Gemeente Amsterdam

Nota van beantwoording

versie 7 februari 2024

Stadscentrum Osdorpplein – fase 2a

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **2**

1. Inleiding en leeswijzer **4**

2. Lijst met inspraakreacties en codes (niet-particulieren) **6**

3. Algemeen Plan **7**
3.1. Onvrede over het doorlopen participatieproces en gebrek aan vertrouwen in het proces...7
3.2. Tips en verzoeken over het vervolgproces...12
3.3. Inspraak op ontwerp Nieuwe Meervaart ...15
3.4. Plangrens ...15
3.5. Algemene reacties voor het plan...16

4. Programma **17**
4.1. Type woningen ...17
4.2. Kantoren ...17
4.3. Winkelaanbod...18
4.4. Horeca ...19
4.5. Hotel...19
4.6. Andere voorzieningen...20

5. Ontwikkellocaties en bebouwing **21**
5.1. Samenspraak bij de planuitwerking...21
5.2. Bebouwing/gebouw/bouwregels...21
5.3. Bladergroen...31
5.4. SuHa3 en Tussen Meer Zuid ...32
5.5. NWH-A3...37
5.6. Noordstrook ...40
5.7. Kiosken ...41
5.8. Leegstand en tijdelijkheid ...41

6. De Nieuwe Meervaart **43**
6.1. Drie opties voor de Nieuwe Meervaart...43
6.1.1. Voorkeuren voor een optie ...43
6.1.2. Aandachtspunten bij locatie in Sloterplas ...45
6.2. Bouwen in of aan de Sloterplas ...49
6.2.1. Aantasting van groen en/of water ...49
6.2.2. Aantasting van de beleving van de Sloterplas...51
6.3. Suggesties voor alternatieve locaties voor de Nieuwe Meervaart ...52
6.3.1. De huidige locatie van de Meervaart ...52
6.3.2. Locaties binnen plangebied Stadscentrum Osdorpplein ...53
6.3.3. Andere locaties in Nieuw West (buiten plangebied) ...58

6.4. Waarom een Nieuwe Meervaart? 59
6.4.1. Investeren in een Nieuwe Meervaart 59
6.5. Divers 60
6.5.1. Beschrijving en afweging van de opties in het SP 60
6.5.2. Besluitvorming 63
6.6. Gebouw de Nieuwe Meervaart 64
6.6.1. Hoogte en grootte 64
6.6.2. Architectuur 68
6.6.3. Voorzieningen 70
6.6.4. Exploitatie en programmering Nieuwe Meervaart 70
6.6.5. Gebouw huidige Meervaart op Erfgoedlijst? 71
6.7. Cultuurhistorie en landschap Sloterplas en aanwijzing beschermd stadsgezicht 72

7. Openbare ruimte 74
7.1. Boulevard Sloterplas 74
7.2. Inrichting en gebruik van de openbare ruimte 74
7.3. Afval 78
7.4. Klimaatadaptatie 79

8. Verkeer en Mobiliteit 80

9. Duurzaamheid 103

10. Planning 104

11. Omgeving, beheer en veiligheid 106
11.1. Veiligheid 106
11.2. Afval en schoonmaak 107
11.3. Foutparkeren 108
11.4. Leefbaarheid tijdens bouwperiode 109
11.5. Buiten plan fase 2a 111

12. Overige reacties buiten het stedenbouwkundig plan 113

13. Advies Stadsdeel Nieuw-West 114

14. Samenvatting van wijzigingen in het stedenbouwkundig plan 124
14.1. Wijzigingen naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen 124
14.2. Ambtelijke wijzigingen 126

1. Inleiding en leeswijzer

Inleiding
Voor u ligt de Nota van Beantwoording op de ingediende inspraakreacties op de concept Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 en het concept-stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein – fase 2 (inspraakversie, oktober 2022).
Het stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein beschrijft hoe het wijkwinkelcentrum Osdorpplein zich verder ontwikkelt tot hét stedelijk centrum voor stadsdeel Nieuw-West. Het plan richt zich op de toevoeging van woningen en voorzieningen en op een vergroting van het centrumgebied, richting de kruising van Meer en Vaart en de Lelylaan. De uitdaging is om het eigen en unieke karakter van het Osdorpplein te behouden door het combineren van bestaande en gerenoveerde bebouwing met nieuwbouw. De openbare ruimte wordt groener met meer plekken voor ontmoeting, de auto wordt minder zichtbaar in het straatbeeld, er komt meer ruimte voor de fietser en voetganger, de verbinding met de Sloterplas wordt verbeterd en er wordt een nieuw theatergebouw voor de Meervaart gebouwd.

Vrijgave inspraak en inspraakperiode
Op 110ktober 2022 heeft het College van burgemeester en wethouders de concept Investeringsnota en het concept-stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein – fase 2 vrijgegeven voor inspraak. De plannen hebben 6 weken ter inzage gelegen; van 24 oktober 2022 tot en met 5 december 2022.

Op 31 oktober 2022 is er een informatiemarkt gehouden in de Meervaart. Deze werd door ruim 120 mensen bezocht. Bezoekers konden gedurende de avond bij verschillende kramen informatie krijgen over uiteenlopende thema's in de plannen, zoals woningbouw, voorzieningen, de Meervaart of de inrichting van de openbare ruimte. Ook stond er een grote maquette van het plan. Wethouder Van Dantzig was aanwezig om in gesprek te gaan met de bewoners en een toespraak te houden.
Gedurende de inspraakperiode was er een wekelijks inloopspreekuur op Startpunt Amsterdam Nieuw-West waarvan één in de avonduren. Er is een inloopavond georganiseerd in de Osdorperhof. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd bij de buurtbus op de markt op Tussen Meer. Ook konden belangstellenden deelnemen aan (stedenbouwkundige) wandelingen door het gebied met de ontwerpers. Deze lichten de plannen toe en beantwoorden vragen.

Wijze van inspreken
Het concept-stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein – fase 2, de concept investeringsnota en het konden zowel digitaal worden ingezien als in print. Dit laatste was mogelijk op Stadsloket Nieuw-West, op het stadsloket in het stadhuis van Amsterdam en op Startpunt Amsterdam Nieuw-West in het projectgebied. Iedereen kon een inspraakreactie indienen, digitaal via een online inspraakformulier of door een e-mail te sturen naar . Daarnaast was het mogelijk om een schriftelijke inspraakreactie per post te versturen of af te geven op het Startpunt Amsterdam Nieuw-West, tijdens de informatiebijeenkomst, inloopavond of tijdens een van de inloopspreekuren. Voor hulp bij het schrijven van een inspraakreactie kon men terecht bij Startpunt Amsterdam Nieuw-West.

Leeswijzer
In totaal zijn er 155 inspraakreacties binnengekomen. In een aantal gevallen heeft een indiener meerdere reacties ingediend. Deze reacties zijn niet samengevoegd, maar worden als unieke reacties geteld. In totaal zijn er dus 155 inspraakreacties door 150 personen (unieke reacties) ingediend. Van deze reacties zijn er 9 van verenigingen, stichtingen en bedrijven binnengekomen.

Alle indieners van een zienswijze die adresgegevens (mail of post adressen) hebben een bericht ontvangen met daarin het nummer waaronder hun reactie te vinden is in dit document. Mocht een

indiener het nummer niet hebben ontvangen kan er gemaild worden naar projectosdorpplein@amsterdam.nl. De volgorde van de nummering is bepaald door het moment van ontvangst. De nummers staan vermeld bij het antwoord behorende bij de betreffende inspraakreactie, op die manier kan een indiener een reactie terugvinden. Hoofdstuk 2 bevat een overzicht van de niet-particuliere indieners. Alle ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn in hun volledigheid terug te vinden in de bijbehorende bijlage. Op grond van artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens zijn de inspraakreacties geanonimiseerd.

In deze Nota van Beantwoording zijn de inspraakreacties gerangschikt op volgorde van de hoofdstukindeling van het stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2. Indien de inspraakreactie aanleiding geeft tot een wijziging van het stedenbouwkundig plan wordt dit bij de beantwoording aangegeven. Alle wijzigingen in het stedenbouwkundig plan zijn bijgehouden in hoofdstuk 13 en zijn verwerkt in het stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2a dat op 27/28 maart 2024 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd ter besluitvorming.

Tot slot
Sommige reacties bestonden uit enkele woorden, de meeste reacties uit een paar honderd woorden en het langste exemplaar was tientallen pagina's. Om dit document hanteerbaar te houden zijn alle reacties samengevat en samengevoegd per onderwerp. Het ordenen, samenvatten en beantwoorden van de reacties was een flinke klus en mensenwerk.

2. Lijst met inspraakreacties en codes (niet-particulieren)

Onderstaand een overzicht van de ingediende inspraakreacties van 'niet-particulieren' op de concept Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 en het concept stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2. In verband met artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens worden inspraakreacties niet met persoonsgegevens 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 onderstaande index kan men afleiden op welke pagina(s) de gemaakte opmerking van een niet-particuliere indiener zijn beantwoord.

De volgorde van de nummering is bepaald door het moment van ontvangst.

Naam indiener inspraakreactie	**Code**
Waterschap Amstel Gooi en Vecht	OS082
Vereniging van de Vrienden van de Sloterplas	OS085
Fietsersbond Amsterdam	OS097
Eigen Haard	OS103
Rover, regio Amsterdam	OS104
Lebo Vastgoed B.V.	OS112
Van Wijnen Projectontwikkeling Midden & Rockfield Real Estate	OS134
Tussen Meer CV	OS152
Kroonenberg Groep	OS154

3. Algemeen Plan

Er zijn **33** inspraakreacties binnengekomen waarin onder andere vragen of opmerkingen worden geuit over participatie en inspraak. Er zijn indieners die hun onvrede uitspreken over het participatieproces dat in het verleden is doorlopen, indieners die schrijven over de huidige participatie en indieners die vragen stellen over het vervolgtraject. Daarnaast zijn er ook … inspraakreacties binnengekomen

3.1. Onvrede over het doorlopen participatieproces en gebrek aan vertrouwen in het proces

Reactie:
OS001; OS002; OS008; OS011; OS022; OS030; OS036; OS046; OS047; OS052; OS054; OS056; OS060; OS061; OS067; OS076; OS085; OS098; OS111; OS125; OS131; OS132; OS137; OS149; OS151
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners spreken hun ontevredenheid uit over het doorlopen participatieproces over de locatie van de Meervaart. Ze voelen zich niet serieus genomen en/of geven aan hebben weinig tot geen vertrouwen meer in het bestuur te hebben.
Belangrijk kritiekpunt van de indieners is dat in 2020 een raadsbesluit voor het bouwen van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas (waterlocatie) werd genomen zonder dat over *deze* locatie participatie was geweest.
Indieners zijn het er niet mee eens dat de keuze voor wel of niet bouwen in de Sloterplas geen onderdeel uitmaakt van de huidige inspraak over het concept stedenbouwkundig plan Osdorpplein fase 2 (oktober 2022).

Ook op de vorm van de participatie is kritiek. Zo zijn er indieners die de vraagstelling van de enquête uit 2020 als sturend ervaren hebben. Sommigen vonden de digitale participatie in 2020 rommelig en misleidend.

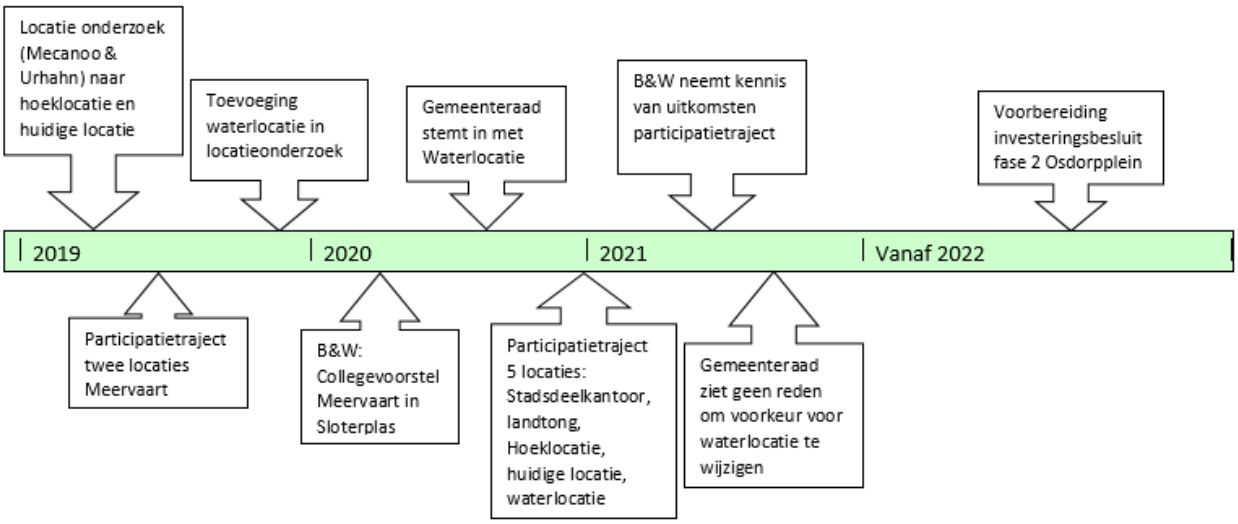
Antwoord:
In deze zienswijzen wordt aangegeven dat de volgorde van eerst het raadsbesluit over de waterlocatie en daarna het participatietraject heeft gezorgd voor ontevredenheid en weinig vertrouwen. De gemeente is zich ervan bewust dat dit voor een aantal mensen geldt. De gemeente heeft een Visie Omgevingsparticipatie gebouw de Nieuwe Meervaart en zuidwestoever Sloterplas opgesteld en een paragraaf over participatie in de investeringsnota opgenomen waarin staat hoe de gemeente de omgeving in de toekomst bij de planvorming en planuitwerking wil betrekken.

Hieronder licht de gemeente toe wáárom destijds deze volgorde is gevolgd.

Bestuurlijk traject van 2019 tot 2021
In 2019 heeft participatie plaatsgevonden over twee locaties voor een Nieuwe Meervaart; de hoeklocatie en de huidige locatie van de Meervaart. De locatie in de Sloterplas (waterlocatie) was toen nog niet in het vizier en vandaar niet meegenomen in de participatie. Na de participatie in 2019 bleek dat deelnemers aan de participatiebijeenkomsten en bestuurders veel nadelen zagen aan de twee onderzochte locaties. Daarom werd de waterlocatie toegevoegd en onderzocht, die waterlocatie was al eens eerder genoemd als aanbeveling in het Kunstenplan in 2017. In juli 2020 zijn de onderzochte locaties verschillende opties inclusief de inmiddels onderzochte waterlocatie voorgelegd aan de gemeenteraad zonder dat er participatie had plaatsgevonden over de waterlocatie. Er is voor deze volgorde gekozen, omdat er in het voorjaar van 2020 door de recente uitbraak van corona geen

bijeenkomsten georganiseerd mochten worden. In deze eerste periode van de corona uitbraak was de gemeente nog niet goed voorbereid op online participeren.
Toen de gemeenteraad in juli 2020 koos voor de locatie in de Sloterplas als voorkeurslocatie, is er mede door het ontbreken van participatie voorafgaand aan besluitvorming, als voorwaarde gesteld dat participatie over de locatie alsnog plaats zou vinden en zwaarwegend meegenomen zou worden in de verdere bestuurlijke besluitvorming. Als er geen draagvlak zou zijn, zou de voorkeurslocatie worden heroverwogen. Aan de hand van de uitkomst van het participatietraject en de digitale enquête in 2021 heeft de gemeenteraad in juli 2021 besloten de waterlocatie te herbevestigen. De uitkomsten van de participatie gaven onvoldoende aanleiding om de waterlocatie te heroverwegen.

Dit besluit van de gemeenteraad, de waterlocatie, is het uitgangspunt in het concept stedenbouwkundig plan (inspraakversie oktober 2022) waarbinnen drie opties zijn uitgewerkt en voorgelegd. Het besluit om in de Sloterplas te bouwen was in 2020 genomen en herbevestigd in 2021, en daarom geen onderdeel meer van deze inspraakronde. In deze inspraakronde gaat het om een nadere uitwerking van de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas.



Tijdlijn van 2020 tot en met 2021

Digitale enquête
Als onderdeel van de participatie heeft de gemeente in oktober en november 2020 een digitale enquête gehouden. 2497 mensen hebben de enquête ingevuld. In deze enquête werd de vraag "Het plan is dat de nieuwe Meervaart gebouwd wordt in de Sloterplas, op de plek van de stip. Welk cijfer op een schaal van 1 tot 10 geeft u deze locatie aan de waterkant van de Sloterplas?" gesteld. 49,9% van de respondenten gaf de locatie in de Sloterplas cijfer 1 tot en met 5 en 50,1% van de respondenten gaf de locatie het cijfer 6 tot en met 10. Het gemiddelde cijfer van alle respondenten was 5,0.

Bijeenkomsten
In dezelfde periode als de digitale enquête zijn er ook online participatiebijeenkomsten gehouden.
De locaties die zijn besproken tijdens deze participatie:

1. De hoeklocatie op land Lelylaan/Meer en Vaart
2. De huidige locatie van de Meervaart
3. De locatie in de Sloterplas (waterlocatie, vergelijkbaar met optie Midden uit het concept stedenbouwkundig plan)

4. Locatie op de landtong
5. Op de plek van het oude stadsdeelkantoor.

Deze vijf besproken locaties op en rond het Osdorpplein hadden elk voor- en nadelen. De voor- en nadelen die naar boven kwamen in het participatieproces leidden niet tot één gedeeld beeld wat de meest gewenste locatie voor de Nieuwe Meervaart zou zijn. De omgeving was (en is) verdeeld over wel of geen Nieuwe Meervaart in de Sloterplas.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie: OS047
Samenvatting reactie(s):
Indiener vindt dat bewust gekozen is om zo veel mogelijk met voorstanders in gesprek te gaan en dat ambtenaren op de informatieavond aangaven dat de "mensen niet weten waar ze over praten" en: "hoe groen is de Sloterplas nu eigenlijk".

Antwoord:
In de participatie wordt geprobeerd met zo veel mogelijk mensen in gesprek te gaan, zodat ieders stem gehoord wordt. Iedere mening mag er zijn en is waardevol. We schrikken van de citaten die worden aangehaald, omdat dit niet de insteek is van het gesprek dat de gemeente wil voeren. De omgeving heeft juist veel kennis van het gebied en die kennis is bijzonder nuttig om het project beter te maken.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s): OS047, OS098
Samenvatting reactie(s):
Indiener geeft aan dat burgers vaak niet uitgenodigd worden voor belangrijke bijeenkomsten.

Antwoord:
In september 2020 – gedurende coronatijd - is er één fysieke bijeenkomst gehouden met een kleine groep mensen waarin het te volgen participatieproces werd besproken. Dit mocht slechts een kleine groep zijn vanwege de geldende coronarestricties. Aanwezig waren: bewoners, ondernemers, ontwikkelaars, belangenverenigingen, columnisten en journalisten. Zij werden uitgenodigd vanwege hun inbreng in de discussie tot nu toe en/of vanwege een achterban die zij vertegenwoordigen. Daarbij is gekeken naar een evenwichtige samenstelling tussen bewoners/niet-bewoners/ondernemers/voor- en tegenstanders.

Daarna is het verder proces door corona, digitaal doorlopen. Verder is ons streven juist altijd om bij participatiebijeenkomsten of informatiebijeenkomsten zoveel mogelijk mensen te bereiken. Direct betrokkenen worden hiervoor uitgenodigd per brief of e-mail en de informatie staat daarnaast op de website.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s): OS150
Samenvatting reactie(s):
Indiener geeft aan dat bewoners bewust worden genegeerd en dat wel met ontwikkelaars wordt gesproken. Daarmee wordt achterdocht en wantrouwen gecreëerd bij bewoners. Als voorbeeld

wordt aangehaald dat de gemeente niks vertelde over het project MIX Amsterdam wat ertoe leidde dat bewoners maar één manier hadden om mee te praten, namelijk via juridische procedures. Indiener geeft aan dat dit zonde is, omdat bewoners kennis hebben van de buurt bijvoorbeeld welke type winkels ontbreken of waar ze zich onveilig voelen. Daarbij kennen bewoners ook de historie van het (plan)gebied bijvoorbeeld plannen van tien of twintig jaar geleden. Deze kennis ontbreekt vaak in het projectteam doordat mensen volgens de indiener maximaal twee jaar aan het project werken.

Antwoord:
Stadscentrum Osdorpplein is een transformatiegebied, waarin veel gebouwen eigendom zijn van en worden ontwikkeld door de vastgoedeigenaar (waaronder ook woningcorporaties vallen) of ontwikkelaar. De gemeente heeft met de vastgoedeigenaren afgesproken dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor het organiseren van participatie en het informeren van omwonenden.
De gemeente is het met de indiener eens dat de gemeente onvoldoende heeft gestuurd op het nakomen van de afspraken en gaat in het kader van fase 2a de vastgoedeigenaren en ontwikkelaars daarop aanspreken. Daarnaast is zij het eens met de indiener dat de kennis die bewoners hebben van het gebied meerwaarde heeft om het project te verbeteren. De gemeente wil dan ook graag met u in gesprek (blijven) over de inrichting van de openbare ruimte, waar zij verantwoordelijk voor is. Participatie of informatiemomenten worden aangekondigd via de website en door middel van bewonersbrieven. Afhankelijke van het onderwerp, komt de aankondiging ook in de nieuwsbrief en/of de vernieuwingskrant.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie:
OS002; OS022; OS061; OS067; OS125; OS126; OS149; OS150
Samenvatting reactie(s):
Indieners vragen zich af of inspreken wel zin heeft. Ze geven aan dat alles toch al besloten is en dat de inspraakprocedure een wassen neus is.

Antwoord:
Alle inspraakreacties worden meegenomen in de Nota van Beantwoording en voorgelegd aan het bestuur, die de uiteindelijke afweging maakt en een besluit neemt. Het heeft dus wel degelijk zin om een reactie in te sturen. Er zijn echter ook onderdelen in dit plan opgenomen waarover al is besloten. Dit zijn bijvoorbeeld de keuzes voor de waterlocatie voor de Nieuwe Meervaart en het autoluwe verkeersbeleid van de gemeente.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s): OS151
Samenvatting reactie(s):
Indiener vindt het onkies dat gekozen is voor de enorme doorloopsnelheid om een zienswijze in te dienen: 31 oktober t/m 5 december en dat in zo'n complex dossier als de Meervaart. Ook geeft de indiener aan dat de inspraakmomenten tijdens kantooruren waren, zodat een werkend persoon hierbij niet aanwezig kon zijn.

Antwoord:
De gemeente hanteert de wettelijke termijn voor de zienswijzeprocedure van 6 weken. Deze proceduretermijn is gangbaar in Nederland, ook voor complexere vraagstukken. Het indienen van een inspraakreactie kon op ieder moment van de dag via een formulier op de website of per brief. Ook op

de algemene informatieavond of tijdens een van de inloopspreekuren kon een inspraakreactie worden achtergelaten. De informatieavond vond aan het begin van de inspraakperiode plaats in de Meervaart.

De gemeente heeft bij het verstrekken van informatie geprobeerd aan te sluiten bij de behoefte van de bewoners en er is gezocht naar een mix van overdag en in de avonduren. Zo was de algemene informatiebijeenkomst aan het begin van de inspraakperiode in de Meervaart in de avonduren, was er een inloopspreekuur op het Informatiepunt Osdorpplein tot 19.00 uur, was er een inloopspreekuur in De Osdorperhof in de avonduren, en was er op verzoek ook buiten kantooruren contact mogelijk. Daarnaast waren andere inloopspreekuren juist overdag en is er op de markt gestaan om laagdrempelig informatie te kunnen verstrekken.

Reactie(s): OS098
Samenvatting reactie(s):
Indiener geeft aan dat de (online) participatiebijeenkomsten in 2020 door velen als waardevol ervaren zijn, maar dat dit zou leiden tot een ambitiedocument. Dit ambitiedocument is er nooit gekomen. Indiener vraagt zich af of het verstrekken van het ambitiedocument weer een leugen is en wil weten waarom het document niet verstrekt is.

Antwoord:
Oorspronkelijk was de bedoeling om naar aanleiding van de participatie over de locatie van de Nieuwe Meervaart een ambitiedocument te maken waarin de ambitie voor het nieuwe gebouw zou worden beschreven. Het bleek echter niet logisch is om de ambitie voor het nieuwe gebouw los te zien van de plek waar het komt te liggen, de zuidwestoever van de Sloterplas. Omdat de opgave voor gebouw en gebied nauw met elkaar samenhangen. Daarom is de deze opgave verwerkt in het stedenbouwkundig plan voor fase 2 en niet in een apart ambitiedocument. Het is dus niet zo dat u de informatie in het document helemaal niet ontvangt, echter u ontvangt het in andere vorm. De input uit de participatiedocumenten is verwerkt in het participatieverslag en waar mogelijk verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Het was beter geweest als de gemeente de omgeving hierover had geïnformeerd.

Reactie
OS085
Samenvatting reactie(s):
Indiener heeft een petitie Niet bouwen in de Sloterplas, die in 2021 is overhandigd aan wethouders Van Doorninck en Meliani, opnieuw aangeboden bij zijn inspraakreactie. Indiener vindt dat destijds aan de petitie geen aandacht is besteed en verzoekt om de mensen die de petitie getekend hebben (circa 2700 handtekeningen met vermelding van naam, woonplaats en in geval van online ondertekenen ook de datum bevestigd) te horen bij de verdere ontwikkeling van de plannen voor met name de Meervaart.

