavengebied. Hier bevinden zich zowel verenigingen als particuliere jachthavens. De jachthavens worden op dit moment afgeschermd door het zgn. elzenbosje en worden ontsloten door de Jachthavenweg. Deze heeft tevens de functie van een doorgaande wandel- en fietsroute van Amsterdam-West naar het Amsterdamse Bos.

### **ruimtelijke opbouw**

Het plangebied ligt op de overgang van grootschalige bebouwingsstructuur (VU en toekomstige Zuidas ontwikkelingen) in het oosten en de kleinschalige bebouwingsstructuur van het Jachthavengebied in het westen. Aan de noordzijde wordt het gebied begrensd door het 6 meter hoge talud van de A10. In het zuiden bepaalt de kleinschalige onsamenvangende bebouwing van het bedrijventerrein-IJssloot het ruimtelijk beeld. De inrichting van het Gemeentewaterleidingbedrijf is gericht op de Amstelveenseweg; de drie andere zijden vormen naar het te ontwikkelen gebied weinig interessante achterkanten. De watertoren, gelegen op het voornoemd terrein, is een zeer markant gebouw, welke tot ver in de omgeving zichtbaar is. Met name het elzenbos vervult een grote rol in de overgangssituatie; het ligt als een groene buffer tussen het bebouwd stedelijk gebied van Buitenveldert en het jachthavengebied.

## **2.4 huidige betekenis en plandoelstelling**

### **betekenis**

Tot voor kort had het gebied weinig economische betekenis voor de stad. Ook de betekenis van het gebied voor het milieu is beperkt, in die zin dat het niet direct deel uitmaakt van een grotere ecologische structuur. Het gebied grenst wel aan de ecologisch landschappelijk belangwekkende scheg welke gevormd wordt door het Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos. Het gebied, zoals het er nu bij ligt, voegt zowel ruimtelijk als functioneel weinig toe aan het areaal van betekenisvolle ruimten voor de stad en het stadsdeel: het is ruimtelijk versnipperd en vormt een

onduidelijke leegte tussen de Amstelveenseweg en het Jachthavengebied.

### **plandoelstelling**

Het gebied heeft echter door zijn ligging op de overgang tussen stad en groene scheg, en aan de ringweg als zakelijk vestigingsmilieu, een groot economisch potentieel.

In het SPvE zijn ten opzichte van de Nota van Uitgangspunten aanvullende plandoelen gesteld, welke een goede indicatie geven van de doelstelling van het bestemmingsplan. Voor zover hier van belang worden de volgende plandoelen genoemd (citaat uit SPvE):

- \* "het vaststellen en vorm geven van een duidelijke uiterste bebouwingsgrens tussen bebouwing en groene scheg is van groot belang in het kader van de toekomstige Zuidas ontwikkeling in Buitenveldert en het veilig stellen van het groene gebied. Dit moet in de planvorming worden meegenomen.";
- \* "De economische waarde van het gebied neemt door de kantorenbouw enorm toe. Door een meer zorgvuldige inpassing van de kantoren wordt de unieke kans geboden om de betekenis van het gebied met betrekking tot milieu, ecologie, openbare ruimte en recreatie te vergroten. Om deze kans veilig te stellen moeten de volgende aanvullende plandoelen in de planvorming worden meegenomen:
  - a. door het gebied deel uit te laten maken van de grotere ecologische infrastructuur van het Nieuwe Meer en het achterliggende gebied zal de waarde van het milieu toenemen;
  - b. de beschikbare mogelijkheden voor inrichting van de openbare ruimte kunnen anders worden benut dan alleen een privé-tuin / park te creëren voor de kantoren, zodat de ontwikkeling een positieve bijdrage levert aan het gebruik van de openbare ruimte;
  - c. het gebied kan beter verbonden worden met het Amsterdamse Bos/Nieuwe Meer waardoor er een betere uitgangspositie voor recreatieve ontwikkeling ontstaat."

### **3. PLANBESCHRIJVING**

#### **3.1 stedenbouwkundige hoofdopzet**

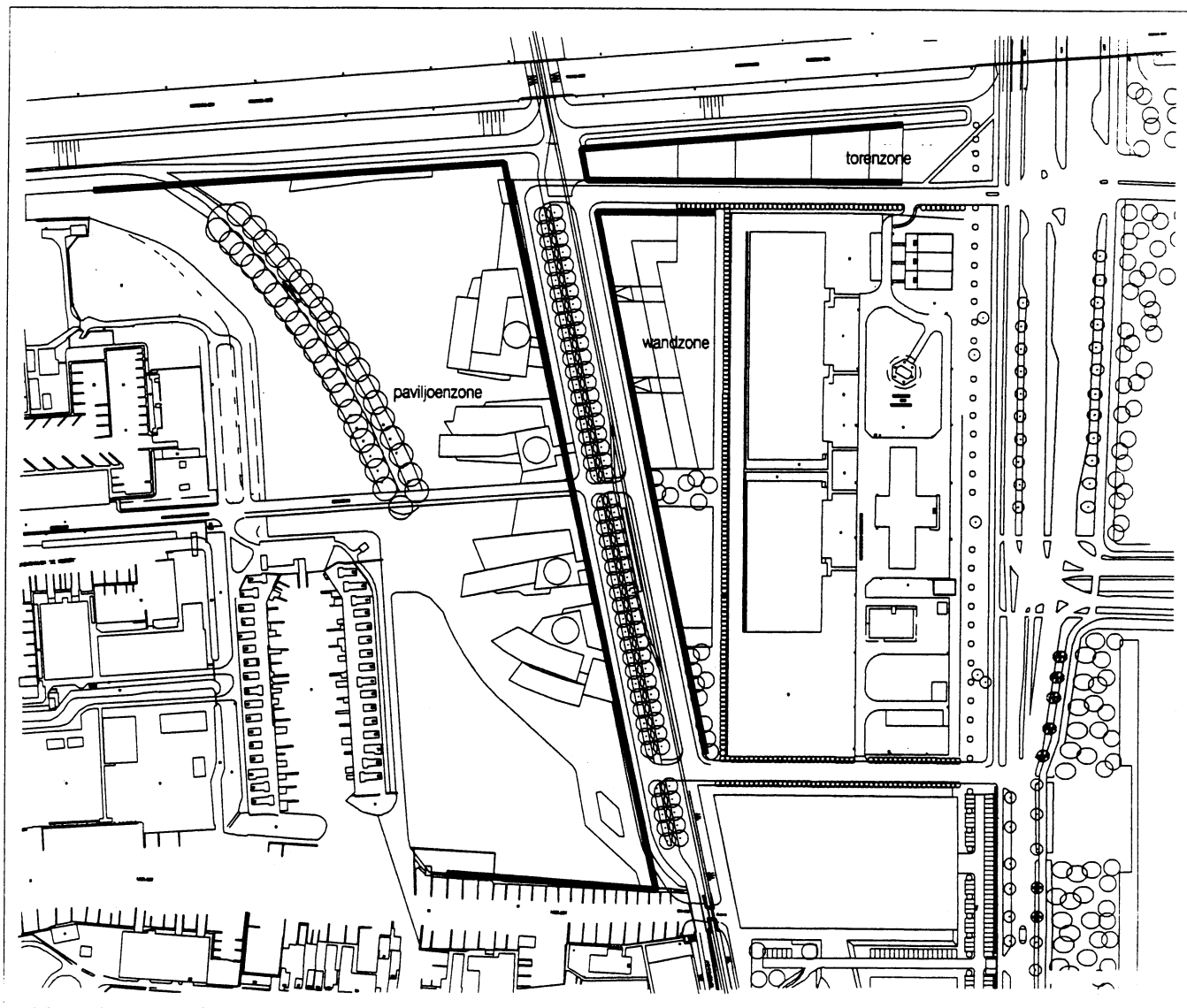
Het uitgraven en omzetten in water van een groot deel van het gebied ten westen van de museumtramlijn vormt een van de grondgedachten bij de totstandkoming van het plan. Het inunderen van het gebied maakt het mogelijk een duidelijke bebouwingsgrens te stellen naar de groene scheg en het gebied deel uit te laten maken van de ecologische infrastructuur van het Nieuwe Meer. Het ruimtelijk kwalitatieve aspect van het water maakt het bovendien mogelijk verschil te brengen in de verdeling van het bouwvolume over het gebied. Bijna 80 % van het totaal volume wordt hierdoor in het gebied ten oosten van de museumtramlijn gesitueerd. De aantrekkelijke vestigingsconditie langs de oever van de nieuw te vormen waterplas biedt de mogelijkheid om 12.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren op de relatief kleine oppervlakte ten oosten van de museumtramlijn te situeren. Door het vastleggen van de bebouwingslijn ontstaat hier het beeld van een "wand": een ruimtelijke begrenzing van de Zuidas. In het kleine gebied tussen de A-10 en het Gemeentewaterleidingbedrijf, tevens ten oosten van de museumtramlijn, is de ontwikkeling van 15.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren gepland. In het te inunderen grote gebied ten westen van de museumtramlijn wordt 8.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren gerealiseerd; er blijft hierdoor veel ruimte over voor het vormgeven van de ecologische structuur en het handhaven van bestaande kenmerkende groenvoorzieningen. Door de ongelijkmatige verdeling van het bouwvolume over het plangebied ontstaat er een ruimtelijk gevarieerd gebied van drie zones: een paviljoenzone ten westen van de museumtramlijn, deze wordt gekenmerkt door kantoorpaviljoens die ruim van elkaar gepositioneerd zijn in een waterrijke groene omgeving, een wandzone ten oosten van de museumtramlijn, door de positie langs de waterplas vormen de gebouwen een "gesloten wand", en een torenzone tussen het gebied van het Gemeentewaterleidingbedrijf en de snelweg A-10. Afbeelding 4 geeft de ligging van de drie zones in het plangebied aan. Elke zone heeft als gevolg van de stedenbouwkundige ligging zijn specifieke bouwtype en -grootte. Hierdoor kunnen drie segmenten van de kantorenmarkt worden bediend: paviljoens tot maximaal 2.500 m<sup>2</sup> b.v.o.; in de wandzone gebouwen van 3.000-5.000 m<sup>2</sup> b.v.o. en in de torenzone gebouwen van 7.000-8.000 m<sup>2</sup> b.v.o. De kansen van volledige realisering van het plan nemen door deze differentiatie bovendien toe (zie ook hoofdstuk 6). In de volgende paragraaf wordt het plan aan de hand van de drie zones nader omschreven.

#### **3.2 drie zones, drie karakteristieken**

**.paviljoenzone** : water, elzenbos en paviljoens

In het gebied ten westen van de museumtramlijn ligt het prismaat bij het vormgeven van de ruimtelijk landschappelijke en ecologische structuur. Het gebied wordt deels uitgraven en verbonden met het Nieuwe Meer. De populierenlaan blijft in het noordelijk deel van de paviljoenzone bestaan en krijgt de functie van een secundair fiets- en wandelpad. Het elzenbos, in het zuidelijk deel van de paviljoenzone, blijft ook voor het overgrote deel behouden. Het elzenbos heeft voornamelijk de functie van groene buffer tussen het Jachthavengebied en de kantoorbebouwing. De inrichting van het watergebied en zijn oevers geeft mogelijkheden voor de extensieve recreatie: varen, vissen, zitten en wandelen.

De bebouwing is kleinschalig van karakter en heeft de vorm van speelse paviljoens. In deze zone wordt ca. 1/5 deel van het totale bouwvolume, zo'n 8.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantooroppervlak, gerealiseerd. De op ruime afstand van elkaar gesitueerde paviljoens worden omgeven door een groen en waterrijk gebied, waardoor een gevarieerd beeld ontstaat. De bouwhoogte bedraagt gemiddeld drie lagen (ca. 13.00 + NAP), met een gedeeltelijke 4e bouwlaag (set-back ca. 16.50 + NAP) als mogelijkheid.



**afbeelding 4 zonering plangebied**

De paviljoenzone wordt doorsneden door een ontsluitingsweg naar de jachthavens. Ten noorden hiervan zijn twee paviljoens gesitueerd. De Jachthavenweg met zijn karakteristieke populieren blijft hier gehandhaafd en krijgt de functie van een fiets- en wandelpad. Ten zuiden van de ontsluitingsweg komen de andere twee paviljoens. Tussen de paviljoens en het jachthavengebied zal het elzenbos zijn functie als groene buffer blijven behouden. De doorgaande fietsroute langs het elzenbos komt te vervallen; de route verschuift naar een tracé langs de

museumtramlijn en de te realiseren "bomenlaan".

**. wandzone** : land, bomenlaan en bebouwingsrand

In het gebied ten oosten van de museumtramlijn is het vormgeven van de rand van de stad ten opzichte van de groene scheg het uitgangspunt. De sfeer van dit gebied vormt een contrast met het gebied aan de westzijde: behalve dat water ontbreekt, zijn de gebouwen massiever en vormen tezamen een wand. Deze is de begrenzing tussen de grootschalige bebouwing van de Zuidas en de kleinschalige bebouwing van de jachthavens. In totaal wordt er 12.000 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoren in de wandzone gerealiseerd. De volumes en de hoogtes in de wand lopen vanaf zuid (min. 20.00 tot max. 23.50 m. + NAP) naar noord (min. 27.50 tot max. 31.00 m. + NAP). - Hierdoor ontstaat een goede overgang naar zowel de torens in het noorden als het Amsterdamse Bos in het zuidwesten. Als overgang naar de waterzone is voor deze wand een laan met bijv. grauwe abelen gedacht. Een hoogteverschil in het dwarsprofiel van deze laan versterkt het contrast tussen de water- en wandzone. In het lage deel wordt op de oeverlijn een wandelpad en slangenkruipzone gerealiseerd. Lopend over het wandelpad worden gevarieerde zichten geboden over de waterrijke en groene paviljoenzone.

**. torenzone** :zichtlocatie en ingangsplein

Het gebied dat tussen de A10 en het Gemeentewaterleidingbedrijf ligt is een prima zichtlocatie vanaf de snelweg. Het gebied krijgt door het grote bouwvolume, zo'n 15.000 m<sup>2</sup> (2 torens met ieder 7.000 tot 8.000 m<sup>2</sup> b.v.o), aansluiting met de bebouwing elders langs de A10. De gebouwen hebben door hun volume en hoogte (max. 50 m. + NAP) een samenhang met de reeks van grote gebouwen zoals Nissan, het Atrium, Twin-towers en het WTC. Vanaf de Amstelveenseweg gezien wordt de toegangsweg geaccentueerd door een, bij voorkeur groen, ingangsplein voor de grote gebouwen te situeren. Gezien de grote hoeveelheid kantoorvolume, de vereiste allure van de hoofdingang (groen representatief ingangsplein) en het noodzakelijke profiel van de noordelijke ontsluitingsweg, is het niet mogelijk de SAAB-garage op de huidige plek te handhaven. De totstandkoming van een aantrekkelijke openbare ruimte is van fundamenteel belang voor het welslagen van de gehele kantoorontwikkeling van het Jollenpad. In de wandzone is overigens ruimte voor herhuisvesting van de garagefunctie (Saab) opgenomen.

### 3.3 voorzieningen

Naast de gebouwen met een kantoorfunctie is er in de wandzone de mogelijkheid voor de realisering van 750 m<sup>2</sup> b.v.o. voorzieningen. Hierbij wordt gedacht aan functies welke het recreatieve aspect van deze zone kunnen versterken, zoals horeca en een kaartverkoop voor de museumtramlijn.

