Gemeente Amsterdam

Versie 20211217
16 december 2021

Nota van Beantwoording en Wijziging Integraal Raamwerk Haven-Stad

Inspraak en advies

Inhoud

1 Inleiding en leeswijzer 4

2 Overzicht van beantwoording insprekers (index) 5
2.1 Overzicht van beantwoording organisaties 14

3 Overzicht van wijzigingen 15

4 Groen 17
4.1 Groen in Haven-Stad 17
4.2 Mobiliteit door (de tuinen van) het Westerpark 20

5 Sociaal 22
5.1 Wonen 22
5.2 Behoud SDZ 23
5.3 Survivalclub 24
5.4 Vrije plaatsen voor de culturele en creatieve sector 25
5.5 Verblijfsruimten en voorzieningen Haven-Stad 26

6 Stedenbouw 28
6.1 Ontwikkelingen Haparandadam 28
6.2 Hoogbouw 29
6.3 Aanjaagprojecten 30
6.4 Wonen op het water in Haven-Stad 30
6.5 Losloopgebieden honden 31

7 Mobiliteit 32
7.1 Parkeernorm niet haalbaar 32
7.2 Tramlijn Spaarndammerstraat – tegen 32
7.3 Tramlijn Spaarndammerstraat – voor 33
7.4 Fiets- en voetgangersnetwerk 33

8 Duurzaamheid 35
8.1 Duurzaamheid 35
8.2 Windturbines Noorder IJ-plas 36
8.3 Zoekgebieden windenergie 37

9 Organisatie 39
9.1 Participatie 39
9.2 Organisatie Haven-Stad 40

10 Overig 41

11 Beantwoording organisaties 43
11.1 AVV-SDZ 43
11.2 Bedrijven Minervahaven 43
11.3 Bestuur Angsaw 45
11.4 Eggerding BV, Havenbedrijf Coenhaven BV, ICL Fertilizers Europe C.V., Bunge Netherlands BV 48
11.5 Fietsersbond 49
11.6 NS 51
11.7 Ondernemersvereniging Spaarndammerbuurt & Houthaven 52
11.8 ORAM 53
11.9 Port of Amsterdam 55
11.10 REM-Eiland 56
11.11 Rijkswaterstaat 56
11.12 Sportraad Amsterdam 57
11.13 Tuinen van het Westerpark 58
11.14 Vrienden van het Westerpark 59
11.15 Waternet 60
11.16 Volkstuinpark Zonnehoek 61

12 Gevraagd advies Technische Adviescommissie (TAC) Hoofdgroenstructuur 63

13 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel Noord 69

14 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel West 77

15 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel Nieuw-West 82

16 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel Centrum 86

17 Bronnenlijst 91

1 Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt de Nota van Beantwoording Inspraak en advies op de ingediende inspraakreacties over het concept Integraal Raamwerk Haven-Stad. Op 6 april 2021 heeft het College van B&W het Integraal Raamwerk vrijgegeven voor Inspraak en Advies. De inspraakperiode was van 7 april 2021 tot en met 2 juni 2021. Verantwoordelijk wethouder is wethouder Van Doorninck.

Op 17 en 18 mei zijn er twee online informatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten werd het Integraal Raamwerk gepresenteerd en konden aanwezigen via een chat vragen stellen over het concept. In totaal zijn er 399 inspraakreacties binnengekomen. De reacties bevatten belangrijke aandachtspunten over verscheidene onderwerpen binnen het Integraal Raamwerk. Een deel van deze aandachtspunten komen vooral in volgende fases, tijdens de verdere uitwerking van het gebied, aan de orde. Ook zijn er veel positieve reacties op het product, waarin bewoners en betrokkenen de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad aanmoedigen.

Het Integraal Raamwerk is een ruimtelijke vertaling van de inhoudelijke ambities van Haven-Stad en geeft daarmee richting aan de gebiedsontwikkeling. Het Integraal Raamwerk is een nadere uitwerking van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad, die op 21 december 2017 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het Uitvoeringsprogramma Haven-Stad 2021-2025, de Monitoringsrapportage Haven-Stad 2021 en het daaraan gekoppelde Financieel Perspectief Haven-Stad, worden naast het Integraal Raamwerk ter behandeling aan het College van B&W voorgelegd. Vier brondocumenten dienen als thematische uitwerkingen voor het Integraal Raamwerk: Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, Programmaplan Maatschappelijke Voorzieningen Haven-Stad, Werkplan Duurzaamheid Haven-Stad, Maatschappelijke Visie Haven-Stad. Voorgestelde aanpassingen in het Integraal Raamwerk worden ook verwerkt in de volgende actualisatie van de thematische brondocumenten.

In deze Nota van Beantwoording Inspraak en Advies zijn de inspraakreacties thematisch samengevat en beantwoord. Alle inspraakreacties zijn genummerd. Deze nummers staan vermeld bij het antwoord van de betreffende inspraakreactie. In hoofdstuk 2 staat een overzicht van de paginanummers waar een indiener van een inspraakreactie zijn/haar antwoord(en) kan vinden. Hoofdstuk 2.1 bevat een overzicht van de niet-particuliere indieners. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van ambtelijke wijzigingen en wijzigingen die naar aanleiding van de inspraak zullen worden doorgevoerd in het definitieve Integraal Raamwerk.

2 Overzicht van beantwoording insprekers (index)

Onderstaand een overzicht van de ingediende inspraakreacties van 'particulieren' op het concept Integraal Raamwerk Haven-Stad. In verband met artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens wordt er geen overzicht van inspraakreacties van particulieren op internet gepubliceerd. Inspraakreacties moeten op grond van dit artikel worden geanonimiseerd.

De inspraakreacties zijn genummerd, samengevat en beantwoord in deze Nota van Beantwoording. Bij elk antwoord in de Nota wordt met nummers uit de lijst vermeld op welke inspraakreactie(s) dit antwoord van toepassing is. In de onderstaande index kunnen insprekers afleiden op welke pagina(s) de gemaakte opmerkingen van de indiener zijn beantwoord.

Deze index is automatisch gegenereerd. Het indexnummer van de indiener wordt gevolgd door het paginanummer waarop de opmerking wordt beantwoord. Mocht deze verwijzing onverhoopt niet juist zijn, dan kunt u mailen naar havenstad@amsterdam.nl.

I0001IRHS, 33
I0002IRHS, 22, 30
I0003IRHS, 22
I0004IRHS, 22, 29
I0005IRHS, 22
I0006IRHS, 41
I0007IRHS, 39
I0008IRHS, 17, 35
I0010IRHS, 36
I0011IRHS, 36
I0012IRHS, 25
I0013IRHS, 36
I0014IRHS, 17, 30, 35
I0016IRHS, 33
I0017IRHS, 22
I0018IRHS, 39, 41
I0019IRHS, 17, 20
I0020IRHS, 17
I0021IRHS, 20
I0022IRHS, 20
I0023IRHS, 32
I0024IRHS, 32
I0025IRHS, 17, 22
I0026IRHS, 20
I0027IRHS, 39

l0028lRHS, 20
l0029lRHS, 30
l0030lRHS, 22
l0031lRHS, 20
l0032lRHS, 32
l0033lRHS, 17, 26, 32, 35
l0034lRHS, 20
l0035lRHS, 23
l0036lRHS, 23
l0037lRHS, 23
l0038lRHS, 23
l0039lRHS, 23
l0040lRHS, 28
l0041lRHS, 17
l0042lRHS, 17
l0043lRHS, 29, 36
l0044lRHS, 32
l0045lRHS, 17, 26
l0046lRHS, 31
l0047lRHS, 31
l0048lRHS, 31
l0049lRHS, 26, 33, 39, 28
l0050lRHS, 23, 26
l0051lRHS, 31
l0052lRHS, 25, 42
l0053lRHS, 32
l0054lRHS, 31
l0055lRHS, 23, 26
l0056lRHS, 29
l0057lRHS, 17, 31
l0058lRHS, 31
l0059lRHS, 31
l0060lRHS, 20
l0061lRHS, 14, 60
l0062lRHS, 23, 42
l0063lRHS, 20
l0064lRHS, 17, 20, 39
l0065lRHS, 17, 20, 39
l0066lRHS, 17, 20
l0067lRHS, 14, 59
l0068lRHS, 17, 20, 39
l0069lRHS, 17, 20, 39 l0
070lRHS, 17, 20, 39
l0071lRHS, 20
l0072lRHS, 20, 26
l0073lRHS, 17, 20, 39
l0074lRHS, 17, 20, 39
l0075lRHS, 23
l0076lRHS, 23

l0077IRHS, 23
l0078IRHS, 23
l0079IRHS, 23
l0080IRHS, 23
l0081IRHS, 23
l0082IRHS, 23
l0083IRHS, 23
l0084IRHS, 23
l0085IRHS, 23
l0086IRHS, 23
l0087IRHS, 23
l0088IRHS, 23
l0089IRHS, 23
l0090IRHS, 23
l0091IRHS, 23
l0092IRHS, 17, 26
l0093IRHS, 23
l0094IRHS, 23
l0095IRHS, 17, 20, 39
l0096IRHS, 23
l0097IRHS, 23
l0098IRHS, 23
l0099IRHS, 23
l0100IRHS, 23
l0101IRHS, 23
l0102IRHS, 23
l0103IRHS, 23
l0104IRHS, 23
l0105IRHS, 17, 20, 39
l0106IRHS, 23
l0107IRHS, 23
l0108IRHS, 23
l0109IRHS, 23
l0110IRHS, 20, 22, 23
l0111IRHS, 23
l0112IRHS, 23
l0113IRHS, 23
l0114IRHS, 14, 17, 59
l0115IRHS, 23
l0116IRHS, 23
l0117IRHS, 23
l0118IRHS, 17
l0119IRHS, 17, 23, 26
l0120IRHS, 17, 20
l0121IRHS, 17, 20
l0122IRHS, 17, 20, 39
l0123IRHS, 23, 26
l0124IRHS, 23, 26
l0125IRHS, 23, 26

l0126lRHS, 23
l0127lRHS, 23
l0128lRHS, 23
l0129lRHS, 26
l0130lRHS, 20
l0131lRHS, 20
l0132lRHS, 17, 20, 39
l0133lRHS, 20
l0134lRHS, 17, 20, 39
l0135lRHS, 17, 20, 39
l0136lRHS, 23
l0137lRHS, 17, 20
l0138lRHS, 20
l0139lRHS, 20
l0140lRHS, 20
l0141lRHS, 20
l0142lRHS, 20
l0143lRHS, 17, 20, 39
l0144lRHS, 20
l0145lRHS, 17, 20, 39
l0146lRHS, 17, 20, 39
l0147lRHS, 20
l0148lRHS, 23
l0149lRHS, 23, 26
l0150lRHS, 17, 20
l0151lRHS, 20
l0152lRHS, 23
l0153lRHS, 23
l0154lRHS, 28
l0155lRHS, 28
l0156lRHS, 28
l0157lRHS, 17, 20, 39
l0158lRHS, 17, 20
l0159lRHS, 23, 24
l0160lRHS, 24
l0161lRHS, 24
l0162lRHS, 17
l0163lRHS, 24
l0164lRHS, 24
l0165lRHS, 23, 24
l0166lRHS, 28
l0167lRHS, 23, 24
l0168lRHS, 24
l0169lRHS, 28
l0170lRHS, 23, 24
l0171lRHS, 23, 24
l0172lRHS, 23, 24
l0173lRHS, 23, 26
l0174lRHS, 28

l0175IRHS, 28
l0177IRHS, 28
l0178IRHS, 14, 32, 52
l0179IRHS, 28
l0180IRHS, 17, 20, 39
l0181IRHS, 23, 26
l0182IRHS, 17, 20, 39
l0183IRHS, 17, 20, 39
l0184IRHS, 17, 20, 39
l0185IRHS, 17, 20, 39
l0186IRHS, 20
l0187IRHS, 20, 39
l0188IRHS, 17, 20, 39
l0189IRHS, 17, 20, 39
l0190IRHS, 17
l0191IRHS, 17
l0192IRHS, 17, 20
l0193IRHS, 17, 20, 39
l0194IRHS, 17
l0195IRHS, 17, 39
l0196IRHS, 17, 20
l0197IRHS, 17
l0198IRHS, 17, 20, 39
l0200IRHS, 17
l0201IRHS, 23, 26
l0202IRHS, 17, 20, 39
l0203IRHS, 28
l0204IRHS, 28
l0205IRHS, 17, 20
l0206IRHS, 17, 39
l0207IRHS, 17, 20, 39
l0208IRHS, 20
l0209IRHS, 17, 20, 39
l0210IRHS, 17, 20
l0211IRHS, 17, 20
l0212IRHS, 17, 20, 39
l0213IRHS, 17, 20, 39
l0214IRHS, 17, 20, 39
l0215IRHS, 17, 20
l0216IRHS, 17, 20
l0217IRHS, 20
l0218IRHS, 17, 20, 39
l0219IRHS, 17, 20
l0220IRHS, 20
l0221IRHS, 17, 20
l0222IRHS, 17, 20
l0223IRHS, 17, 20, 39
l0224IRHS, 17, 20, 39
l0225IRHS, 17, 20, 39

l0226lRHS, 17, 20, 39
l0227lRHS, 20
l0228lRHS, 17, 20, 39
l0229lRHS, 20
l0230lRHS, 17, 20, 39
l0233lRHS, 17, 20, 39
l0234lRHS, 17, 20, 39
l0235lRHS, 17, 20, 39
l0236lRHS, 17, 20, 39
l0237lRHS, 17, 20, 39
l0238lRHS, 17, 20, 39
l0239lRHS, 17, 20, 39
l0240lRHS, 28
l0241lRHS, 17, 20
l0242lRHS, 28
l0243lRHS, 17, 20, 39
l0244lRHS, 17, 20, 39
l0245lRHS, 20
l0246lRHS, 23
l0248lRHS, 17
l0249lRHS, 17, 20, 39
l0250lRHS, 17, 20
l0251lRHS, 17, 20, 23, 39
l0252lRHS, 17, 20, 39
l0253lRHS, 17, 20, 39
l0254lRHS, 17, 20, 39
l0255lRHS, 17, 20, 39
l0256lRHS, 17
l0257lRHS, 17
l0258lRHS, 17, 20, 39
l0259lRHS, 23, 28
l0260lRHS, 20
l0261lRHS, 17, 20
l0262lRHS, 20
l0263lRHS, 20
l0264lRHS, 17, 20, 39
l0265lRHS, 17, 20
l0266lRHS, 17, 20, 39
l0267lRHS, 17, 20, 39
l0268lRHS, 23, 26
l0269lRHS, 20
l0270lRHS, 17, 26
l0271lRHS, 17, 20
l0272lRHS, 17, 20, 39
l0273lRHS, 20
l0274lRHS, 17, 20, 39
l0275lRHS, 37
l0276lRHS, 17, 20
l0277lRHS, 20

l0278lRHS, 17, 20, 39
l0279lRHS, *17*, *20*, *39*
l0280lRHS, 17, 20, 39
l0281lRHS, 20
l0282lRHS, 17, 20
l0283lRHS, 17, 20, 39
l0284lRHS, 17, 20, 39
l0285lRHS, 20
l0286lRHS, 17, 20, 39
l0287lRHS, 17, 20, 39
l0288lRHS, 37
l0289lRHS, 17
l0290lRHS, 17, 23, 26
l0293lRHS, 17, 20
l0294lRHS, 17, 23, 24
l0295lRHS, 17, 20
l0296lRHS, 17
l0297lRHS, 23
l0298lRHS, 17, 20, 39
l0299lRHS, 17, 20, 39
l0300lRHS, 17, 20
l0301lRHS, 17, 20, 39
l0302lRHS, 23
l0303lRHS, 17, 20
l0304lRHS, 20
l0305lRHS, 17, 20, 39
l0306lRHS, 17, 20
l0307lRHS, 17, 20, 39
l0308lRHS, 20
l0309lRHS, 17, 20, 39
l0310lRHS, 17, 20, 39
l0311lRHS, 17, 20, 39
l0312lRHS, 20
l0313lRHS, 17, 20
l0314lRHS, 23
l0315lRHS, 17, 20, 39
l0316lRHS, 20
l0317lRHS, 28
l0318lRHS, 17, 20, 39
l0319lRHS, 17
l0320lRHS, 17, 20, 39
l0321lRHS, 17, 20, 39
l0322lRHS, 17, 20, 39
l0323lRHS, *17*, *20*, *39*
l0324lRHS, 20
l0325lRHS, 23
l0326lRHS, 20, 39
l0327lRHS, 20
l0328lRHS, 17, 20

l0329IRHS, 23
l0330IRHS, 23
l0331IRHS, *17*, *20*, *39*
l0332IRHS, *17*, *20*, *39*
l0333IRHS, *17*, *20*, *39*
l0334IRHS, 20, 39
l0335IRHS, 23
l0336IRHS, 17, 28, 29, 39
l0337IRHS, 17, 28, 29
l0338IRHS, 17, 20
l0339IRHS, *17*, *20*, *39*
l0340IRHS, *17*, *20*, *39*
l0341IRHS, *17*, *20*, *39*
l0342IRHS, *17*, *20*, *39*
l0343IRHS, *17*, *20*, *39*
l0344IRHS, 23
l0345IRHS, *17*, *20*, *39*
l0346IRHS, 17
l0347IRHS, *17*, *20*, *39*
l0348IRHS, *17*, *20*, *39*
l0349IRHS, 32
l0350IRHS, *17*, *20*, *39*
l0351IRHS, 23, 26
l0352IRHS, *17*, *28*, *29, 39*
l0353IRHS, 41
l0354IRHS, 17, 20
l0355IRHS, 20
l0356IRHS, 23
l0357IRHS, 28
l0358IRHS, 20
l0359IRHS, *17*, *20*
l0360IRHS, *17*, *20*
l0361IRHS, *17*, *20*, *39*
l0362IRHS, 23
l0363IRHS, *17*, *20*, *39*
l0364IRHS, 14, 56
l0365IRHS, 22
l0366IRHS, 14, 55
l0367IRHS, 17, 20
l0368IRHS, 14, 55
l0370IRHS, 58
l0371IRHS, *17*, *20*, *39*
l0372IRHS, *17*, *20*, *39*
l0373IRHS, 23
l0374IRHS, *17*, *20*, *30*, *32*
l0375IRHS, *17*, *20*, *39*
l0376IRHS, 17, 20
l0377IRHS, *17*, *20*, *39*
l0378IRHS, 14, 51

l0379lRHS, 14, 58
l0380lRHS, 14, 52
l0381lRHS, *17*, *20*, *39*
l0382lRHS, 14, 48
l0383lRHS, 20
l0384lRHS, 17
l0385lRHS, 17
l0386lRHS, *17*, *20*, *39*
l0387lRHS, *17*, *20*, *39*
l0388lRHS, 14, 49
l0389lRHS, 17, 20
l0390lRHS, 43
l0391lRHS, *17*, *20*, *39*
l0392lRHS, 17, 22, 23, 26, 28, 29, 39
l0393lRHS, 22, 23, 29, 30, 32, 39, 42
l0394lRHS, 22, 35, 40
l0395lRHS, 20
l0396lRHS, 45
l0397lRHS, 17, 20
l0398lRHS, 14, 44
l0399lRHS, 14, 57

2.1 Overzicht van beantwoording organisaties

Indiener	Code	Paginanummer
AVV-SDZ	I0390IRHS	43
Bedrijvengroep Minervahaven	I0398IRHS	44
Bestuur Angsaw	I0396IRHS	45
Eggerding BV, Havenbedrijf Coenhaven BV, ICL Fertilizers Europe C.V., Bunge Netherlands BV	I0382IRHS, I0399IRHS	48
Fietsersbond	I0388IRHS	49
NS	I0378IRHS	51
Ondernemersvereniging Spaarndammerbuurt & Houthavens	I0178IRHS	52
ORAM	I0380IRHS	53
Port of Amsterdam	I0366IRHS	55
REM-Eiland	I0368IRHS	56
Rijkswaterstaat	I0364IRHS	56
Sportraad	I0399IRHS	57
Tuinen van het Westerpark	I0379IRHS	58
Vrienden van het Westerpark	I0114IRHS	59
Waternet	I0061IRHS	60
Zonnehoek	I0067IRHS	61

3 Overzicht van wijzigingen

- De referenties naar Haven-Stad als 'stadsdeel' (op pag. 8, 22, 42, 66 en 93) worden verwijderd in het Integraal Raamwerk.
- Op pag. 86 na "Per deelgebied [...] eventuele tekorten." wordt de volgende zin toegevoegd: "Het streven is om de groennorm in elke fase, zowel aan de noord- als zuidzijde, te halen. Daarbij zal ook worden ingezet op het creëren van tijdelijk groen."
- De tabel en kaart op pag. 95 (behorende bij de groennorm berekeningen Haven-Stad) worden genuanceerd en geactualiseerd, onder andere n.a.v. de aangenomen motie (ingediend door raadslid Bloemberg-Issa te 13 februari 2020).
- Op pag. 102, wordt de volgende tekst toegevoegd "Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd. SDZ kan in ieder geval tot 2030 blijven op de huidige locatie. In geval SDZ na deze datum verplaatst dient te worden vanwege de gebiedsontwikkeling wordt binnen de grenzen van Haven-Stad een nieuwe locatie beschikbaar gesteld."
- Aan het tweede punt op pag. 115 wordt de volgende zin toegevoegd: "In verdere onderzoeken naar de inpassing en haalbaarheid van deze OV-lijn worden tevens aspecten als de huidige (en toekomstige) drukte van betrokken, evenals bestaande kwaliteiten, fietsverkeer door de straat en eventuele toename van overlast, etc."
- Op pag. 115 wordt de zin "Op deze [...] op Haven-Stad", vervangen door de volgende tekst: "Op deze manier wordt de binnenstad direct aangesloten op Haven-Stad en is het gebied goed bereikbaar voor bezoekers en bewoners uit andere delen van de stad."
- Op pag. 121 wordt aan de vijfde alinea het volgende stuk tekst toegevoegd: "[...] Een voorbeeld van de gefaseerde uitbreiding van het fietsnetwerk vindt plaats op volkstuinpark Zonnehoek. In eerste instantie zal door het volkstuinpark een doorgaand voetpad worden aangelegd. Aansluitend op de ontwikkelingen van Haven-Stad zullen fietsstromen om het volkstuinpark worden gemonitord. Wanneer blijkt dat er een extra fietsverbinding nodig is, zal het voetpad worden opgewaardeerd naar een recreatief fietspad. Belangrijk is hierbij dat het pad geen snelfietspad zal worden, maar een recreatieve route waar scooters en bromfietsen niet zijn toegestaan."
- Op pag. 121 wordt de benoemde maximumsnelheid van 15 km/uur voor fietspaden door buurtstraten geschrapt.
- Op pag. 121 (onder het kopje Hoogwaardig fietswerk) wordt "het beleidskader Centrale Verkeerscommissie" vervangen door "de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie'.
- Het fietsnetwerk op de kaart van pag. 120 wordt, waar nodig, aangepast met de juiste status van de fietsroutes.
- Op pag. 132, wordt het Cornelis Douwesterrein toegevoegd aan de volgende zin: "Ook biedt het Raamwerk ruimte aan de inpassing van faciliteiten voor de winning van duurzame energie als windenergie (deelgebied Noorder IJ Plas *en het Cornelis*

Douwesterrein) en zonne-energie (geluidsschermen, gevels, daken en het water van de Noorder IJ-plas)." De legenda wordt hier tevens op aangepast.
- Op pag. 149 (Bijlage 1, onder punt 14) wordt de volgende zin opgenomen: "In Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een noord-zuidverbinding door het Westerpark opgenomen in het verlengde van de Bos en Lommerweg. In het kader van de ontwikkelingen van Haven-Stad zal op langere termijn worden onderzocht hoe de fietsroute wordt vormgegeven en of en hoe een tram of bus kan worden ingepast."

Ambtelijke wijzigingen
- Het definitieve Integraal Raamwerk wordt aangepast aan de recente besluitvorming van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en het programma Sprong over 't IJ, en aan de laatste ontwikkelingen van Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 Zuid en het project IJbaan.
- Waar nodig en/of gewenst, worden legenda's grafisch en tekstueel verduidelijkt.
- De meest actuele verkenningen op het gebied van warmte- en elektriciteitsinfrastructuur, worden verwerkt in het definitief Integraal Raamwerk.
- De meest actuele verkenningen op het gebied van de snelwegaansluiting S101 Nieuwe Hemweg, worden verwerkt in het definitief Integraal Raamwerk.
- Op pag. 8 (onder het kopje Motto's) wordt na "Het motto [...] van principes", de volgende zin toegevoegd: "De identiteitsontwikkeling van Haven-Stad zal op basis van dit motto fysiek, sociaal en economisch worden afgestemd op de bestaande aanliggende delen van de stad."
- Op pag. 22 (onder het kopje Basis voor goede stadsontwikkeling) wordt na "Door te werken aan de hand van het Integraal Raamwerk wordt voorkomen [...] bij nader inzien verkeerde plek belanden plek belanden", de volgende zinsnede toegevoegd: "of dat bepaalde bestaande kwaliteiten onnodig verloren gaan".
- Op pag. 46 (onder het kopje Verleden, heden en toekomst) wordt na de zinsnede "Bij de ontwikkeling van Haven-Stad wordt voorgesteld de identiteit [...]" de volgende zinsnede toegevoegd: "die mede ontleend wordt aan de erfgoedwaarden".
- Op pag. 46 (onder het kopje Verleden, heden en toekomst) wordt na de zin "Op de Integrale Themakaart Identiteit [...] identiteitsbepalend te zijn." de volgende zin toegevoegd: "Bij de uitwerking van de (deel)gebieden/ gebiedsontwikkeling wordt hierop voortgebouwd."
- Op de kaart 'Netwerk auto' op pag. 122 was de autoverbinding over het spooremplacement, tussen de Radarweg en Nieuwe Hemweg, onbedoeld weggevallen. Deze verbinding zal worden hersteld in het definitieve Integraal Raamwerk.
- Op de legenda pag. 141 van de kaart van 'installaties en systeemhubs', wordt de volgende tekst toegevoegd: "Zoekgebied ontwikkeling windturbines en drijvende zonnepanelen, volgend uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, de RES en de Intentieovereenkomst inzake de ontwikkeling van windturbines Amsterdam in de omgeving van NIJP en CD Terrein."