In de petitie werd de gemeente Amsterdam verzocht "*om een vernieuwde Meervaart te bouwen op de huidige locatie, gebruikmakend van het achterliggende plein. Met daarbij de opdracht aan de architect het Meervaarttheater op zijn huidige plaats zodanig gefaseerd te vernieuwen dat het gebouw deels te gebruiken blijft. Of op een alternatieve locatie.*"

Antwoord:
De petitie is destijds meegenomen als input voor het participatietraject en de online themabijeenkomsten die in 2021 zijn gehouden. De petitie onderstreept het belang van hoor en wederhoor. Dit was het uitgangspunt voor de opzet van de themabijeenkomsten.

Voor het vervolgtraject van de Nieuwe Meervaart, de integrale opgave van de ontwikkeling van het nieuwe gebouw en de ontwikkeling van de zuidwestoever van de Sloterplas, is een participatievisie opgesteld. Deze wordt voorgelegd aan de gemeenteraad als onderdeel van de verdere uitwerking van

het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart, waarbij advies aan de raad wordt gevraagd (wensen en bedenkingen). Uitgangspunt van de visie is de kennis van de omgeving in te zetten om tot een optimaal ontwerp te komen. Na het afronden van de wensen- en bedenkingenprocedure wordt de visie uitgewerkt tot een participatieplan.

De ondertekenaars van de petitie behoren ook tot de omgeving. De gemeente kan hen niet individueel benaderen, vanuit privacyoverwegingen, zij hebben hier immers geen toestemming voor gegeven, noch zijn contactadressen bekend. Mensen die geïnteresseerd zijn in de verdere ontwikkeling van Stadscentrum Osdorpplein en de Meervaart wordt aangeraden aan te melden voor de digitale Nieuwsbrief (op www.amsterdam.nl/osdorpplein), waar informatie over bijeenkomsten is opgenomen, of de website van het project in de gaten te houden. Mensen in de directe omgeving ontvangen ook de Vernieuwingskrant die huis-aan-huis wordt verspreid.

Wijzigingsvoorstel:
Geen

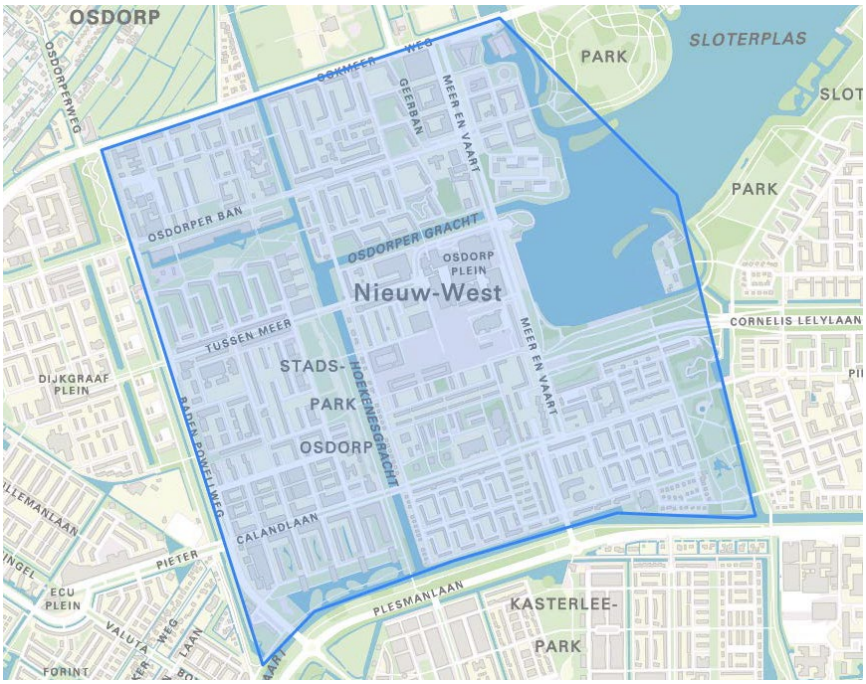
3.2. Tips en verzoeken over het vervolgproces

Reactie:
OS034; OS071
Samenvatting reactie(s):
Indieners geven aan dat de informatiebijeenkomst zinvol was om een indruk te krijgen van de plannen. Een indiener adviseert om een volgende informatiebijeenkomst te starten met een plenair deel waarin duidelijk aangegeven wordt wat, wanneer al besloten is en waar de discussie/inspraak nog wel over kan gaan.

Antwoord:
De feedback is ter harte genomen en verwerkt in de aanpak voor de komende informatiebijeenkomst. Ook is er een tijdlijn gemaakt met daarin o.a. de besluitvorming die via de website en tijdens de komende informatiebijeenkomst gedeeld zal worden. We hopen dat dit de gewenste duidelijkheid geeft.

Reactie:
OS088
Samenvatting reactie(s): Indiener geeft aan dat hij graag op de hoogte gehouden wil worden van het project en geeft aan dat daarbij de voorkeur uitgaat naar een brief omdat de Westerpost niet altijd goed bezorgd wordt.

Antwoord:
Gemiddeld drie keer in het jaar brengt de gemeente een vernieuwingskrant uit met informatie over het project. Als u op of dicht bij het Osdorpplein woont ontvangt u deze krant automatisch (wordt huis aan huis verspreid). De grenzen van het gebied waarbinnen de krant wordt verspreid zijn op dit moment, bij benadering, de Baden Powellweg, de Ookmeerweg, de Meer en Vaart en de Plesmanlaan (zie onderstaand kaartje met verspreidingsgebied). Mocht u de krant niet ontvangen dan raden we u aan om te mailen naar projectosdorpplein@amsterdam.nl. Dan wordt ervoor gezorgd dat u de krant krijgt thuisgestuurd. Daarnaast wordt de krant ook neergelegd in de bibliotheek en andere veel bezochte publieke locaties zoals het informatiepunt op het Osdorpplein en het stadsloket. De Westerpost wordt één keer per week bezorgd, maar is geen uitgave van de gemeente.



Verspreidingsgebied van de Vernieuwingskrant

Verder kunt u zich via de website www.amsterdam.nl/osdorpplein inschrijven voor de digitale nieuwsbrief Osdorpplein; deze verschijnt gemiddeld 1x per 2 maanden. Daarnaast is er ook een digitale nieuwsbrief Amsterdam waarbij u zich kunt abonneren voor specifiek nieuws uit stadsdeel Nieuw West. Deze verschijnt iedere week en u kunt zich aanmelden via www.amsterdam.nl/nieuwsbrief. Tot slot kunt u zich ook aanmelden voor de bouwapp Stadscentrum Osdorpplein. Hierin wordt ook regelmatig informatie over het project gedeeld. Download en installeer de BouwApp via www.debouwapp.nl/download-de-bouwapp op uw smartphone of tablet, zoek bij 'Ontdek' naar 'Stadscentrum Osdorpplein' en klik op 'Volgen'.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen

Reactie: OS087
Samenvatting reactie(s):
Indiener wil graag dat belanghebbenden, zoals de bewoners aan de zuidzijde van Tussen Meer, betrokken worden bij de ontwikkeling van fase 2 en dan met name bij ontwikkeling van de bebouwing van het terrein waar nu de Martini van Geffenstraat en de van Suchtelen van de Haarestraat (oneven nummers). Indiener spreekt met name de zorg uit over de hoogte van de bebouwing.

Antwoord:
De gemeente begrijpt dat de plannen van Tussen Meer Zuid met betrekking tot de bouwhoogte impact hebben op de omgeving. Deze plannen zijn ingrijpend gewijzigd, waarbij ook de afstand tussen de bebouwing aan de Tussen Meer en de Martini van Geffenstraat is vergroot, Naar aanleiding van zienswijzen van vastgoedeigenaren van de de bebouwing aan de zuidzijde van Tussen Meer en aan de Martini van Geffenstraat en aan de Van Suchtelen van de Haarestraat is de verkaveling op deze plekken gewijzigd. In het stedenbouwkundig plan is de nieuwe verkaveling opgenomen, dit zijn de ontwikkellocaties SuHa3 en TMZ. Hier wordt uitgegaan van sloop/nieuwbouw aan de zuidzijde van Tussen Meer, een buurtpark aan de Suchtelen van de Haarestraat en meer afstand tussen de bebouwing met ruimte voor een inpandige parkeergarage en expeditiestraat en een collectieve groene

binnentuin. Er zal voor direct-belanghebbenden een informatiebijeenkomst georganiseerd worden, in samenwerking met de vastgoedpartijen. Over deze bijeenkomst worden belanghebbenden persoonlijk per brief geïnformeerd.

Wijzigingsvoorstel:
De afstand tot het gebouw is vergroot. Daarnaast is de gehele verkaveling aangepast waar de Tussen Meer Zuid wordt toegevoegd als ontwikkellocatie.

Reactie(s): OS056; OS148
Samenvatting reactie(s):
Indieners geven aan dat de inspraak te laat en ondoorgrondelijk is. De informatie is moeilijk te vinden (afgelegen hoekje van het internet en bijeenkomst op de eerste donkere avond van het jaar). Ook is het Stedenbouwkundigplan moeilijk te begrijpen (een stuk van 112 pagina´s met heel veel tekst en niet te duiden of ronduit misleidende illustraties). Indiener zou graag plaatjes zien die tot de verbeelding spreken en een goed beeld geven van hoe het kan worden. Indiener adviseert een extra inspraakronde op de locatie van de Nieuwe Meervaart. Indieners raden aan om hierbij gebruik te maken van laagdrempelige en inzichtelijke methodieken: het versturen van een stemformulier of het ophangen van fotoborden van hoe het wordt op locatie, en eenvoudig te bedienen stemknoppen/ QR-codes. Zodat veel meer gebruikers van het gebied daadwerkelijk een gefundeerde reactie kunnen geven.

Antwoord:
De gemeente doet haar best om het stedenbouwkundig plan zo beknopt en leesbaar mogelijk te maken. Het is een plan dat voor een brede doelgroep met verschillende achtergronden begrijpelijk een aanspreekbaar moet zijn. Te denken valt aan bewoners, maar ook ontwikkelaars, politici en vakgenoten. Dat betekent dat er soms vaktermen worden gebruikt of tekeningen die soms moeilijker leesbaar zijn. De oproep om meer gebruik te maken van verbeeldingen die een goed beeld kunnen geven van hoe het eruit komt te zien, nemen we ter harte in het vervolgtraject.

Om de informatie zo toegankelijk mogelijk te maken is op verschillende manieren zo laagdrempelig mogelijk informatie verstrekt. Er is een informatiemarkt gehouden waar vragen aan de betrokken ambtenaren konden worden gesteld. In de huis-aan-huis verspreidde vernieuwingskrant zijn de plannen samengevat en voorzien van vereenvoudigde kaartjes. Er zijn inloopspreekuren georganiseerd om ook overdag informatie te kunnen verstrekken. Ook heeft de gemeente mensen opgezocht door bijvoorbeeld op de markt te staan. Hierbij zijn ook collega's die een andere taal spreken ingezet, om de mensen die gemakkelijker in een andere taal dan het Nederlands communiceren, zo goed mogelijk van informatie te voorzien.

Daarnaast waren de stukken op verschillende plekken in te zien, zoals het Amsterdams beleid voorschrijft. De stukken waren fysiek in te zien op Stadsloket Nieuw-West, op het stadsloket in het stadhuis van Amsterdam en op Startpunt Amsterdam Nieuw-West in het projectgebied. Digitaal waren ze in te zien via de projectwebsite. De locatie is gedeeld via de vernieuwingskrant, op alle bijeenkomsten en inloop spreekuren, in de nieuwsbrief en via de raadsinformatie site van de gemeenteraad.

Indiener geeft de suggestie om fotoborden te maken. Een goed idee en het zou inderdaad fijn zijn als we zouden kunnen intekenen hoe het er straks uit komt te zien. Het lastige is dat we het ontwerp van de Meervaart nog niet hebben. Het is dus moeilijk een plaatje te maken dat recht doet aan wat er straks gaat komen. We hebben wel in het concept stedenbouwkundig plan zeer schetsmatige impressies gegeven, om zo een beeld te geven van de volumes. Het maken van een ontwerp is een volgende stap in het proces, na de besluitvorming over de locatie van de Nieuwe Meervaart. We onderzoeken voor de vervolgfases of en hoe we gebruik kunnen maken van informatieborden in de openbare ruimte.

Indiener stelt voor een extra inspraakronde of stemronde over de Meervaart te houden. Dat is niet aan de orde. Eerder heeft de gemeenteraad al besloten tot de waterlocatie. Dit besluit is het uitgangspunt in het stedenbouwkundig plan waarbinnen 3 opties zijn uitgewerkt en voorgelegd. Het besluit om wel of niet in de Sloterplas te bouwen is daarom geen onderdeel van deze inspraak.

Wijzigingsvoorstel:
Een aantal verbeeldingen in het stedenbouwkundig plan is veranderd in de hoop dat deze een beter beeld geven van hoe het plan eruit komt te doen.

3.3. Inspraak op ontwerp Nieuwe Meervaart

Reacties:
OS125

Samenvatting reacties(s):
In hoeverre hebben bewoners inspraak op het ontwerp van het gebouw? "Het wordt een kolos van een gebouw, hoogstwaarschijnlijk in de zuidwesthoek, met minstens twee torens van zo'n 30 meter hoog: dat is bepaald niet niks, zeker voor de direct omwonenden."

Antwoord:
Het is zeker de bedoeling dat bewoners kunnen meedenken over het ontwerp van het gebouw. De vorm en de mate waarin meedenken mogelijk is, is van een aantal zaken afhankelijk zoals onder andere hoe het ontwerp aanbesteed gaat worden. De exacte invulling van het meedenken moet daarom nog bepaald worden.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen

3.4. Plangrens

Reactie
OS085
Samenvatting reactie(s):
Indiener vindt het onjuist om een deel van de Sloterplas onderdeel te laten zijn van het plangebied Osdorpplein, want is geen uniek onderdeel van Osdorp maar van heel Nieuw-West.

Antwoord:
De ligging van het stadscentrum Osdorpplein aan de Sloterplas is uniek. Het betrekken van de zuidwestoever bij de ontwikkeling van het stadscentrum is een kans om de inrichting en het gebruik van de oever (boulevard) een (kwaliteits)impuls te geven. Dit is al lange tijd uitgangspunt van de planvorming. Het verbeteren van de relatie tussen centrum en plas is niet alleen voor de bewoners van het centrumgebied Osdorpplein van belang, maar voor heel Nieuw-West en voor bezoekers van het centrum en de Sloterplas. Het staat buiten kijf dat de Sloterplas een landschappelijk icoon is van heel Nieuw-West. Vandaar dat hier uitermate zorgvuldig mee wordt omgegaan. Dit is ook een van de redenen om de Sloterplas als gemeentelijk Beschermd Stadsgezicht voor te dragen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen

3.5. Algemene reacties voor het plan

Reactie:
OS017; OS019; OS026; OS028; OS070; OS071; OS073; OS093

Samenvatting reactie(s):
Er zijn een aantal indieners die complimenten geven voor de plannen die de inspraak in zijn gegaan. Ze omschrijven de plannen als prima, goed, heel blij mee, leuk, mooi, helder gecommuniceerd of zijn grotendeels tevreden. Een indiener noemt het plan fantastisch en kijkt ernaar uit; grootstedelijk denken is nodig om het gebied te ontwikkelen en positief op de kaart te zetten. Andere indieners benoemen naast hun complimenten de volgende aspecten: meer bomen, meer groen, meer openbaar vervoer, minder auto's of het toevoegen van voorzieningen, woningen en kwalitatief goede en groene openbare ruimte en de promenade langs Osdorpergracht wat nu vooral een achterkant is.

Antwoord:
Bedankt voor uw positieve reactie.

Twee van de indieners spreken in hun zienswijze over aspecten die geen onderdeel (meer) zijn van het stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2a. Het is goed om aan te geven dat het definitieve stedenbouwkundig plan dat de gemeenteraad in 2024 zal vaststellen op deze twee aspecten geen invloed heeft;
Een van de indieners benoemd specifiek het feit dat er meer openbaar vervoer rijdt in het gebied. Vanuit projectteam stadscentrum Osdorpplein wordt hier niet op gestuurd. Een andere indiener geeft aan blij te zijn met de toekomstige promenade langs de bestaande Osdorpergracht. Daarbij moet benadrukt worden dat dit gedeelte van de openbare ruimte nu in fase 2b valt. Dit besluit zal gaan over fase 2a. Er is na het investeringsbesluit dus nog geen officieel besluit over de promenade.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

4. Programma

Er zijn **25** inspraakreacties binnengekomen met vragen of opmerkingen over het programma in het gebied. De vragen gaan over het type woningen dan wordt gebouwd en de verdeling tussen de functies wonen en niet-wonen. Ook worden het winkel en horeca aanbod besproken. Daarnaast wordt gesproken over specifieke functies: de komst van een eventueel hotel en de herhuisvesting van de muziekschool.

4.1. Type woningen

Reactie:
OS001; OS042
Samenvatting reactie(s):
Indieners schrijven dat:

- **De inschatting van de indiener is dat woningen Osdorp zo'n 5 ton gaan kosten. De indiener vraagt zich af wie dit kan/wil betalen voor een woning in Osdorp.**
- **Eén van de indieners leest in de plannen dat er wordt uitgegaan van maximaal 20 procent koopwoningen en adviseert dit percentage fors te verhogen naar 30 procent. Als reden daarvoor wordt genoemd dat een te laag percentage koopwoningen zorgt voor sociale en financiële problemen.**

Antwoord:
De nieuwbouw in fase 2a van Stadscentrum Osdorpplein dient te voldoen aan het Amsterdamse woonbeleid, namelijk 40 procent sociale huur, 40 procent middeldure huur en koop, 20 procent vrije sector koop (ook wel: 40-40-20). Bij transformaties door particulieren zijn er mogelijkheden om hiervan af te wijken indien aan de afwijkingsvoorwaarden (te vinden via: https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/vastgoedprofessionals/woningbouw-transformatie/afwijken-particuliere-transformaties/) wordt voldaan. Er zal dus in de nieuwbouw een woningaanbod beschikbaar zijn in diverse prijscategorieën, waaronder voor de kleinere portemonnee. Beleid is om huidige bewoners van de sociale huurwoningen een terugkeermogelijkheid aan te bieden.
Hoewel de gemeente uit gaat van een verhouding van 40-40-20, kan een percentage van 30% koopwoningen mogelijk wel gerealiseerd worden bij transformaties door particulieren, onder voorwaarden dat de sociale huur wordt gerealiseerd door een toegelaten instelling (zoals bijvoorbeeld een woningcorporatie).

Het woonprogramma voor Stadscentrum Osdorpplein zal een mix van de diverse woningtypologieën bevatten, met medeneming van opgedane kennis uit het verleden en in andere gebieden in de stad.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

4.2. Kantoren

Reactie:
OS083
Samenvatting reactie(s):
Een indiener vraagt: waarom komen er kantoorgebouwen bij in het gebied? We hebben woningen nodig.

Antwoord:
Het uitgangspunt van dit stedenbouwkundig plan is het Osdorpplein verder te ontwikkelen tot een volwaardig stadscentrum. Bij een stadscentrum past een mix van functies, waaronder ook de functie kantoor. De behoefte aan kantoorruimte is onderbouwd door onderzoek (bron: Kantorenplan 2019-2026). Hieruit blijkt dat er behoefte is aan zo'n 20.000 vierkante meter extra voor het stadscentrum. Naar verwachting wordt er 5.000 á 10.000 vierkante meter aan kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimte opgenomen in de plinten van de nieuwbouw van fase 2a. In fase 2b is er dus nog ruimte voor meer kantoorprogramma.

In het plan voor fase 2a Stadscentrum Osdorpplein zijn verreweg de meeste toegevoegde vierkante meters bestemd voor nieuwe woningen. De verhouding tussen niet-woonfuncties (waar kantoorruimte onder valt) en woningen is in fase 2a 70 procent voor wonen en 30 procent voor niet-wonen. Er komen naar verhouding dus niet veel kantoorgebouwen bij in Stadscentrum Osdorpplein; het merendeel is extra woningen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

4.3. Winkelaanbod

Reactie:
OS001; OS021; OS073; OS078; OS083; OS122
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners hebben vragen over welk winkelaanbod er in de toekomst bijkomt. Concreet betreft het een kaasboer of delicatessenwinkel. Een van de indieners vraagt zich af wat er zal gebeuren met de Albert Heijn. Een aantal indieners noemt het winkelaanbod eenzijdig. Het mag van hen wel wat diverser.
Een van de indieners vraagt zich af of de uitbreidingsplannen niet zullen leiden tot leegstand omdat veel winkels nu juist sluiten door toenemende druk van de online aankopen.

Antwoord:
In het plan voor fase 2a wordt rekening gehouden met een toename van het aantal vierkante meters voor detailhandel en horeca (cafés en restaurants) van 4.400m2 bvo. De gemeente ziet graag een diverser winkelaanbod. De vastgoedeigenaren zijn verantwoordelijk voor de verhuur van winkelpanden, dus de gemeente heeft in het realiseren van een divers winkelaanbod een bemiddelende rol. De gemeente heeft de mogelijkheden om de ontwikkeling te ondersteunen, bijvoorbeeld bij het opstellen van een gebiedsplan voor het winkelgebied en het inzetten van de gemeentelijke stadsloods voor het zoeken naar passende retailers op het Osdorpplein. De trend in stadsdeel Nieuw-West is dat er meer instroom is van jonge huishoudens. De toekomstige woningbouwontwikkelingen zal het draagvlak voor commerciële voorzieningen doen vergroten, veranderen en ruimte bieden voor meer en een veelzijdiger winkelaanbod. Ook de ontwikkeling van Stadscentrum Osdorpplein zal hieraan bijdragen. Dat het winkelaanbod gaat veranderen is dus zeker te verwachten, maar hoe het er in de toekomst concreet uit gaat zien is in deze fase van de ontwikkeling moeilijk in te schatten. Het winkelaanbod zal zich in de loop van de jaren ontwikkelen en steeds ook weer aanpassen aan de tijd en aan de vraag van de Amsterdammers die wonen en winkelen in het gebied.

De plek van de huidige Albert Heijn is onderdeel van fase 2b, die fasestart vanaf 2028. Of er een herontwikkeling of transformatie zal plaatsvinden wordt dán besloten.
Leegstand kan inderdaad een risico zijn. Ook de trend tot online winkelen kan meer leegstand in de hand werken. Voor het Osdorpplein is onderzoek gedaan naar de verwachtingen rond winkelen en detailhandel. Deze is positief volgens de onderzoekers: 'Stadscentrum Osdorpplein zit in een vlucht

naar voren'. De komst van de OBA, het filmhuis, verhalenhuis en de vergroting en verplaatsing van de Nieuwe Meervaart vergoten de kans op combinatiebezoek en verbeteren de ruimtelijke kwaliteit. Deze ontwikkelingen helpen om een schaalsprong in het winkelaanbod te maken. En omgekeerd zorgt het extra winkelaanbod weer voor extra draagvlak van grootschalige (leisure)functies, aldus de onderzoekers. Met deze toename is rekening gehouden door in stedenbouwkundig het plan extra vierkante meters op te nemen voor detailhandel.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

4.4. Horeca

Reactie:
OS070; OS130
Samenvatting reactie(s):
Er wordt gevraagd om leuke, goede plekken om wat te eten en drinken met bijvoorbeeld een lekker terras. De huidige horeca wordt niet divers en onder de maat genoemd. Een van de indieners geeft aan dat geen van de horecagelegenheden aan de Sloterplas (op de Landtong, en in het gebouw aan de boulevard) voldoet. Het is er duur, niet sfeervol, zonder terras of zonder alcohol.

Antwoord:
In het stedenbouwkundig plan voor fase 2a van Stadscentrum Osdorpplein staan twee horecalocaties gepland. Met de komst van De Nieuwe Meervaart wordt horeca aan de Sloterplas verwacht, inclusief terras. Dit zal een toevoeging zijn op het huidige aanbod. Ook wordt voor fase 2a gedacht aan de ontwikkeling van een nieuw horecapaviljoen in het plantsoen op de hoek waar de Tussen Meer de Hoekenes kruist.
De gemeente heeft in het aantrekken van nieuwe horeca een faciliterende rol. De vastgoedeigenaren in het gebied zijn verantwoordelijk voor het aantrekken van horecaondernemers. De gemeente kan wel zorgen dat horeca is toegestaan op locaties en ze kan afspreken met vastgoedeigenaren dat er vierkante meters worden gebouwd die geschikt zijn voor horeca.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

4.5. Hotel

Reactie:
OS046, OS065; OS070; OS084; OS101; OS120; OS129; OS138;
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners geven aan dat er geen behoefte is aan een hotel in dit gebied. Met de komst van een hotel komen er ook toeristen die gericht zijn op het centrum, bijvoorbeeld buitenlandse jongeren. Dit is niet de doelgroep die past in de huidige multiculturele samenleving en familiesfeer. In ruil daarvoor wordt de openbare ruimte en het OV drukker, wordt er ruimte weggenomen voor woningbouw of lokale commercie en wordt er uitzicht ontnomen door waarschijnlijk een hoogbouw hotel. Daarnaast gaat het bouwen van een hotel in tegen het Amsterdamse beleid om geen hotels meer te bouwen.

Antwoord:
Het toevoegen van andere functies dan wonen, zoals hotels, past bij de ambitie om een stadscentrum voor Nieuw West te realiseren en aantrekkelijker te maken voor een divers publiek. Daarmee wordt de binnenstad ontlast. Met de verdere ontwikkeling van Osdorpplein in het algemeen en de

ontwikkelplannen voor de Nieuwe Meervaart in het bijzonder is de verwachting dat het aantal bezoekers aan het gebied toeneemt en daarmee ook de vraag naar hotelovernachtingen.