Daarnaast is in de wandzone ook ruimte gereserveerd voor een garagefunctie. Het garagebedrijf heeft inpandig een bruto vloeroppervlak van maximaal 4.500 m<sup>2</sup>. Het gebouw mag maximaal uit drie bouwlagen bestaan en een totale maximum hoogte van 14.00m + NAP hebben. Het dak van het gebouw mag gebruikt worden voor het parkeren van auto's. De 10 m. zone grenzend aan de zuidgrens van deze bestemming kan gebruikt worden voor de oprichting van een hellingbaan. Mocht zich hier geen garage vestigen, dan is een voorzieningengebouw van 3.000 m<sup>2</sup> b.v.o. denkbaar (maatschappelijke voorzieningen, vergader- en congresruimten en horeca).

### **3.4     *inrichting openbare ruimte***

Uitgangspunten voor de inrichting van het maaiveld zijn de in het ontwerp bepaalde zonering (zie beschrijving 3.2), het recreatief medegebruik, de ecologische visie op het plangebied en de hiërarchische samenhang met de openbare ruimte van Buitenveldert. Er wordt uitgegaan van beplanting- en materialenkeuzen die bij de sfeer van de gekozen zones passen. De oost-west overgang van land naar water en van stad naar natuur is in de opeenvolging van de profielen duidelijk als karakteristiek herkenbaar. Bij profielen die meer stedelijk van aard zijn, worden voor de uitbreidingswijken van Amsterdam traditionele zuilvormige bomen gebruikt. De belangrijkste profielen in het plangebied, te weten voor het Jollenpad, de ingangsweg bij de A10 en het profiel langs de museumtramlijn, zijn op de bestemmingsplankaart aangegeven.

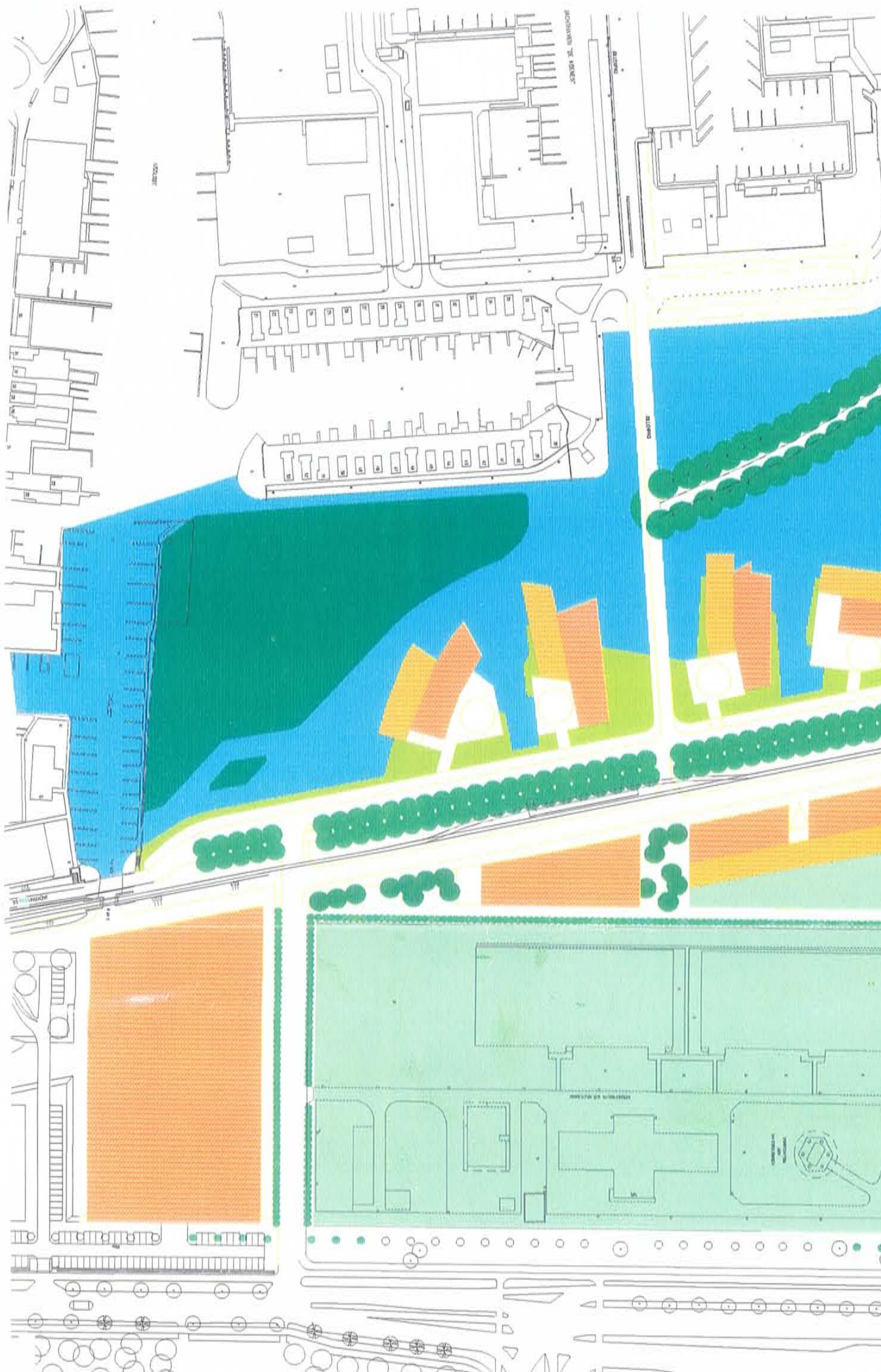
Voor de paviljoenzone van het plangebied is in januari 1996 een afzonderlijk inrichtingsplan opgesteld. Het inrichtingsplan is in belangrijke mate gebaseerd op de aanbevelingen uit het ecologisch rapport van bureau Waardenburg van januari 1996 en de wensen/eisen van jachthavengebruikers.

Naar aanleiding van de inspraakreacties, die zich voornamelijk richtten op het behoud van het elzenbos en de fietsroute op de Jachthavenweg, en tegen de bebouwing ten westen van de Jachthavenweg, en waarin tevens de zorg werd uitgesproken over het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de Jachthavengebruikers, is besloten het plan op een aantal punten aan te passen:

- De bebouwingsgrens van de paviljoenzone overschrijdt niet meer de Jachthavenweg; hierdoor is het meest zuidelijk paviljoen kleiner geworden en zijn twee paviljoens ten noorden en twee ten zuiden van de ontsluitingsweg naar de jachthavens gesitueerd. Bovendien wordt hiermee nu geheel binnen het Structuurplan Amsterdam gebleven;
- de fietsroute in het noordelijk gedeelte van de Jachthavenweg blijft behouden evenals de karakteristieke populieren op dit gedeelte;
- het grootste deel van het elzenbos blijft behouden;
- De benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd ten oosten van het Punterspad en jachthaven Het Bosch. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.1.



afbeelding stedenbouwkundig plan 1: 2000



### **3.5      keuze van de planvorm**

Bij het maken van het bestemmingsplan is er voor gekozen het plan deels gedetailleerd en deels globaal op te zetten. De bestemmingen Bk2, Bk3, C1 en C2, E en Va zijn gedetailleerd opgenomen aangezien op dit moment al voldoende inzicht bestaat in de gewenste ontwikkelings- en inrichtingsmogelijkheden; de ruimtelijke randvoorwaarden zijn namelijk dermate stringent dat bouwgrenzen, bebouwde en onbebouwde delen en profielen nu reeds bepaald kunnen worden. De bestemmingen Bk1 en Mnw zijn daarentegen globaal in het plan opgenomen teneinde enige flexibiliteit te hebben bij de verdere planontwikkeling of omdat de ontwikkeling nog onzeker is.

Op de plankaart zijn bestemmingen, aanduidingen en een drietal profielen opgenomen. Het aantal op de plankaart opgenomen bestemmingen is beperkt. De hoofdbestemming is vanzelfsprekend "kantoren", welke bestemming in verband met gewenste verschillen in bebouwingsvoorwaarden is uitgesplitst in BK1 tot en met 3. Wat betreft de aanduidingen wordt vooral gewezen op de op de plankaart aangegeven "verplichte bebouwingslijnen"; om een duidelijke wandvorming langs de boulevard te bewerkstelligen is het verplicht de voorgevel van te realiseren gebouwen in deze lijnen op te richten. Voorts wordt gewezen op de aanduiding "wonen toegelaten" binnen de bestemming "waterleidingbedrijf". In de planvoorschriften (artikel 6) is bepaald dat ter plaatse van deze aanduiding drie (reeds gerealiseerde) woningen zijn toegelaten. En tenslotte wordt de aanduiding "steigers toegelaten" genoemd; ter plaatse van deze aanduiding is het mogelijk steigers ten behoeve van pleziervaartuigen aan te leggen.

De bebouwingsvoorwaarden voor de in het plangebied te realiseren bebouwing (bebouwingspercentage, bouwhoogte, toegelaten aantal m<sup>2</sup> b.v.o etc.. ) zijn opgenomen in de planvoorschriften. In de planvoorschriften zijn tenslotte nog enkele vrijstellingsbepalingen opgenomen. In artikel 3, lid 5 is bijvoorbeeld de bevoegdheid opgenomen om vrijstelling te verlenen van het maximum aantal m<sup>2</sup> b.v.o. ten behoeve van de paviljoens in de waterzone en in artikel 11 zijn algemene vrijstellingsbepalingen opgenomen ten behoeve van de realisatie van onder meer gebouwen ten behoeve van de openbare dienst, bouwwerken zoals straatmeubilair, bruggen en duikers, dakopbouwen, schoorstenen, antennes, balkons, luifels etc....., dit alles binnen bepaalde randvoorwaarden.

In het bestemmingsplan is in artikel 13 een aanwijzing ex artikel 13 Wro opgenomen teneinde versnelde onteigening van een perceel met opstallen (SAAB-garage) mogelijk te maken. Het te onteigenen perceel is op een apart kaartje aangegeven. Vooralsnog wordt gestreefd naar minnelijke verwerving (en verplaatsing) van het betreffende bedrijf.



## **4. MILIEU**

### **4.1 landschappelijke en ecologische aspecten**

Zoals gezegd, is bij de vaststelling van het SPvE door de Stadsdeelraad een motie aangenomen betrekking hebbende op de uitwerking van de waterzone. Naar aanleiding van de motie zijn twee onderzoeken verricht:

1. een ecologisch onderzoek/advies van bureau Waardenburg (jan. 1996);
2. een inrichtingsplan door bureau Juurlink en Geluk (jan. 1996).

In het onderzoek van bureau Waardenburg is bekeken wat de huidige ecologische waarde van het gebied is en wat, gegeven de randvoorwaarden en uitgangspunten, de mogelijkheden zijn voor een zo optimaal mogelijke ecologische invulling. Als uitgangspunten hebben gegolden het vastgestelde SPvE, de wensen en eisen van de zijde van de jachthavengebruikers en het handhaven c.q. versterken van de ecologische waarde van het gehele gebied.

Uit de beschrijving van de huidige ecologische waarde van het gebied valt het volgende af te leiden:

- de berm van de ringweg heeft geen ecologische waarde;
- de ecologische waarde van de strook tussen de Jachthavenweg en het jachthavengebied, aangemerkt als de 'boomweide', is beperkt;
- de ecologische waarde van de Jachthavenweg met de populieren is gering;
- het tracé van de museumtramlijn heeft een redelijk grote ecologische waarde vanwege de geschiktheid voor de ringslang;
- het zanddepot tussen de Jachthavenweg en de museumtramlijn is ecologisch interessant vanwege de soortenrijke vegetatie;
- het elzenbosje is ecologisch waardevol vanwege de diversiteit aan boomsoorten.

In het rapport zijn een aantal voorstellen gedaan betreffende de ecologische inrichting van de paviljoenzone. Op basis hiervan is in januari 1996 door het bureau Juurlink en Geluk een inrichtingsplan voor de paviljoenzone opgesteld waarin de ecologische adviezen zo goed mogelijk verwerkt zijn.

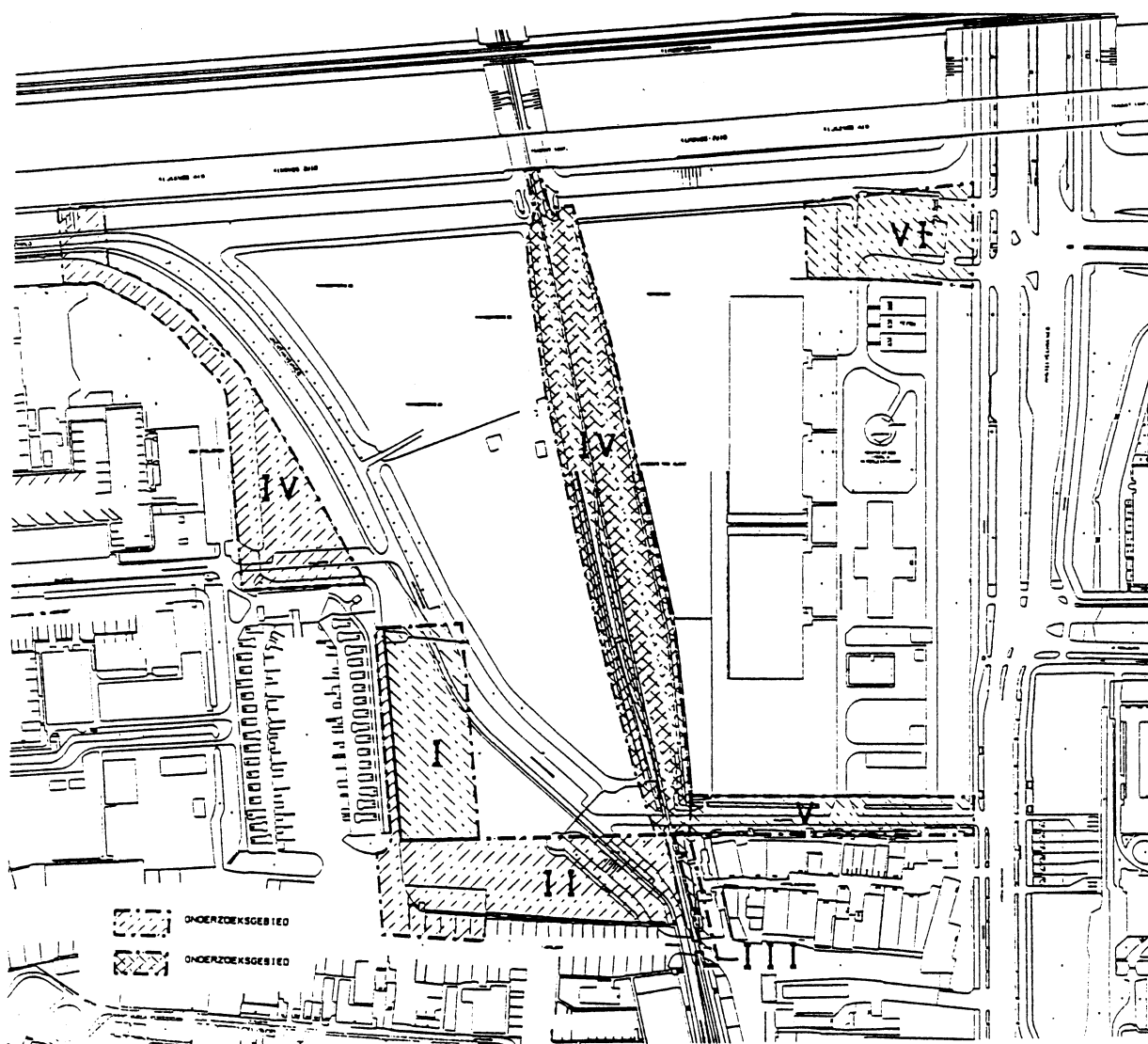
Naar aanleiding van de inspraakreacties en opmerkingen van de Gemeenteraad is het plan echter opnieuw aangepast. Een deel van de inrichtingsvoorstellen en wensen van insprekers zijn alsnog in het plan verwerkt. Dit betreft voornamelijk de inrichting van de bomenlaan met een zodanige vegetatie dat een goede biotoop ontstaat voor de ringslang, de kantoorpaviljoens te omgeven door water- en moerasmilieus en de overgang van het elzenbos naar het water zodanig in te richten dat een moerasvegetatie mogelijk wordt. Daarnaast is het elzenbos een ecologisch waardevol gebied dat nu in het plan behouden kan blijven. Bij de uitwerking van de inrichtingsvoorstellen zal bekeken worden op welke wijze alsnog het elzenbos bereikbaar kan worden gemaakt voor voetgangers. Hierover zal overleg moeten plaatsvinden met betrokkenen (m.n. de jachthavengebruikers.). Tenslotte wordt alsnog het noordelijk deel van de Jachthavenweg gehandhaafd.