4 Groen

4.1 Groen in Haven-Stad

Reacties
I0008IRHS, I0014IRHS, I0019IRHS, I0020IRHS, I0025IRHS, I0033IRHS, I0041IRHS, I0042IRHS, I0045IRHS, I0057IRHS, I0066IRHS, I0092IRHS, I0114IRHS, I0118IRHS, I0119IRHS, I0120IRHS, I0121IRHS, I0132IRHS, I0137IRHS, I0143IRHS, I0150IRHS, I0158IRHS, I0162IRHS, I0190IRHS, I0191IRHS, I0192IRHS, I0194IRHS, I0195IRHS, I0196IRHS, I0197IRHS, I0200IRHS, I0205IRHS, I0206IRHS, I0207IRHS, I0210IRHS, I0045IRHS, I0211IRHS, I0215IRHS, I0216IRHS, I0219IRHS, I0221IRHS, I0222IRHS, I0241IRHS, I0248IRHS, I0250IRHS, I0256IRHS, I0257IRHS, I0261IRHS, I0265IRHS, I0270IRHS, I0271IRHS, I0276IRHS, I0282IRHS, I0289IRHS, I0290IRHS, I0293IRHS, I0294IRHS, I0295IRHS, I0296IRHS, I0298IRHS, I0300IRHS, I0303IRHS, I0306IRHS, I0307IRHS, I0313IRHS,, I0319IRHS, I0328IRHS, I0336IRHS, I0337IRHS, I0338IRHS, I0346IRHS, I0354IRHS, I0367IRHS, I0376IRHS, I0384IRHS, I0385IRHS, I0389IRHS, I0397IRHS, I0064IRHS, I0065IRHS, I0068IRHS, I0069IRHS, I0070IRHS, I0073IRHS, I0074IRHS, I0095IRHS, I0105IRHS, I0122IRHS, I0134IRHS, I0135IRHS, I0145IRHS, I0146IRHS, I0157IRHS, I0180IRHS, I0182IRHS, I0183IRHS, I0184IRHS, I0185IRHS, I0188IRHS, I0189IRHS, I0193IRHS, I0198IRHS, I0202IRHS, I0209IRHS, I0212IRHS, I0213IRHS, I0214IRHS, I0218IRHS, I0223IRHS, I0224IRHS, I0225IRHS, I0226IRHS, I0228IRHS, I0230IRHS, I0233IRHS, I0234IRHS, I0235IRHS, I0236IRHS, I0237IRHS, I0238IRHS, I0239IRHS, I0243IRHS, I0244IRHS, I0249IRHS, I0251IRHS, I0252IRHS, I0253IRHS, I0254IRHS, I0255IRHS, I0258IRHS, I0264IRHS, I0266IRHS, I0267IRHS, I0272IRHS, I0274IRHS, I0278IRHS, I0279IRHS, I0280IRHS, I0283IRHS, I0284IRHS, I0286IRHS, I0287IRHS, I0299IRHS, I0301IRHS, I0305IRHS, I0309IRHS, I0310IRHS, I0311IRHS, I0315IRHS, I0318IRHS, I0320IRHS, I0321IRHS, I0322IRHS, I0323IRHS, I0331IRHS, I0332IRHS, I0333IRHS, I0339IRHS, I0340IRHS, I0341IRHS, I0342IRHS, I0343IRHS, I0345IRHS, I0347IRHS, I0348IRHS, I0350IRHS, I0361IRHS, I0363IRHS, I0371IRHS, I0372IRHS, I0375IRHS, I0377IRHS, I0381IRHS, I0386IRHS, I0387IRHS, I0391IRHS, I0374IRHS. I0352IRHS, I0359IRHS, I0360IRHS, I0392IRHS.

Samenvatting reactie(s)
Er is meer substantieel groen gewenst in Haven-Stad. Haven-Stad heeft (meer) eigen parken nodig. Het Westerpark wordt qua groenruimte bij Haven-Stad gerekend, maar de druk op het Westerpark is nu al veel te hoog. Stadsbewoners hebben behoefte aan groen en in het huidige Integraal Raamwerk wordt daar weinig aandacht aan besteed. De leefbaarheid van Haven-Stad zou prioriteit moeten krijgen: nu ligt er te veel nadruk op kwantiteit van woningen, in plaats van de kwaliteit van leven in het gebied. Met de hoeveelheid bewoners die er in Haven-Stad komt te wonen, is meer nodig dan het verbrokkelde groen zoals in het Integraal Raamwerk bedacht is. Als de pandemie ons iets heeft geleerd, dan is het wel dat substantieel groen ook in steden hard nodig is. Het is belangrijk dat er genoeg groen wordt aangelegd voorafgaand aan de voltooiing van de woningen, en dat biodiversiteit en rust in acht worden genomen. Ontlast of vergroot het

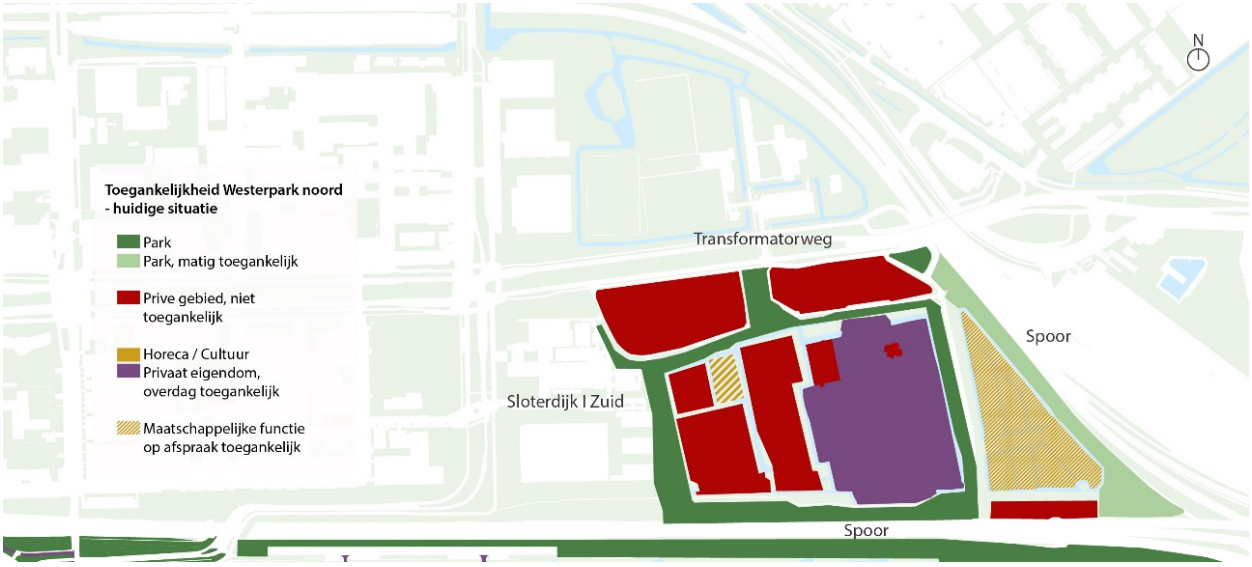
Westerpark en zorg voor meer nieuwe parken in Haven-Stad. Maak ruimte voor échte parken in Haven-Stad en houd het gehele Westerpark buiten de groennormering van Haven-Stad!

Antwoord
Het programma Haven-Stad transformeert een (zwaar) industriegebied zonder groen, naar een aantrekkelijk en leefbaar gemengd woon-werkgebied. Om dit te bewerkstelligen is er naar een balans gezocht tussen de ruimteclaims van woningen en bedrijven, en alle noodzakelijke voorzieningen waaronder gebruiksgroen en buitensport- en spelfaciliteiten. Bij het ontwerpen van Haven-Stad zijn de huidige structuren en verbindingen van ecologie, groen, bomen, voetgangers en fietsers, leidend. Het doel: een voor mens en dier leefbare uitbreiding van Amsterdam. Het Integraal Raamwerk toont de resultaten hiervan. Het groen in Haven-Stad is gebaseerd op de door Amsterdam vastgestelde groennormen in de 'Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen', en is kwantitatief en kwalitatief gepland tot in de verre toekomst. Een groot nieuw stadspark, verbeterd bestaand groen, meerdere nieuwe kleinere parken, verbonden doorgroene routes, en buurtstraten die tot de groenste van Amsterdam behoren, vormen samen een robuuste, gevarieerde, aantrekkelijke en samenhangende groenstructuur in Haven-Stad. Het streven is om de groennorm in elke fase, zowel aan de noord- als zuidzijde, te halen. Eventueel (ook) door het creëren van tijdelijk groen.

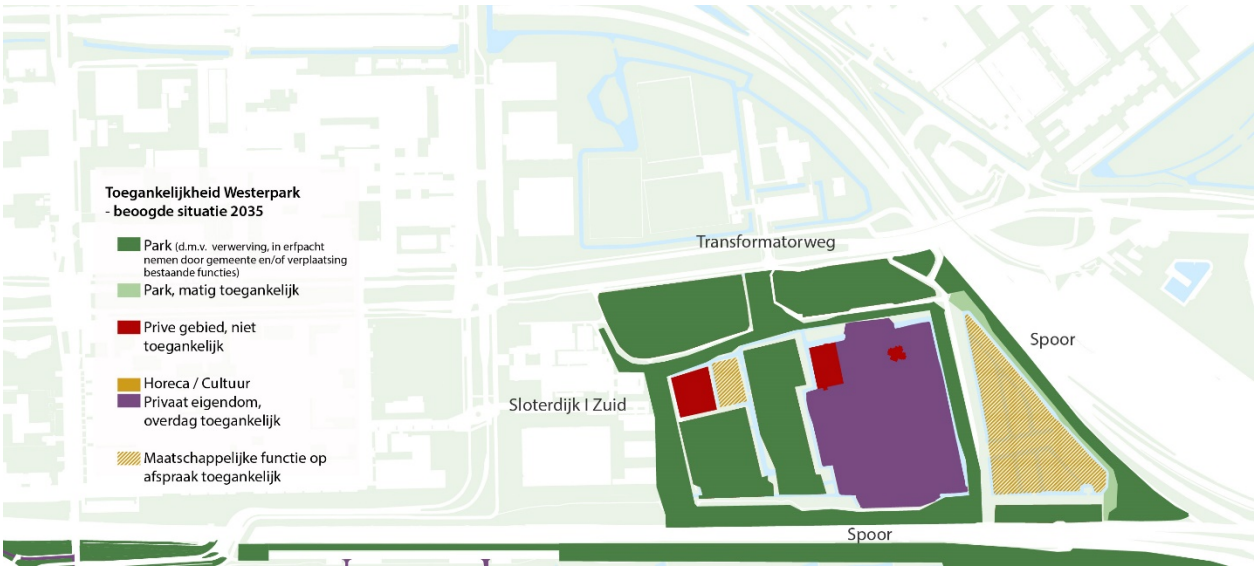
Naar aanleiding van een aangenomen motie in de gemeenteraad (ingediend door raadslid Bloemberg-Issa te 13 februari 2020) is het bestaande Westerpark niet meegenomen in de groennorm van Haven-Stad. Slecht toegankelijke of anders functionerende openbare delen van het park, die door de Haven-Stad voorheen als potentieel gebruiksgroen werden gezien, zijn uiteindelijk niet meegenomen in de groenberekening van Haven-Stad. Alleen delen van het Westerpark die in de toekomst publiek toegankelijk worden gemaakt als uitbreiding van het bestaande openbaar gebruiksgroen, worden meegenomen als groen ten behoeve van Haven-Stad.

Toch zal de gebruiksdruk op de groene gebieden in Amsterdam door het toenemend aantal inwoners steeds verder toenemen. We spelen hierop in door de inrichting en het beheer van deze groene plekken aan te passen. In het Westerpark geldt dat voor het gebied ten noorden van het Haarlemspoor, dat bijna geheel privéterrein en niet vrij toegankelijk is. Met uitzondering van de begraafplaats St. Barbara, die op gedogen van de eigenaar overdag toegankelijk is, en de Buurtboerderij en het Woeste Westen die beide op afspraak toegankelijk zijn. De rest van het, voor nu niet vrij toegankelijke gebied, bedraagt in totaal zo'n 7 hectare. Dit gebied maakt dus vanzelfsprekend niet deel uit van het openbaar park. De gemeente is van plan deze 7 hectare tussen 2023 en 2035 te verwerven, vrij toegankelijk te maken en als park in te richten. Of dit voor het gehele gebied zal lukken is niet zeker. Daarom rekent de gemeente 4,5 hectare van dit nieuwe parkgebied, een daadwerkelijke uitbreiding van het Westerpark, tot de groennormen van Haven-Stad.

In onderstaande kaarten wordt de huidige en beoogde toekomstige toegankelijkheid van de noordzijde van het Westerpark. Afbeelding 1 toont de huidige situatie, afbeelding 2 de toekomstige situatie, waarmee de kleur groen het park weergeeft.



Afbeelding 1



Afbeelding 2

Voorgestelde wijziging

Op pag. 86 na "Per deelgebied [...] eventuele tekorten." wordt de volgende zinsnede toegevoegd: "Het streven is om de groennorm in elke fase, zowel aan de noord- als zuidzijde, te halen. Daarbij zal ook worden ingezet op het creëren van tijdelijk groen."

De tabel en kaart op pag. 95, behorende bij de groennorm berekeningen Haven-Stad, zijn, o.a. vanwege de aangenomen motie (ingediend door raadslid Bloemberg-Issa te 13 februari 2020), genuanceerd en actualiseert.

4.2 Mobiliteit door (de tuinen van) het Westerpark

Reacties
0473-7960,
I0019IRHS, I0021IRHS, I0022IRHS, I0026IRHS, I0028IRHS, I0031IRHS, I0034IRHS, I0060IRHS, I0063IRHS, I0066IRHS, I0071IRHS, I0072IRHS, I0110IRHS, I0114IRHS, I0120IRHS, I0121IRHS, I0130IRHS, I0131IRHS, I0132IRHS, I0133IRHS, I0137IRHS, I0138IRHS, I0139IRHS, I0140IRHS, I0141IRHS, I0142IRHS, I0143IRHS, I0144IRHS, I0147IRHS, I0150IRHS, I0151IRHS, I0158IRHS, I0162IRHS, I0186IRHS, I0187IRHS, I0191IRHS, I0192IRHS, I0194IRHS, I0195IRHS, I0196IRHS, I0205IRHS, I0207IRHS, I0208IRHS, I0210IRHS, I0211IRHS, I0215IRHS, I0216IRHS, I0217IRHS, I0219IRHS, I0220IRHS, I0221IRHS, I0222IRHS, I0227IRHS, I0229IRHS, I0231IRHS, I0241IRHS, I0245IRHS, I0248IRHS, I0250IRHS, I0260IRHS, I0261IRHS, I0262IRHS, I0263IRHS, I0265IRHS, I0269IRHS, I0271IRHS, I0273IRHS, I0276IRHS, I0277IRHS, I0278IRHS, I0281IRHS, I0282IRHS, I0285IRHS, I0289IRHS, I0292IRHS, I0293IRHS, I0295IRHS, I0298IRHS, I0300IRHS, I0303IRHS, I0304IRHS, I0306IRHS, I0307IRHS, I0308IRHS, I0312IRHS, I0313IRHS, I0316IRHS, I0319IRHS I0324IRHS, I0326IRHS, I0327IRHS, I0328IRHS, I0334IRHS, I0338IRHS, I0346IRHS, I0354IRHS, I0355IRHS, I0358IRHS, I0367IRHS, I0376IRHS, I0383IRHS, I0384IRHS, I0385IRHS, I0389IRHS, I0395IRHS, I0397IRHS, I0064IRHS, I0065IRHS, I0068IRHS, I0069IRHS, I0070IRHS, I0073IRHS, I0074IRHS, I0095IRHS, I0105IRHS, I0122IRHS, I0134IRHS, I0135IRHS, I0145IRHS, I0146IRHS, I0157IRHS, I0180IRHS, I0182IRHS, I0183IRHS, I0184IRHS, I0185IRHS, I0188IRHS, I0189IRHS, I0193IRHS, I0198IRHS, I0202IRHS, I0209IRHS, I0212IRHS, I0213IRHS, I0214IRHS, I0218IRHS, I0223IRHS, I0224IRHS, I0225IRHS, I0226IRHS, I0228IRHS, I0230IRHS, I0233IRHS, I0234IRHS, I0235IRHS, I0236IRHS, I0237IRHS, I0238IRHS, I0239IRHS, I0243IRHS, I0244IRHS, I0249IRHS, I0251IRHS, I0252IRHS, I0253IRHS, I0254IRHS, I0255IRHS, I0258IRHS, I0264IRHS, I0266IRHS, I0267IRHS, I0272IRHS, I0274IRHS, I0279IRHS, I0280IRHS, I0283IRHS, I0284IRHS, I0286IRHS, I0287IRHS, I0299IRHS, I0301IRHS, I0305IRHS, I0309IRHS, I0310IRHS, I0311IRHS, I0315IRHS, I0318IRHS, I0320IRHS, I0321IRHS, I0322IRHS, I0323IRHS, I0331IRHS, I0332IRHS, I0333IRHS, I0339IRHS, I0340IRHS, I0341IRHS, I0342IRHS, I0343IRHS, I0345IRHS, I0347IRHS, I0348IRHS, I0350IRHS, I0359IRHS, I0360IRHS, I0361IRHS, I0363IRHS, I0371IRHS, I0372IRHS, I0375IRHS, I0377IRHS, I0381IRHS, I0386IRHS, I0387IRHS, I0391IRHS, I0374IRHS.

Samenvatting reactie(s)
Geen vervoer door het Westerpark. Geen brede stadscorridor met bus- en/of trambanen en fietssnelwegen door het Westerpark: het park wordt hierdoor bruut doorsneden. Dit gaat ten koste van de biodiversiteit. Leg dit soort routes om het park heen en laat het Westerpark heel.

Als voor alle tuinparken in Amsterdam geldt dat er geen doorgaande fietsroutes komen, dan moet dat zeker gelden voor onnodige doorgaande fietsroutes door de tuinparken van het Westerpark; daar waar de druk op het groen al immens is en nog groter wordt. Tuinparken zijn een bestemming. Doorgaande fietsroutes horen er niet. Om het park heen fietsen scheelt geklokt twee minuten. In een drukke stad als Amsterdam zijn veilige plekken om te spelen en onthaastingsplekken met een hoge biodiversiteit noodzakelijk. Voor jong en oud. De tuinparken in het Westerpark en het Westerpark zelf bieden die plek. Ze zijn van onschatbare waarde voor mens en natuur. Behoud de oases van rust en ruimte, die de tuinparken zijn. Een weg door de tuinparken zal een mooi rustig ecologisch gebied doorkruisen, dat hoort niet de bedoeling te zijn.

Antwoord
Haven-Stad zal, net als de rest van de stad, een autoluw gebied zijn. Het is daarom extra belangrijk dat het gebied optimaal bereikbaar is per fiets en openbaar vervoer. In Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een noord-zuidverbinding door het Westerpark opgenomen in het verlengde van de Bos en Lommerweg. In het kader van de ontwikkelingen van Haven-Stad zal op langere termijn worden onderzocht hoe de fietsroute wordt vormgegeven en of en hoe een tram of bus kan worden ingepast.

Bij de verwachte voltooiing van Sloterdijk I Zuid, rond 2030, zal worden gemonitord hoe het fietsverkeer rondom Haven-Stad zich ontwikkelt op de bestaande routes. Vast staat dat de Sloterdijkerweg (in de toekomst autovrij) en het Overbrakerpad drukker zullen worden. Door het monitoren van het fietsverkeer wordt duidelijk of, en in welke vorm, er nieuwe routes nodig zijn. In het Integraal Raamwerk Haven-Stad wordt daarom de optie opengehouden dat er in de toekomst een mogelijk fietsroute door het volkstuinpark zullen lopen. Uiteraard zal er te zijner tijd een inspraaktraject worden opgezet met de volkstuinverenigingen.

In Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt benoemd dat parken de komen jaren, gestimuleerd door de groei van de stad, stapsgewijs een transformatie zullen doormaken. Sportparken, begraafplaatsen, volkstuinparken en schooltuinen zullen in de eerste plaats hun oorspronkelijke rol blijven vervullen, maar tevens, meer dan nu reeds het geval is, hun poorten openstellen voor bezoekers op zoek naar rust, ontspanning of op doorreis via de extra groene routes door de stad. In het geval van sport- en volkstuinparken gaat het tevens om aanpassingen, zodat meer mensen ervan kunnen genieten en gebruik kunnen maken van de voorzieningen. Bij het investeren in deze parken kunnen tegelijk ook andere stedelijke opgaven worden betrokken, zoals klimaatadaptatie, ecologie, of het vergroten van de verblijfsfunctie voor de buurt.
Zie voorts antwoord 4.1

Voorgestelde wijziging
Op pag. 149 (bijlage 1, onder punt 14) wordt de volgende zin opgenomen: "In Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een noord-zuidverbinding door het Westerpark opgenomen in het verlengde van de Bos en Lommerweg. In het kader van de ontwikkelingen van Haven-Stad zal op langere termijn worden onderzocht hoe de fietsroute wordt vormgegeven en of en hoe een tram of bus kan worden ingepast".

5 Sociaal

5.1 Wonen

Reacties
I0002IRHS, I0003IRHS, I0004IRHS, I0005IRHS, I0017IRHS, I0025IRHS, I0030IRHS, I0110IRHS, I0394IRHS, I0365IRHS, I0392IRHS, I0393IRHS.

Samenvatting reactie(s)
Maak Amsterdam toegankelijk voor iedereen en bouw in Haven-Stad voor doelgroepen die een woning in Amsterdam hard nodig hebben. Investeer als gemeente in diversiteit en saamhorigheid in de stad, dat is juist wat de stad zo mooi maakt: maak in Haven-Stad plek voor alle lagen van de bevolking, kleuren, gezindten en achtergronden. Zet proactief in op diversiteit en ga segregatie tegen. Niet alleen door verschillende soorten woningen te bouwen, maar ook door voorzieningen te ontwikkelen die voor iedereen toegankelijk zijn; voor transgenders, kwetsbare groepen, sociaal geïsoleerde mensen en mensen die níet middenin de maatschappij staan. Deze groepen zijn niet vertegenwoordigd in de opgestelde Maatschappelijke Visie. Ook leraren, politieagenten en zorgmedewerkers verdienen een plek in Haven-Stad. Door het invoeren van een bewoningsplicht, laat je investeerders en huisjesmelkers niet de overhand nemen. Zoals het Integraal Raamwerk nu is opgesteld, lijkt het gebied ontoegankelijk voor een groot deel van de bevolking.

Haven-Stad kan ruimte bieden voor alternatieve woonvormen. Er zijn veel verschillende doelgroepen in de stad (starters, senioren, alleenstaanden, uitstroom van Jeugdzorg) die weinig ruimte nodig hebben, maar in de huidige markt geen woning kunnen krijgen. Bouw naar deze behoefte en denk aan alternatieve woonvormen zoals 'tiny houses', seniorenwoningen, zelfbouw en kleinere woningen in het algemeen.

Antwoord
Met de woningbouw in Haven-Stad (meer dan 70.000 woningen) wil de gemeente Amsterdam een forse bijdrage leveren aan het voldoen aan de enorme woningvraag in de stad. Hierbij is het uitgangspunt dat Haven-Stad een plek wordt voor iedereen. Hoe dit precies wordt gewaarborgd, zal in verdere deelgebiedsontwikkelingen worden uitgewerkt. Het programma Haven-Stad volgt gemeentelijk woonbeleid dat erop is gericht om *gemengde* wijken te creëren, waar ruimte is voor elke inkomensgroep, huishoudenstype, leeftijdscategorie, specifieke doelgroep, etc.

Om dit te bewerkstelligen zet de gemeente verschillende instrumenten in. Ten eerste dient elk (deel)project te bestaan uit 40% sociale huur, 40% middeldure (huur)woningen en 20% vrije sector-woningen. De gemeente regelt dit via haar grondprijsbeleid. Daarnaast hanteert het gemeentebeleid voor de huisvesting van specifieke doelgroepen, zoals jongeren, ouderen, studenten en statushouders. Ook dit beleid komt bij elk (deel)project aan de orde. Sinds een aantal jaren bevordert de gemeente de (collectieve) zelfbouw in de stad. Ook in Haven-Stad kan

op dit beleid worden ingespeeld. Het woningbouwprogramma vormt één van de belangrijkste bouwstenen voor het verwezenlijken van de in het Integraal Raamwerk opgenomen Maatschappelijke Visie Haven-Stad. Deze visie is er onder meer op gericht om, bij de ontwikkeling van het gebied, ook de kwetsbaren in de samenleving voortdurend in ogenschouw te houden.

Het woonwerkmilieu in Haven-Stad wordt (hoog)stedelijk van aard. Dat betekent dat er wordt ingezet op stedelijke woningtypen, met name appartementen, in allerlei groottes en vormen om ruimte te maken voor een verscheidenheid aan huishoudens. Een deel ervan zal klein zijn, geschikt voor één- of tweepersoonshuishoudens. Voor de meer suburbane, landelijke woningtypen, zoals laagbouwwoningen en tiny houses is Haven-Stad niet de aangewezen locatie.

De ontwikkeling van Haven-Stad zal meerdere decennia in beslag nemen. Het is ongewis hoe de Amsterdamse woningmarkt zich in de toekomst zal ontwikkelen. Er zullen zich weer nieuwe woonbehoeften, -concepten en -vormen aandienen. Het woonbeleid zal in de loop der jaren ongetwijfeld de nodige wijzigingen ondergaan. Dat neemt niet weg dat het principe van de gemengde wijk een lange en in brede kring gewaardeerde geschiedenis heeft in Amsterdam. In Haven-Stad wordt hierop voortgeborduurd. Met name de forse omvang van het woningbouwprogramma vergroot de kans om Haven-Stad voor iedereen toegankelijk te maken en te houden.
Zie voorts antwoord 5.4 en 5.5.

Voorgestelde wijziging
Geen.

5.2 Behoud SDZ

Reacties
I0035IRHS, I0036IRHS, I0037IRHS, I0038IRHS, I0039IRHS, I0050IRHS, I0055IRHS, I0062IRHS, I0075IRHS, I0076IRHS, I0077IRHS, I0078IRHS, I0079IRHS, I0080IRHS, I0081IRHS, I0082IRHS, I0083IRHS, I0084IRHS, I0085IRHS, I0086IRHS, I0087IRHS, I0088IRHS, I0089IRHS, I0090IRHS, I0091IRHS, I0093IRHS, I0094IRHS, I0096IRHS, I0097IRHS, I0099IRHS, I0098IRHS, I0100IRHS, I0101IRHS, I0102IRHS, I0103IRHS, I0104IRHS, I0106IRHS, I0107IRHS, I0108IRHS, I0109IRHS, I0110IRHS, I0111IRHS, I0112IRHS, I0113IRHS, I0115IRHS, I0116IRHS, I0117IRHS, I0119IRHS, I0123IRHS, I0124IRHS, I0125IRHS, I0126IRHS, I0127IRHS, I0128IRHS, I0136IRHS, I0148IRHS, I0149IRHS, I0152IRHS, I0153IRHS, I0159IRHS, I0165IRHS, I0167IRHS, I0170IRHS, I0171IRHS, I0172IRHS, I0173IRHS, I0181IRHS, I0201IRHS, I0246IRHS, I0251IRHS, I0259IRHS, I0268IRHS, I0290IRHS, I0294IRHS, I0297IRHS, I0302IRHS, I0314IRHS, I0325IRHS, I0329IRHS, I0330IRHS, I0335IRHS, I0344IRHS, I0351IRHS, I0356IRHS, I0362IRHS, I0373IRHS, I0392IRHS, I0393IRHS.

Samenvatting reactie(s)
In het Integraal Raamwerk van Haven-Stad is geen ruimte voor voetbalvereniging SDZ op haar huidige plek. Het is van groot belang dat de club midden in de wijk behouden blijft. De club heeft een belangrijke functie. Naast dat het mensen in beweging houdt en kinderen motivatie en zelfvertrouwen geeft om te sporten, heeft de club ook een sociale functie. In de weekenden

komen mensen van alle leeftijden en achtergronden bij elkaar. Een mix van mensen ontmoet elkaar op de club en zorgt daardoor voor snelle integratie. De vereniging is een mooie afspiegeling van de omliggende buurten en iedereen wordt gewaardeerd. De club is al 100 jaar oud en speelt al die jaren een sociaal-maatschappelijke rol in de buurt. Bij een verplaatsing van de club raak je deze bijzondere functie kwijt. Ook biedt het Raamwerk geen eigen kantine en clubruimte voor sportverenigingen, terwijl dit juist de belangrijkste plek is voor sociaal contact en verbinding.