Het overnachtingsbeleid van de gemeente staat de bouw van hotels alleen onder strikte voorwaarden toe. Zo moet het hotel een aantoonbaar exceptionele bijdrage leveren aan zowel het innovatieve aanbod van verblijfsaccommodaties in Amsterdam als een bijzonder aspect van het maatschappelijke, culturele of economische klimaat. De beoogde doelgroep voor een mogelijke hotelontwikkeling is breed ingezet. De beoogde hotels op de Tussen Meer en op de Meer en Vaart moeten een aanvulling zijn voor de buurt en in de stad. In de uitwerking van een mogelijke hotelfunctie zal de doelgroep specifieker bepaald worden.

De hotelontwikkeling gaat niet ten koste van ruimte voor woningen of lokale commercie. Bij de centrumontwikkeling hoort ook verdichting van het gebied, waardoor er meer woningen kunnen worden gerealiseerd en meer commerciële ruimte. De effecten op het verkeer en openbaar vervoer zijn onderzocht en geconcludeerd is dat de extra bewoners en bezoekers passen in de huidige capaciteit.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

4.6. Andere voorzieningen

Reactie:
OS017; OS132; OS150
Samenvatting reactie(s):
Twee indieners spreken over voorzieningen waar ze blij mee zijn, namelijk het Verhalenhuis, een bioscoop en de buurtkamer. Daarbij wordt aangegeven dat men blij is met meer cultuur en eindelijk weer bioscopen in het stadsdeel. Een indiener geeft aan dat Muziekschool Amsterdam straks op straat staat.

Antwoord:
De gemeente zoekt momenteel in overleg met de Muziekschool Amsterdam naar een nieuwe plek in Stadscentrum Osdorpplein.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

5. Ontwikkellocaties en bebouwing

De gemeente werkt samen met vastgoedeigenaren om de centrumontwikkeling van Osdorpplein in fase 2a mogelijk te maken.

Het centrumgebied kent vijf ontwikkellocaties die op verschillende momenten in tijd getransformeerd worden door sloop/nieuwbouw. Bij vier van de vijf ontwikkellocaties gaat het om een eigendomssituatie waar gemeente de grond in erfpacht heeft uitgegeven of waar de grond particulier bezit is. Het gaat om de volgende eigenaren per ontwikkelveld:

- BDG (Bladergroen): Eigen Haard is erfpachter
- SuHa3: Eigen Haard is erfpachter
- TMZ (Tussen Meer Zuid): drie erfpachters bevinden zich in dit ontwikkelingsveld. Het gaat om: Tussen Meer CV), Eigen Haard en Lebo Vastgoed B.V.
- NWH (Noordwesthoek): een erfpachter en een particuliere eigenaar bevinden zich in dit ontwikkelingsveld; het gaat om respectievelijk Eigen Haard en Van Wijnen Projectontwikkeling Midden – Rockfield Real Estate
- MVL (huidige Meervaartlocatie): Stichting Meervaart is eigenaar van het vastgoed/opstal.

5.1. Samenspraak bij de planuitwerking

Algemeen

Reacties:
OS103; OS112; OS134; OS152; OS154
Samenvatting reactie(s):
In hun inspraakreacties geven eigenaren aan de ambitie van de gemeente te ondersteunen om Stadscentrum Osdorpplein te ontwikkelen tot een hoogwaardig, stedelijk centrumgebied. Zij willen hier graag aan meewerken. Ze geven echter ook aan zich onvoldoende betrokken te voelen bij de voorstellen die in het concept stedenbouwkundig plan zijn gedaan voor de aanpak van hun vastgoed. In hun inspraakreacties doen eigenaren alternatieve voorstellen voor de kavels waar zij het eigendom of erfpachtrecht van hebben. Ook wijzen ze in hun inspraakreacties op onjuistheden in het concept SP.

Antwoord:
De inspraakreacties en alternatieve voorstellen worden hieronder per thema en / of kavel behandeld.

Wijzigingsvoorstel:
De input van de eigenaren en de uitgangspunten van de gemeente voor de centrumontwikkeling hebben geleid tot aanpassingen in het plan, met name voor de kavels SuHa3 en Tussen Meer Zuid, Noordwesthoek en fase 2b. Deze worden in dit hoofdstuk per kavel toegelicht.

5.2. Bebouwing/gebouw/bouwregels

Duurzaamheid / klimaatambities

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield gaat ervan uit dat de aansluitplicht op het collectieve warmte- en energienet een streven betreft en geen verplichting.

Van Wijnen-Rockfield ontvangt graag de bevestiging dat de landelijke Milieu Prestatie Gebouwen

norm (MPG-norm) de standaard is en een MPG norm van 0,5 en lager een ambitie betreft.

Van wijnen-Rockfield gaat ervan uit dat de eis om bij nieuwe bouwwerken het hemelwater op eigen perceel te bergen conform de Amsterdamse Hemelwaterverordening voor NWH-A3 (een herbouwproject) niet van toepassing is en verzoekt dit in het SP te nuanceren. VW-RF geeft aan dat het perceel nu al 100% is bebouwd en men geen groen zal onttrekken. Ook wijst VW-RF op de watercompensatie elders in het gebied (Nieuwe Osdorpergracht).

Van Wijnen-Rockfield vindt de klimaatambities van de gemeente niet realistisch voor bouwblok NWA-3 en stelt voor dat in overleg met marktpartijen wordt besproken in hoeverre deze ambities kunnen worden verwezenlijkt.

Antwoord:
In Stadscentrum Osdorpplein ligt een collectief warmte- en energienetwerk, waarop aangesloten dient te worden, in lijn met de plicht om alle mogelijke duurzame maatregelen, die in het hele plangebied kunnen worden toegevoegd, ook daadwerkelijk uit te voeren.

Om milieubewust materiaalgebruik te garanderen geldt in Stadscentrum Osdorpplein de landelijke standaard MPG norm met een maximum grenswaarde van 0,8. Hoe lager deze waarde is, hoe duurzamer het materiaalgebruik. Ontwikkelaars dienen rekening te houden met een aanscherping van de landelijke MPG norm naar 0,5 in 2025.

Heftige regenbuien en hitteperiodes komen steeds vaker voor in Nederland. De daken moeten groener worden en meer regenwater kunnen opvangen. De openbare ruimte wordt daarop aangepast, met nieuwe groenelementen en bomen in de straten en op de pleinen. Dit draagt bij aan het rainproof maken van het gebied en het vergroten van de biodiversiteit. Bij het ontwerp van alle nieuwe gebouwen gelden eisen voor het vasthouden en vertragen van infiltrerend hemelwater, met de eis dat nieuwe gebouwen een bui van 60 millimeter in een uur zelf opvangen en daarna geleidelijk afvoeren. Conform de uitgangspunten van de Amsterdamse Hemelwelwaterverordening (2021). Toelichting op: https://www.rainproof.nl/hemelwaterverordening.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Bouwhoogte

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard en Van Wijnen– Rockfield stellen voor om de maximale bouwhoogte van 40 meter te laten vallen en als bovengrens de LIB-richtlijnen te hanteren. Dat wil zeggen maximaal 41 meter boven NAP, hetgeen in Stadscentrum Osdorpplein bij een gemiddelde maaiveldhoogte van 0,70 onder NAP gelijk is aan een maximale bebouwingshoogte van 41,7 meter vanaf maaiveld. In combinatie met het aanpassen van de plinthoogte kan Van Wijnen – Rockfield daarmee 13 bouwlagen realiseren in plaats van 12 bouwlagen.
Van Wijnen– Rockfield verzoekt verder om een 10% afwijkingsmarge op te nemen in het SP, de constructie van modulaire (duurzame) bouwconcepten is over het algemeen 10% hoger dan traditioneel.

Antwoord:
De maximale bouwhoogte voor de bouwdelen van 40 meter vervalt en wordt vervangen door de maximale bebouwingshoogte van het LIB, dit is 41,7 meter vanaf maaiveld. Dit geldt ook voor het bouwblok van Van Wijnen-Rockfield. De wijze van bebouwing speelt daar geen rol in. Een

afwijkingsmarge van 10% voor modulaire (duurzame) bouwconcepten is niet aan de orde.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP en de kavelpaspoorten wordt de maximale bebouwingshoogte voor hoogteaccenten of torens gewijzigd van maximaal 40 meter hoog vanaf maaiveld naar maximaal 41,7 meter hoog (incl. dakrand, lift-opbouwen en installaties) vanaf maaiveld. Dat zijn 13 bouwlagen, waarvan een plint met begane grond van 4 meter en de eerste verdieping van 3 meter en daarbovenop nog 11 bouwlagen van 3 meter. Ook lift opbouwen en installaties dienen binnen de maximale bebouwingshoogte van +41,7 meter vanaf maaiveld te blijven en dienen op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn te worden gebouwd.

Plinthoogte

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
De eisen aan de plint - een voorgeschreven verdiepingshoogte van 8 meter en 50% inhangvloer - vindt Eigen Haard onwenselijk vanuit: leegstandsrisico (weinig potentiële huurders voor ruimtes met een verdiepingshoogte van 8 meter), duurzaamheid (energieverbruik) en bouwkosten. Ook Van Wijnen– Rockfield vindt de plinthoogte belemmerend werken en geeft aan dat deze bovendien niet strookt met fase 1 (waar fase 2a op voortbouwt qua ambities en ruimtelijk-programmatisch). Beide partijen stellen voor een plinthoogte van 4 meter en een eerste verdieping van 3 meter. Eigen Haard voegt hieraan toe dat deze is vormgegeven als een visuele plinthoogte van 7 meter (en een vrije hoogte van 6,5 meter). Deze hoogte geeft volgens Eigen Haard voldoende flexibiliteit en zorgt voor extra te verhuren programma (lees wonen). Op enkele in het zicht springende hoeken van de hoogbouw (40 meter) vindt Eigen Haard de eis van een verdiepingshoogte van 8 meter wel begrijpelijk.

Antwoord:
De gemeente is het eens met de motieven van ontwikkelaars om voor alle toe te voegen bebouwing van een ruimtelijke plint van 7 meter uit te gaan en daarmee aan te sluiten op fase 1. Veelal zal deze hoge ruimtelijke plint bestaan uit een begane grond van 4 meter en een 1e verdieping van 3 meter hoog. De plint biedt ruimte aan een mix van woonfuncties en niet-woonfuncties, zoals bedrijven en commerciële en maatschappelijke of culture voorzieningen. Bij de entrees/foyers en belangrijke collectieve en publieke functies kent de plint een verdiepingsvrije hoogte van 7 meter, hetgeen meer grandeur in het centrumgebied toevoegt. Op sommige locaties, zoals op de huidige Meervaartlocatie aan de Meer en Vaart, is dit meer gewenst dan op andere locaties. De verhoogde plint faciliteert ook functieveranderingen op termijn beter.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP en de kavelpaspoorten wordt de plinthoogte aangepast naar 7 meter. Veelal bestaande uit een begane grond van 4 meter en een 1e verdieping van 3 meter hoog. Bij de entrees/foyers en belangrijke collectieve en publieke functies kent de plint een verdiepingsvrije hoogte van 7 meter.

Eis dilatatie / terugliggende tussenvloer

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen – Rockfield verzoekt de dilatatie eis / een terug liggende tussenvloer op 20 meter hoogte te laten vervallen. Deze is ook niet gehanteerd in fase 1.

Antwoord:
Meer dan in fase 1 wordt er in fase 2 gestreefd naar een geleding van de verschillende gebouwdelen, die

aansluit bij de kenmerkende vormentaal van AUP-architectuur. De architecten/ontwikkelaars worden hierin uitgedaagd. De betreffende beeldkwaliteitsregels zijn gehandhaafd, de vormgevingsmogelijkheden om dit te bereiden zijn enigszins verruimd.

Wijzigingsvoorstel:
De tekst in H10 Beeldkwaliteitsplan is gewijzigd naar:

Geleding gebouwdelen, tussenlaag
Er wordt gestreefd naar een geleding van de verschillende gebouwdelen, die aansluit bij de kenmerkende vormentaal van AUP-architectuur. De hoogteaccenten of toren van maximaal 41,7 meter hoogte (en drie toren van mogelijk 60 meter hoogte) zijn zo ontworpen dat ze ruimtelijk duidelijk een eigen gebouwdeel vormen in relatie tot de gebouwdelen van 21 meter hoog. Dit kan op twee wijzen:

- de hoogteaccenten of torens zijn leesbaar als autonome, verticaal vormgegeven gebouwdelen die zich door een tussenlaag, een dilatatie of op andere wijze ruimtelijk losmaken van de naastgelegen 21 meter hoge gebouwdelen, of
- Het gebouwdeel van het hoogteaccent of torendeel boven de 21 meter hoogte wordt onderscheiden met de gebouwdelen tot 21 meter hoogte door een terug liggende tussenvloer van één verdieping of op een alternatieve manier in de architectuur.

Geleding kopgevels diepe bouwstroken
Bebouwing met een diepte van boven de 15 meter (maximaal 20 meter) zullen over het algemeen éénzijdig georiënteerde woningen herbergen, ontsloten via een midden corridor. Deze gebouwen zijn noord-zuid gericht zodat de woningen in ieder geval ofwel ochtendzon dan wel middagzon krijgen. De dikte van deze gebouwen dient op de kopgevels gerelativeerd of afgezwakt te worden door ze vorm te geven als twee denkbeeldige volumes, waarbij de midden corridor de transparante dilatatie of de tussenstrook in de kopgevel is. De kopgevels van deze diepe gebouwen of gebouwdelen krijgen zo geleding en krijgen een minder massieve uitstraling.

Luifel

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard stelt voor de verplichting van luifel en horizontale band te laten vallen omdat deze elementen zorgen voor minder licht op straat en minder sociale controle en stelt voor deze alleen toe te passen op plekken waar een dergelijk accent past.
Ook Van Wijnen – Rockfield verzoekt de luifel-eis voor NWH-A3 te laten vervallen. Deze is in fase 1 waarop qua ambities wordt voortgebouwd, slechts incidenteel toegepast. Ook heeft een uitkragende band invloed op bomen (behoud / aanplant).

Antwoord:
De gemeente begrijpt de beredenering achter het verzoek en kan hiermee instemmen. Het gaat erom dat de 7 meter hoge plint/pui wordt verbijzonderd ten opzichte van de verdiepingen erboven en architectonische horizontaliteit kent. Een horizontale band, luifel en uitkraging zijn architectonische middelen om de horizontaliteit en eigenheid van de plint als een speciaal onderdeel van de gevel te benadrukken. De horizontale band, luifel en/of uitkraging zijn niet verplicht.

Wijzigingsvoorstel:
De tekst in het hoofdstuk Beeldkwaliteitsplan van het stedenbouwkundig plan is gewijzigd in:

Horizontaliteit plint en luifels
De eenheid, gestrektheid en architectonische horizontaliteit van de plint van 7 meter kan aan de bovenzijde worden versterkt met bijvoorbeeld een horizontale band, een luifel, een iets terugliggende

plintverdieping of op een andere architectonische wijze. Bij publieke functies en collectieve entrees zijn luifels mogelijk, die een integraal onderdeel van de architectuur dienen te zijn en bijdragen aan de gestrektheid en architectonische horizontaliteit. Luifels hebben een uitkraging van tussen de 2 en 3 meter uit de gevel en hebben géén kolommen in de openbare ruimte staan.

Balkons en erkers

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen – Rockfield wijst erop dat de bouwregels omtrent balkons en erkers (aan straatzijde maximale diepte van 1 meter en aan binnentuinzijde 3 meter) in strijd zijn met Bouwbesluit 2012 (= minimale bruikbare diepte van 1,5 meter). Van Wijnen- Rockfield stelt voor de maximale diepte ervan te wijzigen naar 1,8 meter.

Antwoord:
In het Bouwbesluit 2012 wordt gesproken over een minimale breedte van 1,5 meter voor balkons, terwijl in het SP gesproken wordt over de diepte van de balkons. Zo zijn aan alle zijden van het gebouw balkons mogelijk van maximaal 3 meter diep, behalve de gevel aan de noordzijde van de middelhoogbouw met een maximale diepte van 1 meter. Diepte en breedte zijn dus twee verschillende, niet met elkaar te vermengen, zaken.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Bouwregels: gebouwdieptes

Reactie:
OS103
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard stelt voor om de voorgestelde maximale gebouwdieptes aan te passen en bij tweezijdige georiënteerde woningen uit te gaan van een woningdiepte van 10 à 11 meter in plaats van 15 meter en bij eenzijdig georiënteerde woningen uit te gaan van 18 meter in plaats van 20 meter. Om geen vertekend beeld te geven van het te realiseren aantal m2 woonprogramma dient het te realiseren bouwvolume hierop te worden aangepast.

Antwoord:
Op de SP-kaart hebben bebouwingswanden met beoogde tweezijdig georiënteerde woningen een bebouwingsdiepte van 15 meter, omdat binnen die gebouwdiepte meerdere woningplattegronden en typologieën mogelijk zijn (meer flexibiliteit dus) en omdat bijvoorbeeld galerijen of leefgalerijen (van 2 à 3,5 meter) ook binnen dit bebouwingsvlak moeten passen.
Bij eenzijdig georiënteerde woningen met bijvoorbeeld een corridorontsluiting wordt in het SP uitgegaan van een gebouwdiepte van 20 meter. Dit geeft de mogelijkheid voor een iets bredere corridor (extra kwaliteit) of iets diepere woningen. De woningdieptes worden daarom niet aangepast in de SP-kaart. In het SP wordt gesproken over indicatief potentieel (bouw)programma/volume.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Bouwregels: daktuinen

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard stelt voor de eisen in het SP ten aanzien van dak- en binnentuinen meer te richten op kwaliteitswensen en minder op de hoeveelheid gronddekking. Van Wijnen – Rockfield stelt voor de minimale afmetingen en percentages over de gronddekking in de collectieve groene dak- en binnentuinen te verwijderen, het uitgangspunt van groene daktuinen lijkt hen voldoende. Verder gaan Eigen Haard en Van Wijnen- Rockfield ervanuit dat de wens een groen dak te realiseren niet van toepassing is op de hoogbouw (40 meter).

Antwoord:
In het SP zijn de kwantiteitseisen voor wat betreft hoeveelheid gronddekking losgelaten, De eisen aan de groene daken zijn genuanceerd en gepreciseerd
Wijzigingsvoorstel:
De zienswijze geven aanleiding tot de volgende wijzigingen in de tekst van hoofdstuk 5 uit het SP:
"12. Groene collectieve dak- en binnentuinen, groene daken en groene gevels
De ambitie is om de daken van de gebouwen in Stadscentrum Osdorp groen in te richten. Dit draagt bij aan een groen, duurzaam en klimaatadaptief stadscentrum en aan leefkwaliteit voor mens en dier. Uitgangspunt is dat minimaal 40% van het totale dakoppervlak van de gebouwen groen en natuurinclusief wordt ingericht. Dit is een overall percentage, dat in de uitwerking verschilt, hoe lager gelegen hoe groener.

Het groen op de daken bevindt zich met name op de daken van de parkeergarages, de setbacks en op de basisbebouwing van 6 bouwlagen. De daken worden benut als collectieve groene daktuinen voor de bewoners met diverse gebruiksmogelijkheden. De groene uitstraling van deze daktuinen is vanaf de straat zichtbaar en draagt bij aan de belevingskwaliteit van het verdichte Osdorpplein. Voor de laag gelegen collectieve binnentuinen op de daken van de parkeergarages is het uitgangspunt dat deze voor 60% groen en met weelderige beplanting worden ingericht.

Op de hoog gelegen daken van de torens van 41,7 meter (of hoger) kan een sedum- of kruidendak volstaan, mogelijk gecombineerd met zonnepanelen, installaties en een dakterras.
Tenslotte worden meer groene gevels - in volle grond geworteld - van gebouwen in het Stadscentrum geambieerd. Deze dragen bij aan de groenbeleving op straatniveau en verminderen hittestress.

Functies in plint

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard vraagt om meer flexibiliteit bij de programmatische invulling van de plint en eerste verdieping door een mix aan wonen en niet-wonen toe te staan. Deze mix draagt volgens Eigen Haard ook bij aan meer sociale veiligheid dan een eenzijdig programma van niet-wonen. Dit betekent ook dat het metrage niet-wonen lager dient te zijn, Eigen Haard geeft aan dat het voor hen onmogelijk is om de gewenste ca. 10.375 m2 BVO niet-wonen functies opgenomen voor Eigen Haard projecten te realiseren, verhuren en exploiteren.
Ook Van Wijnen-Rockfield vindt het in sommige gevallen optimaler woningen te plaatsen in een deel van de plinten en verzoekt om een tekst die voldoende flexibiliteit biedt.
Van Wijnen-Rockfield stelt verder voor om fietsparkeren als (gedeeltelijke) invulling van de plint toe te staan.

Antwoord:
Bij de ontwikkeling van een centrumgebied is voldoende functiemenging cruciaal. De verhouding tussen wonen en niet-wonen is in de nieuwbouw in Stadscentrum Osdorpplein fase 2a ongeveer twee derde / een derde. Een aanzienlijk deel van het niet-wonen programma komt aan de Meer en Vaart. Om overal in het stadscentrum voor functiemenging te zorgen is de ambitie om in de nieuwe bouwblokken - minimaal 10% niet-woon functies (maatschappelijke en commerciële voorzieningen, kleinschalige kantoren en bedrijven, detailhandel en horeca) op te nemen. Bij voorkeur in de plint (waar in sommige gevallen ook gewoond kan worden), maar over meerdere verdiepingen kan ook. Een collectieve fietsenstalling kan op geschikte locaties op de begane grond gesitueerd worden.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP wordt het aandeel niet-woon functies in de plint in met name de ontwikkellocaties SuHa3 en TMZ verlaagd naar minimaal 10% en biedt flexibiliteit in welke functie van niet-wonen of in sommige gevallen wonen mogelijk zijn.

Dichte plinten

Reactie:
OS098
Samenvatting reactie(s):
Deze indiener stelt dat in de huidige situatie veel dichte plinten zijn in de torenflats en bij winkelgebouwen, wat zorgt voor een gevoel van onveiligheid.

Antwoord:
In het stedenbouwkundig plan voor fase 2a zijn geen dichte plinten voorzien. In de nieuwbouw wordt de plint gevuld met een mix van wonen en niet-wonen (voorzieningen, winkels, bedrijven en horeca). Dit draagt bij aan de gewenste levendigheid én sociale veiligheid op straat. Op sommige plekken in de plint zijn toegangen van een parkeergarage of een expeditiestraat voorzien.

Vooralsnog blijven de dichte plinten van de bestaande flats en winkelpanden die nu nog niet worden herontwikkeld bestaan. Een aantal van deze bestaande flats en winkelpanden ligt in het plangebied fase 2b. In het stedenbouwkundig plan wordt voor fase 2b een toekomstperspectief geschetst. Ambitie van de gemeente is om op termijn plannen te maken voor fase 2b, samen met de eigenaren van de panden. De dichte plinten zijn daarbij zeker een punt van aandacht.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Verdeling programma: wonen – niet wonen

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield verwacht dat niet alle bouwplannen in het SP moeten voldoen aan de verhouding van 70% wonen en 30% niet-wonen en dat uitgangspunt 30% niet-wonen toeziet op flexibiliteit naar de toekomst toe. Van Wijnen-Rockfield ziet graag in het SP opgenomen dat er per bouwblok ruimte is om af te wijken en dat het ook mogelijk is dat een bouwblok geheel in een woonprogramma voorziet.

Antwoord:
In het SP wordt voor het gehele nieuwbouwprogramma in fase 2a van Stadscentrum Osdorpplein uitgegaan van een verhouding tussen woonprogramma en niet-woonprogramma (inclusief twee hotels en de Nieuwe Meervaart) van tweederde om eenderde. (67%-33%). Dit is een kleine wijziging ten opzichte van de verhouding in het concept SP (70%-30%). Per ontwikkellocatie varieert deze

verhouding. In het SP is per ontwikkellocatie het gewenste metrage niet-wonen functie(s) aangegeven. Tussen ontwikkelaars en gemeente lopen gesprekken om tot de meest passende invulling van het programma te komen.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP wordt de verhouding tussen woonprogramma en niet-woonprogramma licht gewijzigd ten opzichte van de verhouding in het concept SP, dit was 70-30 en wordt 67-33. In overleg tussen gemeente en ontwikkelaars wordt de meest passende invulling van het programma bepaald..

Woninggrootte

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
Het voorschrijven van een gemiddelde woninggrootte van 71 m² GBO maakt voor Eigen Haard de haalbaarheid onzeker. Eigen Haard schrijft dat op basis van eigen ervaring een gemiddelde woninggrootte van 60 m² GBO zorgt voor een passend woningaanbod. Eigen Haard stelt voor de gemiddelde woninggrootte te laten vervallen en in samenspraak per project de optimale programmaverdeling te bepalen.

Van Wijnen-Rockfield sluit hierbij aan (de gemiddelde woninggroottes zijn te beperkend en financieel niet haalbaar) en stelt een andere focus voor: het huisvesten van diverse doelgroepen op basis van het aantal kamers per appartement, op basis van onderstaande mix:

- Sociaal: studio (1 kamer) (80%), 2-kamer appartement (20%);
- Middelduur: studio (1 kamer) (40%), 2-kamer appartement (40%), 3-kamer appartement (20%);
- Vrije sector: geen beperkingen.

Verder stelt Van Wijnen-Rockfield voor om op te nemen dat de 71 m² GBO niet staat voor gemiddelde woninggrootte, maar voor gemiddeld gebruiksoppervlak, waar ook de gemeenschappelijke m2 BVO onderdeel van uitmaken, zoals co-workruimte/woonruimte, gym of gameroom.