### **4.2 bodem**

In opdracht van het stadsdeel zijn onderzoeken verricht naar de aard en samenstelling van eventuele bodemverontreinigingen. Deze onderzoeken zijn verricht onder het regime van de Interimwet Bodembescherming, die inmiddels is

vervangen door de per 1 januari 1995 van kracht geworden Wet Bodembescherming. Onder de nieuwe wetgeving zijn de A, B en C-waarden vervangen door Streef- en Interventiewaarden (S- en I-waarden). Deze zijn niet constant, maar afhankelijk van de grondsamenstelling. Belangrijk uitgangspunt wordt nu of de bodem geschikt is voor bedoeld gebruik. De B-waarde is vervallen en vervangen door een nieuw begrip: de tussenwaarde (T-waarde). De gewijzigde wetgeving heeft voor de uitkomst van de bodemonderzoeken voor het Jollenpadgebied geen consequenties. De oorspronkelijke bevindingen blijven onverminderd van kracht. Over de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem wordt per deelgebied het volgende opgemerkt.

Het grootste gedeelte van het Jollenpadgebied, namelijk het terrein ten oosten van de huidige Jachthavenweg tot aan het terrein van Gemeentewaterleidingen, valt als "schoon" te beschouwen. Dit betekent dat hier geen saneringsmaatregelen nodig zijn. Op enkele locaties is evenwel bodemverontreiniging geconstateerd of zijn vanuit milieuhygiënische overwegingen restricties geplaatst



**afbeelding 6 deelgebieden bodem**

Op het terrein nabij de jachthaven gelegen ten westen van de Jachthavenweg, op de afbeelding als gebied I aangegeven, is een verontreiniging geconstateerd met Polycyclische Aromatisch Koolwaterstoffen (Pak's). De verontreiniging is hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door illegale storting van teerachtige produkten, die gebruikt worden bij het onderhouden van plezierjachten en andere vaartuigen. Het hoogst aangetoonde vervuilingsgehalte komt ver uit boven de streef- en Interventiewaarden. Bovendien komen de geconstateerde Pakverbindingen uit boven de hiertoe gestelde norm. Het is derhalve noodzakelijk dat de vervuilde grond op dit terrein, voor zover dit in de planvorming zal worden geïnundeerd, verwijderd wordt en vervolgens gecontroleerd wordt afgevoerd naar een verwerkingsbedrijf of een gecontroleerde stortplaats.

Op het terrein nabij de jachthaven, gelegen ten zuiden van de Jachthavenweg en het Jollenpad, op de afbeelding als gebied II aangegeven, blijkt dat de bodem langs de walkanten van de IJssloot en de smalle waterverbinding naar het noorden plaatselijk boven de norm is verontreinigd met Pak's. De verontreiniging kent hoogstwaarschijnlijk een identieke oorzaak als bij gebied I. In de grond is verder nog plaatselijk lood boven de T-waarde aangetroffen. Het slib van de onderzochte waterbodem is matig tot ernstig verontreinigd met minerale olie, zware metalen en Pak's.

Uit het onderzoek blijkt dat de eventueel te ontgraven grond voor hergebruik geschikt is, met uitzondering van de zichtbaar waarneembaar met PAK verontreinigde delen van de huidige walkanten. Deze grond moet worden gesaneerd en worden afgevoerd naar een depot. De Milieudienst acht het niet zinvol om het slib in het kader van de planvorming te verwijderen.

Het terrein op de kaart als gebied III aangegeven (overigens buiten het plangebied gelegen), blijkt verontreinigd te zijn met arseen, ammonium en Pak's. Hierdoor zijn sanerings- en beheersmaatregelen noodzakelijk.

Op het terrein nabij de jachthaven, gelegen ten westen van de Jachthavenweg en langs het tracé van de museumtramlijn, beide op de afbeelding als gebied IV aangegeven is, afgezien van een verhoogd loodgehalte in één mengmonster boven de T-waarde, geen verontreiniging van betekenis aangetroffen. In het grondwater zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Uit het onderzoek blijkt dat de grond voor hergebruik geschikt is. Er wordt van uitgegaan dat deze gebieden geen saneringskosten met zich meebrengen.

De zuidelijke ontsluiting van het plangebied, op de afbeelding als gebied V aangegeven, is op grond van de gehouden bodemonderzoeken voor het IJsslootgebied als verontreinigd gebied aangenomen. Deze aanname heeft plaatsgevonden aan de hand van de resultaten van de boringen in het noordelijk deel van het IJsslootgebied. Er wordt verondersteld dat de verontreinigingen niet ophouden bij de noordelijke grens van het IJsslootgebied. Er wordt uitgegaan van een mogelijke verontreiniging met Pak's en arseen.

Ter plaatse van de SAAB-garage, op de afbeelding als gebied VI aangegeven, zijn ernstige verontreinigingen met arseen, cadmium en minerale olie aangetroffen. In het algemeen bevindt de onderzijde van de verontreiniging zich op een diepte van twee tot 3 m. onder maaiveld. Plaatselijk komt arseen voor tot een diepte van 4 m onder maaiveld. Het grondwater blijkt licht verontreinigd te zijn met concentraties arseen en minerale olie. Tevens blijkt het slib in de sloot ten noorden van de SAAB-

garage verontreinigd te zijn. De licht verontreinigde grond uit de toplaag komt in aanmerking voor hergebruik.

Gezien de constatering wordt er van uitgegaan dat de grond die niet in aanmerking komt voor hergebruik, afgevoerd wordt naar een gecontroleerde stortplaats.

Inmiddels is opdracht gegeven om voor deelgebied VI en voor deelgebieden I,II,III en V een saneringsplan en bestek te maken. Deze plannen zullen in de tweede helft van 1996 gereed zijn.

In overleg met de Milieudienst en het Gemeentelijk Grondbedrijf is voor de verdeling van de bodemkosten in principe een werkwijze afgesproken. Er wordt onderscheid gemaakt tussen projectmatige - en niet-projectmatige sanering. In het kader van het bouwrijpmaken wordt het ontgraven tot projectmatige sanering gerekend en opgenomen in de grondexploitatiebegroting. Het vervoer, het reinigen en het storten van de grond wordt beschouwd als niet-projectmatig en zal gefinancierd worden via de stelpost bodemsanering niet-stadsvernieuwingsgebieden.

### **4.3    *geluid***

In het plangebied Jollenpad zullen alleen kantoren en niet geluidsgevoelige (in de zin van de Wet Geluidhinder) voorzieningen gerealiseerd worden. Gezien deze functies zal het niet nodig zijn geluidreducerende maatregelen langs de A 10 te nemen.

## **5. VERKEER EN INFRASTRUCTUUR**

### **5.1 verkeer en parkeerbeleid**

#### **.autoverkeer**

De ontsluitingsstructuur is simpel en doeltreffend: vanaf de Amstelveenseweg steken tussen de A-10 en het gebied van het Gemeentewaterleidingbedrijf en op de plaats van het huidige Jollenpad twee ontsluitingswegen het gebied in. Deze worden door een nieuwe weg langs de museumtramlijn met elkaar verbonden. De verbinding langs de museumtramlijn wordt in verband met de veiligheid dubbel aangelegd. De kantoren zijn vanaf deze ontsluitingsbasis direkt te bereiken zonder de tramlijn telkenmale te moeten kruisen. Het aantal overgangen over de museumtramlijn is daardoor beperkt tot drie.

Het bestemmingsverkeer van en naar de noordelijke jachthavens wordt kortgesloten op de dubbele ontsluitingsweg langs de museumtramlijn. Halverwege het dijklichaam van deze jachthavenontsluiting zal een ruime doorgang in de vorm van een brug worden gemaakt. De huidige Jachthavenweg zal door de nieuwe ontsluitingsstructuur komen te vervallen voor gemotoriseerd verkeer.

#### **.openbaar vervoer**

Het plangebied is per openbaar vervoer goed bereikbaar. Langs de Amstelveenseweg halteren in de omgeving van de straat het Jollenpad diverse lokale en interlokale buslijnen; de Amstelveenseweg is zowel een belangrijke schakel in het verbindend openbaar vervoernet als het ontsluitende openbaar vervoernet.

De ontsluiting van het plangebied met openbaar vervoer zal de komende jaren belangrijk verbeteren. Ter plaatse van het viaduct A-10/Amstelveenseweg wordt namelijk een halte gerealiseerd van de nieuwe metroringlijn, welke vanaf medio 1997 een adequate verbinding met diverse treinstations (Zuid, Sloterdijk, Amstel, C.S.) zal verzorgen. Daarnaast worden op dit moment plannen uitgewerkt om aan de Amstelveenseweg ter plaatse van het plangebied een vrije busbaan aan te leggen (met haltes). De afstand tussen te realiseren kantoren en bestaande en nieuwe haltes van het openbaar vervoer bedraagt slechts enkele honderden meters.

#### **.parkeren en parkeerbeleid**

Zoals gezegd sluit de realisatie van kantoren in dit plangebied aan op het lokatiebeleid zoals verwoord in de VINEX, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, het Regionaal Verkeers- en VervoerPlan (RVVP) en het Nationaal Milieubeleidsplan. Het lokatiebeleid omvat onder meer een sturend parkeerbeleid, zodanig dat een bewuste keuze moet worden gemaakt tussen het gebruik van de auto en een ander vervoermiddel, met als doel dat er minder gebruik wordt gemaakt van de auto.

Het plangebied kan aangemerkt worden als een zgn. B-locatie het plangebied is namelijk zowel per auto als met openbaar vervoer goed bereikbaar. De in het RVVP genoemde maximum norm voor een B-locatie van parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoor is daarom bij de vaststelling van het aantal parkeerplaatsen als uitgangspunt genomen. Voor de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied zijn een goede oplossing van de parkeerproblematiek in samenhang met een kwalitatief hoogstaande maaiveld-detailtering maatgevend. Uitgangspunt is dan ook om parkeerplaatsen ten behoeve van de kantoorgebruikers halfverdiept en grotendeels uit het zicht onder een dak aan te leggen.

In de bestaande situatie zijn er langs de Jachthavenweg 52 parkeerplaatsen, langs het Jollenpad 21 parkeerplaatsen en bij het Punterspad 56 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen (totaal dus ca. 129) vervullen onder meer een functie voor het recreatief gebruik. In de nieuwe situatie komt de Jachthavenweg geheel te vervallen voor autoverkeer terwijl in het nieuwe profiel voor de ontsluitingsweg (brug) naar de jachthavens geen ruimte meer aanwezig is om langs de weg te parkeren. Hierdoor komen 73 parkeerplaatsen te vervallen.

In de toekomstige situatie zullen volgens de norm (1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoor) 280 parkeerplaatsen in parkeerkelders of onder dak worden aangelegd ten behoeve van de nieuw te realiseren kantoren. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte van een gebouw ten behoeve van voorzieningen. Voorts worden ca. 50 parkeerplaatsen aangelegd langs de wandzone (zowel voor kort parkeren voor bezoekers van de kantoren als voor recreanten). Hiertoe wordt aan de zijde van de museumtramlijn een aparte parkeerstrook aangelegd. Omdat de parkeergelegenheid langs Jachthavenweg/Jollenpad geheel komt te vervallen (de hierboven genoemde 73 parkeerplaatsen) en compensatie langs de laan niet optimaal en voldoende is, zullen in het Jachthavengebied zelf nog parkeerplaatsen aangelegd worden. Dit gebeurt op het Punterspad tegenover jachthaven Het Bosch. Door middel van herstructurering van het terrein is het mogelijk daar 14 extra parkeerplaatsen te creëren en nog eens 19 parkeerplaatsen in het verlengde van het Jollenpad bij Jachthaven "Het Bosch".

In de nieuwe situatie zijn er voor gebruikers van het Jachthavengebied dus in totaal 70 parkeerplaatsen bij het Punterspad, 19 bij "Jachthaven Het Bosch" en 50 langs de museumtramlijn (totaal ca. 139).

Er wordt met deze parkeeroplossing gepoogd een betere scheiding te maken tussen het gebruik van parkeerplaatsen voor kantoorgebruikers en die van de jachthavens, waarbij de parkeerplaatsen langs de museumtramlijn dubbel gebruikt kunnen worden. Desgewenst kunnen de parkeervoorzieningen bij het Punterspad en bij Jachthaven Het Bosch afsluitbaar worden gemaakt. Of op termijn langs de 'boulevard' beheerd parkeren kan/moet worden ingevoerd, vormt op dit moment nog onderwerp van studie (parkeerbeheersingsplan Buitenveldert).

#### **.fietsverkeer**

Het gebied wordt goed bereikbaar gemaakt voor de fietser. De twee toegangswegen worden voorzien van (vrijliggende) fietspaden voor tweerichtingfietsverkeer. Langs de museumtramlijn wordt er tussen de bomenrijen een vrijliggend fietspad gesitueerd. Dit fietspad zal in de toekomst deel uit gaan maken van de fietsroute tussen Amsterdam-Zuid en Amstelveen. Tot dat tijdstip wordt het fietspad in het noorden langs de uitbreiding van het Nieuwe Meer aangesloten op de bestaande route langs de Schinkel. In het zuiden wordt het fietspad allereerst aangesloten op de huidige fietsroute naar het Amsterdamse Bos. Het noordelijk deel van de Jachthavenweg blijft behouden als fiets- en wandelvoorziening en blijft aangesloten op het huidige fietspad langs het talud van de ringweg.

In het planvoorschriften is, naast een maximum parkeernorm voor auto's, tevens een minimum norm voor stallingsplaatsen voor fietsen opgenomen. Deze bedraagt minimaal 1 stallingsplaats per 100 m<sup>2</sup> b.v.o. kantoor en zal in de bebouwing worden opgenomen.