Daarnaast zorgt een verplaatsing van SDZ ervoor dat de club minder goed bereikbaar is voor de omliggende buurten, terwijl bereikbaarheid tot sport, zeker voor kinderen en jongeren met een lage sociaaleconomische status, van cruciaal belang is. Sportfaciliteiten moeten op korte afstand voor iedereen bereikbaar zijn. Ook voor kinderen die net oud genoeg zijn om zelfstandig naar de club te fietsen, zal een oplossing moeten worden bedacht.

Antwoord
Binnen Haven-Stad zal er sowieso er plek zijn voor voetbalvereniging SDZ en tot 2030 kan de vereniging op de plek blijven waar ze nu is. Of de vereniging na 2030 zal moeten verplaatsen en waarnaartoe dat zal zijn, hangt deels samen met het besluit over de metrolijn tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal Station (het sluiten van de Ringlijn). Naar verwachting wordt vanaf het voorjaar 2022 een verkenning gestart naar het sluiten van de Ringlijn. Bij genoemde verkenning wordt dan ook onderzocht of, en op welke wijze en hoe lang, SDZ op de huidige plek kan blijven in relatie tot de inpassing van de metro, inclusief het beoogde metrostation nabij de Hemknoop. De inschatting op dit moment is dat de uitvoering van de metroverbinding, niet eerder dan rond 2030 aan de orde is. Daarnaast is de verwachting dat de verdere verdichting rondom het metrostation Hemknoop doorloopt tot voorbij 2040.

Omdat er nu nog weinig zekerheid is over het genoemde metrotracé, kan nog niet veel worden gezegd over de mogelijke toekomstige verplaatsing van SDZ na 2030. Graag zetten we de gesprekken hierover met de vereniging, de Sportraad, Sport en Bos, en de KNVB eind 2022/begin 2023 voort, wanneer er meer duidelijk is over de metro.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 102, wordt de volgende tekst toegevoegd "Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd. SDZ kan in ieder geval tot 2030 blijven op de huidige locatie. In geval SDZ na deze datum verplaatst dient te worden vanwege de gebiedsontwikkeling wordt binnen de grenzen van Haven-Stad een nieuwe locatie beschikbaar gesteld."

5.3 Survivalclub

Reacties
I0159IRHS, I0160IRHS, I0161IRHS, I0163IRHS, I0164IRHS, I0165IRHS, I0167IRHS, I0168IRHS, I0170IRHS, I0171IRHS, I0172IRHS, I0294IRHS,

Samenvatting reactie(s)
Het sportterrein waarop Stichting Survival Club is gelegen is in het Integraal Raamwerk niet te vinden op de kaart. De vereniging is de enige survivalclub van Amsterdam en bezit daardoor een belangrijke functie. De vereniging brengt mensen bij elkaar en draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid van jong en oud. Daarnaast is de survivalclub een grote toevoeging het sportaanbod in Amsterdam. Het zou zonde zijn als deze verdwijnt uit de stad.

Antwoord
De Survivalclub is inpasbaar in Haven-Stad. Een geschikte locatie zal op het juiste moment samen met de stichting worden gekozen.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 102, wordt de volgende zinsnede toegevoegd "Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd."

5.4 Vrije plaatsen voor de culturele en creatieve sector

Reacties
I0012IRHS, I0052IRHS.

Samenvatting reactie(s)
Het is belangrijk dat Haven-Stad ruimte biedt voor creatieve plekken voor de culture sector en het nachtleven. Geen voorbedachte broedplaatsen, maar organisch groeiende plekken, waar een 24-uurs licentie soms bij hoort.

Antwoord
Vrije ruimte voor de culturele en creatieve sector is een belangrijk onderdeel van Haven-Stad. In alle fases van ontwikkeling, ook in de eindsituatie, dragen creatieve plekken bij aan het specifieke, stedelijke karakter van Haven-Stad. Zowel de omvang van het programma, als de geleidelijke en langdurige transformatie van Haven-Stad bieden veel kansen om hier invulling aan te geven.

Eerste concrete stappen kunnenmogelijk in samenwerking met de projectorganisaties van Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid worden genomen. Over Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I Zuid zijn namelijk al investeringsbesluiten genomen. Ook het vervolgtraject van de Maatschappelijke visie Haven-Stad biedt mogelijkheid tot de verkenning voor de creatieve plekken. Desalniettemin is het moeilijk om op voorhand uitsluitsel te geven over de exacte activiteiten die haalbaar zijn, wegens een verscheidenheid aan factoren die meespelen. Daarnaast heeft de gemeente vrijwel geen vrij uitgeefbare gronden in Haven-Stad. Hierdoor is de realisatie van deze ambities mede afhankelijk van medewerking van grondbezittende partijen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

5.5 Verblijfsruimten en voorzieningen Haven-Stad

Reacties
I0033IRHS, I0045IRHS, I0049IRHS, I0050IRHS, I0055IRHS, I0072IRHS, I0092IRHS, I0119IRHS, I0123IRHS, I0124IRHS, I0125IRHS, I0129IRHS, I0149IRHS, I0173IRHS, I0181IRHS, I0201IRHS, I0268IRHS, I0270IRHS, I0290IRHS, I0351IRHS, I0392IRHS.

Samenvatting reactie(s)
Haven-Stad rekent zich rijk met de huidige faciliteiten en voorzieningen die nu al door de omliggende wijken worden gebruikt. Maar waar zijn de nieuwe voorzieningen voor het gebied? Openbare ruimten voor sport, cultuur, ontspanning en educatie zijn belangrijk. Voorzieningen als bibliotheken, zwembaden, stadsmoestuinen en musea zijn plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Juist voor zo'n intensief gebruikt gebied als Haven-Stad, is het belangrijk dat er voldoende openbare plekken zijn om te recreëren. Ook heeft Haven-Stad haar eigen sportvelden en eigen vereniging nodig: georganiseerde sport heeft een essentiële sociale en maatschappelijke rol die niet over het hoofd mag worden gezien.

Antwoord
Haven-Stad krijgt een voorzieningenpakket dat qua omvang en variatie past bij de ontwikkeling van een hoogstedelijk, gemengd gebied met meer dan 70.000 woningen en tienduizenden arbeidsplaatsen. Zonder deze voorzieningen kan Haven-Stad simpelweg niet functioneren en worden de bestaande voorzieningen in de omliggende wijken overbelast.

Als het gaat om *maatschappelijke* voorzieningen baseert het Integraal Raamwerk zich op de 'Amsterdamse Referentienorm voor Maatschappelijke voorzieningen, Sport, Groen en Spelen' (in 2018 vastgesteld door de Gemeenteraad). Deze Referentienorm geldt voor de gehele stad. In het Raamwerk is op basis hiervan de berekende, benodigde ruimte gereserveerd voor onder meer onderwijs, zorg en groen. Dit betekent bijvoorbeeld dat er voldoende scholen voor primair onderwijs zullen komen in Haven-Stad - goed verdeeld over het gebied, dus steeds op korte afstand van de woonplek van de leerling. Maar er worden bijvoorbeeld ook voldoende 'huizen van de wijk', speelplekken en ruimtes voor eerstelijns zorg gerealiseerd.

Het Integraal Raamwerk voorziet ook in de benodigde faciliteiten voor de (georganiseerde) binnen- en buitensport – steeds op loop-/fietsafstand van de woonplek van de (jeugd)sporter. Hierbij blijven de bestaande sportverenigingen in het gebied hun vooraanstaande rol vervullen. Ook in dit geval vormt de Amsterdamse Referentienorm het uitgangspunt. In het verlengde hiervan ligt het voorzieningenaanbod op het gebied van kunst & cultuur. Dit wordt van betekenis voor de bewoners van Haven-Stad, maar krijgt deels ook een stadsbrede aantrekkingskracht. Al op korte termijn kan een aantal tijdelijke initiatieven op dit gebied een plek krijgen - voor de langere termijn wordt een visie op kunst & cultuur in Haven-Stad uitgewerkt.

Het Integraal Raamwerk bevat een totaaloverzicht van de berekende, benodigde maatschappelijke voorzieningen (inclusief sport en kunst en cultuur) per deelgebied van Haven-Stad. Voorts bevat het Raamwerk een Themakaart Voorzieningen, waarop de indicatieve plekken van verschillende voorzieningen staan weergegeven. Als het gaat om het gebruik van

voorzieningen zal Haven-Stad in de toekomst steeds meer 'versmelten' met de omliggende wijken. Net zoals vandaag de dag bewoners en werkenden in Amsterdam-Oost ook gebruikmaken van voorzieningen in Amsterdam-Zuid, en omgekeerd, zo zullen de voorzieningen in Haven-Stad ook worden gebruikt door bewoners van de omliggende wijken, en zullen de bewoners van Haven-Stad op hun beurt tevens de voorzieningen in de omgeving benutten.

Voorgestelde wijziging
Geen.

6 Stedenbouw

6.1 Ontwikkelingen Haparandadam

Reacties
I0040IRHS, I0049IRHS, I0154IRHS, I0155IRHS, I0156IRHS, I0166IRHS, I0169IRHS, I0174IRHS, I0175IRHS, I0177IRHS, I0179IRHS, I0203IRHS, I0204IRHS, I0240IRHS, I0242IRHS, I0259IRHS, I0317IRHS, I0336IRHS, I0337IRHS, I0357IRHS, I0352IRHS, I0353IRHS, I0392IRHS.

Samenvatting reactie(s)
In het Integraal Raamwerk staan verschillende ontwikkelingen rondom de Haparandadam getekend die het uitzicht op water en de rust doen verstoren. Bewoners van de Houthavens zijn juist vanwege de beloofde rust daar gaan wonen. Door de komst van Haven-Stad hebben bewoners aan de Haparandadam in de toekomst uitzicht op hoogbouw en verandert het rustige karakter van de Houthavens. Een plein en een sportpark op het water vermindert het uitzicht op het water en zal overlast veroorzaken. Behoud daarom zoveel mogelijk water. Ook is er een fietsbrug getekend voor nog meer drukte zal zorgen. De fietsbrug op de Haparandadam kan veel beter richting de bedrijven op de Koivistokade gaan, zoals eerst was besproken. Graag de ligging van deze brug heroverwegen en minder dicht tegen de Haparandadam bouwen. Concluderend, de bewoners van de Houthavens zijn het niet eens met het plein, sportpark op het water, de fietsburg en aangrenzend hoogbouw dat nu in het Integraal Raamwerk beschreven staat.

Antwoord
Door de keuze van de gemeenteraad om Haven-Stad te ontwikkelen is de context van de Houthavens veranderd. Ook de keuze van de gemeenteraad om het advies van de Commissie D'Hooghe te omarmen verandert de situatie in de Houthavens. Hierdoor is er geen sprake meer van een rustige ligging aan de rand van de stad met uitzicht op het industrieel havengebied, zoals eerder het geval was in het gebied.

Met de vaststelling van de Ontwikkelstrategie is ervoor gekozen een groot park in de Nieuwe Houthaven te realiseren. In het Integraal Raamwerk wordt dit park gezien als één van de aantrekkelijke en haalbare locaties voor een substantieel park. Een schaal van circa 5ha wordt hierbij nagestreefd.

Het voorgestelde Haparandapierpark wordt gezien als kwalitatief aantrekkelijke groene verblijfruimte voor nieuwe bewoners en stadsbewoners uit omliggende buurten die graag genieten van openbare ruimte op een bijzondere locatie aan het water. Het is duidelijk dat dit een aanpassing van de huidige situatie betreft zowel aangaande het wateroppervlak als de ruimtelijke en gebruikskenmerken van de Haparandadam en dat dit tot een andere uitzichtsituatie leidt. Voor de ontwikkeling van Haven-Stad wordt er echter voor gekozen om veel meer mensen dan nu de gelegenheid te bieden om van deze bijzondere plek te kunnen genieten. De locatie van het

Haparandapierpark wordt ook gezien als uitstekende plek voor buitensportvoorzieningen. Hieraan is in het toekomstige Haven-Stad grote behoefte. De exacte invulling kan pas worden bepaald tijdens de gebiedsontwikkeling in samenspraak met potentiele gebruikers, afgestemd op de nieuwe maatschappelijke functies in de omgeving.

De Westbrug en haar aanlanding op het paden- en stratennetwerk komt voort uit een stadsbrede keuze om verbindingen over het IJ voor fietsers en OV te realiseren. De Westbrug is onderdeel van een netwerk van logische en hoogwaardige fietsroutes voor langere afstanden door de stad. Dit netwerk zorgt er ook voor dat ontwikkelgebieden zoals Haven-Stad worden aangehaakt op de rest van de stad. Hiervoor worden bestaande routes verbeterd en schakels die nog ontbreken gerealiseerd.

In het Integraal Raamwerk is vooralsnog letterlijk het voorstel uit het eindadvies van de Commissie D'Hooghe opgenomen. Dit voorstel zal de komende jaren verder uitgewerkt worden. Hierbij worden ook de genoemde vraagstukken meegenomen als de ligging en afstand tot de Haparandadam, de vorm van de aanlanding en het precieze verloop van routes voor OV, fiets en voetgangers.

In de uitwerking van de gebiedsplannen, in de komende jaren, zal de exacte vorm van het park en de integratie van functies als watergebruik, sport en onderdelen van de brugverbinding als integrale ontwerpopgave worden benaderd.

Voorgestelde wijziging
Geen.

6.2 Hoogbouw

Reacties
I0004IRHS, I0043IRHS, I0056IRHS, I0336IRHS, I0337IRHS, I0352IRHS, I0392IRHS, I0393IRHS.

Samenvatting reactie(s)
In het Integraal Raamwerk is hoogbouw te massaal en te geconcentreerd, en lijkt het eerder uitzondering op de regel dan de voorgestelde 'accenten'. Een grote hoeveelheid aan hoogbouw leidt vaak tot winderige en koude gebieden. Hoe voorkomt Haven-Stad dit? Daarnaast vermindert hoogbouw het woongenot en de leefbaarheid van bewoners. Ook is hoogbouw vaak erg duur, waardoor de huizen duur zullen zijn en dus alleen voor een bepaalde groep bereikbaar. Bouw liever op hoge dichtheid, lagere woningblokken.

Antwoord
Voor Haven-Stad is bouwen in hoge dichtheid noodzakelijk, zowel om een groot aanbod aan woningen en werkruimtes te kunnen realiseren, als om voldoende draagvlak te creëren voor OV en voorzieningen. Om deze hoge dichtheid te bereiken wordt naast middelhoogbouw ook hoogbouw toegepast. Door deze geconcentreerde vormen van bouwen kan meer openbare ruimte worden behouden of gecreëerd, onder meer in de vorm van parken en groen.

Appartementen in hogere gebouwen is aantrekkelijk voor een grote groep bewoners en dragen het bij aan een breed scala aan woontypen. Hogere gebouwen zijn daarom een logisch onderdeel van de bouwblokken van Haven-Stad. Zeker bij de geplande OV-knopen zal er zeer waarschijnlijk sprake zijn hogere bebouwing, om alle doelstellingen op deze locaties te behalen.

Bij de uitwerking van het ontwerp van de bouwblokken wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan een zorgvuldige hoogteopbouw. De logica van de hoogbouwdelen zal volgen uit kwalitatieve keuzes op het vlak van de karakteristiek van de plek, een optimale kwaliteit van de straatwanden en de aanliggende openbare ruimte. Optimalisatie van bezonning en windsituaties is daarbij een belangrijk deel van de onderzoeken en afwegingen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

6.3 Aanjaagprojecten

Reacties
I0029IRHS, I0393IRHS

Samenvatting reactie(s)
Het is voor Haven-Stad van belang dat er iconische plekken worden gecreëerd waar mensen op af komen; bijzondere bouwwerken, locaties met meerdere creatieve functies en andere aanjaagprojecten die de aandacht op Haven-Stad vestigen.

Antwoord
Iconische plekken zijn inderdaad van groot belang in Haven-Stad. Om deze reden is hiervoor in het Integraal Raamwerk een hoofdstuk met dit thema opgenomen. Echter, er spelen hierbij te veel factoren om op voorhand uitsluitsel te geven over de exacte projecten en activiteiten, en de haalbaarheid ervan.

Voorgestelde wijziging
Geen.

6.4 Wonen op het water in Haven-Stad

Reacties
I0002IRHS, I0014IRHS, I0374IRHS

Samenvatting reactie(s)
Graag in Haven-Stad ruimte bieden voor wonen op het water.

Antwoord
In Haven-Stad is veel water aanwezig. Dit is één van de kwaliteiten van het gebied. In ieder geval tot 2040 is dit water nodig voor de nautische functies van de aanwezige watergebonden bedrijvigheid. De verwachting is dat het water ook na 2040 voor een belangrijk deel beschikbaar moet blijven voor nautische activiteiten. Daarnaast worden grote delen van het water benut als onderdeel van de openbare ruimte. De waterkanten worden zoveel mogelijk openbaar gemaakt, zodat de beleving en de recreatieve functie van het water wordt versterkt. Ook wordt er gedacht aan drijvende parken/groenvoorzieningen en sportvelden, om reeds bij aanvang te voldoen aan de groen- en sportnormen die horen bij de voorziene woningproductie. Om deze redenen is in de plannen voor Haven-Stad daarom, sowieso voor 2040, geen ruimte voor woonboten, arken, drijvende bedrijfspanden en dergelijken.

Voorgestelde wijziging
Geen.

6.5 Losloopgebieden honden

Reacties
I0046IRHS, I0047IRHS, I0048IRHS, I0051IRHS, I0054IRHS, I0057IRHS, I0058IRHS, I0059IRHS

Samenvatting reactie(s)
In het huidige Integrale Raamwerk zijn geen hondenuitlaatplekken ingetekend. Dit is teleurstellend want het is van belang dat er mooie losloopgebieden zijn. Honden en hun eigenaren hebben de ruimte nodig, zodat er een echte wandeling kan worden gemaakt. Dit is zowel lichamelijk als mentaal ook gezond voor mensen. Een strookje groen volstaat hierbij niet. Momenteel zijn er in de Houthavens geen substantiële hondenlosloopgebieden, terwijl dit wel nodig is.

Antwoord
Het is belangrijk dat er in Haven-Stad uitlaatplekken en losloopgebieden voor honden worden gecreëerd. Dit zal op lokaal projectniveau worden uitgewerkt.

Voorgestelde wijziging
Geen.

7 Mobiliteit

7.1 Parkeernorm niet haalbaar

Reacties
I0024IRHS, I0032IRHS, I0044IRHS, I0053IRHS, I0374IRHS

Samenvatting reactie(s)
Slecht één parkeerplaats per vijf woningen is niet haalbaar. Mensen kunnen echt niet alles met het openbaar vervoer of fiets doen. Daarnaast is het niet sociaal inclusief: er zijn genoeg mensen die vanwege hun werk, gezin of sociale situatie aangewezen zijn op een auto. Ook zullen zeker alleen de duurste koopwoningen een eigen parkeerplaats hebben. Het huidige voorgestelde parkeerplekbeleid zal onherroepelijk leiden tot een eenzijdige samenstelling van de bevolking wat niet de bedoeling kan en mag zijn. Haven-Stad behoort aan de sociale en leefbaarheidswensen te voldoen. Doordat Haven-Stad per auto zo moeilijk bereikbaar zal zijn, kan bezoek van buiten Amsterdam niet langskomen en creëer je een burcht om het gebied heen.

Antwoord
Met de lage parkeernorm van 0,2 is het niet voor iedere bewoner van Haven-Stad mogelijk om een eigen auto te bezitten. Vandaar dat mobiliteitshubs met deelmobiliteit een oplossing kunnen zijn voor mensen die niet per se een eigen auto hoeven te bezitten maar toch zo nu en dan gebruik willen maken van een deelauto. We zien bij vergelijkbare gebiedsontwikkelingen in de stad dat ook ontwikkelende partijen zich steeds meer richten op deze deelmobiliteit waarbij deze beschikbaar is voor de bewoners maar ook werkenden in het gebied. Mobiliteitshubs nabij de A10 kunnen tevens dienen als opvang van bezoekers van buiten de stad. Bij deze mobiliteitshubs kunnen de bezoekers dan de 'last-mile' van hun reis per OV of deelfiets invullen. Door het hoogwaardig OV-netwerk en een fijnmazig fietsnetwerk, zal Haven-Stad juist optimaal bereikbaar en verbonden met de rest van de stad zijn.

Voorgestelde wijziging
Geen.

7.2 Tramlijn Spaarndammerstraat – tegen

Reacties
I0023IRHS, I0033IRHS, I0178IRHS, I0349IRHS, I0393IRHS.

Samenvatting reactie(s)
De Spaarndammerstraat is nu al een vrij drukke straat met winkel- en horecagelegenheden en daarnaast relatief smal. Er zijn heel wat verschillende soorten weggebruikers, en je merkt dat dit

soms tot gevaarlijke situaties leidt. Met de nieuwe bewoners van Haven-Stad zal de drukte alleen maar toenemen en zal het karakter van de straat veranderen. Een tram door de Spaarndammerstraat (het doortrekken van tramlijn 5) is daarom geen goed idee, vanwege de overlast die het zal veroorzaken. De huizen trillen nu al door de bussen die door de straat rijden, een tram zal dit mogelijk nog erger maken.

Antwoord
Na vaststelling van het Integraal Raamwerk kan een verkenning worden gestart waarbij onder andere wordt onderzocht op welke wijze een tramlijn het beste kan worden ingepast in de Spaarndammerstraat. Hierbij wordt vanzelfsprekend ook de huidige (en de toekomstige) drukte van de straat betrokken, evenals de bestaande kwaliteiten, het laden en lossen, het parkeren, het fietsverkeer door de straat, de bereikbaarheid van de winkels, de eventuele toename van overlast etc. Dit wil de gemeente dan graag doen samen met de bewoners en ondernemers in de Spaarndammerbuurt, bijvoorbeeld middels een begeleidingsgroep met een vertegenwoordiging van de buurt. De precieze invulling hiervan moet nog worden bepaald.

Voorgestelde wijziging
Aan het tweede punt op pag. 115 wordt de volgende zin toegevoegd: "In verdere onderzoeken naar de inpassing en haalbaarheid van deze OV-lijn worden tevens aspecten als de huidige (en toekomstige) drukte van betrokken, evenals bestaande kwaliteiten, fietsverkeer door de straat en eventuele toename van overlast, etc."

7.3 Tramlijn Spaarndammerstraat – voor

Reacties
I0001IRHS

Samenvatting reactie(s)
Positief ten aanzien van het doortrekken van tram 5 door de Spaarndammerstraat.

Antwoord
Zie antwoord 7.2.

Voorgestelde wijziging
Geen.

7.4 Fiets- en voetgangersnetwerk

Reacties
I0016IRHS, I0049IRHS

Samenvatting reactie(s)

Er wordt beweerd dat de auto geen grote rol speelt in Haven-Stad. Toch lijkt er in het Integraal Raamwerk veel aandacht te gaan naar de autoverbindingen en minder naar het fiets- en voetgangersnetwerk. De fietsverbindingen lijken niet handig te lopen in Haven-Stad: zo komt er maar één verbinding naar tussen de Nieuwe Hemweg en het IJ, waardoor fietsers zullen moeten omfietsen en blijft de Transformatorweg aangesloten op de A10, wat hinder veroorzaakt voor fietsers en voetgangers. Ook het voetgangersnetwerk verdient meer aandacht. Door het gebied te benaderen vanuit het perspectief van de voetganger, liggen er kansen van Haven-Stad een mooi bewandelbaar gebied te maken.

Antwoord
Een goed fiets- en voetgangersnetwerk is een belangrijk uitgangspunt geweest bij het opstellen van het Integraal Raamwerk. De ambitie is om in Haven-Stad aantrekkelijke fiets- en voetgangersroutes te creëren, die bijzondere plekken en stadsstraten aan elkaar verbinden. Haven-Stad wordt autoluw, met een lage parkeernorm. Aanwezige fysieke barrières in het gebied worden bij de transformatie van Haven-Stad zo optimaal mogelijk opgelost. De gemeente heeft de ambitie om het fietsnetwerk in Haven-Stad zo aangenaam en verkeersveilig mogelijk te maken. Wij baseren ons daarbij op vastgesteld beleid waaronder richtlijnen van de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Desalniettemin zal er ruimte moeten zijn voor de auto (bijvoorbeeld stadslogistiek) om het gebied optimaal te kunnen laten functioneren.

Voorgestelde wijziging
Geen.

8 Duurzaamheid

8.1 Duurzaamheid

Reacties
I0008IRHS, I0014IRHS, I0033IRHS, I0394IRHS.

Samenvatting reactie(s)
Haven-Stad biedt kansen voor duurzame inrichting. Voorbeelden zijn onder andere houtbouw en andere duurzame bouwmaterialen, zonnepanelen, duurzame mobiliteit, duurzame energie en groene openbare ruimte en groene daken. Ook zou er wellicht kunnen worden gedacht aan warmteterugwinning op gebouwniveau en een gescheiden rioolstelsel met opgevangen regenwater. Daarnaast zou de duurzaamheidsopgave beter verweven kunnen worden met de rest van het raamwerk, bijvoorbeeld door maatschappelijke voorzieningen te koppelen aan duurzaamheid: een voedseltuin die zowel een sociaal en maatschappelijk doel heeft, als de biodiversiteit vergroot. Hoe zorgt Haven-Stad voor de integratie van duurzame innovaties?

Antwoord
Het Integraal Raamwerk gaat in op duurzaamheidsaspecten waarvoor we nu al ruimte moeten reserveren of waarvoor nadere uitwerking nodig is van het Amsterdams beleid. Het gaat met name over systemen die qua fasering of locatie niet alleen per deelgebied kunnen worden beschouwd. Bijvoorbeeld een robuust oppervlaktewatersysteem en de warmte- en elektriciteit infrastructuur. We geven vroegtijdig aan welke ruimte daar voor nodig is, in samenhang met andere thema's zoals groen en ruimte voor langzaam verkeer. We leggen in het IR vast wat nodig is, en blijven flexibel waar mogelijk om te kunnen reageren op klimatologische, maatschappelijke en technische veranderingen. We verkennen samen met partners in de stad hoe we de ruimte in bijvoorbeeld straatprofielen aanpasbaar houden richting de toekomst. Dat doen we onder andere via het Koppelkansen traject en op basis van ervaringen in andere projectgebieden binnen en buiten Amsterdam.

Bij de kavel- en deelgebied overstijgende systemen voorkomen we waar dat in onze macht ligt dat we zogenaamde 'lock-ins' creëren. Lock-ins ten aanzien van fossiele energiebronnen, maar ook met betrekking tot het veranderende klimaat. We dimensioneren bijvoorbeeld het hoofdwatersysteem in het Integraal Raamwerk ruimer dan de huidige normen voorschrijven, en geven daarnaast alvast een indicatie van de locaties waar aanvullende ruimte voor waterberging moet worden gezocht voor als het klimaat nóg sneller verandert.

In navolging van het Amsterdamse beleid (Actieplan Schone Lucht) en de stapsgewijze uitbreiding van milieuzones wordt ook het gebied van Haven-Stad uitstootvrij. Om uitstootvrij vervoer aantrekkelijk te maken werken we aan goed OV, veel ruimte voor voetganger en fiets, en een

uitgebreid netwerk van laadinfrastructuur en (deel)mobiliteitshubs. Fossiele brandstofpunten worden daarbij uit gefaseerd.