Antwoord:
Gezien de woonvraag vanuit Amsterdam en vanuit het stadsdeel Nieuw-West is er behoefte aan een mix van diverse doelgroepen en woninggroottes in het plangebied. Met een woninggrootte variërend van 25 tot 120 m² GBO (gebruiksoppervlak) en een richtinggevend gemiddelde van 60 m² GBO wordt in deze mix voorzien. Per ontwikkeling/gebouw in fase 2a is maatwerk nodig en wordt een optimale mix van woningen en ander programma nader uitgewerkt en vastgelegd in een overeenkomst met kavelpaspoort.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP wordt de woninggrootte van 71 m² GBO aangepast naar een richtinggevend gemiddelde van 60 m² GBO en is per ontwikkeling/gebouw sprake van maatwerk.

Wonen: doelgroepen

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield stelt voor om de doelgroepen aan te passen waarbij er ook rekening wordt gehouden met de doelgroep eenpersoonshuishouden op zoek naar een betaalbare huurwoning (en niet alleen sociale huur).

Antwoord:
Het Osdorpplein wordt ontwikkeld als centrummilieu, waar een brede doelgroep op afkomt. Het woningbouwprogramma van fase 2a dient zowel passend te zijn voor woningzoekenden uit de buurt als voor woningzoekenden vanuit elders (stadsdeel Nieuw-West en stad/regio). In het SP wordt de doelgroep daarom zo divers mogelijk omschreven, met naast ouderen, empty nesters (ouders waarvan de kinderen het huis uit zijn), gezinnen en rolstoelgebruikers, ook (jonge) mensen in sociale huur en koopstarters. Daarnaast wordt ingezet op middeldure huur omdat dit segment voor zowel het stadsdeel als de stad en regio een functie heeft voor startende en doorstromende een- en tweepersoonshuishoudens, die meer gericht zijn op een stedelijk woonmilieu.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Wonen: verhuurverbod

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield stelt voor om expliciet te benoemen dat een verhuurverbod toeziet op woningen die worden uitgepond en niet op woonblokken bestemd voor de verhuur aan particuliere huurders.

Antwoord:
Vanwege de nu nog relatief lage verkoopprijzen voor Amsterdamse begrippen in Stadscentrum Osdorpplein zijn er veel kansen voor de koopstarter en voor doorstromers die een kwaliteitsslag willen maken in de koopsector. Een verhuurverbod voor deze woningen na uitponding heeft als doel om woningen ten goede te laten komen aan deze beoogde doelgroepen en aan de doorstroming die dit oplevert. Dit is ongeacht het type woning, afkomstig van een woningbouwcorporatie of particulier.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Parkeren

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard wil meer flexibiliteit in de parkeeroplossingen die in het SP zijn opgenomen, bijvoorbeeld parkeren in de plint achter de niet-wonen functies. Deze plekken zouden volgens Eigen Haard in de toekomst getransformeerd kunnen worden naar een andere niet-wonen functie. Verder stelt Eigen Haard voor dat de gemeente de voor niet-wonen functie benodigde parkeerplaatsen realiseert en exploiteert, conform Parkeernorm Auto. Voor de bezoekers van de niet-wonen functie zou de corporatie een publieke garage dienen te realiseren (een garage die, gezien het groot aantal benodigde parkeerplaatsen, meerlaags ondergronds zou moeten zijn).

Van Wijnen-Rockfield verzoekt, gezien de kosten voor ondergrondse parkeergarages, om een mogelijkheid/vrijstelling op te nemen om bij projecten met minder dan 25 parkeerplaatsen parkeren op ca. 700 m loopafstand en-/of boven maaiveld toe te staan. Van Wijnen- Rockfield verzoekt om bevestiging dat bezoekers parkeren op straat wordt opgelost.

Antwoord:
In het SP is opgenomen dat auto parkeren bij de nieuwe bouwblokken inpandig (ondergronds) wordt

opgelost, waarbij ook de realisatie en exploitatie van de parkeerplaatsen voor het niet-woonprogramma (conform de Amsterdamse parkeernormen) de verantwoordelijkheid van ontwikkelaar zijn. In de straten komen minder parkeerplaatsen en deze zijn primair bedoeld voor bezoekers en voor bewoners van bestaande flats met een bewonersparkeervergunning. Een afwijking/vrijstelling hiervan kan alleen gehonoreerd worden indien een onderbouwd alternatief wordt aangeleverd door ontwikkelaar passend in het gemeentelijk parkeerbeleid.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Publiekrechtelijke en privaatrechtelijke eisen

Reactie:
OS103
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard stelt voor in het SP de publiekrechtelijke eisen te prevaleren t.o.v. het SP. Om zo een goede samenhang tussen privaatrechtelijke wensen t.o.v. publiekrechtelijke eisen te hebben.

Antwoord:
Het stedenbouwkundig plan is een plan op hoofdlijnen en schetst de kaders. Deze worden nader uitgewerkt in een specifieker kavelpaspoort en een overeenkomst met de gemeente, voor het vastleggen van de privaatrechtelijke voorwaarden omtrent het erfpachtrecht. Vervolgens is de ontwikkelaar verantwoordelijk voor de benodigde planologisch-juridische procedure, met bijbehorende publiekrechtelijke eisen. Zowel publiekrechtelijke als privaatrechtelijke eisen spelen gedurende het transformatieproces een rol. Waarbij het een niet prevaleert boven het andere.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Mogelijk eindbeeld / dispensatieregel

Reactie:
OS103; OS134
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard vindt de dispensatieregel in het SP waarbij gesproken wordt over de mogelijkheid af te wijken bij 'briljante ontwerpoplossingen' geen afdoende antwoord op de bezwaren van Eigen Haard op het SP. Eigen Haard stelt voor SP zodanig aan te passen dat zowel gemeente als Eigen Haard zich eraan kunnen conformeren.

Van Wijnen-Rockfield vindt de zinsnede dat 'het werkelijke eindbeeld kan variëren als het beter wordt dan hier geschetst' (SP, pagina 29) niet (objectief) toetsbaar en niet werkbaar. Van Wijnen-Rockfield stelt voor dit punt te nuanceren, waarbij het streven is dat kan worden afgeweken van het eindbeeld als dit (de doelstellingen van) het plan ten goede komen. Daarnaast vindt Van Wijnen-Rockfield dat flexibiliteit gewenst is indien gemeentelijke ambities het (toekomstig) wettelijk kader overschrijden.

Antwoord:
Het SP is richtinggevend en voorziet in een ruimtelijk-programmatisch kader, waarbinnen initiatiefnemers hun transformatie kunnen opbouwen. Het bevat voldoende flexibiliteit om maatwerk te leveren bij de uitwerking van de verschillende ontwikkelingsvelden. Met name het onderdeel beeldkwaliteit kent de mogelijkheid af te wijken van de regels als initiatiefnemer met een alternatief planvoorstel overtuigend evengoed of meer kwaliteit realiseert.

Wijzigingsvoorstel:
De dispensatieregel in het SP is geschrapt. Mogelijk wordt naast de bouwplanbegeleiding van het gemeentelijk bouwplanteam/hoofdstedenbouwkundige een supervisor aangesteld om de ruimtelijke kwaliteit van de bouwplannen te bewaken.

5.3. Bladergroen

Reactie:
OS 150
Samenvatting reacties(s):
Een indiener geeft aan dat er voor bouwproject Bladergroen, naast de huidige sociale huurwoningen, ook voorzieningen en groen moeten verdwijnen.

Voorzieningen verdwijnen:
Ruim 100 parkeerplaatsen en de veel gebruikte voetbalkooi zullen verdwijnen. Waar gaan bewoners parkeren en waar gaan kinderen uit omliggende woningen voetballen als deze voorzieningen verdwijnen?
Groen verdwijnt:
De indiener geeft aan dat er de afgelopen jaren sprake is van een trend waarin steeds minder groenstroken en bomen en steeds meer steen verschijnen, terwijl groen tussen de bebouwing juist belangrijk is door bijvoorbeeld de warmer wordende zomers. Voor bouwproject Bladergroen moeten een flink grasveld, verschillende groenstroken en tientallen bomen verdwijnen, geeft de indiener aan. Er komt weliswaar een buurtparkje terug maar dit vindt de indiener niet te vergelijken met de honderden bomen die op deze locatie stonden in het verleden. Indiener vraagt zich af of het geplande groen bij Bladergroen openbaar toegankelijk wordt?

Antwoord:
Het klopt dat er 78 openbare parkeerplaatsen verdwijnen in de Don Boscostraat met de ontwikkeling van de nieuwbouw Bladergroen. Hier komt een inpandige parkeergarage voor bewoners van Bladergroen voor terug en openbare parkeerplaatsen in het straatje Geduld.

De twee huidige grasveldjes/plantsoenen en het trapveldje op de locatie Bladergroen verdwijnen. Aan de noordzijde van Bladergroen komt in de nieuwe situatie de Nieuwe Osdorpergracht met natuurvriendelijke zuidoever. Ook komt er groen in de straat Geduld, waar Bladergroen aan ligt. Voor de voetbalkooi wordt een alternatieve locatie gezocht in het nabijgelegen Stadspark Osdorp, mogelijk in de vorm van een groen trapveldje. Daarnaast komt er in het binnenterrein van Bladergroen een collectieve binnentuin voor bewoners. Ook op andere plekken in het projectgebied wordt meer openbaar groen gerealiseerd, zoals een buurtpark bij SuHa3, een groenstrook in de verlegde Martini van Geffenstraat en aan de zuidwestoever van de Sloterplas.

Het klopt dat er meer groen in dit gebied was dan in de nieuwe situatie met (stadscentrum) bebouwing in een hogere dichtheid. Met de Nieuwe Osdorpergracht wordt er tegelijkertijd een nieuwe kwaliteit, namelijk water, aan het stadscentrum toevoegt. Daarnaast blijft er aandacht voor een hoogwaardige groene openbare ruimte in dit gebied.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Woningbouwprogramma

Reactie:
OS103

Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard wijst erop dat in het SP bij Bladergroen 1.970 m² sociale huurwoningen staan. Eigen Haard geeft aan in Bladergroen geen sociale huurwoningen te realiseren, wel middelduur en koopwoningen.

Antwoord:
De in het SP genoemde ca. 2.100m2 sociale huurwoningen betreft de huidige bebouwing en dus niet de toekomstige.

Wijzigingsvoorstel:
Het metrage aan huidige bebouwing is aangepast van 1.970 m² naar 2.100 m².

Bouwhoogte

Reactie:
OS103
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard stelt voor de maximale bouwhoogtes van Bladergroen te vervangen door 38,45 meter voor de hoogbouw en 14,15 meter voor de laagbouw.

Antwoord:
Gemeente gaat akkoord met het voorstel van Eigen Haard en past de toren aan naar een max. 38,5 meter hoogte en de laagbouw naar max. 14,5 meter hoog.

Wijzigingsvoorstel:
Het SP wordt aangepast naar 38,5 meter hoog voor de toren en 14,5 meter voor de laagbouw.

Afwijken bestemmingsplan

Reactie:
S150
Samenvatting reactie(s):
Indiener geeft aan dat de plannen voor Bladergroen fors afwijken van het bestemmingsplan: het aantal geplande woningen is hoger dan toegestaan in het bestemmingsplan. Waar in het bestemmingsplan een hogere bouwhoogte (van 42 meter) is toegestaan voor een accent (700 m2), schiet in het voorstel in het SP de helft van het gebouw de hoogte in.

Antwoord:
Het stedenbouwkundig plan geeft de stedenbouwkundige randvoorwaarden weer, waarbinnen de gemeente medewerking wil verlenen aan afwijkingen van het huidige bestemmingsplan.
Of de voorgestelde afwijking van het bestemmingsplan mogelijk is hangt van meerdere factoren af. Waarbij een initiatiefnemer dient aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en het evenwichtig toedelen van functies aan locaties.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

5.4. SuHa3 en Tussen Meer Zuid

Toewijzing te ontwikkelen percelen en aantal nieuwbouwwoningen

Reactie:

OS103
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard stelt voor dat de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door de sloop van de 144 sociale huurwoningen van Eigen Haard, ook aan Eigen Haard worden toebedeeld. Van de drie percelen die worden uitgegeven worden twee percelen aan Eigen Haard toebedeeld.

Eigen Haard verwacht op deze twee percelen 330 woningen te kunnen realiseren. Dit aantal nieuwbouwwoningen acht Eigen Haard te weinig om het project financieel haalbaar te maken, mede gezien de esthetische en programmatische eisen in het SP. Uitgaande van 40% sociale huur, leveren de 330 woningen ook te weinig nieuwbouw in de sociale huur op (132 woningen) om het aantal te slopen sociale huurwoningen (144) te vervangen. Eigen Haard wil dat een vertrekpunt van 425 nieuwbouwwoningen wordt gewaarborgd.

Antwoord:
Uit de zienswijze komt naar voren dat Eigen Haard achter de gemeentelijke ambitie staat om het Stadscentrum Osdorpplein te ontwikkelen tot een hoogwaardig en stedelijk milieu, maar met de voorgestelde verkaveling voor ontwikkelingsveld SuHa3 en Tussen Meer Zuid niet tot (financieel) haalbare plannen voor transformatie kan komen. Gemeente is in het afgelopen half jaar met Eigen Haard en de andere twee betrokken partijen (Tussen Meer C.V. en Lebo Vastgoed) in gesprek gegaan, en er is gezamenlijk een ontwerpend onderzoek gestart. Dit heeft geresulteerd in een nieuwe en door alle partijen gedragen stedenbouwkundige structuur voor de ontwikkellocaties SuHa3 en Tussen Meer Zuid en omgeving. Hierbij zijn de door Eigen Haard gewenste 425 nieuwbouwwoningen als richtinggevend aantal meegenomen.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP wordt de gewijzigde stedenbouwkundige structuur van ontwikkellocatie SuHa3/TMZ opgenomen

Programma: wonen en niet wonen

Reactie:
OS103
Samenvatting reactie(s):
Indiener constateert dat het in het SP opgenomen woonoppervlak niet overeenkomt met het aantal te verwachten woningen dat gebouwd kan worden. Indiener wil graag dat in het SP het aantal te bouwen woningen wordt opgenomen in plaats van het aantal vierkante meters.

Indiener stelt voor om het op deze locatie genoemde oppervlak van 7.600 m2 aan niet-wonen functies als maximum te hanteren.

Antwoord:
In het SP is een indicatief woonprogramma opgenomen voor SuHa3 met 27.740 m² bvo (ca. 290 woningen) en voor TMZ 2 en 3 is dit 22.050 m² bvo wonen (ca. 230 woningen).

Het SP gaat uit van 3.080 m2 niet-woonprogramma (mix van maatschappelijke een commerciële voorzieningen, bedrijven en kantoren) in SuHa3 en 2.300 of 3.300 m² in TMZ 2 en 3. Dit is een bandbreedte van 5.380 -6.380 m² aan niet-woonprogramma in de bouwblokken van Eigen Haard , voor de gewenste functiemenging in het stadscentrum. Een maximum van 7.600 m2 aan niet-wonen stellen is daarmee niet meer aan de orde.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP wordt zowel het aantal m² als het aantal woningen in de vorm van een indicatief woonprogramma opgenomen.
Het metrage van niet-woonprogramma voor ontwikkelingsveld SuHa3/TMZ wordt verlaagd naar een

bandbreedte van 5.380 - 6.380 m².

Setback en luifel

Reactie:
OS103
Samenvatting reactie(s):
Indiener vraagt om een betere afstemming tussen het voorstel om aan de westzijde van SuHa3 een setback van 2 meter te creëren en de (conflicterende) wens van een band/luifel op 8 meter hoog.

Antwoord:
In afstemming met vastgoedeigenaren is de setback aan Hoekenes aangepast naar 2 à 4 meter met aanvullende condities.
De gemeente houdt vast aan de architectonische horizontale band maar zonder een verplichting van een luifel of uitkraging boven de plint. Deze luifel of uitkraging is vanwege het comfort voor de voetganger en vanuit architectonisch oogpunt wel gewenst.

Wijzigingsvoorstel:
De zienswijze leidt tot de volgende wijzigingen in de tekst van hoofdstuk 5 uit het SP:
"*De nieuwe gebouwen aan de oostzijde van de Hoekenes krijgen een setback (terugliggende gevel) van 2 à 4 meter op plintniveau (7 meter). Alle setbacks aan Hoekenes liggen bij voorkeur in één lijn en/of worden nadrukkelijk in ruimtelijke samenhang uitgewerkt. Hiermee wordt ruimtelijk gereageerd op de contrastrijke overgang tussen de villa's aan de westzijde en de stedelijke nieuwbouw aan de oostzijde van de straat. De setback beperkt ook de windhinder op straatniveau*".

Hoekenes 2 t/m 51

Reactie:
OS103
Samenvatting reactie(s):
Eigen Haard geeft aan dat de voorgestelde bouwblokken in het SP deels over naburig bestaande bebouwing van andere gebouweigenaren zijn getekend, dit maakt de potentiële ontwikkeling complex. Indien Eigen Haard de ontwikkeling dient te beperken tot haar eigen perceel is dit onvoldoende voor een haalbaar project (sloop 43 woningen - nieuwbouw 80 woningen, een verdichting van 1,8). Wanneer de ontwikkeling inclusief het naburig perceel tot stand komt, verwacht Eigen Haard 140 woningen te kunnen realiseren, wat een verdichting is van 3,2 wat doorgaans afdoende is voor een haalbaar project.

Het SP hanteert volgens Eigen Haard als uitgangspunt bij een bouwhoogte van 40 meter een voetprint van 700 m2, en bij een bouwhoogte van 60 meter een voetprint van 500 m2. Eigen Haard wenst meer flexibiliteit in het SP en verzoekt - vanwege de extra bouwkosten bij hoogbouw - de eisen als volgt aan te passen:
- **tot 40 meter een voetprint van 700 m2**
- **vanaf 40 meter tot 60 meter een voetprint van 500 m2.**

Antwoord:
Ook op deze locatie wordt uitgegaan van een toren met een maximale bebouwingshoogte van 41,7 meter, met maximale footprint van 700 m² en lengte van 35 meter, bovenop een ruimtelijke plint van 7 meter. Indien van het Rijk afgeweken mag worden van het Luchthaven Indeling Besluit (LIB) dan is ook een slanke toren van 60 meter mogelijk met een footprint van maximaal 500 m². In nader overleg met Eigen Haard zal onderzocht gaan worden wat een haalbaar scenario is voor deze locatie en of hiervoor het naburig perceel benodigd is. Samengevat, op deze locatie komt óf een schijfvormige lagere toren

(max. 41,7m hoog) óf en slanke hogere toren (max. 60m hoog) op de plint van het gebouw. Een mengvorm hiertussen is stedenbouwkundig niet gewenst.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Inconsistenties SP / discrepantie plankaart en uitwerking

Reactie:
OS112
Samenvatting reactie(s):
Lebo Vastgoed en Tussen Meer CV constateren een discrepantie tussen plankaart en uitwerking ontwikkelingsveld Tussen Meer Zuid: de maximale hoogtes van 21 meter en 40 meter op de plankaarten kloppen niet met de 3D verbeelding van het ontwikkelveld voor Tussen Meer Zuid 3 (TMZ3).

Tussen Meer CV wijst er verder op dat:

- **een ruimere ontwikkeling in zuidelijke richting lijkt toegestaan voor TMZ1 dan andere kaarten (bijv. pag. 110 versus pag. 112).**
- **op pag. 42 is aangegeven dat de hotelkamers Noord-Zuid georiënteerd zijn. Gezien de vorm en richting van de bouwenvelop dienen deze een West-Oost oriëntatie te krijgen;**
- **op pag. 39 en 93 wordt een footprint van 700 m² aangegeven, terwijl eerder sprake lijkt te zijn van 600 m². Om tot een hoogwaardig plan te komen lijkt een grotere footprint noodzakelijk;**
- **Op pag. 104 kloppen in de profieltekening bij B-B' de omliggende gebouwhoogtes niet.**

Antwoord:
In het concept stedenbouwkundig plan staan inderdaad een aantal foutjes. Deze worden in het stedenbouwkundig plan, waar nodig, aangepast, aangezien er inmiddels sprake is van een gewijzigde stedenbouwkundige structuur van ontwikkelingsveld SuHa3/TMZ.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt de gewijzigde stedenbouwkundige structuur van ontwikkellocatie SuHa3/TMZ opgenomen en de nog resterende foutjes, waar nodig, verbeterd.

Bouwhoogte Tussen Meer Zuid / Martini van Geffenstraat

Reactie:
OS112
Samenvatting reactie(s):
Lebo pleit voor een maximale bouwhoogte van 21 meter aan de Tussen Meer Zuid / Martini van Geffenstraat. De in het SP voorgestelde bebouwing met een hoogteaccent van 40 meter leidt volgens Lebo tot een ontoelaatbare beïnvloeding van het woon- en leefklimaat van de bestaande woningen die op het zuiden zijn georiënteerd door schaduwwerking en mogelijke windhinder.

Antwoord
Gemeente is in het afgelopen half jaar met Eigen Haard, Tussen Meer C.V. en Lebo Vastgoed in gesprek gegaan, om in de gezamenlijkheid een ontwerpend onderzoek te starten. Door het zuidwaarts verschuiven en rechttrekken van de M. van Geffenstraat ontstaat een grotere afstand tussen de nieuwe bebouwing aan de zuidzijde van Tussen Meer en de nieuwe bebouwing aan de M. van Geffenstraat. Hiertussen komt een collectieve groene binnentuin op een inpandige P-garage en expeditiestraat. De afstand tussen de huidige en nieuwe bebouwing wordt hierdoor groter, wat een belangrijk punt van zorg uit de zienswijze is en die op deze wijze wat kan worden weggenomen.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt de gewijzigde stedenbouwkundige structuur van de ontwikkellocaties SuHa3 en TMZ en het westelijk deel van het Stadscentrum Osdorpplein opgenomen.

Bestaande ensemble Tussen Meer in relatie tot omliggende nieuwbouw

Reactie:
OS112
Samenvatting reactie(s):
Lebo Vastgoed vindt dat het SP onvoldoende rekening houdt met het bestaande ensemble en de ongelijkzijdige bebouwing aan Tussen Meer, waardoor de huidige subtiliteit van de ongelijkzijdige bebouwing ter plaatse niet meer relevant zal zijn. Lebo ziet een 'verkomming' ontstaan van Tussen Meer: de huidige lage bebouwing zal aan kop- en achterzijde worden omsloten door (forse) bebouwing. Dit zal volgens Lebo leiden tot afname van lichttoetreding (gederfd woongenot) en tot geluids- en geuroverlast op de gevels van de nieuwbouw vanuit de bestaande horeca uit Lebo plint, wat een negatieve invloed kan hebben op de verhuurbaarheid van het Lebo vastgoed aan Tussen Meer.

Antwoord:
Gemeente is in het afgelopen half jaar met Eigen Haard, Tussen Meer C.V. en Lebo Vastgoed in gesprek gegaan, om in de gezamenlijkheid een ontwerpend onderzoek te starten. Dit heeft geresulteerd in een nieuwe en door alle partijen gedragen stedenbouwkundige structuur voor de ontwikkellocaties SuHa3 en Tussen Meer Zuid en omgeving, waar bovenstaande zienswijze in is verwerkt.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP wordt de gewijzigde stedenbouwkundige structuur van ontwikkelingsveld SuHa3/TMZ opgenomen.

Bouwblok zuidzijde Tussen Meer (Lebo) meenemen in SP

Reactie:
OS112
Samenvatting reactie(s):
Lebo vindt dat er onvoldoende samenhang is in het stedenbouwkundig ontwerp tussen de bestaande bebouwing en toekomstige nieuwbouw, waardoor frictie ontstaat t.o.v. die delen die buiten het SP worden gehouden. Lebo wil graag dat het bouwblok van Lebo wordt meegenomen in het SP door het vergroten van het bouwvolume en uitbreiding van het aantal appartementen. Bovenstaande argumenten zijn reden voor het indienen van een forse planschadeclaim en procedures over geur- en geluidsoverlast. Dit kan grotendeels voorkomen worden door bouwblok ook mee te nemen.

Antwoord:
Gemeente is de afgelopen periode met Lebo Vastgoed, Eigen Haard en Tussen Meer C.V. in gesprek gegaan, om in de gezamenlijkheid een ontwerpend onderzoek te starten. Dit heeft geresulteerd in een nieuwe en door alle partijen gedragen stedenbouwkundige structuur voor de ontwikkellocaties SuHa3 en Tussen Meer Zuid en omgeving, waar bovenstaande zienswijze in is verwerkt. Met het voornemen tot sloop/nieuwbouw van het eigendom van Lebo vastgoed aan de zuidzijde van Tussen Meer en realisatie van meer nieuwe woningen (25 woningen nu en ruim 100 woningen in de nieuwe situatie) en behoud van het aantal huidige winkels aan de Tussen Meer.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt de gewijzigde stedenbouwkundige structuur van ontwikkellocatie

SuHa3/TMZ opgenomen.

Uitgangspunten voor hotelfunctie

Reactie:
OS152
Samenvatting reactie(s):
Tussen Meer CV geeft aan dat de vorm van de bouwenvelop en de spelregels voor de plint niet verenigbaar zijn met de hotelfunctie en de genoemde omvang voor het hotel (9.200 m²). Een hoogwaardige ontwikkeling acht Tussen Meer CV praktisch en financieel niet haalbaar op basis van de uitgangspunten uit het SP. Tussen Meer CV komt met een alternatief model, van 2 in hoogte gelijke torens en op de plint een hoogkwalitatieve daktuin, dat huns inziens beter past bij de hoogstedelijke ambitie.