#### **.voetgangersverkeer**

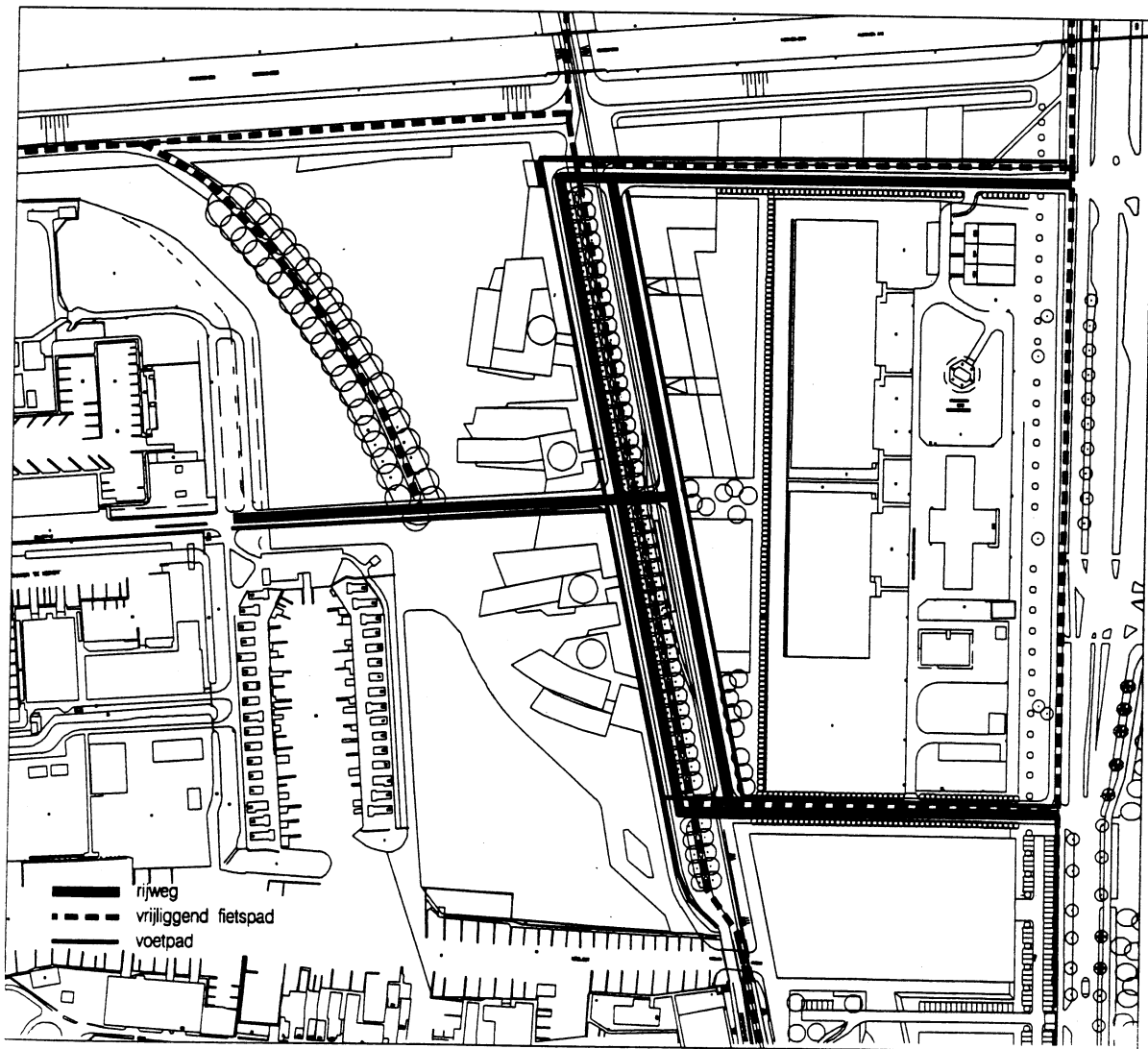
Langs de twee toegangswegen is een enkelzijdig trottoir toereikend voor een goede bereikbaarheid van het gebied voor de voetganger. De bushaltes langs de Amstelveenseweg kunnen door deze voorziening goed worden bereikt. Over of langs het

groene ingangsplein van de A10-zone kan een voetgangersverbinding worden aangelegd; zo ontstaat er een hoogwaardige verbinding tussen de kantoren van het Jollenpadgebied en het nu in aanbouw zijnde station van de ringlijn.

De nieuwe dubbele ontsluitingsweg langs de museumtramlijn wordt zowel aan de zijde van de kantorenwand als langs het water voorzien van een ruim trottoir. Dit betekent dat zowel op het hoge als op het lage deel van dit profiel over de hele lengte een trottoir aanwezig is. Op de toegangsdijk naar het Jachthavengebied wordt eveneens een voetpad aangelegd. Tenslotte zal bij de uitwerking van de paviljoenzone onderzocht worden op welke wijze het elzenbos bereikbaar kan worden gemaakt voor wandelaars.

De aanleg van trottoirs en voetpaden betekenen een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

De nieuwe verkeerssituatie is in onderstaande afbeelding verduidelijkt.



**afbeelding 7 principe nieuwe verkeersstructuur**

### **effecten op de omgeving**

De plannen voor het Jollenpad hebben, zeker in beschouwing met een groter geheel van plannen (Schipperinternaat/IJssloot, Ronald McDonaldhuis en gaten Amstelveenseweg) natuurlijk invloed op de verkeerscapaciteit van de Amstelveenseweg. De Amstelveenseweg is dan ook vanaf de ingang van het Amsterdamse Bos tot ten noorden van de A10 bekeken en wordt binnen de bestaande bandenlijn geherprofileerd. Deze herprofilering is gekoppeld aan de fasering van de diverse bouwplannen. Dit nieuwe profiel is aan de afdeling verkeer van de DRO Amsterdam voorgelegd met de vraag een indruk te geven van de effecten van de uitbreidingen op deze weg. Het onderzoek heeft geresulteerd in het rapport 'capaciteitsonderzoek Amstelveenseweg' (1994), welk rapport maart 1996 nogmaals bekeken is. Het 'actualiseren' van het rapport was noodzakelijk in verband met de daadwerkelijke bouw van het tenniscentrum en de gewenste aanpassingen in verband met de vrije busbaan.

Volgens dit rapport leiden de planontwikkelingen langs de Amstelveenseweg door de voorgestelde herprofilering van de Amstelveenseweg niet tot de aantasting van de huidige verkeerscapaciteit. Wel is op de kruising noordelijke ontsluiting/Amstelveenseweg een aangepaste verkeerslichteninstallatie noodzakelijk. Niet uitgesloten is dat op termijn een verkeerslichteninstallatie noodzakelijk zal zijn bij de zuidelijke ontsluiting Jollenpad. Dit zal de komende tijd nader onderzocht gaan worden. Het profiel en alle aansluitingen van de boven omschreven projecten op de Amstelveenseweg zijn overigens positief beoordeeld door de Centrale Verkeers Commissie.

## **5.2    *kabels en leidingen***

Door de ingreep van het water en de herinrichting van het Jollenpad verandert er veel aan het verloop van de kabels en leidingen. In de planvorming is het plan regelmatig met de centrale Project Commissie Uitvoerende Werken Openbare Ruimte (voortaan PROCUWO) voorgelegd. Alle kabels en leidingen zullen merendeels onder het Jollenpad, het hoge deel van de Nieuwe Jachthavenweg en de noordelijke ingangsweg worden gesitueerd. Het Jachthavengebied zal door een nieuw tracé ter plaatse van de toegangsbrug bij het Jachthavengebied worden aangesloten op het net.

Daarnaast zal tussen de noordelijke kwelsloot en het talud van de A10 een glasvezelkabel moeten worden verplaatst.

Tevens is de ruimte voor het plaatsen van kabels- en leidingenhuisjes in overleg met de leden van de PROCUWO bepaald.

### 5.3 waterhuishouding.

#### . algemeen

Over de waterhuishouding in het plangebied is uitvoerig overleg geweest met de dienst RWA Amsterdam en het Hoogheemraadschap Rijnland. In het plan zijn de volgende waterhuishoudkundige aspecten van belang:

- a. het aanwezige oppervlaktewater, bestaande uit:
  - \* een (kwel)sloot langs de Ringweg A-10 aan de noordelijke grens van het plangebied;
  - \* een scheidingssloot langs het aangrenzende terrein van het gemeentelijk Waterleidingbedrijf aan de oostelijke grens van het plangebied;
  - \* een ontwateringssloot aan de zuidzijde parallel aan het Jollenpad;
  - \* het Nieuwe Meer als westelijke begrenzing van het plangebied;
  - \* een vergraven gebied aan de westzijde van het plangebied.
- b. een brug met een voldoende grote overspanning (nat doorstroomprofiel onder de brug) in de verbindingsdam met het plangebied en het bestaande havencomplex;
- c. de slootbreedte en -diepte wordt uitgevoerd conform bijgevoegde profieltekeningen;
- d. het oppervlaktewaterpeil (boezempeil Rijnland) is NAP -0,60 m.;
- e. het gemiddelde maaiveldniveau is NAP ca. 0,70 m.;
- f. uitbreiding van het aanwezige gescheiden rioolstelsel ten behoeve van de voorgenomen plannen zal plaats vinden volgens de normen die gelden voor een verbeterd gescheiden stelsel (VGS) of een vergelijkbaar stelsel met dezelfde of lagere vuilemissie.

#### . grondwater

Het verschil in hoogte tussen het definitieve maaiveldniveau en het oppervlaktewaterniveau (de drooglegging) bedraagt ten oosten van het aan het water gelegen voetpad en/of rijweg 1,30 m.; ten westen van de dubbele bomenrij bedraagt het verschil in deze hoogte 0,70 m. Verwezen wordt naar de op de plankaart opgenomen doorsnede.

Gezien het te realiseren slotenpatroon is - mits met goed doorlatend zand ( $k \geq 10$  m/dag) wordt opgehoogd - het risico van toekomstige grondwateroverlast voldoende beperkt. Om het niveau van de grondwaterstand en de kwaliteit van het rioleringsstelsel te bewaken, zullen in het plangebied in de openbare ruimte circa twee freatische peilfilters geplaatst worden.

#### . duikers

De ontwatering van het plangebied zal grotendeels plaatsvinden naar het te realiseren oppervlaktewater (d.w.z. de nieuw te creëren waterplas). Voorwaarde is dat de aanwezige sloten voldoende kunnen afwateren en dus in open verbinding moeten staan met de waterhuishoudkundige eenheid van dit gebied. Hiertoe worden de volgende duikers aangebracht:

- de bestaande verbindingsduiker (diam. 0,30 m) van de (kwel)sloot langs de ringweg A-10 naar het Nieuwe Meer wordt vervangen door een duiker diam. 0,60 m.;
- voor de afwatering van de scheidingssloot (oostzijde) wordt een duiker (diam. 0,60 m) door het Jollenpad aangelegd;
- voor de afwatering van de sloot parallel aan het Jollenpad wordt een verbindings-sloot naar de nabijgelegen IJssloot gegraven. Bij de verdere planontwikkeling (sanering + herinrichting) van het aangrenzende bedrijfsgebied IJssloot wordt aandacht besteed aan de herprofilering van beide sloten.

De duikers vormen een verbinding tussen het stedelijk water en het Nieuwe Meer. Door de duikers 0,05 m. dieper dan het oppervlaktewaterniveau (dus op NAP - 0,65

m.) aan brengen ontstaat bij elke duiker een 'waterslot'. Eventuele vervuilingen in het plangebied blijven daarmee geïsoleerd van het omringende water. De duikers worden in overleg met de afdeling Beheer en Onderhoud van de dienst RWA ontworpen en na realisatie aan de sector Waterbeheer van de RWA overgedragen.

#### **. onderhoud**

In de gemeentelijke (concept)nota Waterbeheer Amsterdam 1993-1997 is een hoofdstuk 'vigerend beleid' opgenomen. Hierin wordt een duurzaam watersysteem nagestreefd. In dat kader wordt aandacht besteed aan de toegankelijkheid van oevers, wateroppervlak en waterbodem middels een onderhoudsstrook ten behoeve van het beheer en het toekomstige onderhoud. (klein onderhoud: weghalen drijfvuil, maaien, schouw; groot onderhoud: baggeren, herprofiëren, herstel constructies).

#### **. waterkering**

De Amstelveenseweg is de dagelijkse kering tussen het boezemwater (waterpeil NAP -0,60 m) van Rijnland en de voormalige Binnendijksche Buitenveldertsche polder (waterpeil NAP -2,00 m). De Amstelveenseweg is tevens een onderdeel van de zgn. 'Ring van Amstelland'. Dit is de kering tussen het Hoogheemraadschap Amstel en Vecht en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Op de waterkering is de keur van het Hoogheemraadschap Amstelland van toepassing.

Gelet op het bovenstaande is de Amstelveenseweg, grenzend aan het terrein van het Gemeentewaterleidingbedrijf, op de plankaart aangeduid als 'waterkering'. Hieraan is in de planvoorschriften een vergunningstelsel (aanlegvergunning) gekoppeld om de werking van de kering te waarborgen.

## **6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

### **6.1 uitgangspunten**

In de planvorming voor het Jollenpadgebied wordt uitgegaan van de ontwikkeling van een hoogwaardige kantorenlocatie. Nader gespecificeerd luiden de programmatische uitgangspunten als volgt:

|                   |                                                              |
|-------------------|--------------------------------------------------------------|
| kantooroppervlak: | 35.000 m <sup>2</sup> b.v.o.                                 |
| voorzieningen:    | 3.000/4.500 m <sup>2</sup> b.v.o + 750 m <sup>2</sup> b.v.o. |
| parkeernorm:      | 1:125 m <sup>2</sup> b.v.o.                                  |
| gebouwd parkeren: | ca. 304 parkeerplaatsen                                      |

Ten behoeve van de realisering van het programma werd in 1991 tussen het stadsdeel Buitenveldert en een projectontwikkelaar een intentieverklaring ondertekend. Deze is nader uitgewerkt in een samenwerkingsovereenkomst. Om tot een financieel verantwoorde ontwikkeling te komen zijn de investeringen en opbrengsten naast elkaar gezet in een grondexploitatiebegroting.

### **6.2 investeringen en opbrengsten in de grondexploitatie**

De investeringen betreffen in hoofdzaak de verwervingen en ontruiming, de tijdelijke exploitatie, de sloop en het bouwrijpmaken. Onder bouwrijpmaken vallen grondwerken, verhardingen, groenvoorzieningen, rioleringen en civiele constructies. De post verwervingen maakt het grootste deel uit van de investeringen (ca. 35%), gevolgd door verhardingen en grondwerken (elk ca. 20%). De hoge investering in verharding is het gevolg van het hoogwaardige karakter dat het gebied zal krijgen. Hier tegenover staat een hoge grondprijs. De geplande kantoren genereren het grootste aandeel in de opbrengsten (ca. 90%).

### **6.3 de fasering van investeringen en opbrengsten**

In de grondexploitatie is nauw gelet op de fasering van investeringen en opbrengsten, dit om eventuele risico's en renteverliezen te minimaliseren.

De uitvoering van het project vindt plaats in de periode 1996-2006.

Bij de geplande afname van kantoren is onderscheid gemaakt tussen de paviljoenzone, de wandzone en de torenzone. Op dit moment wordt uitgegaan van de volgende fasering. Als eerste worden de paviljoens afgenomen in de periode tot medio 2000. De wandzone wordt afgenomen in de periode medio 2000 tot medio 2002 en de torenzone in 2004. Van de investeringen vindt ca. 60% plaats in de periode 1996-1998 en ca. 40% in de periode 1999-2002.

Er wordt, conform de onteigeningswet, uitgegaan van minnelijke verwerving. Indien dit niet lukt is voldoende tijd gereserveerd om een onteigeningsprocedure te starten op basis van dit bestemmingsplan.

De grond die als eerste bouwrijp moet worden opgeleverd is reeds in het bezit van de gemeente.

## **6.4     resultaat en dekking van de grondexploitatie**

De grondexploitatie is opgesteld op basis van de methodiek van dynamische eindwaardeberekening. De prijspeildatum is 1 januari 1995, de gehanteerde rente- en inflatieparameters bedragen respectievelijk 7,5 en 2,5%. De eindwaardedatum is 2006.