De komende jaren wordt een gedetailleerdere uitwerking gemaakt van zowel het elektriciteitsnetwerk, de warmte syste(e)m(en) als de waterveiligheidsopgave. De ruimtelijke consequenties worden in een volgende versie van het raamwerk of in deelgebiedsuitwerkingen opgenomen.

De meer gedetailleerde invulling van de duurzaamheidsopgave vindt buiten de scope van dit IR plaats, namelijk:

- In het ontwerp voor de afzonderlijke stedenbouwkundige plannen, de openbare ruimte en de blokpaspoorten verwerkt de gemeente integraal de groen-, water-, hitte-, circulaire materialen- en schone mobiliteitsambities, zodat oplossingen elkaar versterken. Een voorbeeld hiervan is het openbare ruimte ontwerp van Sloterdijk I Zuid, waarin de straten worden ingericht voor actief en langzaam verkeer en veel groen wordt toegevoegd op een manier die maximaal bijdraagt aan het versterken van de ecologie en het verminderen van hittestress, droogte en wateroverlast. Binnen de deelgebieden wordt ook de relatie gezocht tussen specifieke locaties van maatschappelijke voorzieningen met kansen zoals klimaatadaptieve speelplekken of voedseltuinen. Ook plannen voor de ordening van warmte-koude opslag worden per deelgebied gemaakt om te waarborgen dat alle ontwikkelingen gebruik kunnen maken van de bodem en er zo veel mogelijk lokaal energie kan worden uitgewisseld.
- Op het niveau van bouwveld, bestaande uit meerdere kavels/blokken, werken we samen met marktpartijen om een maximaal duurzame en toekomstbestendige stad te ontwikkelen. De gemeente heeft in Haven-Stad beperkte grondpositie. Naast de minimale wettelijke eisen zoals MPG (t.b.v. circulair materiaalgebruik), Wet VET (nieuwbouw Aardgasvrij) en BENG (energieprestatie gebouwen, waarbij ook PV vrijwel altijd noodzakelijk is) vragen we van de ontwikkelende partijen om vooruitstrevende ontwerpen waarin energiebesparing, lokale opwek, waterberging en groen, ecologie, goede afvalsystemen en duurzaam materiaalgebruik zoals houtbouw integraal opgenomen worden.

Ten slotte staat Haven-Stad open voor duurzame en maatschappelijk relevante initiatieven. Waar mogelijk kijken we samen naar kansrijke locaties.

Voorgestelde wijziging
Geen.

8.2 Windturbines Noorder IJ-plas

Reacties
I0010IRHS, I0011IRHS, I0013IRHS, I0043IRHS

Samenvatting reactie(s)

De Noorder IJ-plas als zoekgebied voor windenergie is niet gewenst vanwege de kleine afstand tot de woonarken aan Zijkanaal-H. Is de korte afstand tot de woonarken überhaupt legaal? De plaatsing van winturbines bij de Noorder IJ-plas zal mogelijk ook het Cornelis Douwesgebied benadelen door geluidsoverlast en waardevermindering van het vastgoed van het gebied. Ondernemers in het Cornelis Douwesgebied vrezen ook voor gezondheidsproblemen van hun personeel door de potentiele komst van de windturbines. In hoeverre is een plaatsing van windmolens als besloten?

Antwoord
De Noorder IJ-plas en het Cornelis Douwesterrein zijn in de Windvisie van 2012, aangewezen als kansrijk gebied voor windenergie. In de recent vastgestelde RES (Regionale Energiestrategie, vastgesteld op 27 mei 2021 door de Amsterdamse gemeenteraad) is dit nogmaals bevestigd. In het raamwerk vindt geen nieuwe besluitvorming over wind plaats, maar wordt het bestaande beleid overgenomen. Bij uitwerking hiervan dient voldoende afstand tot woningen, in verband met bijvoorbeeld, geluid te worden aangehouden. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is er een risico op waardevermindering van onroerend goed. Dat geldt ook voor windmolens. Het Integraal Raamwerk is een verdere uitwerking van de transformatiestrategie Haven-Stad. Daarin wordt op de langere termijn voor de Cornelis Douwesterreinen een gemengd woon-werkmilieu in een hoge dichtheid voorzien en daarnaast ook geïnvesteerd in de openbare ruimte. Per saldo zal de waarde van het onroerend goed eerder toenemen dan afnemen. Mocht er toch sprake zijn van een netto negatief effect dan kan de eigenaar van het onroerend goed daarvoor gecompenseerd worden met een vergoeding voor planschade.

Voorgestelde wijziging
Geen.

8.3 Zoekgebieden windenergie

Reacties
I0275IRHS, I0288IRHS,

Samenvatting reactie(s)
Graag tekst en waar nodig kaartmateriaal in lijn brengen met hetgeen vastgelegd in de RES (Regionale Energiestrategie) Amsterdam, namelijk dat ook het Cornelis Douwesterrein een voorkeursgebied is voor windenergie en dat de Noorder IJ-plas tevens een mogelijke locatie is voor drijvende zonne-energie, conform RES 1.0, zoals vastgesteld door gemeenteraad.

Antwoord
De tekst over dit onderwerp zal worden verduidelijkt in het definitieve Integraal Raamwerk, zodat deze beter aansluit bij de Windvisie 2012 en de besluitvorming in het kader van de RES (Regionale Energiestrategie, vastgesteld op 27 mei 2021 door de gemeenteraad Amsterdam). Het RES-voorkeursgebied Noorder IJ-plas/ Cornelis Douwesterrein is al opgenomen in de tekeningen van het Integraal Raamwerk.

Voorgestelde wijziging
Tekstuele wijziging in het Integraal Raamwerk om het beter aan te sluiten bij de Windvisie 2012 en de RES. Op pag. 132, wordt het Cornelis Douwesterrein toegevoegd aan de volgende zin:
"Ook biedt het Raamwerk ruimte aan de inpassing van faciliteiten voor de winning van duurzame energie als windenergie (deelgebied Noorder IJ Plas *en het Cornelis Douwesterrein*) en zonne-energie (geluidsschermen, gevels, daken en het water van de Noorder IJ-plas).

9 Organisatie

9.1 Participatie

Reacties
I0007IRHS, I0018IRHS, I0027IRHS, I0049IRHS, I0132IRHS, I0143IRHS, I0187IRHS, I0195IRHS, I0206IRHS, I0207IRHS, I0298IRHS, I0307IRHS, I0326IRHS, I0064IRHS, I0065IRHS, I0068IRHS, I0069IRHS, I0070IRHS, I0073IRHS, I0074IRHS, I0095IRHS, I0105IRHS, I0122IRHS, I0134IRHS, I0135IRHS, I0145IRHS, I0146IRHS, I0157IRHS, I0180IRHS, I0182IRHS, I0183IRHS, I0184IRHS, I0185IRHS, I0188IRHS, I0189IRHS, I0193IRHS, I0198IRHS, I0202IRHS, I0209IRHS, I0212IRHS, I0213IRHS, I0214IRHS, I0218IRHS, I0223IRHS, I0224IRHS, I0225IRHS, I0226IRHS, I0228IRHS, I0230IRHS, I0233IRHS, I0234IRHS, I0235IRHS, I0236IRHS, I0237IRHS, I0238IRHS, I0239IRHS, I0243IRHS, I0244IRHS, I0249IRHS, I0251IRHS, I0252IRHS, I0253IRHS, I0254IRHS, I0255IRHS, I0258IRHS, I0264IRHS, I0266IRHS, I0267IRHS, I0272IRHS, I0274IRHS, I0278IRHS, I0279IRHS, I0280IRHS, I0283IRHS, I0284IRHS, I0286IRHS, I0287IRHS, I0299IRHS, I0301IRHS, I0305IRHS, I0309IRHS, I0310IRHS, I0311IRHS, I0315IRHS, I0318IRHS, I0320IRHS, I0321IRHS, I0322IRHS, I0323IRHS, I0331IRHS, I0332IRHS, I0333IRHS, I0334IRHS, I0336IRHS, I0339IRHS, I0340IRHS, I0341IRHS, I0342IRHS, I0343IRHS, I0345IRHS, I0347IRHS, I0348IRHS, I0350IRHS, I0352IRHS, I0361IRHS, I0363IRHS, I0371IRHS, I0372IRHS, I0375IRHS, I0377IRHS, I0381IRHS, I0386IRHS, I0387IRHS, I0391IRHS, I0352IRHS, I0392IRHS, I0393IRHS

Samenvatting reactie(s)
Luister naar de Amsterdammers en geef gevolg aan de input uit de talloze participatierondes, zienswijzen, inspraakavonden en petities. Meer fysieke bijeenkomsten om voor het uitwisselen van inzichten zijn wenselijk. Doe aan echte burgerparticipatie en ga op een goede manier om met de belangen van bewoners. De gemeente heeft daarnaast de plicht om bewoners op een overzienbare manier te informeren: dit raamwerk is te uitgebreid. Het projectteam moet begrijpen dat het Integraal Raamwerk iets abstracts is en heeft de taak het grijpbaar voor bewoners te maken. Dat lukt niet in een 160 pagina tellend boekwerk en twee onlinebijeenkomsten. Daarom graag heldere en makkelijk leesbare informatie in overeenstemming met alle partijen. Graag blijven betrokkenen aangehaakt bij verdere ontwikkelingen van Haven-Stad

Antwoord
De ontwikkeling van Haven-Stad neemt een aantal decennia in beslag en is complex door onder andere uitdagingen op het gebied van openbaar vervoer, energie-infrastructuur, grondpositie en financiering, en door de belangen van de haven en de bedrijven in het gebied. Om hiermee om te kunnen gaan zal de programmaorganisatie aanspreekbaar moeten zijn en investeren in een langdurige relatie met alle belanghebbenden in het gebied. Zodat we mee kunnen bewegen met het collectieve ritme van de stad en tijdig kunnen anticiperen op kansen en risico's. Dit vanuit het algemeen belang dat iedereen in onze stad moet kunnen wonen, werken en studeren, zonder willekeur. Haven-Stad maken we samen met alle belanghebbenden. We betrekken hen op

uiteenlopende momenten, bepalen gezamenlijk de onderwerpen waarover participatie plaatsvindt en zetten voor elk participatietraject geschikte werkvormen in. Dit kan uiteenlopen van (online) bijeenkomsten, werkateliers tot online enquêtes. Afhankelijk van onderwerp en doelgroep.

Voorgestelde wijziging
Geen.

9.2 Organisatie Haven-Stad

Reactie
I0394IRHS

Samenvatting reactie(s)
Cruciaal bij een grote gebiedsontwikkeling als Haven-Stad, is dat mensen vanuit verschillende disciplines en organisaties met elkaar samenwerken. Door partnerschappen aan te gaan met stakeholders kunnen barrières makkelijker worden overkomen en worden er sneller creatieve en innovatieve oplossingen bedacht. In hoeverre werkt Haven-Stad met andere sectoren samen?

Antwoord
De ontwikkeling van Haven-Stad is onmogelijk zonder de samenwerking met verschillende partijen en sectoren, die betrokken zijn en/of belangen hebben in het gebied. De samenwerking kan verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de aard en het stadium van de ontwikkeling.

Voorgestelde wijziging
Geen.

10 Overig

1 Watergang Danzigerbocht
Reactie
I0353IRHS: behoud het water naast de Haparandadam

Antwoord
Het Integraal Raamwerk gaat uit van deze watergang en verbinding. Deze is opgenomen in de kaart 'Toekomstige waterstructuur'.

Voorgestelde wijziging
Geen.

2 Fietsparkeren op straat
Reactie
I0006IRHS: het aantal fietsen zal toenemen. Daarom is er behoefte aan het fietsparkeerplekken in ondergrondse ruimten of schuurtjes.

Antwoord
Fietsparkeren op straat is in Haven-Stad niet overal mogelijk. In elk bouwblok worden daarom fietsenstallingen opgenomen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

3 Mogelijkheid tot oprichten padelvereniging in Haven-Stad
Reactie
I0018IRHS: er is behoefte aan een niet-commerciële padelvereniging met leden in de stad. Haven-Stad is hier een geschikte plek voor.

Antwoord
Het oprichten en coördineren van sportverenigingen wordt valt onder afdeling Sport en Bos van de gemeente Amsterdam. Initiatieven zoals het oprichten van een padelvereniging kunnen daar terecht om de mogelijkheden te verkennen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

4 Metrotracé 4 en 4a
Reactie

I0052IRHS: graag niet voor metrotracé optie 4 en 4a kiezen, vanwege de consequenties voor bewoners van de Zaanstraat en Oostzaanstraat.

Antwoord
De keuze voor het uiteindelijke metrotracé is nog niet gemaakt. Tijdens het verdere keuzeproces, zullen er meerdere mogelijkheden zijn tot participatie en inspraak.

Voorgestelde wijziging
Geen.

5 SDZ en het 4e Gymnasium

Reactie
I0062IRHS: Middelbare school het 4e Gymnasium maakt gebruik van de sportvelden van SDZ. Kan de school daar weer gebruik van maken, na een eventuele verplaatsing van de vereniging?

Antwoord
De gebiedsontwikkeling staat dit niet in de weg. Daarnaast gaat het Integraal Raamwerk uit van stedelijk ingepaste buitensportvoorzieningen op loopafstand. Afspraken over het gebruik van sportvelden door de school dienen te zijner tijd met betrokken beheerinstantie en overige gebruikers gemaakt te worden.

Voorgestelde wijziging
Geen.

6 Petroleumhaven betrekken bij programma Haven-Stad

Reactie
I0393IRHS: graag de Petroleumhaven betrekken bij de plannen van programma Haven-Stad.

Antwoord
De Petroleumhaven valt buiten het gebied van Haven-Stad. De toekomst van het havengebied, waaronder de Petroleumhaven, wordt behandeld in beleidsdocumenten als de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en gemeente overstijgende visies. Hierin is de Petroleumhaven aangeduid als haven- en industriegebied. Dit is een gegeven bij de ontwikkeling van Haven-Stad.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11 Beantwoording organisaties

11.1 AVV-SDZ

Reactie
l0390lRHS

- SDZ is belangrijk voor de buurt: sociale cohesie, sociale verbinding, bewegen, etc. SDZ behaald alle doelen die programma Haven-Stad in de Maatschappelijk Visie heeft gesteld.
- Graag rekening houden met huidige activiteiten (zoals SDZ) in plangebied: deze moeten worden geïntegreerd in Haven-Stad.
- Realistische sportlocaties in IR, meer ruimte voor sport in Haven-Stad. Er lijkt nu al te weinig te zijn ingepland. Ontmoetingsruimtes horen hierbij.
- Behoud voetbalcomplex Transformatorweg. Dit is een essentiele functie voor de bestaande wijken. Verplaatsing leidt tot verlies aan verbinding, gezondheid en kwaliteit van leven.
- Contact opnemen met activiteiten en organisaties in plangebied

Antwoord
Sportverenigingen zijn van groot maatschappelijk belang in de stad. De functie die voetbalvereniging SDZ heeft, als sociale verbinder en het aansporen van kinderen tot bewegen, is van essentieel belang in Amsterdam West, en dus ook voor Haven-Stad. Binnen Haven-Stad zal er daarom sowieso er plek zijn voor voetbalvereniging SDZ en tot 2030 kan de vereniging op de plek blijven waar ze nu is. Of de vereniging na 2030 zal moeten verplaatsen en waarnaartoe dat zal zijn, hangt deels samen met het besluit over de metrolijn tussen Isolaterweg en Amsterdam Centraal Station (het sluiten van de Ringlijn).

Omdat er nu nog weinig zekerheid is over het genoemde metrotracé, kan het programma Haven-Stad niet veel zeggen over de mogelijke toekomstige verplaatsing van SDZ na 2030. Graag zetten we de gesprekken hierover met de vereniging, de Sportraad en de KNVB eind 2022/begin 2023 voort, wanneer er meer duidelijkheid is over de metro. Hierbij blijft het uitgangspunt dat SDZ een gewaardeerde voetbalvereniging is waar het programma Haven-Stad graag ruimte voor biedt. Zie voorts antwoord 5.2.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 102, wordt de volgende tekst toegevoegd "Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd. SDZ kan in ieder geval tot 2030 blijven op de huidige locatie. In geval SDZ na deze datum verplaatst dient te worden vanwege de gebiedsontwikkeling wordt binnen de grenzen van Haven-Stad een nieuwe locatie beschikbaar gesteld."

11.2 Bedrijven Minervahaven

Reactie
I0398IRHS

- Voorstel ontwikkeling naar voren te trekken. Stelling: Er kan nu al worden voorsorteert op de woningbouwopgave door realisatie van 'transformeerbare gebouwen met transformatieplicht'. Ontwikkelaars en grondeigenaren zijn hiertoe bereid.
- Vraag: op grond van welke redenen is de verdeling van het deelgebied Minervahaven in vier zones gemaakt?
- Verzoek zone 'reuring' doortrekken t/m Danzigerkade 1.
- Verzoek tot afstemmen fietsverbinding: doorkruist nu bestaande bebouwde percelen
- WKO: Uit de visie wordt niet duidelijk of in de Minervahaven– in voldoende mate – wordt voorzien in de mogelijkheden voor en afstemming tussen WKO's.
- Toelichting gevraagd op kaartonderdeel 'water met sterke relatie tot aanliggend stedelijk programma'
- Toelichting gevraagd op planonderdeel mobiliteitshubs
- Verduidelijkingen bij aandachtsgebieden: 'kruising Houtmankade en van Diemenstraat', S101','ontsluiting Minvervahaven', 'oversteekbaarheid Spaarndammerweg / dijk en Archangelweg ter hoogte van Zonnehoek

Antwoord
<u>Ontwikkelingen naar voren trekken</u>
Met het Integraal Raamwerk wordt beoogd richting te geven aan toekomstige ontwikkelingen. Door vaststelling van het Raamwerk geeft B&W inzicht in de richting die het zal volgen bij een eventuele afwijking van het geldende bestemmingsplan. Een verwijzing naar het Integraal Raamwerk kan bij deze afweging worden gebruikt om de (on)wenselijkheid van een bepaalde ontwikkeling te onderbouwen (zie ook onder 1.2 Status Integraal Raamwerk). Het Integraal Raamwerk hoeft daarmee geen belemmering te vormen voor het voorsorteren op de woningbouwopgave. Dit betekent dat al tijdelijke bebouwing en functies kunnen worden gerealiseerd die zich vanaf 2030 redelijk eenvoudig laten omzetten naar woningbouw. Een dergelijke ontwikkeling is evenwel niet wenselijk op gronden die al vóór 2029 nodig zijn voor de versnelde verbetering van de condities voor transformatie (zoals de aanleg van een duurzaam energienetwerk en de verbetering van het OV- en fietsnetwerk) .

<u>Verdeling deelgebied Minervahaven in vier zones</u>
De verdeling tussen het noordelijk en het zuidelijk deel komt voort uit de milieucontouren vanuit de bedrijvigheid in de Coen en Vlothaven. Woningbouw in het noordelijk deel moet rekening houden met de geur en geluidsbelasting vanuit deze bedrijvigheid. De verdeling in de A en B delen is gebaseerd op ruimtelijke karakteristieken van de transformatiezones.

<u>Reuring zone en fietspaden</u>
Het vergroten van de reuringzone aan de Danzigerkade met voorgesteld rode kader is niet ondenkbaar maar hangt samen met de planvorming en daadwerkelijke inpassing / aanlanding van de Westbrug. Hiervoor wordt de komende jaren een inpassingsvoorstel ontwikkeld. De reuringzone in deze zone van deelgebied Minervahaven zal hiervoor op worden afstemd.

Ook zal in het kader van deze studie bepaald worden welke toekomstige fietspaden structuur, al dan niet over private percelen te prefereren is. Indien een routering over private percelen aan de orde is dan zal dit afgestemd worden met desbetreffende partijen.

WKO's
WKO's dienen altijd afgestemd te worden. Voor de mogelijkheden is bepalend of er sprake is van functies met een koelvraag of een warmtevraag. Pas in de verdere reguliere stappen van de gebiedsontwikkelingen zal duidelijk worden welke optimalisaties nodig of mogelijk zijn.

Water met relatie aanliggend stedelijk programma
Hiermee wordt bedoeld openbare ruimte als opstap/afmeer, park- en sportvoorzieningen et cetera ten behoeve van de aan en omliggende gebruikers.

Mobiliteitshubs
Voor Haven-Stad worden op drie schaalniveaus mobiliteitshubs voorgesteld. Zie hiervoor de bij het IR behorende bijlage 'Mobiliteitsstrategie Haven-Stad'. Ook in de Minervahaven kunnen mobiliteitshub een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van dit deelgebied. Een wijkhub kan ervoor zorgen dat bezoekend verkeer wordt 'afgevangen' aan de rand van de buurt en in buurthubs kan op blokniveau deelmobiliteit worden aangeboden. Deze mobiliteitshubs faciliteren en stimuleren het gebruik van deelmobiliteit en kunnen zorgen voor het beperken van niet noodzakelijk autoverkeer in de buurt.

Aanvullingen aandachtsgebieden
Het aandachtsgebied Houtmankade / van Diemenstraat valt buiten de scope van het plan Haven-Stad maar zal opgenomen worden in de buurtoverstijgende opgaven volgend uit de Haven-Stad ontwikkelingen en andere ontwikkelingen in de stad. Voor aandachtsgebied 1, vernieuwing van de aansluiting s101, is slechts een voorverkenning uitgevoerd. Er zal over enige tijd een formeel MIRT vooronderzoek worden opgestart waarin dit soort vraagstukken worden behandeld. Voor aandachtgebied 2, de tweede aansluiting van het deelgebied Minervahaven is de planning deze voor aanvang van woningbouw functioneel bruikbaar te maken. Voor aandachtsgebied 12 dient nog onderzocht te worden welk ontwerp het beste inspeelt op de daar relevante oversteekproblematiek. Dit geldt ook voor het toekomstig profiel van de Archangelweg.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.3 Bestuur Angsaw

Reactie
I0396IRHS

- Wens een continue ononderbroken groene kade aan de waterkant in Haven-Stad Noord te realiseren

- Voorstel voor opnemen van verschillende (programmatische) scenario's in het Raamwerk, waaronder een scenario waarbij er sprake is van handhaving van bestaande havenactiviteiten
- Notie dat door beperkt grondbezit gemeente realisatie van de ambities op het vlak van woning categorieën en de realisatie van maatschappelijke voorzieningen niet eenvoudig te realiseren zijn
- Voorstel ruimte te houden voor cq geven aan nu nog onbekende nieuwe maatschappelijke initiatieven
- Pleidooi voor samenhang tussen de zuidelijke en noordelijke delen van Haven-Stad
- Pleidooi de Noorder IJplas in de huidige staat te behouden en te beschermen tegen invloeden vanuit de nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Pleidooi in de participatie ook burgers, bestaand en toekomstig te betrekken.
- Pleidooi voor een referendum ter bespreking van de financieringsprincipes van de Haven-Stad ontwikkeling.

Antwoord

Ononderbroken groene kade

Groen speelt een belangrijke rol in het IR, zowel in de vorm van parken en plekken als in de vorm van groen in straatprofielen of gebouwcomplexen. Vanuit de bestaande en gewaardeerde cultuurhistorische karakteristieken van de huidige waterkanten en vanuit de programmatische ambitie om ook water gerelateerde bedrijvigheid in het Haven-Stad van de toekomst mogelijk te maken is er voor gekozen om niet een continue groene kade aan de noordzijde van het IJ te ontwikkelen maar een afwisseling van groene en verharde plekken. Waarbij het wel zo is dat ook onderzocht zal worden in hoeverre delen van met verharding ingerichte kades ook een groene uitstraling kunnen krijgen.

Voorstel scenario's

Het Integraal Raamwerk doet geen uitspraken over fasering of exacte programmering van deelgebieden, dit zal pas gebeuren bij gebiedsuitwerkingen. Het Integraal Raamwerk maakt de realisatie van het in de Ontwikkelstrategie 2017 vastgestelde programma mogelijk volgens de meest recente inzichten en/of kaders op het gebied van mobiliteit, groennormen, referentienormen met betrekking tot maatschappelijke voorzieningen, etc. Het is een regiedocument om de ontwikkelingen in goede banen te leiden. Het 'Integraal Raamwerk Haven-Stad' is het kader waarbinnen Haven-Stad zich als compleet en integraal nieuw stadsdeel kan ontwikkelen. Het biedt houvast met betrekking tot de basis randvoorwaarden voor een goede stadsontwikkeling.

Het Raamwerk geeft ook nadere duiding van de kansen en mogelijkheden die er zijn om te komen tot realisatie van een uniek en ruimtelijk kwalitatief hoogwaardig nieuw stadsdeel.
Door te werken aan de hand van het Integraal Raamwerk wordt voorkomen dat belangrijke thema's of onderdelen nodig voor de realisatie van een kwalitatief stedelijk gebied worden vergeten of op een bij nader inzien verkeerde plek belanden. Haven-Stad volgt met betrekking tot de vraag of haven gerelateerde bedrijvigheid wenselijk is de Gemeentelijke Visie Haven en de recent vastgestelde Omgevingsvisie.

Beperkt grondbezit
Het genoemde aspect is bekend maar wordt niet als een onoverkomelijk probleem voor de realisatie van de ambities gezien. Deze is niet anders dan in vele andere transformatieprojecten in Amsterdam. De voor de deelgebiedsuitwerking Sloterdijk I Zuid opgestelde stukken geven meer inzicht in de benaderingswijze welke voor Haven-Stad wordt voorgestaan. Ook zijn traditionele middelen als bestemmingsplannen en verwervingen et cetera denkbaar.

Vrije ruimte
Haven-Stad heeft aandacht voor dit onderwerp. De bij het IR behorende Maatschappelijke Visie is de basis waarop verdere stappen met betrekking tot dit thema plaats zullen vinden. Het is te vroeg om in het IR expliciete uitspraken mbt plek of tijd te doen. Bij de opstelling van verdere gebiedsplannen zal het punt aandacht krijgen. Ook het bijbehorende financieringsvraagstuk dient dan behandeld te worden.

Noord-Zuid samenhang
Wij zien het gesignaleerde probleem niet ontstaan. In tegendeel. Er zal op basis van het Advies Cie D'Hooghe sprake zijn van de realisatie van de Westbrug voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer centraal in het gebied. Aanvullend zal een systeem van veerverbindingen worden opgezet en er is ook kans dat er een kabelbaan van oever tot oever wordt gerealiseerd.
Daarnaast is het IR zo opgesteld dat vrijwel alle kades aan het IJ publiek toegankelijk zijn, men daardoor goede notie van nabijheid heeft. Ook zal er op grotere afstanden notie van nabijheid en samenhang zijn door zichtlijnen tussen de Noordelijke en Zuidelijke deelgebieden.

Noorder IJ-plas
De context van de Noorder IJ-plas is door de omliggende stadsvernieuwing en ontwikkeling aan het veranderen. Vanuit dit perspectief is de Noorder IJ-plas in de planvorming opgenomen als toekomstig stadspark voor de omliggende gebieden in zowel Amsterdam Noord als Zaanstad. Bij de ontwikkeling van het groengebied tot stadspark zal rekening gehouden worden met de bestaande kwaliteiten maar ook nieuwe functies en gebruikers zullen uiteindelijk een rol spelen. Dit is een stapsgewijs en langdurig proces. De eerste principes hiervoor zijn vastgelegd in het recent vastgestelde Ruimtelijk Toetsingskader Noorder IJ Plas 2020-2030. Bij de opstelling van dit document is sprake geweest van brede participatie.