Antwoord:
Gemeente is in de afgelopen periode met Tussen Meer C.V., Eigen Haard en Lebo Vastgoed in gesprek gegaan, om in de gezamenlijkheid een ontwerpend onderzoek te starten. Dit heeft geresulteerd in een nieuwe en door alle partijen gedragen stedenbouwkundige structuur voor de ontwikkellocaties SuHa3 en Tussen Meer Zuid en omgeving, waar bovenstaande zienswijze deels in is verwerkt. Het door Tussen Meer CV geschetste alternatief model met 2 in hoogte gelijke torens maakt geen onderdeel uit van de nieuwe stedenbouwkundige structuur.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt de gewijzigde stedenbouwkundige structuur van ontwikkelingsveld SuHa3/TMZ opgenomen.

5.5. NWH-A3

Kleinschalige bedrijfsruimtes in plint

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield heeft twijfels bij de (ambitie en) voorgestelde bedrijvenfuncties / kleinschalige bedrijfsruimtes in de plint van het blok en ziet grote exploitatierisico's (leegstand). Volgens Van Wijnen-Rockfield hebben eigenaren van functies in de directe omgeving (wasstraat en parkeergarage) geen voornemens de komende 10 à 20 jaar weg te gaan dan wel te transformeren noch worden de loopstromen in het gebied verbeterd. Van Wijnen-Rockfield stelt voor om in het SP een uitzondering te maken voor bouwblok NWH-A3 en deze kavel aan te merken voor 100% wonen in combinatie met gemeenschappelijke ruimten. In verband met leegstandrisico verzoekt Van Wijnen- Rockfield het aandeel niet-wonen aan te passen naar maximaal 10%. Daarbij stelt Van Wijnen-Rockfield voor om in het SP bij NWH-A3 onder 'bedrijven' te verstaan: kinderopvang, gemeenschappelijke ruimten ten dienste van bewoners, sportschool, yogacentrum, etc. Van Wijnen-Rockfield wil daarnaast dat voor blok NWH-A3 ook de bestemming 'horeca' wordt toegevoegd.

Antwoord:
Op de locatie van het voormalige KPN-gebouw wordt beoogd om een stedelijk woongebouw met niet-woonfuncties in de plint te ontwikkelen. Een bouwblok van 100% wonen past niet bij de ambitie om Osdorpplein naar één van de stadscentra van Amsterdam te transformeren.
Daarom is het de ambitie om bij de nieuwe bouwblokken behalve wonen ook minimaal 10% niet-woon functies in de nieuwbouw op te nemen. In de plint van dit bouwblok komen zo veel mogelijke

"levendige" functies. In het noordelijke deel van het gebouw komen de entree, foyer en collectieve ruimtes voor bewoners en/of commerciële voorzieningen / kleinschalige kantoorruimtes. In de plint van het zuidoostelijk deel van het gebouw komen ateliers, atelierwoningen en / of de inpandige fietsenstalling.

Voor de definitie van 'bedrijven 'wordt verwezen naar de generieke invulling van deze begrippen in planologisch juridische plannen van niet alleen de gemeente Amsterdam, maar ook in de rest van Nederland. Horeca wordt geen onderdeel van het niet-woonprogramma.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt het aandeel niet-woon functies in de plint verlaagd naar minimaal 10% en biedt flexibiliteit in welke functie van niet-wonen of in sommige gevallen wonen mogelijk zijn. Per locatie wordt "maatwerk" geleverd.

Grondruil

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield geeft aan dat de rooilijnverschuiving aan de noordzijde afwijkt van de huidige bebouwing op NWH-A3 en stelt voor om in SP op te nemen dat daar waar de rooilijnen niet overeenstemmen met de huidige bebouwing, met de huidige eigenaren wordt getracht om een grondruil om niet overeen te komen, dan wel voor NWH-A3 bevestigen dat de gemeente hiertoe bereid is.

Antwoord:
Bij deze kavel gaat het niet om grondruil maar om aan- en verkoop van gronden. Het is niet mogelijk om dit 'om niet' overeen te komen. Het beleid is om aan- en verkoop van gronden marktconform te laten plaatsvinden op basis van een taxatie.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Programma per bouwblok NWH-A1, NWH-A2 en NWH-A3, bebouwingsvolume en bebouwingsdiepte NWH-A3

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield verzoekt voor de NWH-A op te nemen wat het totaal (beoogd) te realiseren programma per bouwblok NWH-A1, NWH-A2 en NWH-A3 is. Met de bevestiging dat voor NWH-A3 in totaal 12.000 m2 BVO (exclusief m2 parkeerkelder) gerealiseerd mag worden.

Van Wijnen-Rockfield ontvangt graag de bevestiging dat het uitgangspunt voor de footprint van de toren/hoogteaccent van NWH-A3 maximaal 750 m2 is i.p.v. 700 m2 en verzoekt het volume zoals weergegeven op pag. 42 van het SP hierop aan te passen. Het noordelijk deel van het torendeel wordt dan met 50 m2 uitgebreid, in lijn met eerder met gemeente gemaakte afspraken.

Van Wijnen-Rockfield stelt voor dat er geen beperkingen worden opgenomen t.a.v. bebouwingsdiepte voor NWH-A3 tot 15 meter vanwege verlies van te realiseren volume, gebruiksoppervlak woninggrootte. In eerder afstemming met stedenbouwkundige is deze vastgesteld op minimaal 17 meter.
Van Wijnen-Rockfield merkt op dat de tekst over onderlinge afstanden op pag. 40 van het SP zich

niet geheel verhoudt tot het bebouwingsvolume op pag. 42 van het SP. Van Wijnen-Rockfield verzoekt om bevestiging dat het geschetste bouwvolume leidend is.

Antwoord:
De ontwikkeling van NWH-A3 door grondeigenaar Van Wijnen- Rockfield is al verder in het planvormingsproces dan de meeste andere ontwikkelingsvelden. Parallel aan het stedenbouwkundig plan wordt er ook aan een anterieure overeenkomst met kavelpaspoort gewerkt. Daarin kan maatwerk worden geleverd. De gemeente ziet ruimte voor een ontwikkeling van maximaal 12.000 m² bvo. De max. 16,7 meter diepte past binnen de diepte van 20 meter die op de SP-kaart staat.

Wijzigingsvoorstel:
In het SP worden in hoofdstuk 5 Ontwikkellocaties en bebouwing de afzonderlijke bouwblokken en hun metrages nader geduid.

Kostenverhaal

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield gaat ervan uit dat de kosten voor infrastructurele aanpassingen worden gedekt door de ontwikkeling op de desbetreffende kavel.

Antwoord:
Overheden zijn wettelijk verplicht om kostenverhaal plichtige activiteiten op initiatiefnemers te verhalen. Deze kosten worden bij voorkeur gedekt door het afsluiten van een anterieure overeenkomst tussen de initiatiefnemer van de (bouw)activiteiten en het bevoegd gezag. Voor de NWH-A3 zal er een anterieure overeenkomst gesloten worden om kostenverhaal plichtige activiteiten te dekken.
Kostenverhaal plichtige activiteiten zijn:
- Aangewezen bouwactiviteiten;
- Aangewezen activiteiten vanwege gebruikswijzigingen

Het overzicht van kostenverhaal plichtige activiteiten staat in artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Doelgroep

Reactie:
OS134
Samenvatting reactie(s):
Van Wijnen-Rockfield stelt voor op te nemen dat het voor NWH-A3 is toegestaan om hier young-professionals te huisvesten met het woonconcept The Cohesion.

Antwoord:
In de kavelpaspoorten kan eventueel een nadere specificering van woonprogramma worden opgenomen. Om dit in het SP op te nemen gaat te diep in de details, wat niet wenselijk is.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

5.6. Noordstrook

Reactie:
OS154
Samenvatting reactie(s):
Het programma
- **Kroonenberg - Montecorona ziet graag dat de kantoorlocaties meer door het gebied worden verspreid, de noordzijde acht ze geschikter voor een multifunctionele invulling dan hoofdzakelijk kantoren.**
- **De impressie op pag. 33 van het SP en de tabel met het indicatieve ontwikkelprogramma, leiden tot verwarring. Uit de tabel blijkt dat in de plandelen NWH-B, OPW & TLL en NOH geen bebouwing gesloopt zal worden terwijl elders in het SP de indruk is gewekt dat dit wel zal gebeuren.**
- **Kroonenberg - Montecorona vraagt of er ruimte voor een afzonderlijke bioscoop wordt gemaakt.**
- **Kroonenberg - Montecorona vraagt of de mogelijkheid tot uitbreiding van hun bestaande hotel ook kan worden onderzocht.**
- **Kroonenberg - Montecorona vraagt zich af of er behoefte is aan kleinschalige kantoorvoorzieningen in de plint en of die behoefte is onderzocht.**

Ontwikkelingsvelden en bebouwing
- **Kroonenberg - Montecorona vindt dat niet overal duidelijk is in hoeverre de geplande bebouwing ook past bij en binnen de bestaande bebouwing. MP wenst hun opstal aan Osdorpplein 358, met Huid Medisch Centrum, te behouden. Uit de tekeningen is dit niet op te maken, aan weerszijden van het gebouw zijn torens van 40 meter ingetekend.**
- **Kroonenberg - Montecorona vindt de wens om van 'achterkant' een 'voorkant' te maken niet realistisch bij hun eigendom aan de 'Noordstrook', met name winkelvastgoed is niet 'alzijdig' te maken.**

Parkeren
- **Kroonenberg - Montecorona gaat ervanuit dat de bestaande parkeergarages Osdorpplein en AH XL-parking blijven bestaan, ondergronds parkeren is erg kostbaar en staat een rendabele herontwikkeling in de weg.**
- **Een oplossing die in het SP wordt genoemd om de parkeerdruk te verlagen is de capaciteit van de parkeergarages te vergroten, het SP voorziet daarin op dit moment niet.**

Overig
- **Kroonenberg - Montecorona brengt een stedenbouwkundige suggestie in: naast en/of deels over de locatie waarop de HEMA is gevestigd een hoogteaccent(en) in woningbouw, geprojecteerd op zichtlijnen van Tussen Meer. Kroonenberg - Montecorona dacht dat deze mogelijkheid zat in eerdere stedenbouwkundige studies?**

Antwoord:
Als vastgoedeigenaar met veel bezit in fase 2b heeft Kroonenberg - Montecorona het plan voor deze fase kritisch becommentarieerd, met name op het punt van de voorgenomen sloop van bovengrondse parkeergarages en de verkaveling ervan. Gezien het voortschrijdend inzicht en de voorgestelde wijzigingen in fase 2a, stelt gemeente voor om fase 2b een minder uitgewerkte plek te geven in woord en beeld in het stedenbouwkundig plan. Daarom zijn een aantal van de door Kroonenberg - Montecorona geplaatste bezwaren niet meer van toepassing.

Voor wat betreft de opmerking over een (commerciële) bioscoop wordt de wens ervan door gemeente onderschreven, naast de komst van filmhuis Qxville met 3 filmzalen in het in aanbouw zijnde project Mix. De gemeente houdt voor de toekomst de deur open, als uit onderzoek te zijner tijd blijkt dat er voldoende behoefte en ruimte is voor een bioscoop in Stadscentrum Osdorpplein.
Voor uitbreiding van het bestaande hotel geldt dat dit door het huidige Overnachtingsbeleid niet mogelijk is op deze locatie.
Gemeente waardeert de inbreng van stedenbouwkundige suggesties in het gebied. De door Kroonenberg – Montecorona voorgestelde bebouwing vindt gemeente inhoudelijk gezien geen goed idee, met name door de schaduwwerking die het heeft op het Lammetjesplein en de aantasting van het stedenbouwkundig ensemble van Tussen Meer.

Wijzigingsvoorstel:
De zienswijze geeft aanleiding tot wijziging in het stedenbouwkundig plan aangaande fase 2b. In het stedenbouwkundig plan wordt een mogelijk toekomstperspectief voor fase 2b geschetst, een doorkijk naar mogelijke ontwikkelingen op termijn, voor de periode 2028 en verder. Voor mogelijke ontwikkelingen in fase 2b is nader onderzoek en overleg met relevant stakeholders, waaronder Kroonenberg – Montecorona, nodig. Deze fase valt dan ook buiten de scope van het voorliggende Investeringsbesluit fase 2a.

5.7. Kiosken

Reactie:
OS153;
Samenvatting reactie(s):
Een indiener vraagt wat er gebeurt met de kiosken, die er verouderd uitzien. De in het stedenbouwkundige plan genoemde verplaatsing naar panden zal volgens de indiener leiden tot huren die de ondernemers van de kiosken mogelijk niet kunnen/willen betalen. Ook vernieuwing is mogelijk te duur.

Antwoord:
Voor de kiosken aan de kop van Tussen Meer wordt nog onderzocht of vervanging en/of verplaatsing naar een andere locatie of naar een pand een mogelijkheid is. Daarbij wordt ook gekeken naar en gesproken over de kosten van een dergelijke verplaatsing. Een van de mogelijkheden is vernieuwing en verplaatsing naar de pleinruimte aan de westzijde van de huidige Meervaart. Dit wordt op termijn nader verkend.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

5.8. Leegstand en tijdelijkheid

Reactie:
OS 087
Samenvatting reactie(s):
Vanwege de ontwikkeling van het gebied staan sommige panden leeg. Dit is nadelig voor de levendigheid, leefbaarheid en sociale veiligheid in de buurt. Indiener vraagt zich af wat er gebeurt met het oude FEBO-pand aan de Tussen Meer, definitief dan wel tijdelijk.

Antwoord:
Leegstand voor langere tijd is ongewenst in Stadscentrum Osdorpplein. Het FEBO-pand aan de Tussen Meer is gekocht door een ontwikkelende partij om hier nieuwbouw te gaan realiseren als onderdeel van

de ontwikkellocatie TMZ. De gemeente gaat in overleg met de eigenaar over een mogelijk tijdelijke invulling.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6. De Nieuwe Meervaart

Veruit de meeste inspraakreacties gaan over de Nieuwe Meervaart. In dit hoofdstuk zijn de reacties ingedeeld op de thema's: de drie onderzochte opties voor de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas (Noord, Midden en Zuid), bouwen in de Sloterplas en de effecten op groen, water en de beleving van de Sloterplas, suggesties voor alternatieve locaties waaronder die van de huidige Meervaart en diverse locaties in het plangebied of elders in Nieuw-West, nut en noodzaak van een Nieuwe Meervaart, de wijze van weergave van de opties in het stedenbouwkundig plan, de (eerdere) besluitvorming over locaties voor de Meervaart en als laatste zienswijzen die betrekking hebben op het gebouw zelf en op de voorgenomen aanwijzing tot beschermd stadsgezicht.

In het stedenbouwkundig plan is de keuze voor optie Zuid verwerkt. De omvang van het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart in relatie tot de Hoofdgroenstructuur is nog onderwerp van besluitvorming. Hiervoor wordt een wensen en bedenkingenprocedure doorlopen. Waar inspraakreacties betrekking hebben op de kwesties die nog onderdeel zijn van deze procedure, wordt in het antwoord naar de nog lopende procedure verwezen. Na afronding van de procedure zullen de resultaten ervan worden verwerkt in de Nota.

6.1. Drie opties voor de Nieuwe Meervaart

In het concept stedenbouwkundig plan zijn drie opties voor de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas nader verkend:

- noordelijke ligging, tegen het horeca-eiland aan (optie Noord)
- middenligging, tegenover de huidige Meervaart (optie Midden)
- zuidelijke ligging, in uiterste zuidwesthoek van baai (optie Zuid).

De optie Zuid is in het concept stedenbouwkundig plan als meest passend aangegeven.

Enkele indieners spreken zich uit voor of tegen een bepaalde optie. Er zijn verder vragen en zorgen over logistiek, flexibele footprint. Ook zijn er kanttekeningen geplaatst bij de wijze waarop de opties in het SP zijn weergegeven en de waardering die daaraan is toegekend.

6.1.1. Voorkeuren voor een optie

6.1.1.1. Voorkeur voor optie Zuid

Reacties:
OS015; OS017; OS019; OS024; OS026; OS029; OS034: ***OS035/OS040***; OS037; OS038; OS049; OS059; OS068; OS070; OS075; OS083; OS094; OS095; OS112; OS121; OS147;
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners onderschrijven optie Zuid als de meest passende optie. Een aantal licht hun voorkeur voor optie Zuid toe als volgt:

- **dit is altijd een wat rare / treurige hoek geweest, heeft minste impact qua uitzicht / natuurbeleving / recreatie en/of kan een goede voorziening gebruiken;**
- **geeft meer mogelijkheden voor de boulevard: verbeteren verblijfskwaliteit, houden van evenementen;**
- **lijkt de meest gunstige optie voor de infrastructuur, dicht bij kruising Lelylaan, leveranciers, bezoekers e.d. hoeven niet verder het gebied in.**

- **is de minst erge optie als de Meervaart dan toch in de Sloterplas komt.**

Antwoord:
Deze reacties onderschrijven de conclusie in het concept stedenbouwkundig plan, dat de optie Zuid van de drie onderzochte opties de meest passende optie is. Ook sluit dit aan bij de adviezen die aan het college van B&W zijn uitgebracht over de keuze tussen de drie onderzochte opties.

Optie Zuid raakt wel aan de Hoofdgroenstructuur (HGS), die in het plangebied vanaf de Sloterplas tot aan de Lelylaan loopt. In de plankaart van het concept stedenbouwkundig plan loopt de ontsluiting voor de expeditie van de Nieuwe Meervaart door dit gebied. In het huidige beleidskader voor de Hoofdgroenstructuur (2011) is dat niet toegestaan. Er wordt een zwaarwegend advies gevraagd van de gemeenteraad over de omvang van het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart en het al dan niet (gedeeltelijk) mogen ontwikkelen in de Hoofdgroenstructuur (wensen en bedenkingenprocedure).

Wijzigingsvoorstel:
Er is gekozen voor optie Zuid. Opties Midden en Noord zijn uit het stedenbouwkundig plan gehaald. In het SP is toegevoegd dat voor het bepalen van de omvang van inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart (buiten of deels in de Hoofdgroenstructuur) een wensen en bedenkingenprocedure wordt doorlopen.

6.1.1.2. Voorkeur voor optie Midden of Noord

Reacties:
OS124; OS148; OS154
Samenvatting reactie(s):
Enkele indieners hebben een uitgesproken voorkeur voor optie Midden of Noord. In hun overwegingen geven ze aan:
- **er hoeft geen bosachtig stuk park te wijken en is geen ontsluitingsweg nodig die het rondje Sloterplas kruist;**
- **het gebouw is hier meer zichtbaar en is er een enigszins compacte en bruisende parel te realiseren;**
- **er is een veel natuurlijker aansluiting van het theater op het stadscentrum en de horeca die al aan de Sloterplas is gevestigd;**
- **er ligt al een parkeerplaats naast.**

Antwoord:
Bij de opties Noord en Midden hoeft voor het gebouw inderdaad geen groen in de bocht te wijken, zoals wel nodig isbij optie Zuid. Het is echter wel zo dat het groen dat verdwijnt, gecompenseerd moet worden, bij voorkeur in het plangebied. In geval van de bomen die voor de aanleg van de Nieuwe Meervaart worden gekapt, vindt compensatie plaats in het Sloterpark. Dit is op advies van het stadsdeel Nieuw-West. Ook wordt de boulevard vergroend. Dit is onderdeel van de zogenaamde integrale opgave: de Nieuwe Meervaart en de zuidwestoever van de Sloterplas worden in samenhang (integraal) ontworpen. Dit is de nadrukkelijke wens van de gemeenteraad (motie 823). Deze afspraken zorgen er voor dat de Nieuwe Meervaart zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving en de groene uitstraling blijft behouden en waar mogelijk wordt versterkt.

Het rondje Sloterplas loopt over de boulevard. Bij een keuze voor optie Noord of optie Midden zal, het expeditieverkeer een stukje over de boulevard moeten rijden. Dat geldt ook als de landtong wordt gebruikt als aanrijroute. Het rondje Sloterplas wordt dus ook in deze opties gekruist door expeditieverkeer. Op de boulevard is de ruimte voor een goede inpassing van het expeditieverkeer beperkt(er). Ook is expeditieverkeer hier niet gewenst vanuit de invulling van de boulevard als aantrekkelijke, groene wandelpromenade.

De betere zichtbaarheid van het gebouw in de opties Noord en Midden ziet de gemeente niet als voordeel: de gemeente vindt de ruimtelijke impact van het gebouw op opties Noord en Midden erg groot en wordt hierin ondersteund door de adviezen van het Kwaliteitsteam en de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Het gebouw blokkeert hier het zicht op de Sloterplas en daarmee het contact tussen het centrumgebied Osdorpplein en de Sloterplas. De gemeente vindt dit een belangrijk argument tegen deze opties. Het ontwerp van een meer compact gebouw is ook in optie Zuid mogelijk.

De aansluiting op het stadscentrum is wellicht in de huidige situatie natuurlijker op de locaties Noord en Midden. Vanuit de verdere ontwikkeling en vergroten van het stadscentrum acht de gemeente het betrekken van de zuidwesthoek bij het stadscentrum een voordeel. Het vergroten van het stadscentrum en het betrekken van de promenade (zuidwestoever) hierbij is dan ook als een van de uitgangspunten in het stedenbouwkundig plan opgenomen.

Het parkeren voor de Nieuwe Meervaart vindt plaats in de (in aanbouw zijnde) garage van het gebouw MIX Amsterdam.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.1.2. Aandachtspunten bij locatie in Sloterplas

Er zijn ook indieners die aandachtspunten meegeven of concrete vragen hebben over de locatie in de Sloterplas. Sommige zijn alleen van invloed op optie Zuid. Deze vragen zijn hieronder per thema gerangschikt.

Afval in de Sloterplas

Reacties:
OS068; OS084
Samenvatting reactie(s):
De indieners hebben zorgen over het schoonhouden van de Sloterplas. Een indiener vraagt hoe gezorgd wordt dat de komst van de Meervaart in de Sloterplas straks niet zorgt voor afval of rioolwater in de plas (waterkwaliteit). Een van de indieners verwijst naar het afval rondom het horeca-eiland: hoe wordt daar de schoonmaak geregeld?

Antwoord:
Uitgangspunt is dat de Nieuwe Meervaart zich voegt naar zijn omgeving en niet andersom. De realisatie van het gebouw en zijn openbare ruimte zal zo zorgvuldig moeten plaatsvinden dat negatieve effecten op flora en fauna kunnen worden uitgesloten.

Zwerfvuil dat in het water beland, zal worden opgeruimd net zoals dat gebeurt bij zwerfvuil op land. De uitbater van het gebouw is verantwoordelijk voor het minimaliseren van de kans dat er zwerfvuil van het terras of het gebouw terecht komt in het water. Rondom het huidige horeca-eiland is Waternet in principe verantwoordelijk voor het schoonmaken van het water van de Sloterplas, en doet dit in samenwerking met Stadswerken van de gemeente Amsterdam. Daarnaast wordt de Nieuwe Meervaart aangesloten op het riool, het rioolwater wordt via het riool afgevoerd dus rioolwater komt niet in Sloterplas.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Het rondje Sloterplas

Reacties:
OS059; OS102; OS105; OS109; OS110; OS113; OS116; OS128; OS148
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners maken zich zorgen dat de bouw van de Nieuwe Meervaart in het water en op optie Zuid, het rondje Sloterplas zal aantasten. Een van de indieners geeft aan dat een balustrade om het gebouw geen alternatief is voor het huidige brede pad waar men nu op wandelt en sport. Daarnaast maken meerdere indieners zich zorgen over de impact van het theatergebouw voor wandelaars. De Meervaart wordt vrijwel onzichtbaar voor verkeer maar wandelaars zullen wel om het gebouw heen moeten lopen, afgesneden van de plas en met alle verkeersrumoer dat straks weerkaatst tegen de eindeloze theatergevel, stelt een van de indieners.

Antwoord:
Het rondje Sloterplas blijft behouden in de eindsituatie. Dit is een eis aan het plan. Of het rondje Sloterplas via een balustrade om het gebouw zal doorlopen, is niet zeker, het is wel een mogelijkheid. De ontwerpen van het gebouw én van de zuidwestoever moeten nog gemaakt worden.
De aanwezigheid van het nieuwe gebouw voor wandelaars van het rondje Sloterplas is onvermijdelijk. Er wordt een integraal ontwerp van gebouw en omgeving gemaakt, waarin het rondje Sloterplas wordt opgenomen, bij voorkeur aan beide zijden van het gebouw, en waarin zorg wordt gedragen voor een goede inpassing van het gebouw in de omgeving.

Wijzigingsvoorstel:
Het in standhouden van het rondje Sloterplas wordt nadrukkelijker opgenomen in het SP, zowel in de eindsituatie als gedurende de bouw als onderdeel van het BLVC-plan.

Logistiek

Reacties:
OS002; OS012; OS026; OS037; OS059; OS080; OS081; OS085; OS088; OS089; OS098; OS101; OS102; OS105; OS108; OS109; OS110; OS113; OS123; OS125; OS131; OS132;
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners maken zich zorgen over de ruimtelijke gevolgen van de logistieke eisen die de voorgestelde optie Zuid zal hebben zoals de aantasting van het groen in de hoek tussen de Lelylaan en de Sloterplas. Indieners vragen zich af of (een deel van) de hoofdgroenstructuur tussen Lelylaan en Sloterplas moet worden geasfalteerd om een aanrijroute voor bevoorrading en laad- en losplekken te realiseren? Een aantal indieners maken zich zorgen over het effect van additioneel verkeer en langdurig parkeren van grote voertuigen op laad- en los plekken op het parkkarakter en de wandelpromenade. Daarnaast vragen indieners zich af hoe de bevoorrading, aanrijroutes, parkeren precies geregeld worden en welk effect dit heeft op het verkeerssysteem voor bezoekers en bewoners (voetgangers, fietsers, ov, automobilisten) in de buurt? Twee van de indieners schrijven dat een Nieuwe Meervaart in de zuidhoek zal leiden tot verkeersproblemen op een toch al druk kruispunt. Ook maken twee indieners zich zorgen over het veiligheidsrisico dat aanvoer voor het theater met zich meebrengt op deze optie. De aanvoerroute kruist namelijk een wandel en fietsroute. Tot slot een vraag hoe het parkeren voor de Nieuwe Meervaart geregeld wordt.