De grondexploitatie, op 26 maart 1996 goedgekeurd door Burgemeester en Wethouders en op 29 mei 1996 vastgesteld door de Gemeenteraad, toont een aanzienlijk positief resultaat.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat in dit resultaat de kosten voor eventuele bodemsanering niet zijn verdisconteerd. Naar de aard en samenstelling van de bodemverontreiniging is onderzoek verricht (zie paragraaf 4.1). Het grootste gedeelte van het Jollenpadgebied, namelijk het terrein ten oosten van de huidige Jachthavenweg tot aan het terrein van het Gemeentewaterleidingbedrijf, valt als "schoon" te beschouwen. Dit betekent dat hier geen saneringsmaatregelen nodig zijn. Op enkele locaties is evenwel bodemverontreiniging geconstateerd of zijn vanuit milieuhygiënische overwegingen restricties geplaatst.

Voor de verdeling van de bodemkosten wordt onderscheid gemaakt tussen projectmatige - en niet-projectmatige sanering. In het kader van het bouwrijpmaken wordt het ontgraven tot projectmatige sanering gerekend en opgenomen in de grondexploitatiebegroting. Het vervoer, het reinigen en het storten van de grond wordt beschouwd als niet-projectmatig en zal gefinancierd worden via de stelpost bodemsanering niet-stadsvernieuwingengebieden.

## **6.5     risico-analyse**

De belangrijkste risico's met betrekking tot de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling van het Jollenpadgebied zijn gelegen in de afzetmogelijkheid van kantoren en de fasering.

Het Jollenpadgebied wordt, als onderdeel van de (te ontwikkelen) Zuidas van Amsterdam, momenteel beschouwd als toplocatie voor kantoren in Nederland. Het gebied ligt dichtbij Schiphol en is goed ontsloten door de ringweg en openbaar vervoer. De ontsluiting wordt nog verbeterd met de ingebruikname van de ringlijn in 1997. Andere positieve locatie factoren zijn de ligging aan de rand van het Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos en de aanwezigheid en geplande nieuwbouw van woningen, hetgeen past binnen het Rijksbeleid om het woon-werkverkeer terug te dringen.

Om de kans op de ontwikkeling en afzet van kantoren op het Jollenpad te vergroten, is in het ontwerpproces gekozen voor een kwalitatief hoogwaardige stedenbouwkundige structuur. Zoals al eerder gezegd, is het concept gericht op drie segmenten van de kantorenmarkt: kleinschalige kantoren van 2.000 tot 2.500 m<sup>2</sup> b.v.o. in de paviljoenzone, oplopend tot kantooreenheden van 3.000-5.000 m<sup>2</sup> b.v.o. in de wandzone en van 7.000 tot 8.000 m<sup>2</sup> b.v.o. in de torenzone.

Belangrijk voor de afname zijn met name de ontwikkelingen op de kantorenmarkt. Deze markt heeft zich lange tijd in een stagnerende fase bevonden, maar begint nu weer aan te trekken. Het aanbod overtreft nog wel de vraag. Daar staat tegenover dat de vraag naar kleinschalige kantoren, zoals de kantoren in de paviljoenzone groot is, blijkend uit onderzoek dat in opdracht van het stadsdeel verricht is. Bij de planuitvoering is hiermee rekening gehouden en wordt aldus gestart met de bouw van deze paviljoens. Naar verwachting zullen deze paviljoens, tezamen met de te verwachten ontwikkeling van de totale Zuidas, een aantrekkende werking hebben,

wat gunstig is voor de ontwikkeling van de wand- en torenzone.

Bij uitvoering van het plan zijn de financiële risico's voor de gemeente gelegen in de fasering van de voorinvesteringen in relatie tot de uitgifte van de grond.

Om dit risico te beperken zijn in het kader van de samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt met de ontwikkelaar over de periodieke afname van bouwrijpe grond, het wijzigen van de overeenkomst bij het niet tijdig afnemen en het storten van een waarborgsom.



## **7.     RESULTATEN VAN OVERLEG EN INSPRAAK**

### **7.1     overleg met instanties ex artikel 10 BRO**

Op 28 juni 1995 is het voorontwerp van het bestemmingsplan, in het kader van het artikel 10 overleg Besluit op de Ruimtelijke Ordening, om commentaar gezonden naar diverse instanties. De verwerking heeft enkele maanden vertraging opgelopen. De volgende instanties hebben bericht dat het plan geen aanleiding geeft tot het plegen van opmerkingen:

1. Milieufederatie Noord-Holland;
2. NV Nederlandse Gasunie;
3. PTT Telecom.

De hierna genoemde instanties hebben wel inhoudelijk gereageerd op het voorontwerp van het bestemmingsplan. Deze reacties zijn op de volgende bladzijden samengevat en van commentaar voorzien.

## Samenvatting

### 1. Fietzersbond ENFB, afdeling Amsterdam

De ENFB is, hoewel niet tegen verdichtingsbouw, teleurgesteld dat in dit groene gebied kantoren worden gerealiseerd, dit terwijl de behoefte aan nieuwe kantoren onvoldoende kan worden aangetoond. De grootste bezwaren richten zich tegen de kantoren ten westen van de museumtramlijn; dit gebied zou als groene verbinding tussen oeverlanden en Amsterdamse Bos in stand gehouden moeten worden.

Het nieuw voorgestelde tracé voor het fietspad langs de museumtramlijn is kwalitatief minder dan het oude tracé over de Jachthavenweg, dit in verband met de combinatie met autoverkeer, brommers en motoren en de overlast die hiervan uitgaat. De landelijke sfeer zal ontbreken en de verkeersveiligheid neemt af door het kruisende verkeer. De ENFB stelt voor de kantoorbebouwing te beperken tot de oostzijde van de museumtramlijn, desnoods door hogere bebouwing langs de A10. Vervolgens worden enkele verkeerstechnische opmerkingen gemaakt.

Het is wenselijk éénrichtingverkeer in te stellen; hierdoor zal de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer toenemen. De aanleg van fietspaden wordt hierdoor mogelijk gemaakt en voorts wordt de oversteekmogelijkheid langs de museumtramlijn verbeterd. De combinatie van fietspad in de middenberm en autoverkeer in twee richtingen komt in Amsterdam niet voor en kan dus tot verwarring leiden.

In Amsterdam zijn fietsstroken geen goede voorziening gebleven; zij nodigen uit tot foutparkeren. Bovendien kruisen auto's

## Commentaar

Op de behoefte aan kantoren, met name de kleinere paviljoens, is ingegaan in hoofdstuk 6 van de toelichting. In het stedenbouwkundig plan heeft, ten opzicht van de Nota van Uitgangspunten, al een forse reductie van het aantal m<sup>2</sup> kantoor ten westen van de tramlijn plaatsgevonden. Een verdere reductie is uit stedenbouwkundig en economisch oogpunt niet gewenst.

Het nieuw voorgestelde tracé voor het fietspad zal naar onze mening een kwalitatief hoogwaardige inrichting krijgen en, hoewel anders van karakter dan de Jachthavenweg, niet onder hoeven te doen voor de huidige kwaliteit. Overigens wordt het noordelijk deel van de Jachthavenweg als fiets- en wandelvoorziening gehandhaafd. Voor wat betreft de verkeersveiligheid wordt er op gewezen dat het fietspad vrijliggend is, gescheiden van het autoverkeer door een groene berm en een dubbele bomenrij. Het fietspad wordt weliswaar doorkruisd door autoverkeer, maar het gaat hier alleen om bestemmingsverkeer. De verkeerssituatie is naar onze mening overzichtelijk.

Naar de mogelijkheden van het instellen van éénrichtingsverkeer is in eerder stadium al gekeken. De afwikkeling van het autoverkeer, met name bij de kruispunten met de Amstelveenseweg, wordt dan echter gecompliceerd en stuut vanwege de beperkte capaciteit van het wegensysteem en genoemde kruispunten op bezwaren. Ook denken wij dat de verkeersveiligheid er per saldo niet groter door zal worden, terwijl de bereikbaarheid van de kantoren aanzienlijk zal verslechteren.

In de profielen van de beide toegangswegen naar het kantorenterrein is alsnog rekening gehouden met de aanleg

naar de parkeerterreinen de fietsers. Er wordt gepleit voor vrijliggende fietspaden.

In het plan ontbreekt langs het Jollenpad aan één zijde een voetpad.

Het fietspad aan de westzijde van de Amstelveenseweg tussen Jollenpad en verlengde A10 moet een fietspad in twee richtingen zijn; fietsers vanaf de Boelelaan kunnen bij de ringweg namelijk niet oversteken en voor de fietsers vanaf het Jollenpad die in noordelijke richting rijden en niet zonder verkeerslichten durven oversteken moet er gelegenheid zijn dit bij de De Boelelaan te doen.

## 2. Stichting Electriche Museumtramlijn Amsterdam

De concessie van de Museumtramlijn berust op het ogenblik nog bij NS; de status van de lijn is die van Lokaalspoorweg. Dit betekent dat de Spoorwegwet van kracht is. Tevens is het Nomaal Profiel van Vrije Ruimte (PVR) van kracht (als bijlagen bijgevoegd). Dit impliceert dat ter hoogte van de wisselplaats (D-D') onvoldoende ruimte aanwezig is om een dubbele rij bomen te realiseren. Eventueel kan namens de Minister door NS ontheffing worden verleend.

Mogelijk gaat de concessie per 1 april 1996 naar EMA over. De status van de lijn zou dan tevens (interlokale) tramlijn kunnen worden waardoor het Tramwegreglement van kracht wordt. De ontheffingsbevoegdheid blijft dan bij het ministerie.

Voor de verbreding van de zuidelijke overweg Jollenpad, de overweg in het midden van het plangebied en de voetpad/fietspad overgangen in het noorden is toestemming van het

van een vrijliggende fietsvoorziening.

Het aanleggen van een voetpad aan de zuidkant van het Jollenpad is naar onze mening niet noodzakelijk en, mede gezien de beperkte ruimte, dus achterwege gelaten.

In het gewijzigde profiel voor de Amstelveenseweg is alsnog rekening gehouden met een fietspad aan de westzijde in twee richtingen.

Een groot aantal opmerkingen wordt in dit stadium voor kennisgeving aangenomen.

Met de EMA is ondertussen een overleg gestart waarin alle mogelijke knelpunten besproken worden. De vergunningaanvraag bij het Ministerie loop via de EMA.

In principe wordt het PVR bij de uitwerkingen gehanteerd.

ministerie nodig. Wat de technische uitvoering betreft, wordt de voorkeur gegeven aan een constructie met stelconplaten van 2 m. breed, zoals uitgevoerd bij het IJsbaanpad. Op de begroting dient dan per overweg f 100.000,-- te worden gereserveerd.

De as van het stamspoor dient een rechte lijn te blijven tussen het midden van het brugje over de IJssloot in het zuiden en het midden van het gedempte brugje over het zuidelijke viaduct in het noorden.

De ideale hoogtelijn is een rechte lijn tussen voornoemde brugjes, afwijking 1:1000.

Om afwateringsproblemen te voorkomen dient de bovenzijde van de dwarsliggers hoger te liggen dan de maaiveldhoogte.

Er wordt voorgesteld de masthoogte van 6 meter boven het maaiveld te verhogen tot 9 meter.

Het moet mogelijk gemaakt worden op het middenperron van de wisselplaats een abri te plaatsen.

Bij de overweg in het midden van het plangebied zou aan de zuidzijde een voetpad moeten kunnen worden aangelegd om het middenperron daarop te laten uitmonden.

### 3. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam

De Kamer ondersteunt in grote lijnen de geplande ontwikkelingen in het gebied.

Uit de voorschriften kan niet duidelijk worden afgeleid of bij het realiseren van een voorzieningencentrum (3000 m<sup>2</sup>) ook gedacht moet worden aan winkels. De toevoeging van grote hoeveelheden winkelvloeroppervlak lijkt ongewenst omdat Buitenveldert reeds gekenmerkt wordt door een zekere mate van overbewinkeling. In de toelichting wordt overigens gesproken

Het spoor wordt niet verlegd.

Met een masthoogte van 9 meter, een abri en eventueel een voetpad is in het bestemmingsplan rekening gehouden.

In het plan worden geen winkels toegelaten. De voorschriften zijn naar onze mening hierin voldoende duidelijk.

In totaal gaat het om een gebouw van 4.500 m<sup>2</sup>, waar de Saab garage 'de Snelheid' gevestigd kan worden. Mocht dit geen doorgang vinden dan mag een voorzieningengebouw van 3.000 m<sup>2</sup> gerealiseerd worden. Daarnaast is er een mogelijk-

over 3000 m<sup>2</sup> bvo terwijl in de voorschriften ca. 7000 m<sup>2</sup> wordt genoemd.

In dit verband verdient ook de berekening van het aantal parkeerplaatsen opheldering.

Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor het vinden van een zo optimaal mogelijke oplossing voor de Saab-garage.

#### 4. Rijksconsulent Economische Zaken in Noord-Holland

Het lijkt gewenst de positie van deze werklokatie te schetsen binnen het totaal van de in Amsterdam en met name aan de Zuid-as te ontwikkelen lokaties. Wordt deze lokatie binnen de Zuid-as coalitie als een gegeven beschouwd?

Verder lijkt het gewenst dat er in het plan uitgebreider wordt stilgestaan bij het lokatiebeleid en de verschillende aspecten daarvan, zoals afstanden tot en kwaliteit van het openbaar vervoer, gewenst type bedrijvigheid en parkeernormering. De type-ring als B-lokatie staat daarbij niet ter discussie.

5. Dienst Stedelijk Beheer, Infrastructuur, Sport en Recreatie  
De Dienst heeft, als beheerder van het Amsterdamse Bos, zwaarwegende bezwaren tegen het voorontwerp. De omvang van het gebied en de inhoud van de plannen zijn op meerdere

heid om binnen de bestemming Bk2 750 m<sup>2</sup> aan voorzieningen te realiseren. Toelichting en voorschriften zijn aangepast. In paragraaf 5.1. (verkeer en parkeerbeleid) is duidelijker ingegaan op de parkeerbalans.

Vanuit het stadsdeel worden zeer serieuze pogingen ondernomen de Saab-garage te huisvesten in het voorzieningengebouw. Mocht minnelijke verwerving/verplaatsing echter niet mogelijk blijken dan zal onteigening noodzakelijk zijn.

Zowel in het Structuurplan Amsterdam als binnen de Zuid-as coalitie wordt de ontwikkeling van het Jollenpadgebied als een gegeven beschouwd. Met de planontwikkeling Jollenpad is al bij de instelling van het stadsdeel (1987) gestart. Omtrent omvang en fasering van de recentelijk voorgestelde plannen in Zuid-as verband heeft overigens nog geen bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden. De planontwikkeling Jollenpad wordt bovendien in het Structuurplan genoemd naast de voorlopig te realiseren 60.000 m<sup>2</sup> in het eigenlijke Zuid-as gebied. In de toelichting, met name paragraaf 5.1. (verkeer en parkeerbeleid) is alsnog uitvoeriger ingegaan op het lokatiebeleid en de parkeerbalans.

Er heeft met de voor het Amsterdamse Bos verantwoordelijk portefeuillehouder G. ter Horst op bestuurlijk niveau overleg plaatsgevonden. Uiteindelijk is geconstateerd dat de plan-

punten strijdig met het Beleidsplan Amsterdamse Bos zoals op 13 juli 1994 vastgesteld door de gemeenteraad. De grenzen van het Amsterdamse Bos worden niet gerespecteerd en een gebied van 3 ha. moet worden gekapt t.b.v. kantoorbebouwing. Over de resultaten van overleg met de wethouder wordt nog nader bericht.