Inspraak
Volgend op het raamwerk worden gebiedsvisies en uiteindelijk gemeentelijke investeringsplannen opgesteld conform de reguliere 'Plaberum' of 'PBI' systematiek. Standaard onderdeel van deze werkwijze is interactie met-, en participatie van alle relevante stakeholders en daarbij publieke raadsbehandeling van de uitkomsten van de verschillende fasen. Ook zal onderzocht worden hoe toekomstige gebruikers hier een rol in kunnen spelen.

Referendum
Haven-Stad ziet een referendum niet als een geëigend of efficiënt en productief middel om dit soort complexe en langjarige financieringsvraagstukken te behandelen.
Voor de realisatie van Haven-Stad zal, net zoals bij veel andere transformatieprojecten in de stad, sprake zijn van een breed spectrum van financieringsprincipes ook voor het realiseren van

maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast zullen voor de ontwikkeling van Haven-Stad als grootste binnenstedelijke transformatieproject regio en rijksmiddelen worden ingezet.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.4 Eggerding BV, Havenbedrijf Coenhaven BV, ICL Fertilizers Europe C.V., Bunge Netherlands BV

Reactie
I0382IRHS, I0399IRHS

- Eggerding heeft recht van erfpacht tot 2085, Bunge tot 2075. Dit heeft invloed op transformatie van de Coen- en Vlothaven tijdens 2040-2055 periode.
- De partijen lezen uit het Integraal Raamwerk dat de gemeente uitgaat van (de noodzaak tot) het verdwijnen van deze zware havengebonden activiteiten vóór 2055.
- De bedoeling is dat de transformatie van Haven-Stad in 2055 is voltooid, en dat de Coen- en Vlothaven na de transformatie alleen nog geschikt wordt geacht voor licht havenactiviteiten. Sterker nog, een beoogd stadspark, gecombineerd met 'industriële relicten'. De convenantspartijen zien niet in hoe de aanwezigheid van bestaande bedrijven en hun rechten met betrekking tot die locatie zich verhoudt met de plannen voor de transformatie binnen de in het Integraal Raamwerk genoemde termijn.
- Nieuwe afspraken met de bedrijven zijn nodig, als voorafgaand aan uitplaatsing nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die de bedrijfsvoering belemmeren.
- Verplaatsing Passengers Terminal Amsterdam (PTA) naar Westerhoofd zal onoverkomelijke gevolgen hebben voor bedrijfsvoering aanwezige bedrijven.

Antwoord
Met het Integraal Raamwerk wordt beoogd richting te geven aan toekomstige ontwikkelingen. Door vaststelling van het Raamwerk geeft B&W inzicht in de richting die het zal volgen bij een eventuele afwijking van het geldende bestemmingsplan. Een verwijzing naar het Integraal Raamwerk kan bij deze afweging worden gebruikt om de (on)wenselijkheid van een bepaalde ontwikkeling te onderbouwen (zie ook onder 1.2 Status Integraal Raamwerk). De huidige bedrijfsbestemming blijft gelden ook na vaststelling van het Integraal Raamwerk. Met het Integraal Raamwerk neemt B&W nog geen concrete beslissing over de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Dit geldt ook voor een eventuele verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). De in het convenant Houthaven/ NDSM-werf vastgelegde afspraken worden gerespecteerd. In verband met de omvang van het gebied ligt de toekomstige inrichting nog niet overal vast. Om die reden is op de verschillende kaarten aangegeven dat sprake is van een illustratieve verbeelding.

Het Integraal Raamwerk vormt een uitwerking van de in 2017 door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Bij deze uitwerking is aangesloten bij de in de Ontwikkelstrategie opgenomen fasering. In deze fasering is ervan uitgegaan dat de transformatie van Coen- en

Vlothaven (fase 4) in 2040 start. Uitgangspunt is dat bij de transformatie van de Coen- en Vlothaven rekening gehouden zal worden met de looptijd van de geldende erfpachtcontracten. Op dit moment worden er nog geen afspraken gemaakt over een eventuele uitplaatsing van deze bedrijven. Zoals bij vaststelling van de transformatiestrategie (2013) is vastgelegd, wordt pas in 2025 een afweging gemaakt over tempo en condities van transformatie van onder meer de Coen- en Vlothaven. Het ligt in de rede dat dan zal worden besloten om de terreinen van Havenbedrijf Amsterdam binnen de ring te betrekken bij de geleidelijke transformatie naar gemengd stedelijk gebied. Dit betekent dat de onzekerheid voor deze bedrijven met de vaststelling van het Integraal Raamwerk niet zal veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Indien bedrijven aangeven te willen verhuizen naar een andere, meer toekomstbestendige locatie, zullen wij hen hierbij samen met het Havenbedrijf zoveel mogelijk ondersteunen en faciliteren zoals in de afgelopen periode ook het bedrijf ICL ondersteunt is bij hun voorgenomen verhuizing. Als buiten de Coen- en Vlothaven woningbouwplannen worden ontwikkeld die van invloed zijn op de milieucontouren van de bedrijven in Coen- en Vlothaven zal in overleg met de betrokken bedrijven worden gekeken of bronmaatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn. Daarbij is het vertrekpunt dat in een bedrijf de Best Beschikbare Technieken (BBT) worden toegepast. Samen met de bedrijven zal in dat geval worden gekeken welke financiële bijdrage de gemeente kan leveren aan het treffen van deze maatregelen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.5 Fietsersbond

Reactie
I0388IRHS

- Ambitieuzer fietsnetwerk gevraagd
- Haven-Stad ontwerpen vanuit de fiets: snelle, veilige routes en voldoende ruimte en kwaliteit
- Complexe opgaven moet oplossing voor bedacht worden: HOV Diemenstraat, aansluiting Isolatorweg en Contactweg (tunnel), impact tramlijn Spaarndammerstraat op fietsroute
- Onderzoek verlenging van tunnel onder Spaarndammerdijk naar het Westen
- Fietsparkeren
- Maximumsnelheid en status verschillende straten
- Fietsverbinding Zaandam
- Vergissingen IR: aanpassen

Antwoord
De reactie van de Fietsersbond wordt erg gewaardeerd. Graag blijven wij in het vervolg met u in gesprek over de plannen voor Haven-Stad waarbij we ook deze reactie betrekken. Het Integraal Raamwerk functioneert als een stedenbouwkundige uitwerking van de Ontwikkelstrategie uit 2017. De verdere uitwerking en detaillering vindt vervolgens plaats binnen de aparte plannen en producten van de deelgebieden. Verschillende punten uit de reactie van de Fietsersbond vallen

binnen genoemde uitwerking en detaillering van de deelgebieden die pas in een volgende fase aan de orde is. Ook in die fase voeren we graag met de Fietsersbond overleg.

Rol van de fietser
De modal split is een resultaat van de modelberekeningen in het kader van de plannen en maatregelen voor Haven-Stad. Desalniettemin zal een hoger fietspercentage in de praktijk altijd een gewenste uitkomst zijn die ook kan worden opgevangen in onze plannen.

Ontwerpen vanuit de fiets
De verschillende plannen voor Haven-Stad worden opgesteld vanuit het perspectief van de fietser. Daar past ook bij dat de thans aanwezige fysieke barrières in het gebied bij de transformatie van Haven-Stad worden beslecht. Eventuele onvolkomenheden op de kaart van het 'Fietsnetwerk Haven-Stad Eindbeeld' zullen worden aangepast.

Voldoende ruimte en kwaliteit
De gemeente heeft de ambitie om het fietsnetwerk in Haven-Stad zo aangenaam en verkeersveilig mogelijk te maken. Wij baseren ons daarbij op vastgesteld beleid waaronder richtlijnen van de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Dit geldt onder andere voor de indeling van straten, de maatvoering en de materialisatie.

Complexe opgaven
Wij ondersteunen uw standpunt dat de complexe opgaven zoals genoemd in het Integraal Raamwerk er tijdig en adequate oplossingen moeten komen. Veelal is dit aan de orde bij de verdere uitwerking van deelgebied en afzonderlijke opgaven. De nieuwe aansluiting van de Nieuwe Hemweg op de A10 is hier een voorbeeld van.

Tram door Spaarndammerbuurt en HOV Van Diemenstraat
We erkennen de forse verkeerstechnische uitdagingen op beide plekken. Dit betekent niet dat wij deze scharen onder de 'complexe opgaven'. Wij zien op dit moment voldoende kansen en mogelijkheden voor passende oplossingen op deze plekken.

Fietsroute in het verlengde van de Bos en Lommerweg
Wij zij het eens met de door de Fietsersbond genoemde aandachtspunten en die wij betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen voor dit onderdeel van Haven-Stad.

Verlenging Spaarndammertunnel
Het beslechten van de barrière voor fietsers bij de westelijke tunnelmond van Spaarndammertunnel erkennen wij. Wij denken op voorhand dat hiervoor andere oplossingen mogelijk zijn dan het verlengen van de tunnel.

Fietsparkeren
Bij de uitwerking van de plannen voor de verschillende deelgebieden komt het fietsparkeren bij de woningen aan bod. Het schaalniveau dat het Integraal Raamwerk hanteert is hiervoor onvoldoende geschikt.

Proces
Wij delen de mening van de Fietsersbond dat idealiter alle mobiliteit op orde moet zijn voor de eerste bewoners. Echter, dit is ook afhankelijk van de beschikbare financiële dekking. De benodigde ruimtelijke reserveringen kan de gemeente tijdig doen. Over een 'projectleider fietsnetwerk' gaan wij graag met u in overleg om stil te staan bij de exacte beelden die u hierbij heeft.

Status straten
Wij erkennen dat bij er verschillende classificaties worden gehanteerd. De ene classificatie betreft een verkeerskundige indeling van straten en de andere classificatie (die in het Integraal Raamwerk) betreft een meer stedenbouwkundige indeling die meer gericht is op de aanwezige bestemmingen en voorzieningen.

Maximumsnelheid
Wij zijn het eens met dit punt van de Fietsersbond en schrappen in het Integraal Raamwerk de maximumsnelheid op fietspaden. E.e.a. is met deze aanpassing in lijn met het hierbij vigerende beleid en de CVC-richtlijnen.

Fietsverbinding naar Zaanstad
De fietsverbinding naar Zaanstad via de zuidoever is inderdaad, net als via de noordoever, een belangrijke verbinding. De eventuele noodzaak om de frequenties van de Hempont aan te passen houdt de gemeente samen met de andere betrokken partijen in de gaten.

Vergissingen in het Integraal Raamwerk
Dank voor uw scherpe blik op de plannen. Benoemde onbedoelde fouten worden hersteld.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 121 wordt de benoemde maximumsnelheid van 15 km/uur voor fietspaden door buurtstraten geschrapt.
Op pag. 121 (onder het kopje Hoogwaardig fietswerk) wordt "het beleidskader Centrale Verkeerscommissie" vervangen door "de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie'.
Het fietsnetwerk op de kaart van pag. 120 wordt, waar nodig, aangepast met de juiste status van de fietsroutes.

11.6 NS

Reactie
I0378IRHS.

- Aanlanding sluiten Ringlijn op CS: NS is voorstander. Echter, oproep om Ringlijn door te koppelen op het bestaande metronet en geen gebruik te maken van de treinsporen. NS is kritisch over inleveren van spoorcapaciteit.
- Transferproblematiek CS: grote hoeveelheid metro-metro overstappers op Amsterdam CS, kan voor capaciteitsproblemen zorgen.
- Tot 2027 Zaanstraatemplacement nodig

Antwoord
Wij zijn ons ervan bewust dat de transformatie van het deelgebied Zaanstraatemplacement pas vanaf 2027 mogelijk is. Hierover wordt door gemeente en NS periodiek overleg gevoerd. De gemeente is net als de NS groot voorstander van het sluiten van de Ringlijn tussen metrostation Isolatorweg en Centraal Station. En ook van het doorkoppelen van deze metrolijn op de Oostlijn naar Amsterdam-Zuidoost. Zodoende worden diverse woon-werk gebieden in de stad en regio op een snelle (en veelal rechtstreekse) manier met elkaar verbonden waardoor uitwisseling tussen deze gebieden mogelijk wordt. Genoemde doorkoppeling is niet mogelijk wanneer voor deze metrolijn gebruik wordt gemaakt van de bestaande treinsporen. Gelet op het programma van Haven-Stad en de verwachte reizigersaantallen, is - zonder deze doorkoppeling - een gemakkelijke en snelle overstap van deze metrolijn op andere OV-lijn op het Centraal Station niet zonder meer mogelijk.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.7 Ondernemersvereniging Spaarndammerbuurt & Houthaven

Reactie
I0178IRHS

- De vereniging vreest dat de komst van een tram door de Spaarndammerstraat, in combinatie met bussen, auto's, vrachtvervoer en fietsers, te veel overlast zal veroorzaken. Dit ten nadele van de prettige winkel- en verblijfstraat die de Spaarndammerstraat nu is.
- Voorstel tot onderzoek naar ondergrond tracé voor de tram.
- Verzoek tot inhuren van expert om de consequenties van Haven-Stad voor de Spaarndammerbuurt te onderzoeken.
- De vereniging wil graag betrokken blijven bij verdere planvorming van de straat en de uitwerking van het voorzieningenniveau van Haven-Stad.

Antwoord
De zorg van de ondernemersvereniging dat door de mogelijke komst van een tram het straatbeeld zal veranderen, is begrijpelijk. Na vaststelling van het Integraal Raamwerk kan een verkenning worden gestart waarbij onder andere wordt onderzocht op welke wijze een tramlijn het beste kan worden ingepast in de Spaarndammerstraat. Op voorhand verwachten wij dat een ondergronds tracé technisch lastig inpasbaar is vanwege de nabijheid van onder andere de Spaarndammertunnel. Maar bij een verkenning worden alle mogelijke oplossingen, dus ook een ondergronds tracé, in beeld gebracht. Bij genoemde verkenning wordt vanzelfsprekend ook de huidige (en de toekomstige) drukte van de straat betrokken, evenals de bestaande kwaliteiten, het laden en lossen, het parkeren, het fietsverkeer door de straat, de bereikbaarheid van de winkels, de eventuele toename van overlast, etc. Uitgangspunt hierbij is dat de straat een fijne stadsstraat blijft waar mensen op een prettige manier kunnen verblijven en winkelen.

De gemeente betrekt in dit proces graag bewoners en ondernemers van de Spaarndammerbuurt. Bijvoorbeeld door middel van een begeleidingsgroep waar een vertegenwoordiging van de buurt en/of Ondernemersvereniging Spaarndammerbuurt & Houthavens bij betrokken zijn. De precieze invulling wordt hiervan nog bepaald.
Zie voorts antwoord 7.2 en 9.2.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.8 ORAM

Reactie
I038oIRHS

- Meer aandacht voor proces en gevolgen van transformatie. Er zijn momenteel te veel onzekerheden voor gevestigde bedrijven, ten nadele van het ontwikkelingsproces.
- Meer aandacht voor havenfuncties in het Integraal Raamwerk. Het is nu onduidelijk hoe tijdelijke functies (bijv. een drijvend park) zich verhouden tot de aanwezige havenfuncties- en bedrijvigheid.
- Wat wordt er bedoelt met, 'het faciliteren van initiatieven van bedrijven om milieucontouren te verkleinen en actualisatie van bestaande vergunningen'?
- Belangrijk is dat inzichtelijk wordt gemaakt wat de impact van de ontwikkelingen van Haven-Stad is op bereikbaarheid van de haven.
- Coen en Vlothaven: Sommige bedrijven hebben een langer erfpachttermijn tot ver na 2040: hier moet rekening mee worden gehouden in het Integraal Raamwerk.
- Werkgelegenheid: zorgen om de ruimtereservering voor productieve banen in Haven-Stad. Belang dat inzichtelijk wordt gemaakt voor wat voor soort werkgelegenheid Haven-Stad ruimte biedt.

Antwoord
<u>Proces van transformatie</u>
De gemeente respecteert de bestaande afspraken met de bedrijven in Haven-Stad. Concreet biedt dat bedrijven de zekerheid dat in de meeste deelgebieden geen ontwikkelplannen worden gemaakt voor 2024 en geen woningen worden gebouwd voor 2029 en dat de bedrijven in de Coen- en Vlothaven, die erfpachtcontracten of huurcontracten hebben lopen tot 2040 of daarna, in ieder geval tot 2040 mogen blijven. De transformatie is een langdurig proces. Hoe het transformatieproces daadwerkelijk in de praktijk gaat verlopen is van veel factoren afhankelijk en moeilijk vooraf te voorzien. Bedrijven die de ontwikkelingen echter niet willen afwachten en die zelf plannen hebben om te verplaatsen wil de gemeente graag faciliteren.

<u>Rol van de haven</u>
Bij de ontwikkeling van Haven-Stad wordt uitgebreid rekening gehouden met genoemde belangen en gebruiksfuncties. Hoe met de verschillende belangen wordt omgegaan wordt beschreven in hoofdstuk 2.3 van het IR. Streven is een goede balans tussen alle belangen. Zowel

wat betreft de periode tijdens de transformatie als in de eindsituatie. Dit hoofdstuk is in nauwe samenspraak met het Havenbedrijf opgesteld.

Afstemming ontwikkeling A10 zone
In deze zone zijn aan beide zijden van de Ring A10 de komende decennia veel vernieuwingsprocessen te verwachten. De Gemeentelijke Havenvisie 2020-2040 beschrijft dit. Uitgangspunt is een uiteindelijke verlegging van de hindercontouren vanuit de processen in de Haventerreinen aan de westzijde zo dat woningbouw direct ten oosten van de Ring A10 mogelijk is. Welke maatregelen hiervoor nodig zijn is erg afhankelijk van hoe de bedrijfsprocessen aan de westzijde zich ontwikkelen en welke technische bronmaatregelen worden getroffen. Nader onderzoek zal hier te zijner tijd meer duidelijkheid over geven.

Continuering bedrijvigheid in de Westhaven en Petroleumhaven
In de Gemeentelijke Visie Haven (2020) is hierover het volgende opgenomen: "De gemeente en het Havenbedrijf hebben beide de opgave om samen met de bedrijven de transformatie [van Haven-Stad] mogelijk te maken. De uitvoering is een langdurig proces. Aan de stedelijke kant moet rekening worden gehouden met het havenindustriegebied, waar (milieu)ruimte nodig is, onder andere voor energietransitie en circulaire economie. Aan het Havenbedrijf wordt gevraagd om tijdig te anticiperen op toekomstige verstedelijking aan de oost- en de noordzijde, door samen met de gemeente en de bedrijven te kijken naar de milieu-, geluid- en risicocontouren, zoals direct langs de A-10 en langs de grens met Zaanstad, met name in de Petroleumhaven en het Hemwegterrein."

Milieucontouren verkleinen
In het Integraal Reamwerk wordt slechts herhaald wat ook al in de Ontwikkelstrategie uit 2017 staat. Bedrijven die maatregelen willen nemen om hun uitstoot te beperken worden, als dat bijdraagt aan de toekomstige gebiedsontwikkeling, daarbij geholpen. Daarnaast gaat het reguliere proces van actualiseren van omgevingsvergunningen milieu ook gewoon door. Een aantal bedrijven in de Coen- en Vlothaven hebben nog (provinciale) vergunningen van tien of meer jaar oud die niet meer aan de huidige best beschikbare technieken (BBT) voldoen. Er is dus sprake van een positief aanbod aan de bedrijven en een regulier vergunningenproces. Hoe dat zou leiden tot aantasting van de rechtszekerheid en/of vergunde positie zien wij dan ook niet.

Mobiliteit
Deze reactie richt zich niet op het Integraal Raamwerk maar op een heel ander product, namelijk de gemeentelijke routering gevaarlijke stoffen. Dat stuk is nu iets vertraagd zodat ook Weesp kan worden opgenomen in de routering. Daarna wordt de routering ook voor inspraak gepubliceerd. Het raamwerk heeft daar geen invloed op.

Daarnaast werkt het rijk ook aan de actualisering van het Basisnet, de nationale regelgeving voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor spoor gebeurt dat ook in het project Robuust Basisnet. Voor vervoer over de weg is het grootste deel van het havengebied zeer goed ontsloten via de A5/Westrandweg. Het vervoer over spoor is wel een knelpunt, omdat deze transporten door het hart van de (ook bestaande) stad rijden. Totdat een spoorgoederenverbinding wordt gerealiseerd

die buiten de stad om gaat is dat ook niet oplosbaar. Het raamwerk heeft daar verder geen effect op.

Coen- en Vlothaven zone
Het is goed om te benadrukken dat de transformatie van de Coen- en Vlothavenzone zich over een zeer lange periode zal uitstrekken. Als bedrijven gebruik maken van hun recht om daar tot zeker 2040 te blijven zitten, zal de transformatie niet voor 2040 aanvangen en waarschijnlijk zal het dan nog zeker 10 tot 15 jaar duren voor die is afgerond. We hebben al gezien dat een aantal bedrijven de transformatie niet willen afwachten en zelf al het initiatief hebben genomen om te onderzoeken of ze op korte termijn kunnen verplaatsen. Deze bedrijven worden gefaciliteerd door de gemeente. Met de bedrijven die over erfpachtcontracten beschikken tot ver na 2040 wil de gemeente na 2040 in gesprek om te vernemen wat hun toekomstplannen zijn. Er kan dan gekeken worden of zij (tijdelijk) onderdeel kunnen uitmaken van Haven-Stad of dat zij alsnog gaan verplaatsen.

Werkgelegenheid
De nieuwe werkgelegenheid in Haven-Stad zal inderdaad heel divers zijn. Dit heeft onder andere te maken met de grote verscheidenheid aan deelgebieden binnen Haven-Stad. Hoe dit precies gaat uitpakken is sterk afhankelijk van hoe de uitwerking van de deelgebieden gaat plaatsvinden en welke bedrijven willen blijven en gecombineerd kunnen worden met wonen. Ook de aard van de deelgebieden speelt een rol. De werkgelegenheidsontwikkeling rond OV-knooppunten, zoals in Sloterdijk Centrum en het toekomstige Hempoint, zal anders zijn dan in de Cornelis Douwes terreinen 0 en 1, waar naar verwachting bestaande bedrijven kunnen mengen met wonen. In de deelgebieden waar relatief veel woningen zullen worden gebouwd zullen vooral veel nieuwe banen worden gecreëerd in de maatschappelijke dienstverlening, detailhandel, horeca en culturele sector. Aan een verdere invulling van het economisch profiel van Haven-Stad wordt de komende jaren gewerkt.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.9 Port of Amsterdam

Reactie
I0366IRHS
- Optimale inrichting van nautische ruimte is van belang voor vervoer van lading over het water, weg, spoort en buisleiding.
- Bereikbaarheid havengebied en havenbekken. Huidig gebruik havenbekken door bedrijven: behoud tot transformatie
- Bij pontlocaties, aanjaagprojecten en waterrecreatie rekening houden met PoA.
- Rekening houden met PoA, met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid.

Antwoord

Bij de transformatie van de verschillende deelgebieden van Haven-Stad, wordt telkens als randvoorwaarde betrokken dat zittende bedrijven geen belemmeringen moeten ondervinden in hun bedrijfsvoering (inclusief bevoorrading over weg, spoort, water en via leidingen). Bij onze plannen en voorstellen betrekken wij steeds tijdig het Havenbedrijf. Deze samenwerking tussen gemeente en Havenbedrijf is en blijft van cruciaal belang om bij voortduring de goede keuzes te kunnen maken.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.10 REM-Eiland

Reactie
I0368IRHS

- Nieuwe ideeën voor gebruik REM-eiland: lucht, land en water
- Voorstel het Rem-Eiland verder te verankeren in het gebied en maatschappelijk en commercieel levensvatbaar te houden, letterlijk aan te laten sluiten op de directe (toekomstige) omgeving en het gebied
- Voorstel REM-eiland in de plannen van Havenstad een belangrijke kwartiermaker- en verbindende functie te laten vervullen. Vorm, omvang en functie van het eiland en de verbindingen kunnen in de verschillende fases van ontwikkeling en de toekomst verschillen.

Antwoord
De door u aangedragen ideeën zijn ingedeeld in 'te land, ter zee en in de lucht'. Wij zien deze als een begin van gesprek. De mogelijkheden hiervan moeten worden bezien in het licht van de inpassing in het groen- en waterontwerp van het toekomstige Haparandapierpark en de nieuwe aanlanding van de Westbrug. Daarbij is fasering belangrijk, waarschijnlijk zal niet alles tegelijk gerealiseerd kunnen worden. Wij gaan uit van een plek die steeds meer zal groeien tot het een volledig functionerend bijzonder gebied in de Nieuwe Houthaven. Wij praten hier graag met u, als belangrijke stakeholder in dit beeldbepalende deel van Haven-Stad, over door in de volgende stappen van de gebiedsontwikkeling.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.11 Rijkswaterstaat

Reactie
I0364IRHS

- Hoofdwegennet: RWS wil graag betrokken worden bij snelwegaansluiting S118. Bezoekershubs graag buiten de randen van de stad.

- Hoofdvaarwegennet: RWS is terughoudend in pontverbinding wegens gebrek onderzoek nautisch watergebruik. Ruimtereservering ligplaatsen mist in afbeelding. Rekening houden met veilige scheepvaart en SAIL.
- Hoofdwatersysteem: vastlegging verantwoordelijkheid voor stedelijk water in gebiedsontwikkeling. Afstemming RWS bij recreatief watergebruik.

Antwoord
De toe- en afritten van aansluiting S118 - A10 in Noord raken op korte termijn (zwaar) overbelast. Vanuit het Mobiliteitsplan voor Amsterdam Noord dat onlangs is opgeleverd, is het voorstel om samen met Rijkswaterstaat en de Vervoerregio toe te werken naar een korte termijn aanpak voor de toe- en afritten van de S118, S117 en de S115 die past binnen de verschillende toekomstscenario's van de A10 Noord. Vanaf 2022 wordt RWS uitgenodigd om in dit traject te participeren. In onze plannen houden we rekening met mobiliteitshubs binnen het plangebied die een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid voor de bewoners en bezoekers van Haven-Stad. Dat neemt niet weg dat er ook mobiliteitshubs (of bezoekershubs) buiten de stad nodig zijn. Om hiervoor geschikte locaties te vinden is goede samenwerking tussen verschillende regionale partijen (waaronder gemeente en RWS) nodig.

In het kader van Sprong over het IJ vindt in de 2e helft 2021 inspraak plaats over de actualisatie van de Nota van Uitgangspunten. Hierbij wordt in lijn met het advies van de Commissie D'Hooghe uitgegaan van een brug tussen NDSM en Minervahaven. Gelet op het omvangrijke programma van Haven-Stad op beide oevers zijn, naast deze vaste oeververbinding, aanvullend waarschijnlijk ook enkele pontverbindingen nodig voor de uitwisseling tussen beide oevers en gelet op het omvangrijke programma voor wonen en arbeidsplaatsen (1/3 van Haven-Stad ligt op de noordoever en 2/3 op de zuidoever). Zonder deze pontverbindingen komt de bereikbaarheid in de toekomst waarschijnlijk onder druk te staan en wordt het veel moeilijker om de in de mer van 2017 gestelde doelstellingen te kunnen behalen (o.a. een hoog fietsaandeel in de verplaatsingen). Wij gaan op termijn graag met RWS in gesprek om de randvoorwaarden te bepalen waarbinnen enkele pontverbindingen i.r.t. het nautisch gebruik van het IJ mogelijk zijn.