Antwoord:
Het autoparkeren voor bezoekers van de Meervaart zal net als nu grotendeels plaatsvinden in de bestaande publieke parkeergarages in Stadscentrum Osdorpplein. Onder de MIX Amsterdam (nieuwbouw op de locatie van het voormalig stadsdeelkantoor) komt een nieuwe publieke parkeergarage. Deze garage wordt ondergronds verbonden met de parkeergarage Nieuw-West, waardoor één grote parkeergarage ontstaat. Deze parkeergarage ligt het dichtst bij de Nieuwe

Meervaart. De bestaande Osdorppleingarage bij Osdorpplein Noord en de Herosgarage (bij Lidl) liggen ook op loopafstand. De route tussen de Meer en Vaart en de ingang van de nieuwe parkeergarage MIX Amsterdam -Nieuw-West aan de Anslijnstraat zal drukker worden, maar verkeersonderzoek geeft aan dat dit niet tot grote verkeersproblemen leidt. Het is gunstig voor de doorstroming van het verkeer dat de grotere voorstellingen in de Meervaart vooral in de avond en het weekend plaatsvinden, buiten de spits.

Met betrekking tot de aanrijroute voor de bevoorrading en de laad- en losplek geldt dat dit nog verder ontworpen moet worden. Het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart is onderdeel van een zogenaamde wensen- en bedenkingenprocedure. In deze procedure uit de gemeenteraad wensen en bedenkingen over het al dan niet (gedeeltelijk) mogen ontwikkelen ín de hoofdgroenstructuur. De uitwerking van het parkeren, een kiss&ride plek (voor o.a. taxi's, touringcars), in- en uitrijden van bevoorrading en veilig wandelroutes komt, afhankelijk van dit advies, wel of niet in de groenzone. Daarbij is uitgangspunt dat er zo min mogelijk verharding wordt toegevoegd. In het plan wordt ook bestaande verharding weggehaald, zoals bij de voormalige loswal.

Wijzigingsvoorstel:
In de plankaarten van het stedenbouwkundig plan is het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart weergegeven, zonder gedetailleerde ontsluiting, met de kanttekening dat hierover nadere besluitvorming volgt in de wensen- en bedenkingenprocedure. Het resultaat van de de wensen en bedenkingenprocedure wordt toegevoegd aan de verschillende planproducten (stedenbouwkundig plan, investeringsnota en Nota van Beantwoording).

Levendigheid en verbinding Osdorpplein en Sloterplas

Reactie:
OS069; OS076; OS092; OS101; OS119; OS143; OS146; OS148; OS154
Samenvatting reactie(s):
Indieners betwijfelen of een nieuw theatergebouw in de Sloterplas tot een verbinding van het Osdorpplein met de Sloterplas zal leiden. Ze vinden dat de drukke verkeersweg Meer en Vaart een belemmering vormt: met de komst van de lijnbus verbinding en het hekwerk over de volle lengte van de Meer en Vaart en de verplaatsing van het zebrapad verder weg van het winkelgebied is een echte verbinding van stad en plas onmogelijk gemaakt.
Een theater in de Sloterplas zal volgens meerdere indieners niet bijdragen aan een versterking voor het stadscentrum. In de situatie dat het gebouw met de lange zijde evenwijdig aan de Lelylaan wordt gesitueerd en de hoofdingang aan de oostzijde is elk verband met het winkelcentrum verloren door de grote fysieke afstand (looproutes). Een combinatiebezoek ligt dan niet voor de hand, zeker niet gezien de recente onrust rondom Osdorpplein in de avonduren. Theaterbezoekers zullen in de praktijk niet naar het plein gaan om te winkelen en andersom. Ze komen naar het gebied voor één van de twee functies. Er wordt de suggestie gedaan het gebouw een kwartslag te draaien; met de lange zijde langs de Meer en Vaart en de hoofdingang naar het noorden. Het gebouw sluit daardoor beter aan op het stadscentrum en de loopafstand wordt korter.

Een indiener waarschuwt dat door de verplaatsing van de Meervaart naar buiten het Osdorpplein, het theater geen connectie meer met de wijk zal hebben. Voor veel wijkbewoners zal dit een hogere drempel vormen. Indiener vreest dat vooral de kansarmere en oudere bewoners dan helemaal niet meer in de Meervaart komen, het is te ver af.

Ook de extra levendigheid die een Nieuwe Meervaart zal creëren op de oevers van de Sloterplas wordt betwijfeld. Er wordt daarbij gewezen op het gebrek aan levendigheid en de mate van 'gezelligheid' rond de huidige Meervaart, de Stopera of de horeca op het zogenoemde horeca-eiland.

Antwoord:
De Nieuwe Meervaart is en blijft een belangrijke publieksfunctie voor Stadscentrum Osdorpplein, ook bij verplaatsing naar de Sloterplas. Waar de huidige Meervaart door de vele dichte gevels overkomt als een naar binnen gekeerd gebouw, is het uitgangspunt voor de Nieuwe Meervaart een toegankelijk gebouw, dat zich letterlijk en figuurlijk opent naar de omgeving: een huiskamer van de wijk, waar ook daghoreca is voorzien. Juist door deze programmering en de opening naar de omgeving wordt verwacht dat de Nieuwe Meervaart wél bijdraagt aan het verlevendigen van de oevers en er een wisselwerking zal ontstaan tussen het stadscentrum (wonen, winkelen, recreëren), de boulevard en de Sloterplas (cultuur, recreëren). De Sloterplasoever wordt meer een verblijfsplek, en zodoende meer onderdeel van het Stadscentrum Osdorpplein. De oever wordt aantrekkelijker, ook voor bezoekers van het winkelgebied.

De Meer en Vaart is nu een verkeersbarrière tussen het Osdorpplein en de Sloterplas. De vrije bus-/ trambaan versterkt dit inderdaad. In het stedenbouwkundig plan is daarom voorgesteld om de inrichting van de Meer en Vaart nader te onderzoeken in fase 2b (ná 2028). De barrière is deels al minder groot door het instellen van een 30km/uur snelheidsregime voor auto's op een deel van de Meer en Vaart. (zie verder hoofdstuk Verkeer).

De suggestie om het gebouw een kwartslag te draaien en in de lengterichting tegenover de Anslijnflat scoort ruimtelijk, landschappelijk en qua ontsluiting beduidend minder dan de huidige optie Zuid. De openheid van de zuidkop van de plas wordt meer aangetast, het zicht vanaf de Meer-en Vaart oever meer geblokkeerd, het stedelijk beeld rondom de zuidkop van de plas wordt meer verstoord en de ontsluiting voor de expeditie vanaf de Lelylaan wordt onmogelijk of zeer complex gemaakt. De locatie van de hoofdentree is nog niet bepaald en onderdeel van de ontwerpuitwerking, maar het lijkt logisch om deze bij optie Zuid aan de (noord)westzijde van het gebouw te positioneren.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Flexibele footprint gebouw en inpassingsgebied optie Zuid

Reacties:
OS115; OS040
Samenvatting reactie(s):
Optie Zuid zou als voordeel hebben dat een ruimere en 'meer flexibele' footprint mogelijk is. Indiener vindt dat een groot nadeel voor de Sloterplas en voor het stadsgezicht. 'Meer flexibel' doet vermoeden dat bij het ontwerp de mogelijkheid open wordt gehouden om de footprint en omliggende openbare ruimte zelfs nog groter te maken dan nu voorgesteld, is dat zo? Een andere indiener geeft juist de voorkeur aan een compacte gebouwvariant, ook in optie Zuid.

Antwoord:
In het stedenbouwkundig plan is voor de footprint (voetafdruk) van het gebouw de Nieuwe Meervaart een bandbreedte van minimaal 6.600 m2 en maximaal 9.000 m2 voorgeschreven. Optie Zuid biedt ruimte voor de inpassing van een gebouw met een grotere voetafdruk (maximaal 9.000 m2). Voor de opties Noord en Midden is de ruimtelijke impact sowieso te groot, en is de maximale voetafdruk ongewenst.
Het maken van het ontwerp van de Nieuwe Meervaart, de inpassing ervan aan de zuidwestoever en de verbetering van de inrichting van de openbare ruimte van de oevers van de Sloterplas is een complexe integrale opgave. Bij de uitwerking is de architect gehouden aan de genoemde minimale en maximale voetafdruk. De uiteindelijke vorm van het gebouw is nog flexibel: langgerekt en gestrekt of meer compact. Daar wordt in het stedenbouwkundig plan nog geen voorkeur over uitgesproken. Ook de

precieze locatie van het gebouw en omliggende openbare ruimte kent nog enige schuifruimte: het inpassingsgebied. Dit inpassingsgebied zal worden bepaald in de wensen- en bedenkingenprocedure.

Wijzigingsvoorstel:
Het inpassingsgebied is onderdeel van de wensen en bedenkingenprocedure.

Aansluiting bij de zuidwestoever

Reacties:
OS059; Os147
Samenvatting reactie(s):
De indieners hebben twee voorkeuren met betrekking tot de zuidwestoever:

- **de betonnen oever dient te worden verbouwd tot groene oever;**
- **ontwerp gebouw dient passend bij de (ronde) oevers van de Sloterplas te zijn;**

Antwoord:
In het concept stedenbouwkundig plan was al opgenomen dat het vergroenen van de betonnen oever (oude loskade) en de zuidwestoever onderdeel is van de aanpak van de openbare ruimte. Dit blijft ongewijzigd. Het gebouw wordt integraal ontworpen met de zuidwestoever. Een passend ontwerp wordt dis daarbij het streven.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Buitenprogrammering

Reacties:
OS148
Samenvatting reactie(s):
In het SP wordt aangeven dat er mogelijkheden zijn voor buitenprogrammering. Die mogelijkheid is volgens de indiener niet realistisch nabij een bij vlagen zeer luidruchtige Lelylaan.

Antwoord:
Bij het opzetten van een buitenprogramma zal worden gelet op de luidruchtigheid van de omgeving. Er wordt gedacht aan een ruimte voor buitenprogrammering aan de oever maar een klein terras of podium op het dak met wat meer beschutting behoort tot de mogelijkheden. De exacte locatie van buitenprogrammering is nog onderdeel van de integrale opgave en ligt dus nog niet vast.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.2. Bouwen in of aan de Sloterplas

6.2.1. Aantasting van groen en/of water

Reactie:
OS001; OS004; OS005; OS006; OS007; OS008; OS009; OS010; OS011; OS013; OS014; OS020; OS027; OS030; OS039; OS043; OS051; OS052; OS054; OS055; OS056; OS057; OS060; OS061; OS062; OS066; OS067; OS072; OS081; OS082; OS085; OS092; OS099; OS101; OS111; OS116; OS117; OS119; OS124; OS125; OS129; OS131; OS132; OS136; OS140; OS141; OS143; OS145; OS148; OS151
Samenvatting reactie(s):

Een groot aantal indieners waardeert de Sloterplas als icoon van Nieuw-West. Voor sommigen staat de plas voor het gevoel van thuiskomen. Ze benadrukken dat de Sloterplas nodig is voor mens en dier. De plas is van belang voor de fysieke en mentale gezondheid van omwonenden om in te sporten, te recreëren, van de natuur te genieten, te ontspannen, op adem te komen, te leven. Indieners zijn het niet eens met de bouw van de Nieuwe Meervaart vanwege aantasting van (de beleving van) het water van de Sloterplas en het omliggende groen. Ze vrezen dat een gebouw van deze omvang een aanslag is op het groen.

Indieners geven aan dat de natuur van de Sloterplas en haar oevers nodig zijn voor klimaat(adaptatie) en ecologische verbindingen. De groene omgeving van de Sloterplas heeft een belangrijke functie als koeler toevluchtsoord in de zomer in contrast met de versteende omgeving. Enkele indieners vragen zich af of de bouw van de Meervaart in de Sloterplas een onomkeerbaar effect heeft op groen, flora en fauna, waterkwaliteit, waterberging en grondwater.

Antwoord:
De bomen die gekapt moeten worden ten behoeve van de bouw van de Nieuwe Meervaart worden gecompenseerd door nieuw aan te planten bomen. Het stadsdeel heeft geadviseerd om, mocht compensatie van gekapte bomen niet of niet geheel in het plangebied kunnen plaatsvinden, de gekapte bomen te compenseren in het Sloterpark door nieuwe bomen te planten, extra hoogwaardig groen aan te leggen en de biodiversiteit te versterken.

Tevens is het de ambitie om de beplanting aan de beide oevers (Lelylaan en Meer en Vaart) te verrijken, o.a. met meer beplanting die gunstig zijn voor insecten. Het is de ambitie dat de Nieuwe Meervaart een groen publiek toegankelijk dak krijgt met een natuurvriendelijke inrichting en een terras.
De Nieuwe Meervaart vraagt om een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en een integrale aanpak met de opwaardering van de zuidwestoever van de Sloterplas. De ambitie is dat deze een hoogwaardige en groene inrichting krijgt met meer zitplekken/meer verblijfskwaliteit, meer contact met het water en meer sport- en speelvoorzieningen. Op deze manier blijven plas en park een plek van belang voor de fysieke en mentale gezondheid van bewoners en treedt er geen onomkeerbaar effect op als gevolg van de bouw van het nieuwe theatergebouw.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt aangegeven dat er overleg met Waterschap/Waternet is over de voorgestelde maatregelen, waar mogelijk worden resultaten/afspraken naar aanleiding van het overleg met het Waterschap al opgenomen.
Het advies van het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West wordt gevolgd waarin het Sloterpark wordt genoemd als locatie voor compensatie van de kap van bomen voor de Meervaart, als deze compensatie niet binnen het plangebied kan worden gerealiseerd.

Waterkwaliteit Sloterplas

Reacties:
OS082; OS084; OS085
Samenvatting reactie(s):
Een aantal indieners maakt zich zorgen over de waterkwaliteit van de Sloterplas, ook met het oog op de komst van de Nieuwe Meervaart. Een indiener vraagt aandacht voor de slechte waterkwaliteit die de Sloterplas nu al heeft, er wordt regelmatig blauwalg geconstateerd waardoor waterrecreatie wordt afgeraden. Deze indiener vraagt te investeren in het verbeteren in de kwaliteit van het water.
Er wordt daarnaast aangegeven dat het niet duidelijk is waar water wordt gecompenseerd dat verdwijnt als er een theatergebouw wordt gebouwd in de Sloterplas. De plas en haar groene oevers vervullen een belangrijke rol voor regenopvang bij felle buien, als waterbuffer in tijden van droogte. Er wordt daarnaast gevraagd waterpartijen van de Sloterplas niet te verplaatsen, omdat

er dan afbreuk wordt gedaan aan het ontwerp van de Sloterplas.
Een indiener ziet de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas als een koppelkans die benut kan worden om de waterkwaliteit en de ecologische toestand (= lichtinval, goede waterkwaliteit en voldoende begroeibaar areaal nodig om het onderwaterecosysteem te laten functioneren) van de Sloterplas niet enkel te handhaven maar te verbeteren. Het stedenbouwkundig plan benut de kans nog niet om in te zetten op dit bredere perspectief. De indiener raadt aan om minimaal het waarborgen van de ecologische toestand als voorwaarde op te nemen in het stedenbouwkundig plan. Dit is ook nodig voor watervergunning. Er wordt geadviseerd over deze punten in gesprek te gaan met waterschap AGV.

Antwoord:
Uitgangspunt bij de plaatsing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas is dat het een gebouw is in een parkachtige omgeving en in het water. De Nieuwe Meervaart is als het ware te gast waarbij het gebouw zich voegt naar zijn omgeving en niet andersom. De realisatie van het gebouw en de omliggende openbare ruimte zal zo zorgvuldig moeten plaatsvinden dat negatieve effecten op flora en fauna kunnen worden uitgesloten.

De gemeente beaamt het belang van een goede waterkwaliteit. Insteek is dan ook om te zorgen dat met de bouw van de Nieuwe Meervaart de waterkwaliteit niet achteruitgaat en mogelijk verbetert. De gemeente neemt het advies om in gesprek te gaan met AGV (en te blijven) ter harte. De gemeente zal, mede op basis van de sleutelfactoren zoals opgesteld door het kenniscentrum van waterschappen en provincies, de Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA), en met de expertise van een aquatisch ecoloog, onderzoeken hoe de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit behouden en mogelijk verbeterd kan worden.

Watercompensatie dient plaats te vinden binnen 1 peilgebied. Het Osdorpplein en Sloterplas vallen in eenzelfde peilgebied. De compensatie die de gemeente nodig heeft voor de bouw van de Nieuwe Meervaart wordt gevonden in de aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht. De bouw van het theater ziet de gemeente als het afmaken van de plannen van Van Eesteren, omdat de zuidwesthoek van de Sloterplas nooit echt is ontworpen.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt opgenomen dat de gemeente op basis van sleutelfactoren van STOWA en met de expertise van een aquatisch ecoloog onderzoekt hoe de waterkwaliteit behouden en mogelijk verbeterd kan worden.

6.2.2. Aantasting van de beleving van de Sloterplas

Reactie:
OS012; OS080; OS092; OS102; OS105; OS108; OS109; OS110; OS113; OS114; OS139;
Samenvatting reactie(s):
De indieners geven aan dat de bouw van het nieuwe theater in de Sloterplas het uitzicht op de Sloterplas, vanaf de oevers, zal aantasten. Een indiener schrijft dat het uitzicht vanuit de haven bij Watersport Vereniging Sloterplas, aan de overkant van de zuidwestoever, wordt ontnomen door de bouw van het gebouw, alsook wordt joggers het uitzicht ontnomen. De indieners schrijven ook over de aantasting van de beleving van de Sloterplas. Bouwen past volgens hen niet in het ontwerp van de Sloterplas, dat een rustgevende, open uitstraling heeft.

Antwoord:
Bij de opties Noord en Midden wordt de openheid en weidsheid van dit deel van de Sloterplas aangetast en wordt er een visuele barrière gevormd tussen het Osdorpplein en de Sloterplas. Bij optie Zuid is dit in mindere mate het geval. Verder hangt de eventuele aantasting van de uitstraling van de Sloterplas en

van het uitzicht ook samen met de vormgeving van het nieuwe theatergebouw. De toekomstige architect krijgt de opdracht een ontwerp te maken dat past in het ontwerp van de oevers. Daarnaast wordt in de wensen en bedenkingenprocedure onderzocht wat het precieze inpassingsgebied (het gebied waarbinnen de Nieuwe Meervaart gebouwd mag worden) kan worden. De aantasting van de uitstraling en het uitzicht hangen nog samen met de omvang en locatie van dit precieze inpassingsgebied.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.3. Suggesties voor alternatieve locaties voor de Nieuwe Meervaart

Als reactie op de in het concept stedenbouwkundig plan voorgelegde opties benoemen indieners andere locaties binnen het plangebied of elders in het stadsdeel die volgens hen geschikt zouden zijn voor het theater. In deze paragraaf worden deze alternatieve locaties besproken en onderbouwd waarom deze niet zijn gekozen voor de Nieuwe Meervaart. Sommige locaties zijn eerder onderzocht en afgewezen, zoals de verbouwing van de Meervaart of sloop/nieuwbouw op de huidige locatie van de Meervaart.

6.3.1. De huidige locatie van de Meervaart

Reactie:
OS003; OS004; OS006; OS007; OS010; OS014; OS020; OS033; OS046; OS051; OS063; OS069; OS072; OS074; OS075; OS080; OS085; OS092; OS101; OS108; OS117; OS121; OS125; OS127; OS128; OS131; OS138; OS144; OS145; OS146; OS148; OS149
Samenvatting reactie(s):
Een aantal indieners vraagt zich af waarom het huidige gebouw van de Meervaart niet meer voldoet, zij zijn tevreden met het huidige gebouw. Anderen vragen zich af waarom een verbouwing/renovatie of sloop/nieuwbouw op de huidige locatie geen mogelijkheid is. Er worden een aantal redenen gegeven waarom de Meervaart op de huidige plek zou moeten blijven: het theater kan hier gebruik maken van de bestaande infrastructuur voor bezoekers en materiaal, de ligging is dicht bij het winkelcentrum, het karakteristieke gebouw kan bewaard blijven; door in de hoogte te bouwen creëer je ruimte en een mooi uitzicht terwijl natuur en (weinig) mensen er last van hebben. Ook worden oplossingen aangedragen voor de programmering gedurende de periode dat de huidige Meervaart verbouwd zou moeten worden, inclusief een voorstel om prefab bouwtechnieken te gebruiken om die periode te verkorten.

Een indiener beschrijft een manier om het huidige gebouw meer in contact te brengen met de plas: maak uitwaaierende trappen over de Meer en Vaart naar het water. Een andere suggestie is het combineren van een hotel en theater op de plaats van de huidige Meervaart, met als voordelen het gecombineerd ondergronds parkeren voor theater en hotel, bevoorrading en aanvoer theaterequipment is dan veel veiliger.
Door de indieners wordt ook gesproken over het duurzamer, praktischer en minder duur zijn van de huidige locatie in plaats van bouwen in het water. Twee indieners geven aan dat er geen ervaring is met bouwen op de instabiele, slappe ondergrond van de Sloterplas. Bouwen in de Sloterplas is volgens een van de indieners niet onmogelijk maar wel duur en vergt veel ruimtebeslag en grondverzet onder het wateroppervlak.

Antwoord:
Een combinatie van een nieuwbouwontwikkeling van de Nieuwe Meervaart met een hotel er bovenop is complex en leidt tot een fors bouwvolume. Daarnaast zou nieuwbouw op de huidige plek aan de Meer en Vaart tot een jarenlange sluiting van het theater leiden. Het theaterprogramma zo'n 3 jaar

onderbrengen in andere theaters in de stad is geen optie, omdat daarvoor de ruimte ontbreekt. Een tijdelijk theatergebouw is kostbaar en een plek daarvoor niet direct beschikbaar. Het zal zeer waarschijnlijk leiden tot een verlies aan bezoekers. Dit kwam naar voren in het locatieonderzoek dat is gedaan voorafgaand aan het besluit van de gemeenteraad in 2020 om de Nieuwe Meervaart niet op de huidige locatie te realiseren maar in het water. Prefab technieken gebruiken om de sluiting te verkorten is geen oplossing omdat de bouw van een dergelijk gebouwencomplex nu eenmaal een paar jaar duurt, zelfs met gebruik van prefab technieken.
In hetzelfde locatieonderzoek werd ook geschreven dat de Meer en Vaart een barrière vormde voor de verbinding tussen de Meervaart en de Sloterplas. De suggestie van een van de indieners van (uitwaaierende) trappen of een brug is ook bekeken. De Meer en Vaart is oversteekbaar bij de kruisingen en de OV-halte Osdorpplein Oost. De gemeente onderzoekt of de oversteektijden bij de verkeerslichten geoptimaliseerd kunnen worden. Een voetgangersbrug met –trappen over de Meer en Vaart vindt de gemeente niet wenselijk vanwege de hoge kosten, naast de ruimtelijke impact en het comfort.

Verder komen alle functies van de Meervaart straks onder één dak in de Nieuwe Meervaart. Deze zijn nu over twee locaties verspreid; de huidige Meervaart en het Talentenhuis. De Nieuwe Meervaart biedt straks onderdak aan de volgende functies: theater, talentontwikkeling en educatie, productie en repetitie, evenementen, zakelijk gebruik, kantoren en horeca ter ondersteuning van de andere functies. De Nieuwe Meervaart wordt dan ook groter dan het huidige gebouw. Dat maakt dat het verbouwen van de huidige Meervaart geen optie is. Het huidige gebouw is te klein om alle functies onder te brengen. De wens om functies toe te voegen onder één dak zorgt er mede voor dat de Meervaart ook in zijn huidige vorm niet meer voldoet. Daarnaast is het programma en het aantal bezoekers dat naar de Meervaart komt gegroeid. Met de huidige ruimte en theatertechniek kunnen de nieuwe voorstellingen niet meer worden geprogrammeerd in het theater en is er niet voldoende plek om alle bezoekers te ontvangen voor een divers programma.

Het toevoegen van andere functies dan wonen, zoals een hotel, past bij de ambitie om meer en een divers publiek in het Stadscentrum Osdorpplein te ontvangen en de binnenstad te ontlasten.
Als de kavel, waar het huidige Meervaartgebouw staat, na realisatie van de Nieuwe Meervaart wordt herontwikkeld, is hier een gemengd programma gewenst, met een begane grond met diverse voorzieningen (horeca en/of winkels en deels cultuur) en daarboven woningen en een (hoogwaardig) hotel.

Het bouwen aan de rand van de Sloterplas is, zoals twee indieners benoemen, een flinke opgave. Net als in de rest van Amsterdam zal de fundering met heipalen rusten op de eerste stabiele zandlaag in de ondergrond.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.3.2. Locaties binnen plangebied Stadscentrum Osdorpplein

Algemeen

Reactie:
OS075; OS100
Samenvatting reactie(s):
Indieners vragen zich af waarom de Meervaart geen andere plek heeft gekregen in dit projectgebied, waar toch voldoende ontwikkellocaties leken te zijn.