#### 6. Bedrijvenvereniging IJssloot

De tweede ontsluiting aan de achterzijde van het bedrijventerrein (in verlengde van jachthavenweg) ontbreekt. Zolang deze ontsluiting niet gerealiseerd is, zullen de bruggetjes aan het Jollenpad ongewijzigd moeten blijven.

Verlegging van de plangrenzen valt te overwegen.

#### 7. De inspecteur van de Ruimtelijke Ordening

Mede namens de Inspecteur Volkshuisvesting en de Inspecteur Milieuhygiëne wordt het volgende meegedeeld.

Met de norm van 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> b.v.o. kan worden ingestemd. Er wordt van uit gegaan dat alle parkeerplaatsen tezamen, die genoemd in artikel 3, lid 3 e., artikel 4, lid 1 en artikel 7, lid 1, de genoemde B-parkeernorm niet overschrijden.

ontwikkeling Jollenpad in eerste instantie een aangelegenheid van het stadsdeel is. De toetsing door Burgemeester en Wethouders is een planologische en financiële toetsing.

Zoals bekend zal zijn, is naar aanleiding van diverse opmerkingen uiteindelijk besloten het elzenbosje te behouden. Toetsing aan het plan voor het Amsterdamse Bos wijst uit dat er naar onze mening geen sprake is van strijdigheid van plannen.

In artikel 11 is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen om terreinontsluitingen te realiseren. Aangezien op dit moment nog niet geheel zeker is waar een eventuele tweede ontsluiting moet komen, is bewust gekozen voor een vrijstellingsmogelijkheid.

Overigens is er intensief overleg tussen stadsdeel en bedrijvenvereniging gestart over enerzijds de bruggetjes een het Jollenpad en anderzijds een totale herstructurering van het bedrijventerrein. De discussie over de ontsluiting van het bedrijventerrein wordt betrokken bij het overleg over de plannen voor herstructurering.

De parkeerbalans is verduidelijkt in paragraaf 5.1 (verkeer en parkeerbeleid).

Voor het overige geeft het plan geen aanleiding tot het plegen van opmerkingen.

#### 8. Gemeentewaterleidingen

Eén van de 3 reële mogelijkheden voor vestiging van het hoofdkantoor voor GW is het pompstation aan de Amstelveensweg. Tegen deze achtergrond is het wenselijk op deze lokatie een bouwhoogte van 30 meter en een kantoorvloeroppervlak van 13.000 m<sup>2</sup> (incl. de al toegestane bebouwing) mogelijk te maken. Aangezien het bestemmingsplan dit niet mogelijk maakt, wordt op voorhand bezwaar aangetekend.

#### 9. Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam

Tracé's voor kabels en leidingen kruisen het tracé voor de museumtramlijn in totaal 5 keer; het combineren tot 2 of liefst 1 keer geniet de voorkeur.

Er wordt voorgesteld op de plankkaart op een centraal punt aan te geven dat het tracé vanwege haltes verbreed moet kunnen worden, al dan niet in overleg met het GVB. Binnen de beschikbare 7.20 meter is het namelijk onmogelijk haltes te realiseren. Er wordt van uitgegaan dat het bestemmingsplan geen beletsel oplevert voor het maken van een 2-sporig tracé, zodat het mogelijk is om in de toekomst het tracé om te zetten in een bus-en/of trambaan, ondanks het feit dat dit niet voorzien is in het structuurplan.

Het is onduidelijk of de grondruil met de NS (eigenaar van de

In het Structuurplan Amsterdam zijn stringente beperkingen gesteld ten aanzien van het aantal toe te laten m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak. Met 9.000 m<sup>2</sup> extra kantoorbebouwing is geen rekening gehouden. Een dergelijke hoeveelheid vloeroppervlak kan ook gevolgen hebben voor de capaciteit van de ontsluitende wegen en de kruispunten. Met het verzoek kan op dit moment derhalve geen rekening worden gehouden. Wel is het stadsdeel bereid, mocht het verzoek concreter worden, in overleg te treden met Burgemeester en Vethouders om te bezien of een planwijziging te zijner tijd mogelijk is.

Het tracé voor kabels en leidingen is aangepast, zodat de tramlijn zo weinig mogelijk gekruist hoeft te worden.

In overleg met EMA is rekening gehouden met een halte. Met mogelijke toekomstige ontwikkelingen zoals gescheit door het GVB, voor ons overigens geheel nieuw, kan op dit moment geen rekening gehouden worden. Wij gaan uit van handhaving van de huidige museumtramlijn, als belangrijk recreatief element. De door het GVB geschetste ontwikkelingen zijn op dit moment veel te vaag en ook niet voorzien in het Structuurplan.

De grondruil/verwerving met de NS is verwerkt in de grondex-

len van het tracé), verwerkt is in de exploitatie en of er rekening is gehouden met de kosten van beheer en onderhoud.

De bestemming Bk3 (langs de A-10) verhoudt zich niet tot de verevorderde plannen om ter plaatse een afrit voor bussen te realiseren. Dit projekt is als GAS-projekt ingediend bij het ROA en financiering binnen de VINEX-afspraken ligt in de lijn der verwachting.

Tenslotte wordt, wellicht ten overvloede, gewezen op de verevorderde plannen om aan de oostzijde van de Amstelveenseweg, op het gedeelte ten noorden van de De Boelelaan een busbaan te realiseren. Hierbij wordt rekening gehouden met een toekomstige ombouw tot een tram(bus)baan. In dat kader wordt voorts uitgegaan van realisatie van bushaltes ter hoogte van het toekomstige station van de ringlijn.

#### 10. Riolering en Waterhuishouding Amsterdam

De Amstelveenseweg is de dagelijkse kering tussen het boezemwater (waterpeil NAP -0.60 m) van Rijnland en de voormalige Binnendijksche polder (waterpeil NAP -2.00 m). Derhalve dient in het bestemmingsplan een gedeelte van de weg cum annexis bestemd te worden als 'waterkering' (zie bijlage).

De Amstelveenseweg is tevens een onderdeel van de zgn. 'Ring van Amstelland', de kering tussen hoogheemraadschap Amstel en Vecht en het hoogheemraadschap Rijnland. Het lijkt wenselijk het plan tevens ter beoordeling te zenden aan Amstel en Vecht.

#### 11. Hoogheemraadschap Amstel en Vecht

In het plan ontbreekt de bestemming waterkering voor het tracé

plaatatie. De kosten van beheer en onderhoud worden gedragen door de Stichting Museumtramlijn.

Bij het projekerken van de bestemming Bk3 is wel degelijk rekening gehouden met de mogelijkheid om een afrit voor bussen vanaf de A-10 te realiseren, met de op dit moment door Rijkswaterstaat voorziene verbreding van de A-10, met een vrije busbaan op de Amstelveenseweg en met haltes in verband met de ringlijn. Hierover is en wordt zeer nauw overleg gevoerd met het GVB en in beginsel is overeenstemming bereikt. In de toelichting is alsnog ingegaan op de vrije busbaan en de afrit van de A10.

Een gedeelte van de Amstelveenseweg is alsnog (op plankaart en in de voorschriften) aangeduid als 'waterkering' met daaraan gekoppeld het vereiste van een aanlegvergunning.

Het plan is om commentaar voorgelegd aan Hoogheemraadschap Amstel en Vecht (zie 11).

Verwezen wordt naar ons commentaar ad 10.

ter plaatse van de Amstelveenseweg. Er wordt verzocht voor de strook zoals op de bijgevoegde tekening aangegeven, de bestemming waterkering in het bestemmingsplan op te nemen.

12. Provincie Noord-Holland, dienst Ruimte en Groen  
(mede namens dienst Milieu en Water, dienst Welzijn,  
Economie en Bestuur en dienst Wegen, Verkeer en  
Vervoer)

Het plan overschrijdt de op de streekplankaart opgenomen grens van de aanduiding stedelijk gebied. Aangezien de provinciale ecologische hoofdstructuur hier niet in het geding is, de fietsverbinding in stand blijft en het plan overigens op hoofdlijnen past in de in procedure zijnde herziening van het streekplan, behoeft hier tegen bij een gedegen onderbouwing geen overwegende bezwaren te bestaan. Bij deze onderbouwing dient wel aandacht besteed te worden aan de waarde van het aanwezige groen (o.a. de buffer tussen jachthaven en kantoorstrook) en de functie daarvan ten behoeve van het Amsterdamse Bos dan wel voor het Nieuwe Meer. Onderdelen daarvan komen volgens de dienst voor handhaving in aanmerking. De indruk heerst dat het plan thans overwegend uitgaat van de combinatie werk- en recreatieve functie (water); ook de vraag of de groenfunctie versterking behoeft dient aan de orde te komen. Geconcludeerd wordt dat op hoofdlijnen kan worden ingestemd met het plan, zij het dat de groenfunctie versterking behoeft.

Het ontwerp-bestemmingsplan is geheel in overeenstemming gebracht met het Structuurplan en het Streekplan.

Naar aanleiding van verzoeken van de Stadsdeelraad, opmerkingen in het vooroverleg en opmerkingen van insprekers, is een ecologische studie verricht en is een nieuw inrichtingsplan voor de paviljoenzone gemaakt. In een laatste stadium is alsnog besloten een groot deel van de huidige groenvoorzieningen te handhaven (elzenbosje en noordelijk deel jachthavenweg).

13. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

In dwarsprofiel AA is niet de grens van het plangebied aangegeven. Dit zou de conclusie kunnen rechtvaardigen dat de plangrens, die in de teen van het talud van rijksweg 10 ligt, zich uitstrekt tot de bovenzijde van het talud.

In het capaciteitsonderzoek zijn niet alle tot nu toe bekende ontwikkelingen (zuid-as) meegenomen. Dat betekent dat het capaciteitsonderzoek niet de situatie weergeeft zoals die naar verwachting zal ontstaan.

In het profiel is alsnog de grens van het plangebied aangegeven.

In het capaciteitsonderzoek is rekening gehouden met de planontwikkelingen waar reeds besluitvorming over heeft plaatsgevonden of die reeds voorzien zijn in het Structuurplan. Omtrent de ontwikkelingen in de Zuid-as heeft, behalve een reservering van 60.000 m<sup>2</sup> in het Structuurplan, nog geen bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden. Het project verkeert namelijk nog in de studie-fase. De ontwikkeling van de Zuid-as kan op lange termijn dermate omvangrijk worden, dat ingrijpende aanpassingen in de infrastructuur (met name op en om de A-10) noodzakelijk zullen zijn. Hierover wordt intensief overleg gevoerd met Rijkswaterstaat. Op dit moment kan hiervan echter nog geen indicatie gegeven worden. Deze aanpassingen gaan de schaal van dit plangebied verre te boven.

Het is zaak te voorkomen dat het verkeer dat vanaf de rijksweg naar de Amstelveenseweg gaat op deze weg kan doorstromen en niet de doorgaande rijstroken op de hoofdrijbaan van de rijksweg gaat blokkeren. De situering van de ontsluiting van het plangebied voor autoverkeer tegenover de zuidelijke aansluiting op de A-10 is verkeerskundig een ongewenste oplossing. Er wordt voorgesteld om over de ontsluiting van het plangebied en de verkeersafwikkeling op de Amstelveenseweg binnen de invloedssfeer van de aansluiting nader overleg te plegen.

Vanzelfsprekend wordt getracht te voorkomen dat de rijbanen op de rijksweg blokkeren. Met Rijkswaterstaat heeft overleg plaatsgevonden over gewenste en noodzakelijke aanpassingen nabij de zuidelijke aansluiting op de A-10. Dit heeft geleid tot een wat aangepast profiel van de Amstelveenseweg en de betreffende kruising. De ontsluiting van het plangebied is met deze aanpassingen verkeerskundig aanvaardbaar.

14. Koninklijk Nederlands Watersport Verbond

Het besluit van de Stadsdeelraad van 28 september 1995 om het meest zuidelijke paviljoen te verplaatsen naar het noorden, heeft de voornaamste bezwaren tegen het plan weggenomen. Snel overleg met de belanghebbende watersportverenigingen, Scouting en de fa. Linnenbank ten behoeve van de uitwerking van de nieuw ontstane situatie is noodzakelijk.

Het Watersport Verbond is van mening dat het terreintje aan de noordzijde van de IJssloot en de ligplaatsen aldaar, zowel van De Schinkel als van de fa. Linnenbank, samen met een essentieel deel van het aangrenzende elzenbosje nu gehandhaafd kunnen worden. Hetzelfde geldt voor een deel van dat bosje ten oosten van de haven van de W.V. de IJssloot.

De 'zichtlijnen' kunnen in dat geval vrijwel volledig gehandhaafd blijven via een opening in het bosje tussen de kop van de haven van de W.V. de IJssloot en de bomen bij de tjaiken. Ter plaatse kan tevens de open waterverbinding gegraven worden tussen de ontworpen waterpartij en het water van de bestaande IJssloot. Alleen de ongeveer oost-west lopende zichtlijn dient ca. een halve centimeter te worden ingekort i.v.m. het ook daar te sparen deel van het elzenbosje.

Met inachtneming van het bovenstaande kan het plan, bij wijze van compromis, in grote lijnen aanvaard worden. Het is zinvol de suggesties direct te betrekken bij de voorgenomen ecologische wetland studie.

15. Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Er kan worden ingestemd met de inhoud van de door de Stads-

Bij het maken van het inrichtingsplan voor de waterzone heeft zeer intensief en op constructieve wijze overleg plaatsgevonden met de belanghebbenden. Het besluit om uiteindelijk toch het elzenbosje te behouden brengt met zich mee dat er zich niet of nauwelijks zullen voordoen voor de watersportverenigingen en andere betrokkenen. Voor zover er wijzigingen kunnen optreden zal uiteraard nader overleg noodzakelijk zijn.

Met de aanpassingen in het bestemmingsplan (vervallen van

deelraad op 28 september jl. aangenomen motie met betrekking tot het stedenbouwkundig programma van eisen Jollenpad. Er wordt vanuit gegaan dat het bestemmingsplan naar aanleiding hiervan wordt aangepast. Gezien deze aanpassing is het ontwerp-plan niet in strijd met het ontwerp-structuurplan 1994.

Ten aanzien van het kappen van het elzenbosje kan, gezien de compensatie welke plaats zal vinden en de aanleg van afschermende groenvoorzieningen langs de jachthaven, ingestemd worden met het besluit van de Stadsdeelraad.

Gezien het te verwachten verkeersaanbod, ook in relatie tot de ontwikkelingen in de Zuid-as, dient de noordelijke poot van het Jollenpad op de Amstelveenseweg met verkeerslichten te worden geregeld. Desondanks kan op dat kruispunt enige vertraging ontstaan tijdens de ochtendspits.

De voorgestelde normering leidt tot een parkeerbehoefte van 280 plaatsen bij 1400 fte. In het plan ontbreekt een verdere uitleg van het te hanteren parkeerregime. Het plan zal op dat punt aangevuld moeten worden.

Er wordt opgemerkt dat een vrijliggende (snel)busbaan over de Boelelaan en de Amstelveenseweg, met halten in het plangebied in ontwikkeling is, gekoppeld aan de voorgenomen herprofilering van de Amstelveenseweg.

Voor voetgangers en fietsers is er ter hoogte van het plangebied slechts een enkele oversteekplaats bij de Boelelaan.

Het verdwijnen (verleggen) van de fietsroute over de Jachthavenweg wordt overigens betreurd.

een paviljoen, behoud elzenbosje en noordelijk deel jachthavenweg), is de strijdigheid met het Structuurplan geheel weggenomen.