De bespreking van het beheersregime voor het hoofdwatersysteem, valt onder het project 'Sprong over 't IJ'. Het zal tijdens de uitwerking van het inrichtingsplan voor het IJ in gezamenlijkheid van participerende partijen verder worden bepaald.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.12 Sportraad Amsterdam

Reactie
I0399IRHS
- Sportraad vraagt om toekomstvisie op het sport- en beweeggedrag (stadsbreed)
- Sportraad vraagt om het begrijpen van het belang van sportverenigingen.

- Kritiek op onze omgang met de sportnorm: geen checklistgedrag, maar aandacht voor sport
- Aanvullende opmerking en vragen op gebied van proces, sport, sportnorm, gebruikers, bewegen. Voorbeelden van vragen:
    - Welke principes van de Bewegende Stad worden waar toegevoegd?
    - Kunt u een tijdlijn opstellen met belangrijke mijlpijlen in de komende 10 jaar?
    - Kunt u een overzicht geven van het netwerk aan speel- en beweegvoorzieningen in het ontwikkelgebied alsmede aangeven op welke wijze deze onderling verbonden zijn (beweeginfrastructuur)?
    - Etc.

Antwoord
Sport en sportverenigingen zijn een onmisbaar in onze samenleving. Ook in Haven-Stad. De Maatschappelijke Visie Haven-Stad is een eerste verkenning naar de inpassing van maatschappelijke voorzieningen, waaronder sport, in Haven-Stad. Op deze manier worden sport en sportverenigingen al in een vroeg stadium meegedragen als een essentiële voorziening in het gebied. Niet alleen als noodzakelijke faciliteit, maar ook als sociale verbinder met haar omgeving. Haven-Stad volgt hierbij het stadsbrede beleid omtrent sport en bewegen en werkt intensief samen met afdeling Sport en Bos van de Gemeente Amsterdam om op een zo goed mogelijke manier de gewenste sportinfrastructuur te verwezenlijken in het gebied. Feit is dat het om een complexe opgave gaat, in een hoogstedelijke omgeving waarin de ruimte per definitie uiterst schaars is. Het maken van een (stadsbrede) toekomstvisie op het sport- en beweeggedrag gebeurt in beginsel onder auspiciën van Sport en Bos. Haven-Stad heeft de taak om tijdig in te spelen op eventuele wijzigingen in het beleid omtrent sport en bewegen. Haven-Stad onderschrijft het belang van de georganiseerde sport in het gebied. Via Sport en Bos worden contacten onderhouden met de sportverenigingen die in het transformatieproces betrokken zijn.
Zie voorts antwoord 5.2.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.13 Tuinen van het Westerpark

Reactie
I0370IRHS, I0379IRHS
- Zorg voor genoeg groen in elke fase van ontwikkeling: maak al in de eerste uitvoeringsfase van Haven-Stad een nieuw stadspark.
- Druk op Westerpark. Vergroot het Westerpark tot een robuust park dat huidige en toekomstige bewoners met elkaar verbind.
- Waarden tuinen van het Westerpark: ontmoetingsplek, natuurwaarden, ecologische structuur. Houdt deze in stand en ontwikkel beleid voor natuurwaarden, rust, stilte en donkerte.Betrek hierbij de volkstuinen.

- Geen stadscorridor Bos en Lommerweg – Contactweg, fietsers zijn welkom maar te gast (geen snelfietspad). Er zijn andere alternatieven zoals een ondergrondse OV-verbinding en de bestaande route via de Admiraal de Ruijterweg en Molenwerf.

Antwoord
De Tuinen van het Westerpark zijn ruimtelijk zeer aantrekkelijk en ecologisch waardevolle groengebieden. De gemeente erkent deze waarden en zal deze kwaliteiten waarborgen bij verdere planvorming van Haven-Stad. Samen met de tuinverenigingen bouwt Haven-Stad op deze waarden, om ze optimaal te benutten voor de huidige en nieuwe omwonenden en werkenden. Met de ruim 10 km voetpaden in de tuinen, gemeenschappelijke ruimten en nieuwe initiatieven voor meer tuinen voor gemeenschappelijke gebruik, zijn alle partijen goed onderweg om deze doelstelling te behalen.

De gemeente is blij met het gedogen van (recreatieve) fietsers in de tuinen, maar ziet ook dat er – met het oog op toekomstige ontwikkelingen – wellicht meer nodig. Antwoord 4.1 en 4.2 gaan hier verder op in.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.14 Vrienden van het Westerpark

Reactie
I0114IRHS
- Versnelde aanleg geplande stadsparken
- Vergroting Westerpark is noodzakelijk, gezien voltooiing stadspark Haven-Stad in late fase.
- Druk op het Westerpark
- Kwalitatieve verbetering van stenige oppervlakten in het park: Westergasfabrieksterrein.
- Geen ov-verbindingen door het Westerpark
- Het Westerpark kan niet meetellen in groennormering Haven-Stad
- Totaalvisie van het Westerpark is nodig, waarin ook het Westergasfabriekterrein is en oude Westerpark is meegenomen. Hierin visie over aanpakken van de hoeveelheid verharding.

Antwoord
De betrokkenheid van de Vrienden van het Westerpark wordt gewaardeerd en het belang van voldoende groen in elke fase van de ontwikkeling van Haven-Stad wordt onderschreven. Antwoord 4.1 en 4.2 gaan hier uitgebreid op in. Op 19 december 2019 is het Gebiedsplan Westerpark 2020 door het dagelijks bestuur van stadsdeel West vastgesteld. Dit plan dient als vertrekpunt voor verdere ontwikkelingen in en rondom het Westerpark en functioneert als totaalvisie van het park waarin de huidige problemen worden opgepakt.
Zie voorts antwoord 4.1 en 4.2.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.15 Waternet

Reactie
I0061IRHS

- Waterveiligheid: Integraal Raamwerk uitbreiden met hoogtestrategieën voor waterveiligheidsopgaven. Bij inrichting gebied letten op risico voor overstroming.
- Waterkwaliteit in acht nemen bij inrichting gebied: drijvende objecten verminderen kwaliteit water.
- Oppervlaktewater: gebruik andere begrippen in IR
- Watergebruik: uitdenken fijnmazige watersysteem en hoofdwatersysteem inlands
- Waterhuishouding: in samenwerking met Waternet kan een waterhuishoudkundigplan worden opgesteld

Antwoord
We onderschrijven dat veel klimaatadaptatie thema's vanwege hun systemische karakter thuishoren in het integraal raamwerk en/of waterhuishoudkundig plan. De schaal en tijdshorizon van Haven-Stad leent zich hier bij uitstek voor. Het programma Haven-Stad volgt de inzichten m.b.t. klimaatverandering op de voet. We verwerken deze inzichten in elk volgend planproduct en ontwerp op een integrale manier omdat daarmee ruimtelijk synergie behaald wordt in het aanpakken van verschillende opgaven zoals hitte, droogte, regenwater en waterveiligheid. Soms kiezen we daarbij voor een robuuste aanpak omdat nu al gekozen moet worden voor bepaalde afmetingen en locaties (zoals het robuust dimensioneren van de eerste hoofdwatergangen), soms voor een adaptieve.

Op het gebied van waterveiligheid, verzilting, droogte en hitte gaat de kennisontwikkeling snel en is de impact op Haven-Stad nog niet altijd volledig in beeld. Door samenwerking met partners zoals kennisinstellingen en Waternet/AGV dragen we bij aan het beter in beeld brengen van die impact, het op de juiste manier vastleggen van randvoorwaarden waarover nú besluiten moeten worden genomen, en het verbeteren van de governance structuur en gedeelde terminologie.

N.a.v. de inspraakreactie worden enkele thema's toegelicht:

- Waterveiligheid: een grondige analyse van de huidige en toekomstige overstromingsrisico's voor zowel Amsterdam als Haven-Stad is recent afgerond. De vervolgstap is om met partners, waaronder Waternet, het gesprek aan te gaan in risicodialogen en de strategie op waterveiligheid (o.a. hoogtestrategie voor volgende deelgebieden) uit te werken. De in de inspraakreactie genoemde aandachtspunten worden hierin mee genomen.
- Drijvende objecten: Het open water is een van de waardevolle ruimtelijke kenmerken van Haven-Stad als contramal van de hoog stedelijke wijken die hier zullen verschijnen. Het toevoegen van drijvende objecten zal daarom uiterst zorgvuldig gebeuren. Daarbij is ecologie een van de aspecten waar grondig naar gekeken wordt. Impact op de

waterkwaliteit en het (onder/boven) waterleven hangt af van vorm en schaal van het object en kent soms ook positieve aspecten.
- Verzilting en droogte: de impact van deze opgaven is nog maar beperkt in beeld. In de openbare ruimte plannen van de deelgebieden wordt reeds extra aandacht besteed aan lokaal infiltreren en vasthouden van water. Daarnaast volgen we de recent uitgevoerde regionale klimaatstresstesten en het project Toekomstbestendig Watersysteem ARK/NZK-gebied op de voet (ook m.b.t. overstromingsrisico's).
- Uitwerking van groene daken, gevels en paden/binnentuinen worden in de openbare ruimte- en stedenbouwkundige plannen en blokpaspoorten voor de deelgebieden verder uitgewerkt. Zie hiervoor bijvoorbeeld de stukken voor deelgebied Sloterdijk I Zuid. De invulling op blokniveau ligt niet op voorhand vast omdat we hierbij deelgebied voor deelgebied de laatste inzichten willen kunnen verwerken. Uitwerking op blokniveau is altijd een resultaat van het gesprek tussen gemeente en ontwikkelende partijen omdat de gemeente hier niet werkt met tenders.

Voorgestelde wijziging
Geen.

11.16 Volkstuinpark Zonnehoek

Reactie
I0067IRHS
- Een fietspad door Zonnehoek verstoort de rust en natuurwaarde van het park. Het volkstuinpark verzoekt daarom graag, aansluitend op het Amsterdams beleid, de fietspaden door het park uit het Integraal Raamwerk te halen (p. 120 Integraal Raamwerk). Het fietspad kan langs de noordzijde van Zonnehoek lopen.
- Zonnehoek als 'stadsparkstarter' door een groene bufferzone rond het park te creëren
- Onderzoek verlenging van de tunnel om Spaarndammerbuurt en het Westerpark met het groengebied Zonnehoek te verbinden.
- Behoud groen, ruimte en rust van het park

Antwoord
De route over de voormalige spoorbaan door volkstuinpark Zonnehoek is binnen het padennetwerk van Haven-Stad een belangrijke verbinding. In eerste instantie zal daarom door het volkstuinpark een doorgaand voetpad worden aangelegd. Aansluitend op de ontwikkelingen van Haven-Stad zullen fietsstromen om het volkstuinpark worden gemonitord. Wanneer blijkt dat er een extra fietsverbinding nodig is, zal het voetpad worden opgewaardeerd naar een recreatief fietspad. Belangrijk is hierbij dat het pad geen snelfietspad zal worden, maar een recreatieve route waar scooters en bromfietsen niet zijn toegestaan.

De voorstellen van het de volkstuinvereniging om de noordzijde van het park als groene zone te ontwikkelen en een groene bufferzone te realiseren, leiden tot een herstructurering van het volkstuinpark. Het is in deze fase van Haven-Stad nog te vroeg om hier definitieve uitspraken over te doen maar graag zetten we het gesprek met de volkstuinvereniging hierover voort.

Wat betreft de suggestie om, door bijvoorbeeld een verlenging van de Spaarndammertunnel, de ruimtelijke kwaliteit van dit deel van de Spaarndammerdijk te verbeteren, ook dit ziet Haven-Stad als relevant. Het is echter een kostbare investering die goed afgestemd moet worden op de ontwikkelgang van het gebied Minervahaven, de Westbrug en de hieruit volgende gewenste verplaatsingen van fietsers en voetgangers. Er zijn daarnaast nog meer mogelijkheden om de ambitie tot een betere verbinding en ruimtelijke kwaliteit te komen te realiseren, zoals een overbrugging of aanpassing van de weginrichting en openbare ruimte. Het niet waarschijnlijk dat dit op korte termijn ter hand genomen zal worden, genoemde ontwikkelingen vinden pas plaats vanaf medio 2029. De ambitie en opgave is opgenomen in het hoofdstuk 'Complexe opgaven en aandachtsgebieden'.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 121 wordt aan de vijfde alinea het volgende stuk tekst toegevoegd: "[…] Een voorbeeld van de gefaseerde uitbreiding van het fietsnetwerk vindt plaats op volkstuinpark Zonnehoek. In eerste instantie zal door het volkstuinpark een doorgaand voetpad worden aangelegd. Aansluitend op de ontwikkelingen van Haven-Stad zullen fietsstromen om het volkstuinpark worden gemonitord. Wanneer blijkt dat er een extra fietsverbinding nodig is, zal het voetpad worden opgewaardeerd naar een recreatief fietspad. Belangrijk is hierbij dat het pad geen snelfietspad zal worden, maar een recreatieve route waar scooters en bromfietsen niet zijn toegestaan."

12 Gevraagd advies Technische Adviescommissie (TAC) Hoofdgroenstructuur

Advies: ambities groen, water
Op grond van de door u verstrekte informatie (Haven-Stad Transformatie van 12 deelgebieden Integraal raamwerk conceptversie 23 maart 2021) constateert de TAC dat de algemene uitgangspunten van het integraal raamwerk inpasbaar zijn in de Hoofdgroenstructuur. Maar tevens constateert ze dat het kader nog te abstract is en op basis van de themakaarten niet valt af te leiden wat de consequenties voor de Hoofdgroenstructuur zullen zijn. Inpasbaarheid zal moeten blijken bij toetsing in het kader van de verdere uitwerking van deelgebieden.

De ontwikkeling van Haven-Stad kenmerkt zich door hoge ambities, die we ook terugzien in de ontwikkeling van het groenblauwe netwerk voor de transformatie van dit stuk stad. Om een groene, leefbare en toekomstbestendige stad te maken zijn dergelijke ambities rondom kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van het groen noodzakelijk. De belangrijkste vragen in deze fase zijn daarbij hoe blijven ze overeind en wat betekenen ze concreet?

Aan de hand van de Basis Raamwerkkaart constateren we dat er naast het woonprogramma een flink aantal ruimteclaims op het gebied afkomen. Het is goed dat deze op deze manier ook inzichtelijk gemaakt worden in dit stadium en de TAC hoopt dat dit inderdaad helpt garanderen dat er ook in de uitvoering ruimte voor komt. Voor groen ligt er een enorme uitdaging om dit in te passen en overeind te houden. Een compliment is zonder meer op zijn plaats aangezien groen goed in de planvorming is meegenomen met een onderverdeling naar schaalniveaus en de inzet op het halen van de groennorm.

Een deel van het programma wordt op water geprojecteerd. Het gebruik van het water is een voor de hand liggend en zelfs noodzakelijk uitgangspunt. Lerend van het Oostelijk Havengebied zien we graag geborgd dat de ruimtelijke mogelijkheden hier optimaal benut worden, mede met het oog op eigendomsverhoudingen van het water. Het betekent gezien de onzekerheden ook dat waar het gebruik van het water wordt mee geteld in de normen er niet op voorhand te rijk gerekend mag worden.

Reactie
Het Integraal Raamwerk is een stedenbouwkundige vertaling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017 (vastgesteld op 21 december 2017) en geeft daardoor richting aan gebiedsontwikkeling. Zoals de TAC insinueert, zal de inpasbaarheid van de Hoofdgroenstructuur wederom aan bod komen bij de verdere uitwerking van deelgebieden en zullen tevens de gestelde ambities worden

geconcretiseerd. De borging en concretisering van de kwalitatieve en kwantitatieve verbeteringen zal een permanent punt van aandacht en gesprek met alle betrokkenen zijn.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: groen
De groenopgave is ambitieus. Gelet op de omvang van de stedelijke ontwikkeling van Haven-Stad oogt het centraal gelegen park echter tamelijk iel. Ook al wordt hiermee aan normberekeningen mogelijkerwijs voldaan. Natuurlijk is dit geen eindbeeld en zal veel nog afhangen van verdere ontwikkeling in de deelgebieden. Toch is het wenselijk om al in deze fase een stedenbouwkundig beeld neer te zetten van dit centraal gelegen park, om te voorkomen dat het de uitkomst wordt van een rekenkundige exercitie gebaseerd op de stedelijke normen van groene verbindingen en groentjes.

De Hoofdgroenstructuur is in sommige kaartbeelden onvolledig aangeduid. Dit roept vragen op qua ligging en (beoogde) kleuring van het groen. De TAC pleit voor synchronisatie tussen de oude en de nieuwe Hoofdgroenstructuur. Een belangrijk deel van de opgave voor Haven-Stad betreft de integratie van bestaande Hoofdgroenstructuur en de verschillende groentypen. Het moet helder zijn hoe de planvorming zich tot de bestaande en toekomstige Hoofdgroenstructuur verhoudt. Voor de TAC geldt als doelstelling de bestaande structuur intact te houden, inclusief de bestaande diversiteit. Dat zien we echter niet terug in de benadering van het Integraal Raamwerk. Evenmin wordt er geanticipeerd op de actualisatieslag waar op dit moment aan wordt gewerkt voor de Hoofdgroenstructuur. Het Integraal Raamwerk vormt in hoofdlijnen de voorzet voor de nieuwe Hoofdgroenstructuur. Kortom, wees scherp op de details. Dat is immers waar de kracht van het instrumentarium van de Hoofdgroenstructuur mede op is gebaseerd.

Op de kaart worden ecologische verbindingen over het water ingetekend die nog vragen oproepen. Wat impliceren ze, hoe krijgen ze vorm en voor welke soorten zijn ze bedoeld? Aangezien er minder havenfuncties zullen zijn, liggen er mogelijkheden voor voorzieningen op de bodem en kades, waaronder drijvende parken met ook er onder de inrichting voor ecologische kwaliteit: van bodem tot boomkruin. Kortom, hier liggen kansen, maar het vraagt een verdiepingsslag om die daadwerkelijk te verzilveren.

Buiten het groen in de Hoofdgroenstructuur zal de kwaliteit van de leefomgeving voor een belangrijk deel afhangen van het buurtgroen en de wijze waarop dat wordt vormgegeven. Het is nadrukkelijk niet wenselijk om zoveel mogelijk groen in de Hoofdgroenstructuur op te nemen. Alleen wanneer er bovenlokale of structuurelementen aanwezig zijn is dat wenselijk. Voor buurtgroen, zowel in de openbare ruimte als private ruimte op of om gebouwen, is een op zichzelf staande inspanning vereist. De zeer lokale impact op bijvoorbeeld hittestress maakt de noodzaak hiervan overduidelijk. Het is om die reden dat groen een plek vraagt in het ontwerp van de openbare ruimte en in het ontwerp van de bebouwing. De inzet die voor het ontwerp van de bebouwing wordt gedaan, maakt de privaatrechtelijke rol van de gemeente en de afspraken die met ontwikkelaars kunnen worden gemaakt op dit vlak van groot belang. Vergroening van daken

en gevels en divers gebruik van het dakenlandschap, inclusief publieke toegankelijkheid betekent een extra dimensie voor het groen.

In de themakaart Rust en ruimte zijn de kleuren en toepassingen hier en daar onduidelijk en komen in legenda niet terug. Dat geldt ook voor andere themakaarten. Het is onduidelijk hoe deze zich tot huidige en de op dit moment te actualiseren Hoofdgroenstructuur verhoudt en of daar op stukken Hoofdgroenstructuur wordt ingeboet naast uitbreiding ervan, waarbij in totaliteit wordt voldaan aan de groennorm.

Reactie
Een centraal gelegen park, ter plaatse van de Coenhaven, is een belangrijk streven voor Haven-Stad. Het park, in combinatie met industriële relicten, biedt de mogelijkheid een bijzonder park te worden voor bewoners van Haven-Stad en haar omliggende buurten. De grensoverschrijdende functie van het park zal ook de druk van het Westerpark doen afnemen. Het park is, met een omvang van 10 tot 15 ha, in grootte vergelijkbaar met het Oud Westerpark en het Cultuurpark Westergasfabriek samen en daarmee in principe weinig iel. Het uiteenzetten van een stedenbouwkundig beeld is in deze fase nog te vroeg, omdat de geplande ontwikkeling van dit gebied vanaf 2040 speelt.

De hoofdgroenstructuur van Haven-Stad zal regelmatig worden afgestemd op de stedelijke hoofdgroenstructuur en diens opstellers. Omdat er sprake is van 'levende kaarten', is het onontkoombaar dat de kaarten niet elk moment volledig synchroon lopen.

De benoemde onduidelijkheden betreft de ecologische verbindingen worden erkent. In latere planfasen zullen deze worden behandeld en worden opgehelderd.

In Haven-Stad worden weinig tot geen buurtelementen opgenomen als onderdeel van de hoofdgroenstructuur. De visie op de inpassing van groen en diverse groensoorten, verschilt in onze optiek niet met die van de TAC.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: sport
Ook de sportopgave is ambitieus. We blij zijn dat het zo goed wordt meegenomen, maar het is nog niet duidelijk waar en hoe alles moet landen en welke aandeel hiervan in de groenopgave c.q. Hoofdgroenstructuur terecht komt. We zien graag dat het in gebied zelf wordt geprogrammeerd, maar niet automatisch in het openbaar groen. De mogelijkheid om met overkappingen sportvoorzieningen te realiseren zouden niet afhankelijk gemaakt moeten worden van het al dan niet halen van de normen, maar als uitgangspunt voor de kwalitatieve ambities van Haven- Stad moeten gelden. Wat de TAC betreft worden ze gewoon gemaakt. Een opmerking die sowieso geldt voor vernieuwende vormen van stedenbouwkundige inpassing van sportvoorzieningen. De categorisering van verschillende typen sportpark (supercompact, compact, stedelijk en landschappelijk) is daarbij interessant en een goede toevoeging om beter de relatie met het groen te duiden.

Sportpark Spieringhorn valt buiten het plangebied, maar is wel in kaartbeelden ingetekend. Daarmee rijst de vraag of de sportnorm gehaald wordt middels een opgave buiten het plangebied. Of heeft het te maken met het behalen van de norm voor maatschappelijke voorzieningen? We vragen namelijk specifiek aandacht voor het intekenen van voorgezet onderwijs op het sportpark en dat dit een niet inpasbare voorziening betreft in de Hoofdgroenstructuur. Zoals gezegd, de daadwerkelijke toetsing op inpasbaarheid zal plaats vinden bij uitwerking van de deelgebieden, ook als het buiten het plangebied van Haven-Stad zelf ligt.

Sportparken Melkweg en Oostzanerwerf zijn nu geen onderdeel van de Hoofdgroenstructuur en in de visie kaart Hoofdgroenstructuur zijn ze dat wel. Hier worden ze weer voor sport ingetekend, wat op zich begrijpelijk is vanuit de sportopgave. Graag worden we geïnformeerd zodra concreet wordt wat dit voor de toekomst van de stadslandbouwfunctie op sportpark Melkweg betekent. Bij programmering dient ook rekening te worden gehouden met het bieden van een alternatieve plek hiervoor, waarbij het niet automatisch in openbaar groen terecht kan komen. Een vergelijkbare opmerking geldt voor sportpark Transformatorweg en het al dan niet bebouwen ervan. Vanuit de huidige gebruikswaarde vindt de TAC het belangrijk dat de huidige gebruikers in geval van bebouwing een nieuwe en volwaardige plek terugkrijgen in het gebied.

Reactie
In samenspraak met o.a. Sport en Bos, het Sociaal Domein en stadsdeel Nieuw West is geconstateerd dat Sportpark Spieringhorn onderdeel kan zijn van de sportopgave van Haven-Stad. Zorgvuldige inpassing is hierbij een opgave die in afstemming met verschillende partijen zal worden belegd.

Huidige sportverenigingen hebben een significante functie voor haar omgeving en zijn daarom ook in Haven-Stad van groot belang. Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 102, wordt de volgende zinsnede toegevoegd "Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd."

Advies: duurzaamheid
Bij de duurzaamheidsopgave worden ook onderstations genoemd. De opgave hiervoor is omvangrijk en lijkt deels ook op de Hoofdgroenstructuur af te komen. Uit de themakaart is echter moeilijk afleidbaar of dat zo is, waar dat zal zijn en wat de consequenties zullen zijn.

Reactie
Voor de stadsontwikkeling is het noodzakelijk dat er nieuwe onderstations worden gerealiseerd. Het is daarom onoverkomelijk dat ook delen van de hoofdgroenstructuur als potentieel worden onderzocht.

Voorgestelde wijziging

Geen.

Advies: Noorder IJ-plas
Voor het deelgebied Noorder IJplas, waar een apart toetsingskader voor geldt constateren we op grond van de kaartbeelden verschillende signalen. Er wordt een HOV verbinding ingetekend, maar ook als wandel/fietsroute. De HOV-verbinding geldt als niet inpasbare voorziening, vanuit de Hoofdgroenstructuur en ook de komende 10 jaar vanuit toetsingskader Noorder IJplas.
Op de themakaart stedelijkheid is een ster ingetekend in de zuidoosthoek van de Noorder IJplas. In het Integraal Raamwerk betekent dit 'een bijzonder plek met een betekenis voor de omgeving door hoogstedelijk programma en karakter'. We betwijfelen of dit overeenkomt met het 'balkon' zoals in het ruimtelijk toetsingskader is omschreven. We vragen ons in algemene zin af of de term 'stadsboskarakteristieken' matcht met het ruimtelijke toetsingskader.

Reactie
Het genoemde adviezen zijn terechte aandachtspunten. Het Toetsingskader is vrij expliciet aangaande de mogelijkheden en aard bebouwing. Dit mede door de aangedragen moties en amendementen. Het in de tijd zetten van de ontwikkeling biedt soelaas: zowel de HOV-lijn als de 'hoogstedelijke plek aan het water' kunnen pas na 2030 in gang worden gezet. Voor die tijd geldt het Ruimtelijk Toetsingskader waarbij de Noorder IJ-plas de natuurlijke inrichting blijft behouden.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: route door Westerpark
Tenslotte, een terugkerend discussiepunt in de ontwikkeling van Haven-Stad is de doorgaande route door het Westerpark ter hoogte van de volkstuinenparken, om Havenstad beter aan de stad te hechten c.q. bereikbaar te maken. De wijze waarop dit vorm wordt gegeven is alles bepalend voor de impact op het aanwezige groen en het functioneren daarvan. De TAC is niet tegen het uitgangspunt van een doorgaande route. Als voorwaarden gelden wel dat dit maximaal een fietspad betreft, dit landschappelijk wordt ingepast, sociaal veilig is en de twee volkstuinparken afsluitbaar blijven c.q. de inbraakgevoeligheid er niet door toeneemt. Dit vraagt om een geleidelijk transitieproces waarop nu reeds voorgesorteerd zou moeten worden in samenwerking tussen gemeente, tuinders en omgeving. Ook voor tuinpark Zonnehoek staat een verbinding ingetekend. Graag worden we aangehaakt bij de uitwerking hiervoor zonder in dit stadium daar op akkoord te geven.