Antwoord:
De gemeenteraad heeft op 2 juli 2020 gekozen voor de waterlocatie als locatie voor de te realiseren Nieuwe Meervaart. Bij dit raadsbesluit horen ook een locatieonderzoek (december 2019) en een

ruimtelijke studie (april 2020), waarin de diverse locaties zijn onderzocht en vergeleken. Alternatieve locatie zijn op basis van die onderzoeken afgevallen.
Dat er niet eerder ruimte is gereserveerd voor de Meervaart op een van de ontwikkellocaties in het projectgebied is omdat er in 2013 het voornemen was de Meervaart op de huidige locatie gedeeltelijk te verbouwen. Met dit uitgangspunt in gedachte zijn destijds voor andere ontwikkellocaties plannen en afspraken gemaakt. De groei van de programmering en het aantal bezoekers dat naar de Meervaart kwam zette verder door, waardoor de behoefte aan ruimte ook groter werd. Het bleek, na intern onderzoek, niet mogelijk een derde theaterzaal toe te voegen aan de voorgenomen verbouwing. Daarnaast vormde zich de ambitie om het snelgroeiende stadsdeel Nieuw West op de kaart te zetten en spreiding van bezoekers over de stad te verbeteren. In 2019 werd daarom in het strategisch huisvestingsplan en in de voorjaarsnota geld gereserveerd voor nieuwbouw. Vervolgens is de zoektocht naar een locatie voor sloop-nieuwbouw gestart. Op dat moment waren een aantal ontwikkellocaties die mogelijk geschikt hadden kunnen zijn al verder in het planproces. Die locaties konden niet meer gebruikt worden als locatie, of zouden een kapitaalvernietiging betekenen voor de gemeente.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Het ontwikkelrecht op de huidige locatie

Reactie:
OS052; OS054; OS092; OS132;
Samenvatting reactie(s):
Een aantal indieners schrijven dat de huidige locatie van de Meervaart al vergeven was aan een hotelontwikkelaar en dat de Nieuwe Meervaart daarom niet op de huidige locatie komt. Een van de indieners stelt dat de locatie aan de hotelontwikkelaar is verpatst vooruitlopend op het besluit het theater in het water te plaatsen, omdat men dat binnen de gemeente al wist. Andere indieners vragen zich af of het feit dat de huidige locatie al vergeven is aan een ontwikkelaar wel een argument mag zijn om de Meervaart hier niet te bouwen. Weegt het belang van die commerciële partij zwaarder dan die van de bewoners, vraagt een indiener zich af. De gemeente heeft zelf gekozen voor het weggeven van het ontwikkelrecht dus het is aan de gemeente om de gevolgen te dragen.

Antwoord:
Voor de huidige locatie van de Meervaart zijn al contractuele afspraken gemaakt voor een eventuele ontwikkeling zo ver terug als 2011. In die tijd ging de gemeente uit van een uitbreiding van het bestaande Meervaartcomplex op de huidige locatie in combinatie met andere ontwikkelingen. Pas veel later, in 2017 ontstond de ambitie een nieuwbouw theater te realiseren. Het is dus niet zo dan de gemeente al wist dat er nieuwbouw zou komen en daarom vast afspraken heeft gemaakt over de huidige locatie.
In het locatieonderzoek voorafgaand aan het besluit in 2020 om voor de waterlocatie te gaan, werd de huidige locatie onderzocht in combinatie met andere functies. De combinatie van verschillende functies, waaronder mogelijk een hotel, maakte dat de omvang van het gebouw 'kritisch' werd genoemd in het locatieonderzoek. Het volume dat nodig was zou erg groot zijn voor de locatie. Maar, dit was slechts één van de redenen dat niet voor deze locatie werd gekozen. De gewenste relatie met de Sloterplas en de benodigde sluiting van 3 jaar waren ook belangrijke argumenten.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Andere alternatieve locaties

Andere indieners stellen de hieronder beschreven alternatieve locaties voor, met het verzoek aan de

gemeente deze te overwegen.

Het oude stadsdeelkantoor:

Reactie:
OS027;
Samenvatting:
Een indiener schrijft dat een locatie in de Sloterplas niet nodig is om connectie tussen de Meervaart en de Sloterplas te bereiken en stelt voor: de locatie van het oude stadsdeelkantoor, dat wordt verplaatst en gesloopt. Manieren om op deze plek de Nieuwe Meervaart aan de bestaande de natuur te koppelen, zijn bijvoorbeeld met een mooi groen dak, het gebruik van duurzame materialen en grote ramen waardoor je als bezoeker over de Sloterplas kan kijken.

Antwoord:
De locatie van het voormalige stadsdeelkantoor bij de Anslijnstraat is afgevallen, omdat vóór het raadsbesluit met de keuze voor de waterlocatie op deze locatie al was gekozen voor nieuwbouw met woningen, het Verhalenhuis en een (auto- en fiets-) parkeergarage. Er waren destijds door de gemeente al contracten met de ontwikkelaar van dat terrein afgesloten. De gemeenteraad was niet bereid de gemaakte afspraken en het al verzette werk af te breken.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Tussen Meer zijde van het plangebied

Reactie:
OS123;
Samenvatting:
De indiener doet de suggestie de Nieuwe Meervaart aan de Tussen Meer zijde van het plangebied te plaatsen

Antwoord:
Het vastgoed rondom Tussen Meer is geen eigendom van de gemeente. Een eventueel pand zou dus moeten worden aangekocht van een partij. Daarnaast lijken er aan de Tussen Meer geen panden geschikt voor het theater en is het onwenselijk om op deze belangrijke winkelstraat winkels weg te halen voor een theater. Ook de ligging is niet gewenst voor het theater. Voor het theater werd juist de verbinding met de Sloterplas gewenst, en dat is aan de Tussen Meer zijde onmogelijk. Tussen Meer is daarom nooit bekeken als locatie voor de Nieuwe Meervaart waardoor er hier andere plannen zijn gemaakt.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Parkeerterrein Hoekenespad:

Reactie:
OS052;
Samenvatting:
Het parkeerterrein tussen de Nieuwe Osdorpergracht en Hoekenespad, aan het uiteinde van de Don Boscostraat. De parkeerplekken zouden in een garage onder het theater kunnen komen.

Antwoord:

De locatie van het parkeerterrein tussen de Nieuwe Osdorpergracht en Hoekenespad, aan het uiteinde van de Don Boscostraat is te klein voor de Nieuwe Meervaart. Ook is de plek geen locatie in het zicht, terwijl de Nieuwe Meervaart een belangrijke publieke cultuurvoorziening is. Net als voor de Tussen Meer zijde geldt voor deze locatie dat de gewenste connectie met de Sloterplas op deze locatie niet mogelijk is. Daarom leent deze locatie zich niet voor de Nieuwe Meervaart.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Overtunnelen kruising

Reactie:
OS121;
Samenvatting:
Een gedaan voorstel ter verbetering van de verkeersveiligheid: "overtunnelen" van de tramhalte kruising Lelylaan/Meer en Vaart, met een speciale 'theatertram' en aanvoer van decor via de rails in het theater.

Antwoord:
Het overtunnelen van de tramhalte is erg kostbaar en financieel niet haalbaar in dit plan. Ook is het de vraag of de ruimtelijk en verkeerskundige voordelen de investeringskosten waard zijn en een dergelijke overtunneling ruimtelijk goed inpasbaar is. De aanvoer van decorstukken en dergelijke via de tramrails is onhaalbaar, ook op logistiek vlak. De aanvoer van decorstukken en andere goederen komen van zeer diverse leveranciers waardoor overslag en aanvoer over een tramspoor te complex en praktisch onuitvoerbaar is.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Hoek I-Amsterdam-letters

Reactie:
OS050;
Samenvatting:
Op de hoek bij de I Amsterdam-letters: het uitzicht voor de bewoners de van Nicolaas Anslijnstraat blijft op deze manier behouden.

Antwoord:
Deze locatie ligt te ver van het Osdorpplein. De verbinding tussen het theater, de oever en het plein zal, met een theater op deze locatie, niet tot stand komen. Daarom is deze locatie minder geschikt voor de Nieuwe Meervaart.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Aan de oever dichter bij het plein:

Reactie:
OS146;
Samenvatting:
Aan de oever dichter bij het plein. Niet pal op de huidige boulevard met het uitzicht, maar net ten zuiden daarvan waar de bomen beginnen. Er moeten dan wel wat bomen sneuvelen, maar het is dicht bij het plein, dicht bij de boulevard en verstoort niet het huidige vrije uitzicht.

Antwoord:
De locatie aan de westoever bij Meer en Vaart ter hoogte van de straat tussen huidige Meervaart en de Anslijnflat zet de zichtlijn vanuit Osdorpplein tussen huidige Meervaart en Anslijnflat dicht en blokkeert een groot deel van het zicht op de Sloterplas vanaf de Meer en Vaart. De optie Zuid wordt als ruimtelijk beter passend gezien.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Hoek Lelylaan en Meer en Vaart:

Reactie:
OS098; OS102; OS115
Samenvatting:
Een indiener stelt voor de Meervaart in de zuidwesthoek op het land te zetten. Twee indieners dragen de locatie op de hoek van de Lelylaan en Meer en Vaart aan, direct naast de rijbanen. Ze geven aan dat hier een gebouw past ter grootte van het huidige theater of zelfs groter, wanneer het met de lengterichting parallel aan de Lelylaan geplaatst wordt. Als voordelen worden genoemd:

1) **Naast de tramhaltes van de lijnen 1 en 17 op de hoek van de Lelylaan.**
2) **Het laden en lossen wordt veel minder invasief. Langs de huidige Lelylaan of Meer en Vaart kunnen dan laad- en losplaatsen worden gecreëerd naast de bestaande rijbanen, zodat deze voertuigen niet de voet- en fietspaden hoeven te kruisen en er ook geen aparte oprijlanen en dergelijke aangelegd hoeven te worden. Ook een kort-parkeerplek voor gehandicapten zal geen probleem zijn.**
3) **De eenheid van de Sloterplas en de beleving van het rondje lopen en fietsen langs de plas blijven behouden, met uitzicht op de plas. Het grootste deel van de huidige groen- en bomenstrook (inclusief de 3.200 m2 in de hoek van de plas) kan dan blijven bestaan, en de oever van de Sloterplas of het rondje Sloterplas, hoeven niet te worden aangetast.**
4) **In het talud van de Lelylaan bij de Sloterplas veel bomen planten om de belevingswaarde hier te vergroten, het geluid van de weg richting de plas te dempen en de groene beleving van het rondje Sloterplas versterken.**
5) **Tevens geven indieners aan dat deze optie ook op de vier toetsingsaspecten goed: de ruimtelijke ervaring van de Sloterplas blijft intact; de theaterfunctie zou geen probleem moeten zijn; landschappelijke inpassing is minder ingrijpend dan bij de opties in de Sloterplas; het gebouw werkt alsnog als ankerpunt tussen de west- en zuidpromenade. Indieners vragen zich af waarom deze optie niet is meegenomen bij de huidige afwegingen?**

Antwoord:
Inhoudelijk sluiten deze voorstellen deels aan bij adviezen die B&W heeft ontvangen. Dit gebied tussen Sloterplas en hoek Lelylaan-Meer en Vaart ligt echter in de Hoofdgroenstructuur (vigerend kader, 2011) waarin het toevoegen van bebouwing niet is toegestaan. Er wordt een zwaarwegend advies gevraagd van de gemeenteraad over het al dan niet (gedeeltelijk) mogen ontwikkelen ín de Hoofdgroenstructuur. Een antwoord op deze reactie komt dus voort uit de wensen en bedenkingenprocedure.

Wijzigingsvoorstel:
Te bepalen na de wensen en bedenkingenprocedure.

6.3.3. Andere locaties in Nieuw West (buiten plangebied)

Algemeen

Reactie:
OS005; OS012; OS052; OS123; OS155
Samenvatting reactie(s):
Door indieners worden in het algemeen suggesties gedaan voor locaties buiten het plangebied, zoals De Aker, Plein '40 '45, Lelylaan en west Osdorp.

Antwoord:
Deze locaties zijn niet afgewogen in de keuze voor een locatie voor de Meervaart. Dit komt omdat ze buiten het plangebied van Stadscentrum Osdorpplein liggen. De gemeente heeft de sterke wens om van Osdorpplein een stadscentrum te maken, een theater is bij uitstek een functie voor een stadscentrum.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Achter de talentenschool

Reactie:
OS031; OS096
Samenvatting:
Indieners geven aan dat het terrein achter de Talentschool nog veel geschikte open ruimte heeft. Bovendien is hier de mogelijkheid om boten te laten aanmeren aan de Osdorpergracht. Mogelijk is dit een manier om verkeershinder en parkeerdruk af te laten nemen. Vervolgens het stadsdeelkantoor verplaatsen naar de plek van de huidige Meervaart. Voor de Talentschool op de plek van het stadsdeelkantoor een nieuw gebouw realiseren of de Talentschool naar een plek elders verhuizen.

Antwoord:
De locatie bij het huidige Talentenhuis ten noorden van de Osdorpergracht is niet onderzocht omdat deze niet *in* stadscentrum Osdorpplein ligt. Een theater zoals de Meervaart is een functie voor het stadscentrum Osdorpplein, daarom moet ze dus liggen bínnen het stadscentrum (waar het theater nu ook is gelegen).
Het stadsdeelkantoor heeft inmiddels een nieuwe locatie. Het Talentenhuis wordt ondergebracht in de Nieuwe Meervaart, als onderdeel van het multifunctionele gebouw. Op de locatie van het Talentenhuis en omgeving komen woningen en (lokale) voorzieningen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Avondschool of politiebureau

Reactie:
OS155
Samenvatting:
De indiener doet de suggestie van de locaties van bijvoorbeeld de Avondschool of het politiebureau

Antwoord:
De locaties van het gebouw van de Avondschool of het politiebureau zijn niet eerder onderzocht, omdat ze (te) ver vanaf het Osdorpplein en de tramhalte liggen en niet in de loop van/naar Osdorpplein. Daarnaast is de plek niet prominent genoeg. De Nieuwe Meervaart krijgt immers nog meer dan de huidige Meervaart een openbaar karakter en is een belangrijke publieksfunctie van en voor Osdorpplein.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.4. Waarom een Nieuwe Meervaart?

In 2020 (herbevestigd in 2021) is door de raad besloten dat er een Nieuwe Meervaart gebouwd zou worden in het water. De drie voorgelegde opties voor de Nieuwe Meervaart in het concept stedenbouwkundig plan (inspraakversie oktober 2022) zijn uitwerkingen van dit besluit. Een aantal van de indieners stelt vragen bij de noodzaak van de investering in de Nieuwe Meervaart.

6.4.1. Investeren in een Nieuwe Meervaart

Reactie:
OS008; OS011; OS014; OS033; OS044; OS046; OS054; OS056; OS098; OS108; OS120; OS125; OS128; OS131; OS132; OS151;
Samenvatting reactie(s):
Een aantal indieners vraagt zich af of de bouwplannen voor de Nieuwe Meervaart in deze (crisis)tijd wel prioriteit moeten hebben en vindt de kosten voor de Nieuwe Meervaart te hoog. Het geld voor dit nieuwe theater zouden de indieners liever investeren in armoedebestrijding in de buurt, veiligheid, bestrijding zwerfafval op het Osdorpplein, verbeteren verkeersstructuur, meer groen, bouwen van huizen, jeugd en jongeren en kades en bruggen. Maar ook in andere cultuurinitiatieven, waarbij door een van de indiener als voorbeelden noemt een Uitmarkt rond Sloterplas, Art Zuid wordt Art Sloterplas en een Canalparade in Nieuw West. Of andere voorzieningen waar volgens indiener al vaker om is gevraagd zoals een kunstuitleen en een kringloopwinkel.
Daarnaast vraagt een indiener zich af of de ambities voor de Nieuwe Meervaart realistisch zijn vanwege de zwakke sociaaleconomische kracht van de buurt. Indiener verwacht dat ook de rijken de komende tien jaar geen geld zullen hebben.

Antwoord:
Nieuw-West groeit. Het wordt een stadsdeel met 200.000 inwoners dat streeft naar volwaardige voorzieningen voor al haar bewoners. Een investering in een grote culturele voorziening zoals de Meervaart past in dit streven. De huidige Meervaart is meegegroeid met het stadsdeel en loopt aan tegen een tekort aan ruimte en mogelijkheden om mee te gaan in de theatertechnieken van de toekomst. De gemeenteraad heeft daarom besloten te willen investeren in een Nieuwe Meervaart, als cultureel hart van Amsterdam Nieuw-West.

Amsterdam zet in op een inclusieve stad, spreiding van (culturele) functies, investeren in de wijken en kansen voor iedereen. De Meervaart past naadloos in dat beleid. De Meervaart staat bekend om de breedte van de programmering. De Meervaart is een podium met een allround aanbod. Het is een ketenvoorziening voor amateurs, professionals, nieuwe makers, jeugd en jongeren in zowel passieve als actieve zin. Bijdragen aan de wijk, het verbinden en overbruggen van de sociaal-economische kloof is een belangrijk deel van de missie van de Meervaart. Door deze breedte trekt de Meervaart verschillende soorten bezoekers aan die elkaar kunnen ontmoeten. Het is een trekker voor alle soorten

publiek: van jong (talentontwikkeling en educatie en jeugdprogrammering) tot en met oud (Amsterdams Volkskoor) en van autochtone tot en met nieuwe Nederlanders. De Meervaart heeft een sterke buurtfunctie, maar heeft ook een stedelijke en regionale aantrekkingskracht.

De Nieuwe Meervaart dient meer te worden dan sec een theatergebouw, het herbergt ook cultuureducatie en studio's waar makers hun talenten kunnen ontwikkelen. Verder wil de Meervaart de buurtfunctie versterken en een huiskamer voor de omgeving zijn.

Dat er in 2020 is besloten om geld te investeren in de Meervaart, wil niet zeggen dat de gemeente niet investeert in andere belangrijke zaken. Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Osdorpplein worden ook thema's aangepakt als woningbouw, buurtvoorzieningen, het maken van een groenere openbare ruimte met ontmoetings- en speelplekken. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt levendigheid gecreëerd waardoor het 'ogen op straat' principe de veiligheid ten goede kan komen. Ook worden er in fase 2a van het plan voor Osdorpplein ca. 1050 huizen gebouwd.

Investeren in cultuur gebeurt daarnaast ook nog op meerdere manieren. Op het Osdorpplein wordt de komende jaren het Verhalenhuis gerealiseerd (gebouw de MIX Amsterdam) met daarin een nieuwe openbare bibliotheek, filmhuis Oxville met 3 filmzalen, radiostation FunX en cultuurcentrum El Hizjra (voor Arabische kunst en cultuur). Ook bieden het Osdorpplein en de Sloterplas kansen voor enkele nieuwe kleinschalige of grotere evenementen aan de Sloterplas. Recente voorbeelden zijn de ijsbaan bij de Meer en Vaart afgelopen winter en het Grachtenfestival in de zomer.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Positief tegenover investering in de Meervaart

Reactie:
OS018; OS028; OS048; Os071; OS077; OS112
Samenvatting reactie(s):
Er zijn ook indieners die de investering in een Nieuwe Meervaart wél zien zitten. Een van de indieners schrijft dat Nieuw-West als stadsdeel met een bevolkingsaantal groeiend naar 250.000 inwoners een theater van allure verdient dat daarmee rechtdoet en bijdraagt aan de functie van een volwaardig stadscentrum.

Antwoord:
Waarvan acte.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.5. Divers

6.5.1. Beschrijving en afweging van de opties in het SP

Reacties:
OS094; OS115; OS125; OS148; OS151; OS154
Samenvatting reactie(s):
Een aantal indieners kan zich niet vinden in de beschrijving of de afweging van de opties. Deze kritiekpunten zijn:

- **de opties Midden en Noord zijn schijnopties: een nieuw theater is hier niet realistisch waardoor het proces ondemocratisch voelt. Er is feitelijk geen echte keuze, de beslissing**

lijkt al genomen. Een indiener begrijpt niet dat deze varianten zijn voorgelegd, gezien veel bewoners tegen deze variant waren en de bevoorrading zeer lastig is.

- **er mist een neutrale analyse van de voor- en nadelen; het stedenbouwkundig plan lijkt naar optie Zuid te zijn toegeschreven.**
    - **de beoordeling dat er op de zuidelijke optie meer ruimte is voor landschappelijke inpassing is subjectief;**
    - **de versterking van het stadscentrum geldt ook voor de andere opties die dichterbij het stadscentrum liggen;**
    - **er zijn vooral gezichtspunten gekozen waarin optie Zuid minder nadrukkelijk aanwezig is;**
    - **het beeldmateriaal op bladzijden 52, 53, 54, 55, 56 en 59 van het stedenbouwkundig plan is misleidend, abstract en verkleind qua schaal.**
- **het theater zou ook in de opties Noord en Midden groter kunnen worden door het theater een beetje op de wal te trekken ;**
- **op optie Noord kan aangesloten worden bij bestaande horeca en de bestaande parkeerplaats kan gebruikt worden, het laden en lossen kan via het al bestaande parkeerterrein**
- **de opties Noord en Midden zouden de openheid en weidsheid van de Sloterplas aantasten en een visuele barrière vormen. Echter daarbij hangt veel af van (de allure van) het ontwerp van het theatergebouw met de instructie de zichtlijnen zoveel als mogelijk te respecteren;**
- **De Nieuwe Meervaart is bij optie Noord vanaf 3 zijden te bereiken (zuiden, noorden, westen), waar dit bij optie Zuid alleen vanuit het oosten (uit de richting Johan Huizingalaan) kan.**
- **In de plannen voor de Meervaart op optie Zuid zitten volgens indiener nog veel 'blanco cheques', aspecten die niet zijn uitgewerkt. Als voorbeelden worden genoemd: de inrichting en aansluiting van de Nieuwe Meervaart op het plein, aan- en afvoerwegen, hoe de Sloterplas zal worden gedempt. De indiener vraagt zich af of het college wel weet waar ze mee instemt?**

Antwoord:
In het concept SP zijn mogelijke opties beschreven en vergeleken voor de Meervaart in de Sloterplas, passend binnen de term 'waterlocatie'. Dit kwam neer op opties Noord, Midden en Zuid, naargelang hun positionering langs de boulevard / in de baai. Het is niet de bedoeling Noord en Midden als schijnopties mee te wegen in de vergelijking. De reden dat is gekozen voor het voorleggen van alle drie de opties, is om inzicht te bieden in de afweging en om belanghebbenden de mogelijkheid te geven om hun argumenten naar voren te brengen en te delen ten aanzien van de keuze. De opties voor de Nieuwe Meervaart zijn zo objectief mogelijk vergeleken en beoordeeld op een aantal aspecten. De opties Noord en Midden tasten de cultuurhistorische en landschappelijke waarden Sloterplas (o.a. openheid, weidsheid, zichtlijnen) van de Sloterplas in sterke mate aan. Dat is minder het geval bij de optie Zuid, die meer ruimte biedt voor een landschappelijke inpassing van het gebouw juist omdat de waarden hier minder worden verstoord.

Voor wat betreft het aspect "versterking van het stadscentrum" blokkeert de Nieuwe Meervaart op opties Noord en Midden letterlijk het zicht op de plas en daarmee het contact tussen Osdorpplein en de Sloterplas. Op optie Zuid verruimt de Nieuwe Meervaart het centrumgebied Osdorpplein juist en activeert het de zuidwestoever, waardoor de bijzondere ligging van het stadscentrum Osdorpplein aan de Sloterplas beter wordt benut.

De 3D-impressies met grove bouwvolumes (het zijn immers géén architectonische ontwerpen) zijn op schaal afgebeeld. De gekozen gezichtspunten zijn niet geselecteerd op het minder nadrukkelijk zichtbaar zijn van optie Zuid. Vanaf het stuk Lelylaan direct ten oosten van de kruising Meer en Vaart en

Lelylaan blokkeert het afgebeelde gebouw het zicht op de Sloterplas. In het zomerseizoen wordt dit zicht door bosschages geblokkeerd. Bij de opties Noord en Midden blokkeert het gebouw het zicht vanaf Stadscentrum Osdorpplein op het water en het contact met het water. Het gebouw verkleint de Osdorperbaai, de openheid/weidsheid worden in deze opties sterker aangetast dan bij optie Zuid. Dit is tevens de reden dat een groter gebouw in de opties Midden en Noord onwenselijk is. Hoe groter het gebouw is, hoe groter de negatieve invloed op zicht op en contact met de Sloterplas. Daarnaast zou het op de wal trekken van het theatergebouw op opties Midden en Noord leiden tot het versmallen van de huidige oever en promenade, die zo'n 25 á 30 meter breed is. Dat beperkt de recreatieve gebruiksmogelijkheden.

Een verbinding met al bestaande horeca en het al bestaande parkeren kan inderdaad worden gezocht op de Midden en Noord opties door ligging dichtbij het centrum en de landtong, echter wordt de relatie met de plas verstoord. Daarnaast zijn de opties te ontsluiten via de parkeerplaats, maar ook dan zal verkeer een stukje over de autovrije boulevard moeten rijden om bij het gebouw te komen. Vrachtwagens voor expeditie verkeer zouden ook nog moeten draaien en steken op de oever om via dezelfde route terug te rijden. Dat zou ten koste gaan van de verkeersveiligheid, de doorloop op de promenade, de bereikbaarheid vanaf het zebrapad en de recreatieve gebruiksmogelijkheden van de oever.

Het klopt dat het uiteindelijke architectonische ontwerp meespeelt bij de aantasting van de uiteindelijke weidsheid en openheid en de manier waarop het zicht op de Sloterplas wordt ervaren. Een gebouw met drie theaterzalen en twee toneeltorens is echter moeilijk zo te ontwerpen dat er voldoende transparantie en doorzichten in het gebouw zitten om het zicht op de Sloterplas te behouden.

Wat betreft bereikbaarheid is het inderdaad waar dat het nieuwe theater op optie Noord te bereiken is vanaf drie zijden. Op optie Zuid is de westelijke aanrijroute het meest gunstig, daarom zal expeditieverkeer geïnstrueerd moeten worden de juiste afslag te nemen van de snelweg om deze aanrijroute te nemen. Als aanrijdend vrachtverkeer van de westelijke of oostelijke kant komt, is er waarschijnlijk nog de mogelijkheid om te draaien ter hoogte van de Louis Bouwmeesterstraat. Nood- en hulpdiensten kunnen vanaf de Meer en Vaart en vanaf de Lelylaan direct bij het nieuwe theater komen.