De noordelijke ontsluiting van het Jollenpadgebied op de Amstelveenseweg zal in ieder geval geregeld gaan worden met verkeerslichten. Op dit moment wordt bestudeerd of op langere termijn, in verband met verkeersveiligheid, wellicht ook een verkeerslichteninstallatie gewenst is ter plaatse van de zuidelijke ontsluiting op de Amstelveenseweg.

Op de parkeernormering is nader ingegaan in paragraaf 5.1 (verkeer en parkeerbeleid).

In het aangepaste profiel van de Amstelveenseweg is rekening gehouden met de vrije busbaan en haltering in het plangebied. Dit plan is akkoord bevonden in de centrale verkeerscommissie.

Het is naar onze mening niet noodzakelijk, en uit een oogpunt van verkeersveiligheid ook niet goed mogelijk, om meer oversteken voor voetgangers te realiseren.

Langs de museumtramlijn komt een nieuwe fietsroute te liggen, waardoor de ecologische waarden in het gebied waar nu nog

de fietsroute ligt aanzienlijk verhoogd kunnen worden. Het verlegde fietspad vormt, hoewel een ander karakter hebbend, een volwaardig alternatief voor de huidige route over de Jachthavenweg. Overigens wordt het noordelijk deel van de jachthavenweg als fiets- en wandelvoorziening gehandhaafd.

## **7.2 maatschappelijk overleg en inspraak**

Op 27 juni 1994 heeft voor betrokkenen en belangstellenden reeds een inspraakavond plaatsgevonden over de plannen voor het Jollenpadgebied (NVU), welke plannen vertaald zijn in dit bestemmingsplan. Tevens zijn toen de plannen voor het naastgelegen gebied Schippersinternaat - IJssloot aan de orde gesteld. Voor dit gebied wordt een apart bestemmingsplan gemaakt.

Voor wat betreft de plannen voor het Jollenpadgebied zijn op deze inspraakavond met name de volgende bezwaren/commentaren naar voren gekomen:

- de noodzaak van kantoren;
- het verdwijnen van het elzenbosje;
- de vrees voor vervuiling van de aan te leggen waterplas;
- de verkeersoverlast op de Amstelveenseweg.

Op deze bezwaren/opmerkingen is door de Projectgroep Jollenpad/Schippersinternaat/IJsslootgebied gereageerd, zowel op de inspraakavond zelf als bij afzonderlijke brief (8 september 1994).

Met (de vertegenwoordiging van) de betrokken gebruikers van het Jachthavengebied is separaat intensief overleg gevoerd.

Tenslotte is op 22 april 1996 een inspraakavond gehouden over het voorontwerp van het bestemmingsplan. Het verslag van deze avond is hierna integraal opgenomen.

Mede naar aanleiding van de inspraak en inspraakreacties is in een laatste stadium van de planvorming besloten het noordelijk deel van de jachthavenweg en het elzenbosje nagenoeg geheel te behouden.

# **Inspraakavond voorontwerp-Bestemmingsplan Jollenpad**

## **VERSLAG**

Datum : 22 april 1996  
Plaats : Menno Simonszhuis  
Aanwezig : voor het stadsdeel- Pierre van Rossum (projectleider), Henk Burgers (projectsecretaris), Remco Limburg (hoofd Ruimtelijke Ordening), Kitty van der Linden (afd. RO), Sheryl Goldberg (projectplanning)  
In de zaal circa 40 belangstellenden

---

### **1. Welkom en opening**

Dhr. Van Rossum opent de bijeenkomst en heet alle aanwezigen welkom: hij stelt kort de aanwezigen achter de tafel voor. Vervolgens gaat hij in op het doel van de avond, zijnde een wettelijk verplichte inspraakmogelijkheid voor belanghebbenden voor het voorontwerp-bestemmingsplan Jollenpadgebied ter realisering van 35.000 m<sup>2</sup> kantoor-oppervlakte en een ecologische inrichting van de waterzone van het plangebied. Tijdens deze avond zal ook nadere informatie verstrekt worden over het voorontwerp. Deze avond is een ambtelijke ronde: de reacties van deze avond worden zo mogelijk verwerkt en aan het bestuur van het stadsdeel voorgelegd. Het (eventueel gewijzigde) voorontwerp zal behandeld worden in de Commissie van Advies Wonen & Werken van 28 mei 1996.

### **Planvorming voorafgaand aan het Bestemmingsplan**

Van Rossum geeft kort weer welke beslispunten er voorafgaand aan de Bestemmingsplan-wijziging hebben plaatsgevonden.

1. Nota van Uitgangspunten;
2. Stedebouwkundig Programma van Eisen en grondexploitatiebegroting (sept. 1995);
3. Gemeenteraad van 15 mei 1996 (over grondexploitatiebegroting);
4. Maaiveldinrichting (incl. ecologisch advies waterzone).

Het wettelijk kader wordt gevormd door het Structuurplan en het voorontwerp-bestemmingsplan. Het voorontwerp-Bestemmingsplan is afgestemd op het SPvE: na verwerking van alle reacties zal de Commissie van Advies het vrijgeven om ter visie gelegd te worden, medio juni 1996. Gedurende deze periode (die vier weken beslaat) kunnen burgers schriftelijke zienswijzen (bezwaren) indienen. Het Stadsdeel zal voor een binnenkort in te dienen bouwplan (paviljoenzone) gebruik maken van een zg. artikel 19 Wro (Wet op de Ruimtelijke Ordening) -procedure. Bouwaanvragen kunnen in principe aangevraagd worden als het voorontwerp-Bestemmingsplan ter visie wordt gelegd. Indien de planning wordt gevolgd zou de bouw van de kantoren kunnen starten tussen januari en maart 1997.

### **Plantoelichting door Kitty van der Linden.**

Van der Linden geeft haar uitleg aan de hand van de zg. bestemmingsplan-kaart waar de diverse bestemmingen met "vlekken" zijn weergegeven. Daarnaast zijn er voorschriften aan het bestemmingsplan toegevoegd. Bp-kaart en Bp-voorschriften hebben juridische geldingskracht.

Het Jollenpadgebied is onderdeel van een herstructurering van het westelijk deel van Buitenveldert, waaronder ook het Schippersinternaat, IJsslootgebied, Ronald McDonaldhuis en het "open gaten Amstelveenseweg"-project vallen.

Het Bestemmingsplan-gebied valt uiteen in drie deelgebieden:

- a. een A10-zone, bestaande uit twee kantoor-torens met tezamen 15.000 mtr vloeroppervlakte en een maximum-bouwhoogte van 50 mtr.; de (Rijks-)parkeernormering is 1:125 m<sup>2</sup> bvo en zal worden aangelegd in een gebouwde parkeervoorziening.

b. een stadsrandzone langs de Museumtramlijn, bestaande uit een kantorenwand van in totaal 12.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte met een variabele bouwhoogte oplopend van 14 mtr naar 31 mtr. In deze zone is een voorzieningen-gebouw opgenomen (congresfaciliteiten, automobielbedrijf, e.d.). Ook in deze zone wordt uitgegaan van gebouwde parkeervoorzieningen.

c. een waterzone bij de jachthavens, bestaande uit vier kantoor-paviljoens van elk gemiddeld 2.000 m<sup>2</sup> vloeroppervlak (max. 4 bouwlagen). Ook hier zijn gebouwde (halfverzonken) parkeervoorzieningen gepland. De waterzone wordt gekenmerkt door een grote waterplas met daarin een zg. ecologische inrichting bestaande uit gevarieerde plantengroei, poeltjes e.d.

Op de bestemmingsplan-kaart staan ook een aantal groene "vlekken" weergegeven voor diverse groenvoorzieningen. Hieronder vallen ook bermen, voetpaden e.d.

Het gebied wordt ontsloten door twee wegen, een langs de noordzijde en een over het Jollenpad. In het gebied zijn zg. zichtlijnen opgenomen, waarbinnen geen obstakels (m.n. gebouwen) mogen komen. Dit geeft het gebied een open, transparant karakter dat het nu ontbeert. De stadsrand-zone heeft een karakter van een harde bebouwingsgrens aan de westzijde van Buitenveldert. De paviljoens vormen de enige uitzondering op deze bebouwingsgrens. In het plangebied zijn met name langs de boulevard openbare parkeervoorzieningen opgenomen, t.b.v. bezoekers van kantoren en gebruikers van de (bestaande) Jachthavenweg, alsmede een tweezijdig fietspad langs de Amstelveenseweg en een fietspad langs de boulevard, aangetakt aan de fietsroute richting westelijke tuinsteden en Amstelveen.

#### **Toelichting op de planning door Sheryl Goldberg**

a. Planvoorbereiding: hiertoe behoort het zg. fase III-besluit (financiële vertaling van het SPvE); 28 sept. 1995 (vaststelling door Stadsdeelraad), resp. 15 mei 1996 (goedkeuring Gemeenteraad).

b. planontwikkeling: hieronder valt het maken en in procedure brengen van het bestemmingsplan, aanvragen van kap- en bouwvergunningen en het opstellen van een onteigeningsplan.

c. planuitvoering: bouwrijpmaken en realiseren van het bouwplan. Vanaf 1997 tot (uiterlijk) 2005. Door fasering kan de bouw ook versneld gerealiseerd worden, te starten met de waterzone en eindigend met de A10-zone. De fasering wordt bepaald door de momenten dat er klanten voor de gebouwen zijn.

Het onderhavige bestemmingsplan zal behandeld worden in de Commissie van Advies Wonen & Werken van 28 mei 1996, waarna in de periode van 7 juni tot 5 juli 1996 het ter visie gelegd wordt. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen. Na vaststelling door de Stadsdeelraad volgt nog een tweede periode van ter visie ligging (ca. november 1996). Goedkeuring van het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten is gepland medio 1997.

I.v.m. het starten van de bouwactiviteiten voordat het nieuwe Bestemmingsplan vigerend is, zal het Stadsdeel gebruik maken van de zg. artikel 19 Wro-procedure. De aanvraag voor de bouwvergunning zal medio mei 1996 worden ingediend voor een deel van de waterzone; dit bouwplan zal ook ter visie worden gelegd met dienovereenkomstige mogelijkheden voor het indienen van zienswijzen. Een aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar bij Gedeputeerde Staten zal ertoe leiden dat vanaf december 1996 een bouwvergunning verleend kan worden.

Bij het bouwplan zijn een aantal vergunningen nodig, zoals een kapvergunning (besluit hierover in juni 1996). Een onteigeningsplan zal omstreeks september 1996 gereed zijn en ter visie worden gelegd.

#### **Vragenronde.**

Inspreker Dhr. Scholten. Brengt in herinnering dat indertijd is gesproken over een geluidswal langs de A10; deze komt niet meer in het plan voor. Dhr. Limburg. Geeft aan dat de optie woningbouw op het IJsslootgebied is komen te vervallen en daarmee de noodzaak voor een geluidsscherm.

Dhr. Scholten. Houdt staande dat de aan te leggen waterplas zeer duidelijk geluidsoverlast van de A10 kan "dragen", en schadelijk is voor de jachthavengebruikers. Dhr. Van Rossum. Daar komt nog bij dat voor de kantoorpaviljoens zichtbaarheid vanaf de A10 van belang is.

Inspreker Dhr. Van der Klis (SAAB-garage). Dhr. van der Klis (SAAB-garage de Snelheid) heeft bij monde van zijn advocaat een schriftelijk commentaar op het Bestemmingsplan gegeven. Spreker

vraagt zich af of, gezien de doorlooptijd tot 2005, er voldoende zekerheid bestaat dat (een deel van) het plan ooit gerealiseerd wordt. Dhr. Van Rossum: naast procedurele onzekerheden ziet hij een theoretische mogelijkheid dat met name de A10-zone niet gerealiseerd wordt omdat er geen klanten zijn. Gezien de gevarieerde segmentering van de drie zones en de ontwikkelingen rondom de Zuidas, is deze kans echter klein.

Inspreker Mevr. Hurkmans. Ziet hiermee een zwakte in het ontwerp: immers de paviljoens fungeren als een soort trekkers van het project omdat de overige zones moeilijk te realiseren zijn. Het gevaar is dus uiteindelijk dat alleen de paviljoens gebouwd worden en de rest van het terrein braak blijft liggen. Dhr. Van Rossum. Heeft vertrouwen dat na de realisatie van de paviljoens ook de volgende zones ontwikkeld zullen worden. Dit blijkt ook uit de reacties die tot nu toe "uit de markt" vernomen zijn. Hij sluit niet uit dat 'onverwachts' een kandidaat voor de A10-gebouwen op de stoep staat.

Inspreker Dhr. Scholten. Ziet een risico voor de A10-zone indien deze gebouwen alleen per 15.000 m<sup>2</sup> ter verhuren zijn. Een deel van het Amsterdamse Bos wordt toch niet gekapt voor onverhuurbare gebouwen? Dhr. Van Rossum. Voor de A10-gebouwen wordt gezocht onder de grotere gebruikers. Het is denkbaar dat ook twee of drie gebruikers in een toren gevestigd worden, al wordt daar niet direct naar gestreefd. Herhaalt zijn vertrouwen in de haalbaarheid van dit plan. Erkent dat een ander belang een andere inschatting over de haalbaarheid meebrengt.

Inspreker Mevr. Hurkmans. Uit kritiek op de "harde grens" van de Museum Tramlijn als uiterste bebouwingsgrens, terwijl de paviljoens juist over die grens heen gebouwd worden. Ziet het gevaar dat er in de toekomst nog meer over die grens heen gebouwd gaat worden. Mevr. Van der Linden. Legt uit dat deze harde grens een stedenbouwkundige betekenis heeft, met de paviljoens in een "open" karakter. In de verdeling van de vierkante meters kantoren is ook gestreefd om de bulk daarvan aan de oostkant van de Museum Tramlijn te positioneren, waardoor het grenseffect versterkt wordt. De paviljoens zijn de maximaal-toelaatbare gebouwen in de waterzone; hierna wordt in deze zone geen kantoor meer gebouwd. Dit zal ook zo in het Bestemmingsplan opgenomen worden. Dhr. Van Rossum. Gaat terug in de tijd. De Nota van Uitgangspunten uit 1992 had aanzienlijk meer bebouwing ten westen van de Museum Tramlijn. Mede als gevolg van bezwaren van de jachthavengebruikers heeft het onderhavige plan dat teruggebracht tot de huidige opzet van 8.000 van de in totaal 35.000 m<sup>2</sup> die in het hele gebied gerealiseerd wordt.

Inspreker Mevr. Hurkmans. Brengt in herinnering dat er een toezegging ligt dat er geen kantoorbebouwing ten westen van de Museum Tramlijn zou plaatsvinden. Dhr. Van Rossum. Is niet juist; er is gesteld dat er niet ten westen van de *Jachthavenweg* gebouwd mocht worden. Wordt in dit plan in voorzien.

Inspreker dhr. Breunese. Gaat in op het (gratis?) parkeren aan de boulevard. Een auto-intensief bedrijf dat in de stadsrand-zone gevestigd wordt kan daar weinig of geen auto's kwijt. Daarnaast is er voor een ondernemer die onteigend gaat worden een dilemma dat hij van zijn huidige plek weg moet terwijl er een mogelijkheid blijft bestaan dat op zijn oude plek alsnog geen bebouwing zal plaatsvinden. Mevr. Van der Linden. Op de boulevard komt een openbaar langs-parkeerstrook. Voor een eventueel auto-aantrekkend bedrijf is de mogelijkheid in het Bestemmingsplan opgenomen om het bouwvolume zodanig aan te passen dat parkeren op het dak mogelijk wordt. Dit biedt voldoende compensatie voor het huidige parkeren. Dhr. Van Rossum. Onteigeningsplan is opgenomen om de intenties van het plan in al zijn consequenties helder te maken. Met het betreffende bedrijf is veelvuldig overleg geweest. Als de Gemeenteraad accoord gaat met het fase III besluit zullen deze gesprekken weer opgepakt worden. Het stadsdeel heeft een duidelijke voorkeur voor minnelijke verwerving boven onteigening. Het ligt voor de hand om, bij minnelijke verwerving, uit te gaan van een relatie tussen het moment van start bouw voor de A10-gebouwen en het moment dat het daar gevestigde bedrijf moet "verhuizen".