Reactie
De fietsroute door het Westerpark is inderdaad een terugkerend discussiepunt, dat programma Haven-Stad zo goed mogelijk in samenspraak met de volkstuinparken probeert te beleggen. Feit is dat de noord-zuidverbinding door het Westerpark in het verlengde van de Bos en Lommerweg is opgenomen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Programma Haven-Stad volgt dit beleid. In het kader van de ontwikkelingen van Haven-Stad zal op langere termijn worden onderzocht hoe de fietsroute wordt vormgegeven en of en hoe een tram of bus kan worden ingepast. Vanzelfsprekend zal de TAC betrokken worden bij de verdere uitwerking.

Voorgestelde wijziging
Geen.

13 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel Noord

Algemeen
Als stadsdeelcommissie Amsterdam Noord benaderen wij deze adviesaanvraag specifiek vanuit de belangen van de bewoners van Noord. De woningnood is hoog en Noord wil aan het oplossen daarvan haar bijdrage leveren en doet dat ook al jaren. Momenteel staat het oorspronkelijke Noord onder druk door de grootschalige bouwactiviteiten en verdichting langs de centrale noordelijke IJ-oevers en het CAN-gebied. Laten we leren van de fouten die gemaakt zijn en deze voorkomen bij de ontwikkeling van Haven Stad.

Advies: Ongedeelde wijk
Wij blijven als gekozen volksvertegenwoordigers van Amsterdam Noord, onvermoeibaar hameren op het principe van de ongedeelde wijk. Nieuwbouw moet vloeiend overlopen in oudbouw. Bewoners van de oude wijken moeten zich gaan thuis voelen in de nieuwbouwbuurten en andersom. Dat betekent het opheffen van fysiek harde grenzen tussen oud en nieuw, dat betekent verspreiding van voorzieningen over nieuwe en oude buurten, dat betekent woonprogramma's waardoor vermenging van bevolkingsgroepen gestimuleerd wordt en ook noorderlingen vanuit de omliggende oude buurten kunnen doorstromen naar nieuwe woningen in de nieuwe buurten en andersom. Daarbij is het van groot belang ook in de verre toekomst te blijven uitgaan van een woonprogramma 40% sociaal, 40% middenhuur en 20% duur. Ook openbare toegang tot de noordelijke IJ-boulevard is voor de achterliggende buurten van groot belang. Maak zoveel mogelijk van het noordelijk IJ-front toegankelijk voor iedereen

Reactie
De aansluiting op de bestaande stad is, zoals het stadsdeel beaamt, inderdaad een belangrijke opgave voor Haven-Stad. Het is noodzaak dat Haven-Stad geen separaat gebied wordt, maar juist onderdeel uit gaat maken van de naburige gebieden. Belangrijk is dat er uitwisseling van mensen, activiteiten en voorzieningen wordt gecreëerd tussen de bestaande buurten en de deelgebieden van Haven-Stad, en dat bewoners Haven-Stad als onderdeel van Amsterdam gaan beschouwen.

Dit vraagstuk zal onder andere in het Ruimtelijk Programmatisch Kader voor de noordelijke deelgebieden van Haven-Stad, en in onderzoeken naar economie en werkgelegenheid verder worden uitgewerkt. Het Ruimtelijk Programmatisch Kader Haven-Stad Noord zal medio 2022 in samenspraak met het stadsdeel worden opgesteld.
Zie voorts antwoord 5.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Cornelis Douwesweg weg
Wij zijn ervan overtuigd dat de Cornelis Douwesweg in zijn huidige vorm een onoverbrugbare barrière vormt en alle pogingen zal frustreren om tot een ongedeelde wijk te komen. Wij eisen dat hierin verandering komt. De mooiste oplossing daarvoor is te bewonderen aan overkant van het IJ: de Spaarndammertunnel.

Reactie:
Het advies zal worden meegenomen in het Ruimtelijke Programmatisch Kader Haven-Stad Noordoever.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Bewoners/bedrijven blijven betrekken
Blijf bewoners en bedrijven die nu al in en om het gebied heen wonen betrekken bij elke stap in de planontwikkeling. Zij gaan hoe dan ook allemaal een boel voor de kiezen krijgen. Integreer in de plannen voor Haven Stad ruimte voor buurtinitiatieven betreffende duurzaamheid en creativiteit zoals NoordOogst en faciliteer zo dat het gemeentebeleid omtrent vrij ruimtes ook in Haven Stad gestalte krijgt.

Reactie
Bewoners en bedrijven worden betrokken bij de volgende stap in de planvorming, het opstellen van het Ruimtelijke Programmatisch Kader Haven-Stad Noord. Hierin zal ook de vraag worden meegenomen op welke wijze ruimte aan buurtinitiatieven gegeven kan worden binnen de ontwikkeling van Haven-Stad.
Zie voorts antwoord 5.4 en 9.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Noorder IJ-plas
Wij maken ons zorgen over de toekomst van de Noorder IJ-plas. De plannen spreken van een volwaardig stadspark maar wat de stadsdeelcommissie noord betreft moet het accent blijven liggen op struingebied en natuurwaarde en niet op recreatieve activiteiten te midden van een volledig aangeharkte parkvoorziening.

Reactie
Bij een verdere uitwerking van de Noorder IJ-plas wordt er rekening gehouden met de bestaande kwaliteiten en natuurwaarden van het gebied. Het is niet de bedoeling om een aangeharkt park te realiseren, maar om op een weloverwogen manier het struingebied te combineren met recreatie. Bij verdere planvorming zullen dergelijke aspecten in een participatietraject worden behandeld, net zoals bij het opstellen van het Ruimtelijk Toetsingskader Noorder IJ-plas 2020-2030.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Windenergie
Wij maken ons zorgen dat recente ontwikkelingen zoals die naar voren komen in het bestemmingsplan en het RES, bijvoorbeeld betreffende de plaatsing van windmolens, een dergelijk groengebied in de toekomst van tevoren al onmogelijk zullen maken. Indien er binnen afzienbare tijd windmolens geplaatst zouden gaan worden, stellen wij voor dat tegen de tijd dat woningbouw gerealiseerd gaat worden, wat waarschijnlijk ook de tijd zal zijn dat deze windmolens alweer afgeschreven moeten worden, de discussie over wel/geen (vervangende) windmolens in dit gebied opnieuw gevoerd gaat worden.

Reactie
Zie antwoord 8.2 en 8.3.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Cornelis Douwesterrein
Dit gebied is opgenomen als zoekgebied voor windmolens maar zal tegelijkertijd een transformatie ondergaan naar woon/werkwijk. De twee intenties kunnen niet samengaan.

Reactie
Zie antwoord 8.2 en 8.3.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Samen met Zaanstad
De Noorder IJ-plas vormt de grens met Zaanstad. Wij dringen aan om de gemeente Zaanstad intensief te betrekken om ervoor te zorgen dat er een geïntegreerde ontwikkeling gaat plaatsvinden ondanks de grens tussen gemeentes die er dwars doorheen loopt.

Reactie
Haven-Stad staat achter dit advies en betrekt gemeente Zaanstad graag in verdere planvorming van Haven-Stad. Het Ruimtelijk Programmatisch Kader Haven-Stad Noord biedt hier een mogelijkheid voor.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Gefaseerde aanpak
Zorg voor een planning waarin de overlast beperkt blijft door een 'blok voor blok' aanpak zodat huidige en nieuwe bewoners en bedrijven niet tientallen jaren op een bouwplaats hoeven te wonen.

Reactie

De gehele ontwikkeling van Haven-Stad is gefaseerd opgebouwd. Deelgebieden zullen, wanneer ontwikkeling mogelijk is, stap voor stap worden getransformeerd. Hierin zal het noodzaak zijn omwonenden zo kort en zo min mogelijk te hinderen door overlast.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Gelijktijdig woningen, voorzieningen en groen ontwikkelen
Zorg ervoor dat in de fasering het 'hoogstedelijk stapelen van stenen' niet alles overheersend wordt maar dat de oplevering van bouwblokken gelijk opgaat met het opleveren van de benodigde voorzieningen, groengebieden en parken. Hetzelfde geldt voor het aanleggen van de infrastructuur zoals hoogwaardig openbaar vervoer: zorg dat het aanwezig is voordat nieuwe bewoners naar het gebied verhuizen.

Reactie
Het advies sluit aan bij de ambitie van Haven-Stad om (groen)voorzieningen en infrastructuur aan te leggen, voordat deelgebieden volledig ontwikkeld zijn als woongebied. De ontwikkeling van Haven-Stad is daarom, zoals hierboven benoemd, een gefaseerde transformatie. Op deze manier zal er niet van de één op de andere dag een nieuw woon- en werkgebied worden gerealiseerd, maar zal er stapsgewijs worden gewerkt aan nieuwe leefbare stukken stad.
Zie voorts antwoord 4.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Baseer aantallen te bouwen woningen op prognoses groei bevolking
Tenslotte hebben wij grote twijfels of de genoemde massale aantallen woningen echt noodzakelijk zijn. Maar gebleken is dat zulke grote aantallen woningen toevoegen de leefbaarheid sterk aantasten. Het aantal te bouwen woningen zou gebaseerd moeten zijn op (1) het oplossen van de woningnood onder Amsterdammers en (2) het creëren van woonruimte voor forenzen; mensen die in Amsterdam werken maar gedwongen zijn elders te wonen. Wij vragen om een grondige onderbouwing van de aantallen te bouwen woningen in dit gebied op basis van prognoses over de groei van de Amsterdamse bevolking. Houd vervolgens in elke fase van de gebiedsontwikkeling rekening met deze razendsnel veranderende prognoses.

Reactie
Haven-Stad sluit zich aan bij de, in de Omgevingsvisie vastgestelde woningbouwaantallen. Desalniettemin zal de tweejaarlijkse monitoringsrapportage ook de noodzaak van woningbouw meenemen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Samenhang Fysiek & Sociaal

De belangrijkste opgave van Noord is het realiseren van evenwicht en samenhang tussen de wijken, zowel in ruimtelijk- als in sociaalmaatschappelijk- en cultureel opzicht. Dit wordt weliswaar benoemd, maar wij vinden dat het Raamwerk zich in de uitwerking toch overwegend richt op samenhang en ruimtelijk programma binnen het 'plangebied Haven-Stad' en dit te weinig in relatie brengt met de bestaande wijken eromheen;
De geformuleerde 'kernwaarden' Leefbaar, Rechtvaardig en Verbonden lijken vooral gericht op het scheppen van een identiteit voor toekomstige bewoners van het plangebied, soms zelfs 'Haven-Stadters' genoemd. Op pagina 8 van het Raamwerk wordt tot onze verbazing gesproken over 'een nieuwe wijk' en 'een stadsdeel'. Daardoor lijkt het alsof er één samenhangende nieuwe wijk wordt ontworpen, terwijl het feitelijk zal gaan om totaal verschillende deelgebieden die aan weerszijden van het IJ elk op hun eigen manier de aansluiting met de bestaande stad moeten vinden. Het Raamwerk is daar te weinig op georiënteerd. De verbinding met omliggende wijken wordt in de Maatschappelijke Visie (p. 10) slechts terloops genoemd. Wat ons betreft is dat juist de hoofdopgave;

Voor maatschappelijke acceptatie van de groei en verdichting in Noord is het van belang dat zowel gevestigde als nieuwe bewoners zich (blijven) herkennen in het eigenzinnige, groene, half dorps-, half stedelijke Noord. Te voorkomen is dat straks een UFO neerdaalt van nieuwe bewoners met een gekunstelde Haven Stad-identiteit. Dat kan door de kernwaarden voor het noordelijk deel van Haven-Stad te koppelen aan het karakter en behoeften van dit gebied;

Wij vinden het daarom belangrijk dat het programma straks in de uitwerking is gericht op verbinding, ontmoeting met bestaande wijken en het op een nieuw niveau uitwerken van de identiteit van Noord. Wij willen zo concreet mogelijk aangegeven zien hoe bestaande wijken sociaal en fysiek mee gaan profiteren van nieuw te ontwikkelen wijken en andersom;
Voor wat betreft maatschappelijke- en culturele voorzieningen betekent dit veel meer dan dat de boekhouding van bevolkingsgroei en voorzieningenniveau binnen de projectgrenzen klopt. Het gaat wat ons betreft om doordachte uitbreiding en herverdeling van voorzieningen over plangebied én de directe invloedgebieden, zoals ook in het Programma Maatschappelijke Voorzieningen (p. 35/36) kort aangegeven. Dit vraagt om een hierop gerichte uitvoeringsstrategie of programma.

Reactie
De aansluiting op de bestaande stad is, zoals het stadsdeel beaamt, inderdaad een belangrijke opgave voor Haven-Stad. Het is noodzaak dat Haven-Stad geen separaat gebied wordt, maar juist onderdeel uit gaat maken van de naburige gebieden. Belangrijk is dat er uitwisseling van mensen, activiteiten en voorzieningen wordt gecreëerd tussen de bestaande buurten en de deelgebieden van Haven-Stad, en dat bewoners Haven-Stad als onderdeel van Amsterdam gaan beschouwen.

Dit vraagstuk zal onder andere in het Ruimtelijk Programmatisch Kader voor de noordelijke deelgebieden van Haven-Stad, en in onderzoeken naar economie en werkgelegenheid verder worden uitgewerkt. Zie voorts antwoord 5.1.

Voorgestelde wijziging

De referenties naar Haven-Stad als 'stadsdeel' (op pag. 8, 22, 42, 66 en 93 in het concept) worden verwijderd in het Integraal Raamwerk.
Op pag. 8 (onder het kopje Motto's) wordt na "Het motto [...] van principes", de volgende zin toegevoegd: "De identiteitsontwikkeling van Haven-Stad zal op basis van dit motto fysiek, sociaal en economisch worden afgestemd op de bestaande aanliggende delen van de stad."

Advies DB: Maatschappelijke voorzieningen
Noord heeft in meerdere gebieden van het stadsdeel te maken met stedelijke verdichting. Dat betekent voor maatschappelijke voorzieningen zoals de veldsport, die veel ruimte vragen, dat deels buiten de projectgrenzen moet worden gekeken om die ruimte te kunnen bieden en dat de integrale (sport) opgave van Noord het leidende perspectief moet zijn. Het gebied Melkweg / Oostzanerwerf speelt daar een belangrijke rol bij en is wat ons betreft dan ook niet exclusief gekoppeld aan de ontwikkeling van Haven-Stad. Wij raden aan hiertoe aansluiting te zoeken bij de 'Deelrapportage georganiseerde buitensport Noord' die in ontwikkeling is. Verder valt ons op dat religieuze ruimten en stadslandbouw ontbreken bij het overzicht van maatschappelijke voorzieningen en vinden wij slechts één kinderboerderij, gelegen in stadsdeel West, binnen deze omvangrijke ontwikkeling wel erg weinig.

Reactie
Bij verdere uitwerkingen van de plannen, met als eerste stap het Ruimtelijk Programmatisch Kader Haven-Stad Noord, zullen de bovengenoemde adviezen mee worden genomen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Ruimtelijke structuur en -kwaliteit
Wij willen graag zien dat deze structuur goed aansluit op de Integrale Landschapskaart Noord. Op de themakaarten in het Raamwerk Haven-Stad missen wij informatie over de historische-, landschappelijke structuur die van belang is voor de ontwikkeling van Haven-Stad. Er wordt aandacht besteed aan de historische landschappelijke kwaliteiten en karakteristieken van Haven-Stad, waaronder de Waterlandse Zeedijk. Op de themakaart Identiteit is echter een klein deel van de IJdijk ingetekend. Ons advies is om de gehele Waterlandse Zeedijk als landschappelijke structuur in te tekenen. Het is de landschappelijke drager en dient als hoofdontsluiting voor langzaam verkeer voor de aanliggende (sport)parken Noorder IJplas, Melkweg en Oostzanerwerf. Naast een krachtige cultuurhistorische verbinder tussen Noord en Zaandam, is het versterken van de Waterlandse Zeedijk als landschappelijke drager zeer bevorderlijk voor de identiteit van de locatie;

Verder ontbreekt op de themakaart Identiteit de Klaprozenweg/Cornelis Douwesweg als historische landweg. Bij ontwikkelingen aan de Cornelis Douwesweg is het wenselijk de Noorder IJpolderdijk als landschappelijk element leesbaar te maken. Hieraan kan de dijkzone met groene ecologische corridor Oostertocht – Westertocht, zoals ingetekend op de themakaart Rust en Ruimte op pagina 87, gekoppeld worden. Ook op de themakaart Rust en Ruimte ontbreekt de Waterlandse Zeedijk. Deze dient ingetekend te worden als 'groene verbindingen ecologie en recreatie', zoals is beschreven op pagina 93.

Reactie
Het Integraal Raamwerk sluit aan op de Integrale Landschapskaart Noord. Elementen buiten de plangrens zijn opzettelijk niet altijd ingetekend om duidelijk te houden wat binnen de scope van de planvorming van Haven-Stad valt. Dit wil niet zeggen dat deze plangrens ontwikkelingen binnen en buiten de planvorming van elkaar scheidt: noodzaak is juist dat deze in een latere planfase weloverwogen op elkaar worden afgestemd.
Momenteel is er regelmatig afstemming met het stadsdeel om ambities en opgaven gezamenlijk te coördineren. Een voorbeeld hiervan is de benoemde dijkzone, buiten de scope van Haven-Stad, dat het stadsdeel als project oppakt.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Mobiliteitsstrategie
Wij vinden het belangrijk om met buurgemeenten samen te werken aan plannen voor een schaalsprong voor het openbaar vervoer. Deze samenwerking zoekt Noord steeds op basis van het Mobiliteitsplan Noord dat mede is bedoeld om de verkeersstromen in Noord verantwoord af te wikkelen en bottlenecks te voorkomen. Daarom hechten wij eraan eventuele nieuwe, regionale OV-verbindingen via Noord steeds te toetsen aan dit Mobiliteitsplan. Daarom goed om te zien dat in de Mobiliteitsstrategie aansluiting is gezocht bij het Mobiliteitsplan Noord, advies Sprong over het IJ en bij de concept-Omgevingsvisie. Ook goed dat in de mobiliteitsstrategie aandacht is besteed aan de rol van goederenhubs en invulling van de 'last mile' naar bedrijven in het gebied. Garanties voor bereikbaarheid in de toekomst zijn belangrijk voor het perspectief van in het gebied gevestigde ondernemers. Niet alleen bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers, maar ook voor bevoorrading. Het komt daarbij aan op het ontwikkelen van een logistiek die tegemoetkomt aan de eisen van een gemengd woon-werkgebied. Dat vraagt om een slimme inrichting van de openbare ruimte, gericht op samen wonen en werken. Wij zien dat graag als opgave benoemd.

Reactie
Verdere planuitwerkingen bieden ruimte om de genoemde adviezen in acht te nemen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Toekomst ondernemers
Wij vinden het belangrijk om ondernemers op het Cornelis Douwesterrein perspectief te bieden. Wij streven ernaar om niet-milieuhinderlijke productiebedrijven te behouden voor Noord in een veranderende stedenbouwkundige opzet van het gebied waarin veel minder plaats is voor de auto. Noord heeft veel maakindustrie en dienstverlenende bedrijven die van belang zijn voor bewoners en voor de werkgelegenheid in het stadsdeel. Daarom willen wij dat ondernemers in het gebied nauw worden betrokken bij de plannen, met speciale aandacht voor bereikbaarheid en logistiek. Daardoor kunnen wij de toekomstmogelijkheden voor hun bedrijf zo optimaal mogelijk maken en wordt voorkomen dat zij het gebied onnodig verlaten. Wij stellen voor om dit vast samen met

ondernemers in het gebied op te pakken bij het binnenkort te ontwikkelen Toetsingskader voor het Cornelis Douwesterrein e.o. (Uitvoeringsprogramma Haven-Stad 21-25).
Daarnaast stellen we ons voor om in breder regionaal verband perspectief bieden aan bedrijven die niet passen in gemengde woon-werkgebieden, maar die we graag voor de regio willen behouden. Hoewel dat een vraagstuk is dat in overleg met gemeenten in de Metropoolregio, vinden wij het belangrijk om in het Toetsingskader tenminste oplossingsrichtingen te kunnen aangeven voor bedrijven die het betreft.

Reactie
Het is inderdaad belangrijk om de ondernemers op dit terrein een perspectief te bieden en tegelijkertijd te betrekken bij de plannen. De Economische Visie van Haven-Stad geeft mogelijkheid om dergelijke kansen op te pakken.

Voorgestelde wijziging
Geen.

14 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel West

Algemeen
Het Integraal Raamwerk is een document om de ontwikkelingen Haven-Stad in goede banen te leiden. In Haven-Stad zullen tussen de 40.000 en 70.000 woningen worden gebouwd. Het raamwerk schets de contouren waarbinnen Haven-Stad zich kan ontwikkelen. In de gebieden Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I zijn al projecten gestart en die zullen ook al gevolgen hebben voor Amsterdam West op een termijn van 15 jaar.

Advies: Groen
Om te voorkomen dat bij de ontwikkeling van Haven-Stad te veel druk wordt gelegd op het Westerpark dienen de aanleg van park- en groenvoorzieningen parallel ter hand te worden genomen met het bouwen van woningen en het ontwikkelen van bedrijfslocaties. Ook het inrichten van tijdelijke groenvoorzieningen kunnen de nieuwe wijken leefbaar houden, hierbij kan worden gedacht aan drijvend opgebouwde parken en het inrichten van braakliggende bedrijfsterreinen voor recreatieve doeleinden.

Het is tevens gewenst dat er een monitor systeem wordt ontwikkeld, die overbelasting van het Westerpark tijdig signaleert zodat op basis hiervan eventuele maatregelen genomen kunnen worden om drukte in het park tegen te gaan en/of aantal evenementen te beperken.

Reactie
Zie antwoord 4.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Participatie
Een uitgebreid participatietraject is van cruciaal belang om zo tot de juiste functie-indeling te komen als het gaat om religieuze, culturele en sportvoorzieningen. Daarnaast moet participatie worden ingezet om tot afspraken te komen tot een veilig recreatief watergebruik zoals zwemmen in open water en gebruik van vaartuigen in het gebied.

Reactie
Zie antwoord 9.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Vervoer
De verplaatsing van de Cruise terminal naar Haven-Stad staat in de planning. Dit is alleen wenselijk indien er elektrische voorzieningen worden aangelegd voor de aanmerende cruiseschepen, zodat deze geen vervuiling veroorzaken voor de aanpalende woongebieden. En er zou ook een verplichting moeten worden opgelegd om gebruik te maken van deze elektriciteitsvoorzieningen. Wij pleiten er tevens voor om zoveel mogelijk verbindingen (OV, auto, fiets en loop verbindingen) te realiseren voordat de woningen worden opgeleverd. Ook vragen we aandacht voor goede oeververbindingen met Noord en aansluiting met de Spaarndammerbuurt. Een sluiting van de Metrolijn is een voorwaarde om Haven-Stad optimaal te kunnen ontwikkelen wat betreft OV. Aangezien er al kritiek is geweest op de financiering van de sluiting van de metrolijn, zou een privaat/publieke financiering moeten worden onderzocht.

Reactie
Om Haven-Stad optimaal te kunnen ontwikkelen is inderdaad een metrolijn tussen Centraal Station en Isolatorweg nodig. Naar verwachting kan vanaf medio 2022 een verkenning worden gestart naar het sluiten van de Ringlijn. De organisatie en financiering hiervan zal in dit traject tevens worden verkend. Bij een verplaatsing van de cruiseterminal naar een andere plek, worden uiteraard ook de mogelijke maatregelen ter beperking van de uitstoot van cruiseschepen betrokken. De overige genoemde punten en netwerk aanpassingen zijn allemaal onderdeel van het Integraal Raamwerk en zijn ook nodig om het programma van Haven-Stad te kunnen dragen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Voorzieningen sport, cultuur en religie
Het is belangrijk dat er een divers aanbod van sport en cultuurvoorzieningen wordt gerealiseerd. Voor sportvoorzieningen zou vooral aandacht moeten zijn voor sporten zoals tennis, voetbal, hockey en zwemmen. In het rapport (p.102) staat vermeld dat de sportvelden multifunctioneel moeten zijn, maar er moet ook ruimte zijn voor verenigingsleven in de vorm van aparte clubhuizen. Daarom is het van belang dat de sportverenigingen zoals SDZ een plaats krijgen in Haven-Stad. Wij pleiten er dan ook voor om SDZ te behouden op de huidige locatie of te verplaatsen naar een voor SDZ acceptabele andere locatie met dezelfde (of meer) hoeveelheid ruimte.

Daarnaast moet er ook ruimte worden ingepland in voor allerlei individuele sporten zoals fitness apparaten in de openbare ruimte en het creëren van skate en BMX banen. Het zou goed zijn als er een visie wordt ontwikkeld voor de inpassing van culturele en maatschappelijke instellingen in Haven-Stad zoals ateliers, studio's, buiten expositieruimten, buurthuizen en gebedsruimten. Hierbij adviseren wij om met name religieuze functies in de gebieden van Haven-Stad ook te benoemen in het Raamwerk.

Reactie
In Haven-Stad wordt 20% van het vloeroppervlak bestemd voor niet-woonfuncties. Sport, cultuurvoorzieningen en religieuze instellingen vallen hieronder. Haven-Stad volgt het stadsbrede

beleid omtrent sport en bewegen en werkt intensief samen met afdeling Sport en Bos van de Gemeente Amsterdam om op een zo goed mogelijke manier de gewenste sportinfrastructuur te verwezenlijken in het gebied. Feit is dat het om een complexe opgave gaat, in een hoogstedelijke omgeving waarin de ruimte per definitie uiterst schaars is. Het maken van een (stadsbrede) toekomstvisie op het sport- en beweeggedrag gebeurt in beginsel onder auspiciën van Sport en Bos.

De gemeente Amsterdam stuurt niet actief op het inpassen van religieuze instellingen, zoals ze dat bijvoorbeeld wel doet voor basisscholen en 'huizen van de buurt'. Religieuze instellingen moeten in Amsterdam zelf het initiatief nemen tot het vinden van ruimte. In Haven-Stad wordt 20% van het vloeroppervlak bestemd voor niet-woonfuncties. Deze 20% vormt ook voor religieuze instellingen in beginsel de zoekruimte. Om specifieke ruimtezoekers in Amsterdam behulpzaam te zijn heeft de gemeente het loket van de 'Stadsloods' ingesteld.
Zie voorts antwoord 5.2, 5.4. 5.5 en 12.16.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Wonen
Bij de ontwikkeling van Haven-Stad vragen wij aandacht voor het realiseren van betaalbare huur- en koopwoningen en de woningen in het middensegment voor de lange termijn beschikbaar te houden voor bewoners. We pleiten er ook voor dat er op tijd wordt gestart met de ontwikkeling van een woonvisie voor de dan aan de orde zijnde problematiek.

Reactie
Zie antwoord 5.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Verbinding met de stad
In het beeld- en kaartmateriaal komt de verbinding met een groot gedeelte van stadsdeel West niet goed tot zijn recht. Het stadsdeel hecht veel waarde aan goede verbindingen met de rest van de omgeving, waaronder naast het Westerpark en Houthavens juist ook de andere overwegend woongebieden van het stadsdeel in Westerpark en Bos en Lommer. Wij verwachten dat Haven-Stad juist door de meerkernige ontwikkeling een volwaardig onderdeel wordt van de stad. Om de gefaseerde ontwikkeling van Haven-Stad mogelijk te maken adviseren wij meer aandacht te geven om de transformatiegebieden te vervlechten met het omliggende gebied. Dit geldt niet alleen op het gebied van verkeer, dus dat mensen zich makkelijk kunnen bewegen tussen gebieden, maar juist ook maatschappelijk/sociaal. Haven-Stad moet een inclusief onderdeel zijn van de stad en geen ruimtelijk gesegregeerd gebied. Wij hebben begrepen dat deze wens ook leeft in de stadsdelen Noord en Nieuw-West en adviseren nader aandacht te besteden in het raamwerk aan de samenhang van Haven-Stad en de omliggende gebieden en daarover periodiek bestuurlijk overleg te voeren.

Reactie
De aansluiting op de bestaande stad is, zoals het stadsdeel beaamt, inderdaad een belangrijke opgave voor Haven-Stad. Het is noodzaak dat Haven-Stad geen separaat gebied wordt, maar juist onderdeel uit gaat maken van de naburige gebieden. Belangrijk is dat er uitwisseling van mensen, activiteiten en voorzieningen wordt gecreëerd tussen de bestaande buurten en de deelgebieden van Haven-Stad, en dat bewoners Haven-Stad als onderdeel van Amsterdam gaan beschouwen.

Dit vraagstuk zal onder andere in het Ruimtelijk Programmatisch Kader voor de Centrale Zone Haven-Stad, en in onderzoeken naar economie en werkgelegenheid verder worden uitgewerkt.

Voorgestelde wijziging
De referenties naar Haven-Stad als 'stadsdeel' (op pag. 8, 22, 42, 66 en 93 in het concept) worden verwijderd in het Integraal Raamwerk.
Op pag. 8 (onder het kopje Motto's) wordt na "Het motto [...] van principes", de volgende zin toegevoegd: "De identiteitsontwikkeling van Haven-Stad zal op basis van dit motto fysiek, sociaal en economisch worden afgestemd op de bestaande aanliggende delen van de stad."

Advies DB: Mobiliteit
In aansluiting op bovenstaande vragen wij aandacht voor locaties waar verschillende ambities en opgaven samenkomen. Denk aan (de omgeving van) de Spaandammerstraat, de Van Diemenstraat en het Nassauplein, waarvoor verkenningen worden uitgevoerd voor HOV-verbindingen en waar tegelijkertijd opgaven spelen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tot 2030 is de voorgestelde HOV-busverbinding voldoende om de transformatie van de eerste deelgebieden van Haven-Stad te ontsluiten. Daarna is het sluiten van de kleine metroring (doortrekken van de ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station) voorzien om de toename van vervoersbewegingen te accommoderen. Lukt dat niet op tijd, dan levert dat een te hoge druk op de HOV-verbindingen voorgesteld in de Spaandammerstraat dan wel Van Diemenstraat op. De onderlinge afstemming en de bewaking van de samenhang en de voortgang van de transformatie en mobiliteitsmaatregelen is dan ook onderdeel van de aanpak van het programmamanagement. Gezien het belang van de metroring voor de ontsluiting van Haven-Stad en de doorstroming en leefbaarheid het omliggend gebied vraagt het dagelijks bestuur nu al aandacht voor het onderzoeken van stappen en maatregelen die nodig zijn als het sluiten van de metrolijn onverhoopt later dan in 2030 wordt gerealiseerd.
Verdere specifieke adviezen ten aanzien van mobiliteit zijn opgenomen in het advies over het mobiliteitsplan Haven-Stad Zuidflank en Sloterdijk II.

Reactie
De genoemde aandachtspunten zijn inderdaad belangrijke opgaven waar het programma Haven-Stad verder op moet studeren. Wij zijn het eens met de door u genoemde punten, ook waar het gaat om de bewaking van de onderlinge samenhang van de diverse mobiliteitsingrepen en -projecten in dit deel van de stad de komende decennia. Mocht het sluiten van de Ringlijn niet mogelijk zijn kort na 2030, dan zullen wij onderzoeken welke consequenties dit heeft voor de fasering en het programma van Haven-Stad en op welke wijze toch de bereikbaarheid van de getransformeerde deelgebieden kan worden gegarandeerd.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Evenementen
In het raamwerk is opgenomen dat de transformatie van Haven-Stad wordt begeleid door zogenoemde 'signature projecten': eigenzinnige projecten - gebouwen, plekken, maar ook evenementen of activiteitenprogramma's - die Haven-Stad zichtbaar maken; aantrekkelijk en verleidelijk. De stadsdeelcommissie West heeft in 2019 geadviseerd een evenemententerrein in te richten. Wellicht zijn er mogelijkheden om een evenementenlocatie als 'signature project' in te richten. Dit kan bijvoorbeeld zijn om de druk op het Westerpark te verminderen en kunst en cultuur extra ruimte geven in de stad.

Reactie
De benoemde 'signature projecten' zijn inderdaad belangrijk om Haven-Stad op de kaart te zetten, net als vrije plaatsen voor de creatieve en culturele sector. Het Ruimtelijk Programmatisch Kader Centrale Zone zal de invulling van deze projecten verder uitwerken.
Zie voorts antwoord 5.4.

Voorgestelde wijziging
Geen.

15 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel Nieuw-West

Algemeen
Het is belangrijk dat er benoemd wordt dat er wordt ingezet op verbindingen tussen bestaande en nieuwe wijken en de verbinding tussen Geuzenveld-Slotermeer en het Sloterdijkgebied. En dat er extra aandacht wordt gevraagd voor de sociale cohesie in de nieuw buurten. Verder zijn wij ook van mening dat het sluiten van de kleine metroring essentieel is voor de ontwikkeling van deze nieuw wijk, maar ook voor de toekomstige bereikbaarheid van Nieuw-West. Interessante ontwikkeling is de mogelijke overbouw van de sporen bij Sloterdijk. Belangrijk verder dat er blijvend aandacht wordt gevraagd voor het behoud van het ruige karakter van de Bretten. Betreft de economische verbondenheid zoals genoemd in het DB advies hebben we een aanvullend advies.

Advies: Economie
Havenstad wordt een gebied met veel werkgelegenheid, belangrijk dat hier ook wordt ingezet op praktisch geschoolde banen zoals het DB benoemd. Wij adviseren om daarbij aan te haken op de ontwikkeling naar een circulaire economie en het donutmodel. Met name op dit vlak liggen er heel veel kansen. Maak Havenstad de motor voor de circulaire economie met veel aandacht voor de maak, recycle en reparatie industrie. Juist in deze sectoren gaan veel banen ontstaan voor praktisch geschoolde mensen en daarmee mooie economische kansen voor de inwoners van Nieuw-West. Het Raamwerk Haven-Stad is een regiedocument om de gestage ingroei van woonbebouwing in het westelijk havengebied te kunnen sturen. We zien deze ontwikkeling als een langzaam proces waarbij het uitplaatsen en beëindiging van bedrijven en de verwerving van bedrijfsterreinen hand in hand gaan met uitgifte van de terreinen voor woningen. Een traag proces met risico's op onevenwichtigheid in het resultaat waarbij ook bestaande voorzieningen in de aangrenzende gebieden onder druk kunnen komen te staan.

Reactie
Het genoemde advies wordt verder uitgewerkt in de economische visie van Haven-Stad: Economie van Morgen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Groen en sociaal
Onderzoek scenario's voor dubbel grondgebruik (bijv. metrostation onder de sportvelden) zodat de sportvelden in het hart van de bestaande wijken behouden kunnen blijven. Ontwikkel voor het bestaande groen monitoring/meting van het gebruik. Zodat tijdig signaleren van overbelasting worden herkend. Bij overbelasting dient er een instrumentarium voorhanden te zijn zoals het

tijdelijk vrijgeven voor braakliggende bedrijfspercelen voor tijdelijke groene recreatie tot aan het ontwikkelen van verplaatsbare drijvende modulair opgebouwde parken die ook na realisatie van Haven-Stad een structurele rol blijven vervullen. Onderzoek verder de ontwikkeling van drijvende parken zodat deze wijze van groenvoorziening vanaf de start in de ontwikkeling kan worden ingebed en daarmee het huidige groen kan worden ontlast Havenstad is niet een geheel nieuwe wijk, maar een verzameling van bestaande en nieuw te ontwikkelen deelgebieden, die aan weerszijden van het IJ elk op hun eigen manier de aansluiting met de bestaande stad moeten vinden. Het Raamwerk is daar te weinig op georiënteerd.

Reactie
Het advies sluit aan bij de ambitie van Haven-Stad om (groen)voorzieningen aan te leggen, voordat deelgebieden volledig ontwikkeld zijn als woongebied. De ontwikkeling van Haven-Stad is daarom een gefaseerde transformatie. Op deze manier wordt er stapsgewijs gewerkt aan nieuwe leefbare stukken stad waar genoeg voorzieningen en groen zijn voor de bewoners van Haven-Stad én de omliggende gebieden. In elke fase van ontwikkeling zal er genoeg groen zijn voor bewoners van het gebied en de omliggende buurten, wellicht door het creëren van tijdelijk groen. De tweejaarlijkse monitoringsrapportage biedt ruimte om overbelasting van groen tijdig te signaleren.
Zie voorts antwoord 4.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Aansluiting bestaande stad
De verbinding met omliggende wijken wordt in de Maatschappelijke Visie (p. 10) slechts terloops genoemd. Echter zou dat juist de hoofdopgave moeten zijn. Voor maatschappelijke acceptatie van de groei en verdichting in Nieuw-West is het van belang dat zowel gevestigde als nieuwe bewoners zich (blijven) herkennen in het karakter van ons stadsdeel. Het is belangrijk dat het programma straks in de uitwerking is gericht op verbinding, ontmoeting met bestaande wijken en het op een nieuw niveau uitwerken van de identiteit van Nieuw-West. Daarom is het belangrijk om zo concreet mogelijk aan te geven hoe bestaande wijken sociaal en fysiek mee gaan profiteren van nieuw te ontwikkelen wijken en andersom;

Probeer te voorkomen dat er een gekunstelde Haven Stad-identiteit wordt opgedrongen. Maar koppel de kernwaarden voor het zuidelijk deel van Haven-Stad te koppelen aan het karakter en behoeften van Nieuw-West en West. Het gaat hierbij om doordachte uitbreiding en herverdeling van voorzieningen over het plangebied én de directe invloedgebieden, zoals ook door het DB aangegeven. Dit vraagt om een hierop gerichte uitvoeringsstrategie of programma.

Reactie
De aansluiting op de bestaande stad is, zoals het stadsdeel beaamt, inderdaad een belangrijke opgave voor Haven-Stad. Het is noodzaak dat Haven-Stad geen separaat gebied wordt, maar juist onderdeel uit gaat maken van de naburige gebieden. Belangrijk is dat er uitwisseling van mensen, activiteiten en voorzieningen wordt gecreëerd tussen de bestaande buurten en de deelgebieden van Haven-Stad, en dat bewoners Haven-Stad als onderdeel van Amsterdam gaan beschouwen.

Dit vraagstuk zal onder andere in het Ruimtelijk Programmatisch Kader voor de Centrale Zone Haven-Stad, en in onderzoeken naar economie en werkgelegenheid verder worden uitgewerkt.

Voorgestelde wijziging
De referenties naar Haven-Stad als 'stadsdeel' (op pag. 8, 22, 42, 66 en 93 in het concept) worden verwijderd in het Integraal Raamwerk.
Op pag. 8 (onder het kopje Motto's) wordt na "Het motto [...] van principes", de volgende zin toegevoegd: "De identiteitsontwikkeling van Haven-Stad zal op basis van dit motto fysiek, sociaal en economisch worden afgestemd op de bestaande aanliggende delen van de stad."

Advies: Bestuurlijk overleg stadsdelen
Net zoals het advies van het DB van het stadsdeel Noord denken wij, het geheel overziend, dat het Raamwerk te veel een stedenbouwkundige plangrens hanteert, terwijl het feitelijk gaat om opgaven op heel verschillende schaalniveaus. Sommige vraagstukken, zoals op gebied van bereikbaarheid en economisch profiel, moeten in een stedelijke- of regionale context worden geplaatst. Andere in de context van de ontwikkeling van de stadsdelen of de verbinding met bestaande wijken. Wij stellen voor om de opgave centraal te stellen en vervolgens op elk niveau de afstemming en integraliteit zoeken die daar het best bij past.

Daarom stellen wij voor om na vaststelling van het Raamwerk in een geregeld bestuurlijk overleg Haven-Stad met de drie betreffende stadsdelen de verdere ontwikkelingen te volgen en te streven naar een evenwichtige ontwikkeling aan weerszijden van het IJ op zo'n manier dat voor nieuwe én bestaande bewoners en bedrijven een goede leefomgeving ontstaat.

Reactie
Het Integraal Raamwerk Haven-Stad is bedoeld als stedenbouwkundige vertaling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Veel van de, in het Integraal Raamwerk besproken, onderwerpen raken inderdaad stadsbrede, regionale of soms juist lokale schaalniveaus. Voor Haven-Stad is het daarom van groot belang nauw samen te werken met deze verschillende organisaties en partijen tijdens verdere planuitwerkingen. Als uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Haven-Stad zal voor de periode 2022-2026 ook een voorstel voor de uitvoeringsorganisatie worden opgesteld. Hierin zal de vraag worden meegenomen op welke wijze het beste de (bestuurlijke) afstemming met en tussen de stadsdelen over de ontwikkeling van Haven-Stad kan worden georganiseerd.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Bouwverkeer
Dan sluiten we af met deze laatste twee adviezen: De aanleg van een nieuwe wijk is een enorm bouwkundig project. Daarom zijn er zorgen over de impact van de ontwikkeling van deze nieuwe wijk op de omliggende, kwetsbare wijken. De bouw van deze stedelijke wijk zal jarenlang in beslag nemen. Wij adviseren om ervoor te zorgen dat bouwverkeer en de overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk wordt beperkt en gefaseerd. Wederom in samenspraak met de andere omliggende stadsdelen.

Reactie
De gehele ontwikkeling van Haven-Stad is gefaseerd opgebouwd. Deelgebieden zullen, wanneer ontwikkeling mogelijk is, stap voor stap worden getransformeerd. Hierin zal het noodzaak zijn omwonenden zo kort en zo min mogelijk te hinderen met overlast.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Wonen
Door de overspannen woningmarkt in Amsterdam zijn er te weinig betaalbare woningen, met name voor gezinnen en midden en lagere inkomens. Woningen in de midden-huur categorie zijn nu circa 55 m2 en dat is te klein voor een gezin. Wij adviseren om extra in te zetten op woningen voor lagere en middeninkomens en meer grotere woningen, geschikt voor gezinnen, te ontwikkelen.

Reactie
Zie antwoord 5.1.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Voorzieningen
Voor de zachter faciliteiten zoals sport zijn nu enkel zoekgebieden aangewezen. In de plannen staan geen plekken gereserveerd voor religieuze/ levensbeschouwelijke instellingen. Verder is er in het hele gebied slechts 1 kinderboerderij. Juist deze soort zaken moeten concreet worden meegenomen, anders sneuvelen ze in de uitvoering ten koste van financieel winstgevender zaken.

Reactie
De gemeente Amsterdam stuurt niet actief op het inpassen van religieuze instellingen, zoals ze dat bijvoorbeeld wel doet voor basisscholen en 'huizen van de buurt'. Religieuze instellingen moeten in Amsterdam zelf het initiatief nemen tot het vinden van ruimte. In Haven-Stad wordt 20% van het vloeroppervlak bestemd voor niet-woonfuncties. Deze 20% vormt ook voor religieuze instellingen in beginsel de zoekruimte. Om specifieke ruimtezoekers in Amsterdam behulpzaam te zijn heeft de gemeente het loket van de 'Stadsloods' ingesteld.

Voorgestelde wijziging
Geen.

16 Gevraagd advies stadsdeelcommissie Stadsdeel Centrum

Algemeen
Het Integraal Raamwerk is een document om de ontwikkelingen van Haven-Stad in goede banen te leiden. In Haven-Stad zullen tussen de 40.000 en 70.000 woningen worden gebouwd en is de PTA Cruise terminal gepland. Het raamwerk schetst de contouren waarbinnen Haven-Stad zich kan ontwikkelen. In lijn met de SDC adviezen van stadsdeel West willen wij de volgende adviezen opnemen.

Voor wat het Centrum betreft moet de algemene leidraad zijn om zoveel mogelijk sport en cultuur in de eigen Haven-Stad te ontwikkelen zodat het Centrum zal worden ontlast!

Advies: Groen
Het Westerpark wordt veel gebruikt door inwoners van het Centrum. Om te voorkomen dat bij de ontwikkeling van Haven-Stad te veel druk komt wordt gelegd op het Westerpark dienen de aanleg van park- en groenvoorzieningen in Haven-Stad parallel ter hand te worden genomen met het bouwen van woningen en het ontwikkelen van bedrijfslocaties.

Reactie
Het advies sluit aan bij de ambitie van Haven-Stad om (groen)voorzieningen aan te leggen, voordat deelgebieden volledig ontwikkeld zijn als woongebied. De ontwikkeling van Haven-Stad is daarom een gefaseerde transformatie. Op deze manier wordt er stapsgewijs gewerkt aan nieuwe leefbare stukken stad waar genoeg voorzieningen en groen zijn voor de bewoners van Haven-Stad én de omliggende gebieden. In elke fase van ontwikkeling zal er genoeg groen zijn voor bewoners van het gebied en de omliggende buurten, wellicht door het creëren van tijdelijk groen. Op deze manier wordt de druk op het Westerpark zo veel mogelijk voorkomen.
Zie voorts antwoord 4.1

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Sportvoorzieningen
Het is belangrijk dat er een divers aanbod van sportvoorzieningen wordt gerealiseerd. Voor sportvoorzieningen zou vooral aandacht moeten zijn voor sporten zoals tennis, voetbal, hockey en zwemmen. In het rapport (p.102) staat vermeld dat de sportvelden multifunctioneel moeten zijn, maar er moet ook ruimte zijn voor verenigingsleven in de vorm van aparte clubhuizen. Voor huidige sportverenigingen zoals SDZ is het van belang dat zij goed bereikbaar blijven voor de huidige gebruikers uit het Centrum. Het heeft daarom de voorkeur om de huidige locaties te behouden voor sportverenigingen zoals SDZ, mede gezien de grote emotionele en historische

waarde.

Reactie
Zie antwoord 5.2, 12.13 en 12.16.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 102, wordt de volgende zinsnede toegevoegd "Uitgangspunt blijft dat huidige sportverenigingen in Haven-Stad kunnen blijven bestaan en dat eventuele verplaatsingen gefaseerd worden doorgevoerd."

Advies: Culturele voorzieningen
De stadsdeelcommissie bepleit het ontwikkelen van een visie op de culturele voorzieningen in Haven-Stad zelf, zoals bijvoorbeeld ateliers, studio's, presentatie en repetitieruimtes, nieuwe techniek van de toekomst, theatervoorzieningen, een buitentoonplaats en een muziekschool.

Reactie
Zie antwoord 5.4 en 5.5.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Vervoer
De verplaatsing van de PTA Cruise terminal van het Centrum naar de Haven-Stad staat in de planning. Voorkomen moet worden dat het vervoer van PTA naar het Centrum en in het Centrum vervolgens plaatsvindt met de touringcars. Voorkeur heeft het OV. Als second best kan het vervoer plaatsvinden via de (elektrische) rondvaartboten.

Reactie
In het Integraal Raamwerk is opgenomen dat mogelijk verplaatste PTA per OV goed bereikbaar is met de binnenstad. Verdere mobiliteitsplannen in dit verband zijn pas later aan de orde.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies: Geleerde lessen
Er vallen veel lessen te trekken uit voormalige uitbreidingsplannen in Amsterdam zoals de Bijlmer met 50.000 woningen (1965) en IJburg met de bouw van 18.000 woningen (1996) maar ook in positieve zin in de recent gerealiseerde Houthavens. Wij adviseren om deze geleerde lessen uit het verleden te expliciteren in de plannen.

Reactie
Dit advies wordt erkent. In verdere planuitwerkingen zullen de geleerde lessen uit het verleden vanzelfsprekend worden meegenomen.

Voorgestelde wijziging

Geen.

Advies DB: Fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen
Haven-Stad is (in het hoofd van de Amsterdammer) een afgelegen gebied dat afgescheiden wordt door grote infrastructuur (sporen en s-wegen) en industrie/bedrijventerreinen. OV-verbindingen zijn belangrijk voor de toekomstige bewoners maar zullen de Amsterdammers uit de bestaande stad niet naar het gebied brengen. Om een ontwikkeling tot een levendig stedelijk gebied te kunnen creëren moet het gebied ook voor bezoekende Amsterdammer (niet alleen de nieuwe bewoners) aantrekkelijk worden om er even naar toe te fietsen. Belangrijk is dan om aantrekkelijke fietsverbindingen al vroeg in de ontwikkeling van het gebied te leggen.
Advies: Het DB vindt het van belang dat een volwaardig fietsnetwerk naar de bestaande stad zo vroeg mogelijk in de planning van gebiedsontwikkeling wordt gerealiseerd. Hierbij is het realiseren van het project snelle en doorgaande fietsroute Haarlemmer Houttuinen, als onderdeel van dit fietsnetwerk, een belangrijk onderdeel.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Reactie
Deze reactie worden onderschreven: de inpassing van aantrekkelijke fietspaden richting Haven-Stad is van groot belang. En dergelijke verbindingen dienen zo vroeg als mogelijk gerealiseerd te zijn om zodoende de uitwisseling tussen de getransformeerde deelgebieden van Haven-Stad en de omliggende buurten zo goed mogelijk te faciliteren. De Haarlemmer Houttuinen is een goed voorbeeld van zo'n verbinding.

Advies DB: Tracés metrolijnen
Van cruciaal belang voor de ontwikkeling van Haven-Stad is het sluiten van de Ringlijn, het aanleggen van het nog ontbrekende deel van de metrolijn tussen Isolatorweg en het Centraal Station. Er zijn op dit moment nog vijf mogelijke hoofdvarianten om deze verbinding te maken.
Advies: Het DB wil graag betrokken worden bij de keuze in de vijf mogelijke hoofdvarianten. Voor de leefbaarheid in dit deel van stadsdeel Centrum is het belangrijk dat deze nieuwe metrolijn ondergronds of op het bestaande treinspooremplacement wordt aangelegd.

Reactie
Zie antwoord 12.9.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Hoogbouw
De bedoeling is dat in Haven-Stad een hoog stedelijk gebied ontstaat met basisbouwblokken tot 30 meter hoogte. Per wijk wordt gebruik gemaakt van verschillende hoogteaccenten met torens van verschillende hoogten, deze torens hebben een hoogte van 60 tot 80 meter. Rondom OV-knooppunten en een aantal zorgvuldig gekozen plekken zijn incidentele hoogteaccenten gepland tot maximaal 150 meter hoogte. Voor stadsdeel Centrum is van belang dat de hoogbouwplannen

passen binnen het hoogbouwbeleid en dat de hoogbouw niet zichtbaar zal zijn vanuit de kernzone Unesco en niet in belangrijke zichtlijnen geplaatst zal worden.
Advies: Het voorstel van het DB is om hoogbouw versus kernzone Unesco op te nemen in de Bijlage 1: Complexe ontwerpopgaven en aandachtsgebieden.

Reactie
Bij de uitwerking van de deelgebieden zal bij een hoogbouw inititatief altijd een Hoogbouw Effect Rapportage worden opgesteld. Het dan geldende protocol mbt hoogbouw in relatie tot de Unesco contour en belangrijke zichtlijnen zal worden gevolgd waarbij de Hoogbouwcommissie cq het Expertteam Hoogbouw zal worden betrokken. Het voorstel om 'hoogbouw versus kernzone Unesco op te nemen in het hoofdstuk Complexe ontwerpopgaven en aandachtsgebieden is door het hanteren van deze reguliere werkwijze niet nodig.
Zie voorts antwoord 6.2.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: PTA
De nieuwe vestiging van de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) is opgenomen als één van de functies die een plek moeten krijgen in het toekomstige watergebruiksschema voor Haven-Stad. De komende 10 jaar worden de inpassingsmogelijkheden onderzocht. De verplaatsing van de PTA is echter randvoorwaardelijk voor het realiseren van de westelijke oeververbinding. Voor de aanleg van deze oeververbinding op de gewenste termijn van 2035/2040, zal de verplaatsing van de PTA vóór die tijd moeten zijn uitgevoerd. Daarmee is het 'onderzoeken van inpassingsmogelijkheden voor de PTA' tot 2032 (dus nog niet eens voorbereiding van de fysieke verplaatsing of bouw van een terminal) een te lange termijn waardoor de ambitie van de Oeververbindingen in het nauw komt. Ook de Westelijke oeververbinding kent een eigen uitgebreid en langdurig voorbereidingstraject, om kosten en risico's te vermijden zal zo snel mogelijk duidelijkheid moet worden gegeven over (het moment van) de verplaatsing van de PTA moeten komen.
Advies: Het DB adviseert om meer ambitie in de planning voor de verplaatsing van de PTA te zetten. Dit door in het Raamwerk niet een globale periode van haalbaarheid of inpassingsonderzoek op te nemen maar, in afstemming met de planningsambitie van de oeververbindingen, een (streef) jaartal waarop de verplaatsing dient te zijn uitgevoerd. Dit ook ten bate van de duidelijkheid en berekenbaarheid voor de andere grootstedelijke trajecten die van de verplaatsing en de realisatie van de oeververbinding afhankelijk zijn.

Reactie
De door het DB genoemde afhankelijkheden zijn bij ons bekend. De fasering van de vaste oeververbindingen (incl. de verplaatsing van de PTA) is onderdeel van het programma Sprong over het IJ. In dat verband zullen wij u op termijn informeren over de fasering van de verschillende onderdelen.

Voorgestelde wijziging
Geen.

Advies DB: Tram 5
In de tekst over de uitbreiding van tram 5 vanuit de Marnixstraat, is de volgende zin opgenomen: "Op deze manier wordt de binnenstad met al haar attracties direct aangesloten op Haven-Stad". Advies: Graag "met al haar attracties" weglaten en aan de zin toevoegen dat Haven-Stad goed bereikbaar wordt voor bezoekers en bewoners uit andere delen van de stad

Reactie
Akkoord met wijziging.

Voorgestelde wijziging
Op pag. 115 wordt de zin "Op deze [...] op Haven-Stad", vervangen door de volgende tekst: "Op deze manier wordt de binnenstad direct aangesloten op Haven-Stad en is het gebied goed bereikbaar voor bezoekers en bewoners uit andere delen van de stad."

17 Bronnenlijst

Actieplan Schone Lucht (oktober 2019): https://www.amsterdam.nl/bestuur-en-organisatie/volg-beleid/duurzaamheid/schone-lucht/

Windvisie 2012 (vastgesteld 19 september 2012): https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2582/2582-046windvisie.pdf

Concept Integraal Raamwerk Haven-Stad (23 maart 2021): https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/integraal-raamwerk/

Maatschappelijke visie Haven-Stad (november 2020): https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/integraal-raamwerk/

Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld op 8 juli 2021): https://amsterdam2050.nl/

Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017 (vastgesteld op 21 december 2017): https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/?utm_source=www.amsterdam.nl&utm_medium=internet&utm_campaign=havenstad&utm_content=redirect (via plannen en publicaties)

RES (Regionale Energiestrategie, vastgesteld op 27 mei 2021): https://www.regionale-energiestrategie.nl/documenten/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1575342

Ruimtelijk Toetsingskader Noorder IJ-plas 2020-2030: https://www.amsterdam.nl/projecten/haven-stad/?utm_source=www.amsterdam.nl&utm_medium=internet&utm_campaign=havenstad&utm_content=redirect (via plannen en publicaties).