Inspreker dhr. Beijens. Vraagt welk paviljoen het eerst gebouwd zal worden. Dhr. Van Rossum. Begonnen wordt met P4 (het meest noordelijke paviljoen), gevolgd door P3 (het paviljoen daar onder). Direct bij het bouwen van P4 zal een deel van het noordelijke deel waar de waterplas zal worden

aangelegd ontgraven worden.

## **Tweede vragen-ronde.**

Inspreker dhr. Van der Klis. Benadrukt de behoefte voor zijn bedrijf aan maaiveld-parkeren voor de deur. Daarnaast is voor zijn bedrijf een adequate signalering (bijv. op de hoeken van het Waterleiding-terrein) noodzakelijk, te meer daar er nauwelijks zichtbaarheid vanaf de A10 meer is op de voorgestelde nieuwe locatie. Dhr. Van Rossum. Bezoekersparkeren zal toch beperkt worden tot langsparkeren aan de boulevard (tussen de vijf en twintig plaatsen). Mevr. Van der Linden. In het bestemmingsplan is niets opgenomen over signalering, wel zijn er vrijstellingen opgenomen voor afwijkingen van de bouwhoogten (bijv. ten behoeve van signaleringsborden op het dak).

Inspreker Mevr. Braches. Vraagt hoe lang het plan in de uitvoering zit; is het gebied 10 jaar een bouwput? Worden de diverse fietsverbindingen daarmee onderbroken? Dhr. Van Rossum. Fase 1 (aanleg paviljoens, start winter 1996/97) zorgt ook voor een aanleg van ontsluitingswegen, inclusief fietsroutes. De ontsluiting van het jachthavengebied blijft daarmee gewaarborgd. Het fietspad bij de Vietnamweide blijft gewoon bestaan. Door de fasering is het Jollenpad/gebied niet tien jaar lang een bouwput; hooguit per fase gedurende maximaal anderhalf jaar.

Inspreker Dhr. Scholten. Vraagt aandacht voor een stukje bos bij WSV 'Amsterdam'. Gaan deze bomen ook verdwijnen t.b.v. parkeren? Gaat voorts in op de redenatie die achter het plan zit, m.n. wat betreft de zichtlijnen. Deze is naar zijn mening niet juist. I.p.v. water had er ook een groene wand tussen kantoren en jachthavens aangelegd kunnen worden. De huidige keuzes devalueren de belevingswaarde van het gebied. Zijn deze keuzes esthetisch bepaald? Dhr. Van Rossum: Parkeren bij WSV 'Amsterdam' zal hoe dan ook opgelost moeten worden (het gaat om 50 parkeerplaatsen). In overleg met de WSV is deze plek gekozen; dat gaat ten koste van bomen. Een alternatief wordt nu door de afd. RO uitgezocht (ter plekke van de huidige Bomenweide). Dit heeft de aandacht van het stadsdeel.

Mevr. Van der Linden: Water i.p.v. bomen en struiken is een stedenbouwkundige keuze geweest: een natuurlijke verbinding met de Nieuwe Meer, maar ook, door de zichtlijnen, een visuele alsmede een fysieke verbinding met het Nieuwe Meer. Voor Buitenveldert is dat een belangrijke toevoeging aan het gebied.

Inspreker Mevr. Geytenbeek: Vindt dat de waarde van bomen met dit plan miskend worden.

Inspreker Mevr. Braches: Constateert onwil en onverschilligheid bij het stadsdeel om de onrust bij bewoners en jachthavens over het kappen van bomen weg te nemen. Dhr. Van Rossum. Legt uit de afweging die er gemaakt moest worden tussen de diverse belangen: economische, stedenbouwkundige, "groene" en recreatieve belangen dienen allemaal in één plan gegoten te worden. In het onderhavige plan is men daar, volgens het stadsdeel, goed in geslaagd. Voor het kappen van bomen komt een ecologisch nieuw gebied terug. Uiteindelijk heeft evenwel niemand voor de volle 100% zijn gelijk gekregen. Meningen van belanghebbenden zijn in de besluiten door de stadsdeelraad meegewogen: deze meningen hebben ook invloed gehad op de inhoud van het plan (het verplaatsen van m<sup>2</sup> naar het oosten van de Museum Tramlijn, het weglaten van het meest zuidelijke paviljoen, een ecologisch advies en de vertaling hiervan in de plannen, e.d.).

Inspreker Dhr. Morel. Vraagt naar de achtergrond van de plankeuzes en *waarom* deze keuzes gemaakt zijn. Mevr. Van der Linden. Herhaalt uitgangspunt om recreatiegebied Nieuwe Meer en Jachthavens vanuit Buitenveldert meer zichtbaar te maken dan nu het geval is. Hiermee ontstaat er meer contact (fysiek en visueel) tussen het stedelijk gebied en het recreatiegebied.

Inspreker dhr. Hofman (WOC). Vindt het antwoord van Van der Linden onbevredigend. Hij brengt in herinnering de thema-avond die het WOC heeft georganiseerd en waar veel kritiek op de uitgangspunten van het plan te beluisteren waren. Naar zijn mening willen de bewoners van

Buitenveldert de bomen in het gebied handhaven. Het WOC is niet tegen kantoren perse maar wel tegen de manier waarop de bebouwing in het gebied gesitueerd is. Dhr. Van Rossum herhaalt de afweging die gemaakt is tussen de diverse belangen - belangen van bewoners, van recreanten, van de centrale stad en van de ontwikkelaar. Naar zijn mening zullen de tegenstanders van het verwijderen van groene gedeelten niet overtuigd kunnen worden van het goede compromis dat met het huidige plan gevonden is.

Inspreker dhr. Vonk. Heeft een aantal vragen, cq. opmerkingen. Allereerst de opmerking dat het plan onvoldoende geïntegreerd is met het A10-gebied.

Ten tweede de randen van het gebied (m.n. de recreatie aldaar), in relatie tot de ecologische waarden van het gebied. Dhr. Limburg: De functie van het jachthavengebied is zorgvuldig in het plan verwerkt en is ook verenigbaar met de kantoren-opzet zoals die is gekozen. Parallel aan het Jollenpadgebied wordt er gewerkt aan een bestemmingsplan voor het jachthavengebied. Mevr. van der Linden: varen in de waterplas tussen de eilandjes en poeltjes door is niet goed mogelijk, ze zijn ook niet goed bereikbaar.

Dhr. Vonk: Ten derde de toren-zone, m.n. de vergelijking met bestaande gebouwen (zoals het Nissan-gebouw). Dhr. Limburg: dit is vooral bedoeld in de vergelijkende sfeer; het is niet zo dat er een identiek gebouw in de toren-zone komt maar een gebouw dat qua opzet en architectuur vergelijkbaar is ("landmarks" zoals ook het WTC dat is).

Dhr. Vonk: Ten vierde het aantal parkeerplaatsen langs de Museumtramlijn: wat zijn de exacte getallen? Mevr. van der Linden: precieze aantal is nog niet aan te geven, het zijn er ca. vijftig. Het aantal parkeerplaatsen dat verwijderd moet worden a.g.v. het plan worden elders in het gebied weer teruggebracht. Dhr. van Rossum merkt op dat, indien er betaald parkeren wordt ingevoerd, dit onderdeel zal zijn van parkeerbeleid voor heel Buitenveldert.

Dhr. Vonk: Ten vijfde de z.i. onduidelijke bestemming van het gebouw van 3.000 m<sup>2</sup> in de wand-zone. Hij vraagt zich af of goed gekeken is naar de verkeersaantrekkende gevolgen van het plan. Dhr. Limburg: de verschillende functies in dit gebouw zijn bewust gekozen; een congrescentrum zou ook mogelijk zijn. Mevr. van der Linden: er is een DRO-onderzoek verricht naar de verkeerscapaciteit Amstelveenseweg (inclusief het tenniscentrum op de Vietnamweide en het nieuwe ABN-Amro-hoofdkantoor) en later nog een toets (eveneens door DRO). Dhr. Vonk wil graag een exemplaar van het laatste DRO-onderzoek.

Inspreker mevr. Blokzijl-Homan. Had een klacht over de slechte dienstverlening van het stadsdeelkantoor toen zij het Bestemmingsplan wilde inzien. Heeft een aantal vragen, cq. opmerkingen. Over de zichtlijnen merkt zij op dat i.t.t. wat beweerd wordt niet echt ver over de Nieuwe Meer gekeken kan worden, omdat er een aantal (letterlijke) obstakels zijn. Dhr. Van Rossum: Legt uit dat de zichtlijnen niet bedoeld zijn om vanuit elke hoek de gehele Nieuwe Meer te kunnen zien. De zichtlijnen hebben de functie om het gebied een visueel meer open karakter te geven als mensen er fietsen en wandelen.

Ten tweede vraagt mevr. Blokzijl wat de oppervlakte van het Elzenbosje zal zijn in zijn nieuwe vorm (dus na kap). Dhr. Van Rossum: huidige Elzenbosje heeft een oppervlakte van 1,1 ha. Daarvan wordt circa eenderde deel gehandhaafd.

Mevr. Blokzijl: Ten derde geeft zij uiting aan haar zorg over het parkeren nabij het tenniscentrum en de huidige jachthavenweg. Het is momenteel een warboel aan overal geparkeerde auto's t.b.v. tenniscentrumbezoekers, en bezoekers van de jachthavens en het Amsterdamse Bos. In het nieuwe plan gaan juist een aantal parkeerplaatsen weg. Mevr. van der Linden: voor het tenniscentrum is een grote parkeervoorziening opgenomen t.b.v. bezoekers; deze moet deels nog aangelegd worden. Voor de FEBA wordt bij Tjotterspad/Boeierspad een parkeervoorziening aangelegd. Voor De Schinkel zijn nieuwe plaatsen langs de boulevard/Museumtramlijn opgenomen. Dhr. Van Rossum: de compensatie van vijftig parkeerplaatsen is conform het aantal huidige parkeerplaatsen die vervallen a.g.v. de planuitvoering.

Inspreker dhr. Morel: heeft het aantal auto's geteld die onlangs in het gebied geparkeerd stonden, en dat waren er circa driehonderd. De compensatie van vijftig parkeerplaatsen acht hij onvoldoende.

Inspreker dhr. Vonk: vindt dat parkeermogelijkheden ook lang de Jachthavenweg gecreëerd hadden kunnen worden, maar die wordt juist weggehaald. Hij vindt dat het stadsdeel de exacte aantallen beter in kaart moet brengen.

Inspreker dhr. Morel: waarschuwt voor de auto-aantrekkende gevolgen van wedstrijden in de jachthavens (watersporten). Deze auto's nemen ook trailers e.d. mee.

Inspreker dhr. Scholten: vraagt zich af in hoeverre het nieuwe plan nog wel in zijn beoogde vorm gerealiseerd kan worden met al deze auto's. Wordt het zicht vanuit Buitenveldert op de jachthavens en Nieuwe Meer niet een zicht op autodaken? Dhr. Van Rossum: het stadsdeel heeft de plicht dat degenen die hun auto langs de Jachthavenweg parkeren ook in de toekomst mogelijkheid tot parkeren hebben. Daar zullen wij voor zorgen.

Inspreker dhr. Breure: heeft een vraag over verkeerslichten op de kruising Jollenpad/Amstelveenseweg ter bevordering van de verkeersveiligheid. Dhr. Limburg: verwijst naar bestaande verkeersonderzoeken. Vwb. capaciteit kan het kruispunt de verkeersbewegingen aan, vwb. veiligheid zal er de komende jaren nog goed onderzoek verricht moeten worden. Het stadsdeel sluit niet uit dat op termijn verkeerslichten op dit kruispunt noodzakelijk zijn; op dit moment is dit echter nog niet nodig.

Inspreker dhr. Best: verwijst naar de toezegging die in het verleden gedaan is om geen bebouwing ten westen van de Jachthavenweg te verrichten. Wijkt het huidige plan daar niet van af? Mevr. Van der Linden: erkent dat de perceeloppervlakte van één paviljoen een klein stuk over de Jachthavenweg heen gaat. De hoofdmassa van dit paviljoen ligt echter aan de oostzijde van de Jachthavenweg.

Inspreker Mevr. de Boer: herhaalt de vraag van dhr. Best; er wordt dus afgeweken van het uitgangspunt van geen bebouwing ten westen van de Jachthavenweg. De zg. "harde lijn" is dus niet zo "hard"! Dhr. van Rossum: wijst op het Structuurplan waarin staat aangegeven waar ongeveer wel en waar niet gebouwd mag worden. Het vijfde paviljoen is om die reden uit het plan verwijderd omdat het te ver ten westen van de Jachthavenweg gesitueerd was.

Inspreker mevr. Geytenbeek: vraagt zich af wat het nut is van een inspraakavond als de huidige. Dhr. Van Rossum: Legt uit dat juist door de inspraakmogelijkheden en het intensieve overleg met o.a. gebruikers van de jachthavens het plan op een aantal essentiële punten is gewijzigd, cq. verbeterd (vijfde paviljoen, ecologische inrichting, e.d.).

Inspreker mevr. Bracches: Vraagt zich af of de Jachthavenweg juist is komen te vervallen vanwege de wens van het stadsdeel om daar te kunnen bouwen. Van Rossum: ontkent dit.

Inspreker mevr. Blokzijl: constateert grote problemen met het huidige plan (verdwijnen van het fietspad, uitzicht, e.d.). Zij stelt voor om de Jachthavenweg met zijn parkeermogelijkheden en het Elzenbosje te handhaven; de kantoren zouden dan naar het noorden verplaatst kunnen worden.

Inspreker mevr. Simons: vindt in het plan de vermenging kantoren/recreatie erg onduidelijk. Zij stelt dat recreanten uit heel Amsterdam geen behoefte hebben aan kantoren in hun directe wandel-omgeving. Ze houdt een pleidooi voor een duidelijke functiescheiding. De argumenten voor de zichtlijnen (en kantoren überhaupt) acht zij niet overtuigend. Dhr. Van Rossum: constateert dat spreker de vraag stelt of je hier wel of geen kantoren wenst; die vraag is niet aan de orde, want in eerdere stadsdeelbesluiten is reeds vastgelegd dat hier kantoren worden gerealiseerd. De vraag van vanavond is hoe de gekozen kantorenlocatie wordt vormgegeven; door de ruimtelijke beperkingen is meer kantoorbebouwing ten oosten van de Museumtramlijn niet mogelijk. Hij erkent de zichtbaarheid van de A10-torens vanuit het Nieuwe Meer.

Dhr. Van Rossum rond de avond af. Er zal een verslag worden gemaakt dat ieder die zijn naam heeft neergezet op de presentielijst toegestuurd krijgt. Het verslag wordt door middel van een aanbiedingsbrief bij het bestemmingsplan aangeboden aan het Dagelijks Bestuur en de vergadering

van de Commissie van Advies (alwaar insprektijd kan worden aangevraagd). De commentaren worden, voorzover mogelijk, verwerkt in het voorontwerp-Bestemmingsplan.

Dhr. Van Rossum bedankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de inspraakavond.