De aspecten die in de afweging op dit moment nog niet zijn uitgewerkt, de genoemde blanco cheques, zullen nader worden onderzocht. Het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart is onderdeel van een zogenaamde wensen- en bedenkingenprocedure. In deze procedure uit de gemeenteraad wensen en bedenkingen over het al dan niet (gedeeltelijk) mogen ontwikkelen ín de hoofdgroenstructuur. De uitwerking van zaken zoals het parkeren, een kiss&ride, kort parkeren voor taxi's en touringcars, in- en uitrijden van bevoorrading en veilig wandelroutes komt, afhankelijk van dit advies, wel of niet in de groenzone.

Het beeldmateriaal op pagina 52 t/m 56 is op schaal en waarheidsgetrouw. Hier is niet sprake van misleiding. Er is naast een vogelvluchtperspectief gekozen voor 5 verschillende gezichtspunten vanuit de verschillende windrichtingen en zichten op de zuidkop van de Sloterplas, zodat een breed beeld van het effect van de opties Noord, Midden en Zuid zo objectief mogelijk wordt weergegeven. Ook bij optie Zuid heeft de Nieuwe Meervaart een grote ruimtelijke impact op de beleving van de plas en haar oevers en zullen wandelaars en fietsers in de zuidwesthoek van de oevers van de Sloterplas tegen een groot gebouw aankijken. In het SP staat ook dat optie Zuid vanaf de Lelylaan manifest aanwezig is, maar dat vanaf de overige gezichtspunten het gebouw zich redelijk goed voegt in de ruimtelijke compositie en -beleving van de Sloterplas en haar oevers en de lange zichtlijnen over de plas in stand worden gehouden. Bij de opties Noord en Midden wordt het vrije doorzicht vanaf de Meer en Vaart, Osdorpplein en oeverpromenade geblokkeerd en wordt de ruimtelijke compositie van de plas met groene oevers en achterliggende bebouwing zwaar verstoord.
Ook bij een mogelijk ontsluiting van de expeditie vanaf de parkeerplaats op het horeca eiland zal het

vrachtverkeer voor expeditie (laden en lossen) over een deel van de promenade of Meer- en Vaart-oever komen en hier moeten draaien en steken om te "dokken" in de Nieuwe Meervaart waar wandelaars en recreanten lopen en verblijven. Dit is zeer verkeersonveilig en ongewenst.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.5.2. Besluitvorming

Reacties:
OS085; OS098; OS132
Samenvatting reactie(s):
De indieners schrijven dat de, in de plannen beschreven, optie Zuid is nooit als zodanig voorgelegd aan bewoners. In 2020 en 2021 is besloten dat het gebouw direct tegenover de huidige Meervaart moet worden gebouwd. Het bouwen van het gebouw in de zuidwesthoek werd destijds door de raad als onwenselijk beschouwd. De huidige stedenbouwkundige uitwerking is dus niet gebaseerd op een geldig raadsbesluit. De bewoners worden nu weer verrast door deze nieuwe locatie.

Daarnaast geeft een van de indieners aan dat er in 2014 is besloten dat er herbouw van het huidige theater zou plaatsvinden op de huidige locatie. Dit besluit is volgens de indiener nooit ongedaan gemaakt, en is daarom nog geldend.
Ook gaat de indiener in op het feit dat er op de waterlocatie, voorafgaand aan de besluiten in 2020 en 2021 geen inspraak heeft plaatsgevonden. Bewoners en belanghebbenden hebben nog niet hun mening kunnen geven door het indienen van een zienswijze. Daarom zou dat tijdens deze inspraak ter discussie moeten staan.

Antwoord:
In een van de zienswijze wordt gesteld dat het besluit uit 2014 tot de herbouw van een theater de Meervaart op de huidige plek nog geldend is; immers het is door het College nooit ongedaan gemaakt via een hernieuwd besluit. Het is niet noodzakelijk het besluit uit 2014 ongedaan te maken omdat dat geen besluit is in de zin van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) omdat het besluit geen rechtshandelingen bevat. De gemeente heeft zich nergens toe verplicht en er zijn geen rechten ontstaan. Daarnaast is er in 2019 door de gemeenteraad in het strategisch huisvestingsplan en in de voorjaarsnota besloten te investeren in een Nieuwe Meervaart. Er is dus een nieuw besluit genomen dat nieuwbouw vastlegt.

Daarnaast geeft de indiener aan dat er geen formele inspraak heeft plaatsgevonden over de waterlocatie. Hierin heeft de indiener gelijk, echter er heeft wel een participatieproces plaatsgevonden. Bewoners en belanghebbenden hebben de kans gekregen om hun mening te delen met betrekking tot de waterlocatie en nog 4 andere locaties, tijdens het participatieproces in 2020 en 2021. De gemeenteraad heeft in 2020 de waterlocatie gekozen als voorkeursalternatief, waarbij als voorwaarde werd gesteld dat een participatietraject zou plaatsvinden en dat uitkomsten zwaarwegend zouden worden meegenomen in de verdere bestuurlijke besluitvorming. In de daaropvolgende participatie zijn vijf locaties besproken, waaronder de optie van bouw in de Sloterplas (waterlocatie). De locaties waren:

1. de hoeklocatie op land Lelylaan/Meer en Vaart,
2. de huidige locatie van de Meervaart,
3. de locatie in de Sloterplas (waterlocatie, vergelijkbaar met optie midden uit het concept stedenbouwkundig plan),
4. de locatie op de landtong en
5. op de plek van het oude stadsdeelkantoor.

Deze vijf besproken locaties op en rond het Osdorpplein hadden elk voor- en nadelen. De voor- en nadelen die naar boven kwamen in het participatieproces leiden niet tot één gedeeld beeld wat de

meest gewenste locatie voor de Nieuwe Meervaart is. De omgeving was (en is) verdeeld over wel of geen theater in de Sloterplas. Het college en de gemeenteraad hebben kennis kunnen nemen van de uitkomsten van dit proces. Een dergelijk participatieproces is voldoende, een inspraak met zienswijzen is voor een dergelijk besluit niet noodzakelijk als de omgeving haar mening al kenbaar heeft kunnen maken.

Verder geven de indieners aan dat de situering in de zuidwesthoek (optie Zuid) niet gebaseerd is op een geldig raadsbesluit. Dat is de gemeente niet met de indieners eens. Er is gekozen voor de waterlocatie en daarna is vervolgonderzoek geweest over hoe de Nieuwe Meervaart zo goed mogelijk ingepast kan worden in het gebied, in acht nemend de keuze voor het water. Hierbij zijn de opties Noord, Midden en Zuid onderzocht. Deze opties hebben voor- en nadelen die in het concept stedenbouwkundig plan zijn benoemd en toegelicht. Optie Zuid kwam hieruit naar voren als de meest passende optie. Dit plan is ter inspraak gegaan. De omgeving heeft de kans gekregen haar nieuwe bezwaren kenbaar te maken. Op basis van de inspraakreacties en de adviezen die we op het concept stedenbouwkundig plan hebben gekregen, neemt de gemeenteraad binnenkort, tijdens de besluitvorming over de definitieve stukken, hierover een besluit.

Het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart is onderdeel van een zogenaamde wensen- en bedenkingenprocedure. In deze procedure uit de gemeenteraad wensen en bedenkingen over het al dan niet uitbreiden van het inpassingsgebied ín de hoofdgroenstructuur. Wat het precieze inpassingsgebied wordt, wordt dus nog bepaald in deze procedure.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.6. Gebouw de Nieuwe Meervaart

6.6.1. Hoogte en grootte

Bebouwingshoogte

Reacties:
OS034; OS081; OS100; OS102; OS115; OS118; OS125
Samenvatting reacties(s):
Een aantal indieners schrijven over de hoogte van het gebouw en van de toneeltorens. Ze vinden de torens hoog, waardoor de omgeving onnodig aangetast wordt. Ook vraagt een van de indieners waarom de torens 30 meter hoog moeten zijn. Verder verwacht een indiener dat theaterzalen geen ramen nodig hebben, activiteiten vinden veelal 's avonds plaats dus de toegevoegde waarde van ramen is gering. Kan de bouwhoogte dan niet naar maximaal 15 meter, dan kan het gebouw verdiept worden tot min 1, min 2 of dieper. Zo hoeft de omgeving zo min mogelijk tegen blinde muren aan te kijken en is de ruimtebehoefte vooral onder het maaiveld geaccommodeerd.

Antwoord:
De maximale bebouwingshoogte van 30 meter is gebaseerd op de twee toneeltorens die bij de 2 grote theaterzalen van de Nieuwe Meervaart horen. Deze toneeltorens zijn (altijd in theaters) 25 tot maximaal 30 meter hoog, omdat in deze torens de verschillende decorstukken en -doeken omhoog gehesen worden. Dit is een basisonderdeel van de theaterfunctie. Het overgrote deel van het gebouw kent een lagere bebouwingshoogte. Om de maximale flexibiliteit voor het ontwerp te waarborgen wordt vooraf geen lagere maximale bebouwingshoogte voor de overige gebouwonderdelen dan de toneeltorens voorgeschreven. Dit geeft de architect ruimte om een gebouwcompositie te ontwerpen die recht doet aan de situering aan de oever van de Sloterplas en haar omgeving. Onderdeel van het

gebouw is een openbaar groen dak, met zicht over de omgeving, de inrichting van het dak is onderdeel van de ontwerpopgave.

Een theaterzaal is een verblijfsruimte en werkruimte die slechts enkele uren per dag verduisterd moet worden (om zo het podiumlicht volledig te kunnen controleren). De rest van de tijd wordt de zaal gebruikt om in te werken en wordt hij ook gebruikt voor activiteiten waarbij daglicht juist een meerwaarde biedt. Bezoekers van voorstellingen maken de zaal meestal alleen mee in situaties waarbij het podiumlicht wordt gebruikt, maar de zaal wordt vele uren gebruikt voor activiteiten waar geen publiek bij is.
In de Nieuwe Meervaart is het wenselijk dat theaterzalen en studio's ramen krijgen, omdat ze ook overdag gebruikt worden en om het contact met de omgeving te krijgen. Het beperken van het aantal blinde muren in de gevels van de Nieuwe Meervaart en dus een zo transparant mogelijke plint van het gebouw hoort bij de ambities van het gebouw. Op dit moment heeft het huidig theatergebouw van de Meervaart ook een zaal met een achterwand van glas. Daglicht in de zalen is een uitdrukkelijke eis van het theater.

Als onderdeel van het ontwerp kunnen een beperkt aantal ruimten mogelijk verdiept of onder maaiveld (niveau van de bodem)/waterpeil worden uitgevoerd. Dit is onderdeel van de ontwerpopgave, waarbij beoordeeld moet worden of dit past binnen het budget (zie ook hierna). Verder heeft het de volgende consequenties:

- Alle ruimtes die daglicht nodig hebben, moeten bovengronds zijn. Dat gaat om relatief veel ruimtes.
- Wanneer het gebouw deels ondergronds wordt gerealiseerd, dan zijn vanaf die ondergrondse verdiepingen tweemaal zoveel vluchtwegen nodig om te blijven voldoen aan de eisen van de brandweer. Ook deze vluchtwegen kosten ruimte.
- Het publiek /omwonenden hoeft/hoeven overigens niet tegen blinde muren aan te kijken als er voldoende gevelopeningen zoals ramen zijn. Een alzijdig gebouw (alle zijden worden als voorkant ontworpen) is het uitgangspunt.
- De logistiek van decormaterialen naar de verschillende zalen is nu grotendeels voorzien op het niveau van het maaiveld. Deze logistiek zal moeten plaatsvinden met (dure) vrachtwagenliften wanneer de zalen zich (deels) ondergronds bevinden.

Wijzigingsvoorstel:
Bij de maximale bebouwingshoogte van de Nieuwe Meervaart van 30 meter, gebaseerd op de hoogte van de toneeltorens, wordt de tekst aangescherpt naar:
De maximale bebouwingshoogte van de Nieuwe Meervaart is 30 meter. Deze maximale bebouwingshoogte is gebaseerd op de hoogte van de twee toneeltorens die onderdeel zijn van de twee grote theaterzalen. Het overgrote deel van het gebouw kent een lagere bebouwingshoogte, variërend tussen circa 10 en 30 meter.
Om de maximale ontwerpflexibiliteit te waarborgen wordt vooraf geen lagere maximale bebouwingshoogte voor de overige gebouwonderdelen dan de toneeltorens voorgeschreven. Dit geeft de architect ruimte om een gebouwcompositie te ontwerpen die recht doet aan de situering aan de oever van de Sloterplas en haar omgeving. De 3D-impressies van volumestudies voor de Nieuwe Meervaart bij een footprint van 6.600 m2 en 9.000 m2 geven een indruk van mogelijke bebouwingshoogtes afhankelijk van een compacter (meer gestapeld) gebouw en een minder compact (uitgestrekter) gebouw.

Grootte van het gebouw

Reacties:
OS081; OS091; OS100; OS115;
Samenvatting reactie(s):

In het concept-stedenbouwkundig plan staat dat de ruimtelijke beleving onaangetast blijft. De indieners vragen waar deze veronderstelling op is gebaseerd, gezien de voorgenomen hoogte van 30 meter en de grootte van de footprint kan het niet anders dan dat het oorspronkelijke stadsgezicht significant beïnvloed zal worden en dit een grote inbreuk op het stadsgezicht zal vormen. Kan de gebouwgrootte worden aangepast naar een maat en schaal die beter past in de directe omgeving en de beleving van de Sloterplas?

Antwoord:
In het concept-stedenbouwkundig plan staat niet dat de ruimtelijke beleving onaangetast blijft. De komst van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas leidt zeker tot een flinke wijziging van het ruimtelijk beeld en het stadssilhouet aan de zuidzijde van de Sloterplas.
De gemeente realiseert zich dat de Nieuwe Meervaart een fors bebouwingsvolume kent. Het programma van de Nieuwe Meervaart is circa 14.000 m2 bruto vloeroppervlak (3 theaterzalen, foyers, horeca, Talentenhuis, studio's en kantoorruimte) en de bandbreedte van de footprint van het gebouw ligt tussen minimaal 6.600 m2 en 9.000 m2. Het programma van eisen voor de Nieuwe Meervaart is met zorg samengesteld. De ontwerper krijgt als opgave het programma qua maat en schaal te laten passen in de directe omgeving en beleving van de Sloterplas.
Binnen deze eisen is er bij de uitwerking van het ontwerp ruimte voor een compacter en meer gestapeld gebouw of een deels lager en uitgestrekt gebouw. Ook de vormgeving van het gebouw kent nog veel uitwerkingsvrijheid.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Bescherming stadsgezicht

Reacties:
OS115;
Samenvatting reacties(s):
Met het oog op de kwetsbaarheid van het stadsgezicht, dringen de indieners erop aan dat -indien de locatie in de Sloterplas doorgang vindt- gekozen moeten worden voor een ontwerpvariant voor de Nieuwe Meervaart met de kleinst mogelijke footprint en zo laag mogelijke hoogte. "Dit is noodzakelijk om het bijzondere stadsgezicht écht te beschermen; niet alleen in woorden."

Antwoord:
De gemeente kiest niet vooraf voor de minimale footprint van 6.600m2, maar kiest voor de genoemde bandbreedte tussen de 6.600m2 en 9.000m2 om de architect de ontwerpvrijheid te geven om tot de best mogelijke integrale ontwerpoplossing te komen voor zowel het gebouw als de inpassing en herinrichting van de openbare ruimte van de oevers van de Sloterplas.
Bij de uitwerking van het ontwerp is een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en zo veel mogelijk rekening houden met de landschappelijke en cultuurhistorische waarden een belangrijk uitgangspunt. Het betreft hier het ruimtelijk beeld vanuit de directe omgeving, maar ook het stadssilhouet van Zuidkop (of Osdorperbaai) van de Sloterplas.
Het programma van de Nieuwe Meervaart kent 14.000 m2 bruto vloeroppervlak (3 theaterzalen, foyers, horeca, Talentenhuis, studio's en kantoorruimte). Kiezen voor een minimale footprint betekent meer stapeling en een hogere bebouwingshoogte voor delen van het gebouwencomplex en kiezen voor een lagere bebouwingshoogte leidt tot een grotere footprint. De gemeente wil in dit stadium vasthouden aan de bandbreedte qua footprint, om de architect en landschapsontwerper voldoende ruimte te bieden om tot een goed integraal ontwerp van zowel het gebouw als de openbare ruimte (ontsluiting, groen en water) te komen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Riante verdiepingshoogtes

Reacties:
OS091; OS115
Samenvatting reacties(s):
Een indiener vraagt wat de rechtvaardiging is van de grote oppervlakte en hoogte; veel groter dan de huidige Meervaart? Waarom zijn de 'riante verdiepingshoogtes' nodig? Een andere indiener vraagt of het gebouw niet een derde kleiner kan?

Antwoord:
Meervaart Jong, dat nu verderop in het Talentenhuis zit, en de andere Meervaartfuncties komen onder één dak in de Nieuwe Meervaart. Dit bepaalt het totale bouwvolume. In de Nieuwe Meervaart wordt straks gepresenteerd, cultuureducatie aangeboden en vinden makers een plek. Daarnaast is er ruimte voor ontmoeting, het wordt een huiskamer van de wijk.

De Nieuwe Meervaart heeft als opdracht om makers een plek te bieden om voorstellingen te ontwikkelen. Dat gebeurt nu al waar mogelijk, maar die mogelijkheden zijn (te) beperkt. Voor deze makers is een eigen zaal nodig en worden studioruimtes voorzien. Daarnaast ontstaan er nieuwe vormen van theater waar de Meervaart rekening mee moet houden.

De Nieuwe Meervaart zal doorgaan met het grote educatieprogramma voor alle jongeren van 4 – 20 jaar. Een groot deel van die activiteiten vindt nu plaats in het Talentenhuis. Dat gebouw zal over enkele jaren niet meer beschikbaar zijn en deze activiteiten worden opgenomen in de Nieuwe Meervaart.

De Nieuwe Meervaart staat in een groot stadsdeel dat de komende jaren nog aanzienlijk zal groeien. De groei van de bevolking in dit stadsdeel en vergroting van de opdracht van De Nieuwe Meervaart maken een groter bouwvolume dan de huidige Meervaart (+ het talentenhuis) noodzakelijk.

De Nieuwe Meervaart krijgt op basis van het totale programma in totaal een vloeroppervlak van circa 14.000 m2. Het gebouw kan in volume niet eenderde kleiner, zoals indiener vraagt. Wel is er nog flexibiliteit in de footprint van het gebouw en de mate van stapeling en bouwlagen van het nieuwe gebouw.

De 'riante verdiepingshoogtes' in de foyers en publieke delen van het gebouw zijn nodig voor extra lichtinval en om dit cultuurcentrum als publieke ontmoetingsplek een hoge ruimtelijke kwaliteit te geven.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Schaduw en lichtvervuiling door het gebouw

Reacties:
OS028; OS143
Samenvatting reacties(s):
Een indiener maakt zich zorgen over het feit dat het hoge gebouw veel schaduw op het water zal werpen, wat nadelig is voor de leefbaarheid van mens en dier, ecologisch en qua verblijfskwaliteit. Een andere indiener heeft het juist over de lichtvervuiling die onnatuurlijk veel avond en nachtlicht in het leefgebied van dieren zal veroorzaken.

Antwoord:
We realiseren ons dat de Nieuwe Meervaart schaduw geeft op het water en dat dit effect heeft op de

leefbaarheid van mens en dier, ecologisch en qua verblijfskwaliteit. Bij het ontwerp van het dak van de Nieuwe Meervaart en de openbare ruimte van de zuidwestoever van de Sloterplas wordt uitgegaan van een natuurvriendelijke inrichting. De ambitie is om natuurinclusief te bouwen, dat wil zeggen dat er maatregelen worden genomen om het gebouw geschikt te maken voor diverse dieren en planten. De gemeente zal, mede op basis van de sleutelfactoren zoals opgesteld door het kenniscentrum van waterschappen en provincies, de Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA), en met de expertise van een aquatisch ecoloog, onderzoeken hoe de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit behouden en mogelijk verbeterd kan worden.

De Nieuwe Meervaart krijgt verlichting, net als de wandel- en fietsroutes ernaartoe. Dit zal effect hebben op het leefgebied van dieren. Het verlichtingsplan van het gebouw en de openbare ruimte wordt in een later stadium uitgewerkt, waarbij aandacht zal uitgaan naar het zoveel als mogelijk beperken van lichtvervuiling op het leefgebied van dieren.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Functies

Reacties:
OS115
Samenvatting reacties(s):
Indiener vraagt waarom moeten al de voorgestelde functies op die ene plek? Er is voldoende ruimte op andere plekken in het gebied om de functies meer te spreiden.

Antwoord:
De verschillende functies van De Nieuwe Meervaart versterken elkaar en vereisen minder ruimte wanneer ze in één gebouw worden gecombineerd, dan over meerdere gebouwen worden verdeeld. Ook de exploitatiekosten zijn lager wanneer meerdere functies in hetzelfde gebouw plaatsvinden dan wanneer ze verspreid worden over meerdere gebouwen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.6.2. Architectuur

Reacties:
OS050; OS147
Samenvatting reacties(s):
Indieners vragen zich af of het gebouw een aantrekkelijke architectuur krijgt. Eenzelfde blokkendoos als het huidige gebouw vindt een indiener niet wenselijk. De wens is een eye-catcher van allure, passend bij de oevers.

Antwoord:
De Nieuwe Meervaart moet zeker aantrekkelijke/hoogwaardige architectuur krijgen. Het dient een publiek cultuurcentrum worden van hoge architectonische kwaliteit, zorgvuldig ingepast aan de zuidwestoever van de Sloterplas.

Via een aanbestedingsprocedure wordt een architect(enbureau) geselecteerd. De aanbestedingswijze wordt nog nader bepaald.
Voor de ontwikkeling van de Nieuwe Meervaart is een onafhankelijke adviescommissie aangesteld, het

Kwaliteitsteam de Nieuwe Meervaart en zuidoevers Sloterplas en omgeving. Deze commissie adviseert B&W over (de kwaliteit van) het integrale ontwerp van het gebouw en de zuidwestoever.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Iconisch gebouw

Reacties:
OS075
Samenvatting reacties(s):
De gekozen formulering voor 'een iconisch gebouw' wordt niet gewaardeerd en 'overdreven' gevonden. "Een mooi, functioneel gebouw is toereikend."

Antwoord:
Het gaat erom dat de Nieuwe Meervaart een architectonisch hoogwaardig, duurzaam, uitnodigend en herkenbaar cultuurgebouw wordt, passend bij de functies én ingepast in de zuidwestoever. Het gebouw dient alzijdig te worden (alle zijden worden als voorkant ontworpen) en dient zorgvuldig en terughoudend ingepast te worden in de parkachtige zuidwestoever van de Sloterplas, het landschappelijk icoon van Amsterdam Nieuw-West.

Wijzigingsvoorstel:
De term 'iconisch gebouw' wordt vervangen door: een 'architectonisch hoogwaardig, duurzaam, uitnodigend en herkenbaar cultuurgebouw'.

Langgerekt ontwerp

Reacties:
OS118

Samenvatting reacties(s):
Voorstel voor een vierde optie: Is al overwogen om een langgerekter ontwerp te maken voor de Nieuwe Meervaart, liggend langs en parallel aan de betreffende oever van de Sloterplas? Het om een gebouw dat zo ver mogelijk verzonken ligt in de Sloterplas. Voorwaarde is dat het gebouw aan de huidige promenade tot aan het dak in de Sloterplas verzonken is, uitgezonderd van onder meer de entree en de toneeltorens die meer hoogte/diepte nodig hebben. Daglicht zou via een deels glazen dak in het theater kunnen binnenkomen. Dit 'verzonken' gebouw geeft ruimte aan mooie zichtlijnen voor omwonenden, bezoekers van het plein en recreanten langs de plas. Op de dakvlakken kan een (extra) wandelpromenade, een openbaar terras en een besloten terras voor de theaterbezoekers worden gemaakt. De groene daklandschappen zouden de niet-toegankelijke delen verrijken. Deze vierde optie voldoet aan het raadsbesluit: een icoon in de Sloterplas; aan en in samenhang met de promenade; niet in de Hoofdgroenstructuur.

Antwoord:
Het gebouw van de Nieuwe Meervaart kan niet veel langgerekter worden dan zoals in de SP-kaart getekend bij de maximale footprint van 9.000 m2. Dat heeft ermee te maken dat de maten van de grote theaterzalen vastliggen en er ook een enigszins compact gebouw gewenst is waar gebruikers en bezoekers elkaar in de publieke delen tegenkomen.
Een geheel "verzonken" ligging van de Nieuwe Meervaart, met uitzondering van de toneeltorens en entree/foyer, gelegen aan de oever, is vanuit gebruikers- en bezoekersperspectief niet gewenst. Het gebouw zou heel donker worden, ook al krijgt het gebouw zoveel mogelijk dakramen, met overal dichte muren. Ook zit er een hoger prijskaartje aan een bijna geheel ondergronds gebouw.
Een groen daklandschap, als onderdeel van de parkachtige Sloterplasoever, is gewenst.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.6.3. Voorzieningen

Reactie:
OS 070, OS 077
Samenvatting reacties(s):
De indieners willen graag meer weten over welke voorzieningen er in de Nieuwe Meervaart komen. Hun wensen: een bioscoop, goede horeca 'waar ook alcohol wordt geschonken' en een terras. Eén van de indieners spreekt zich positief uit over het programma van theater de Meervaart, met name over de kindervoorstellingen, en wil deze graag behouden. De kinderen van de indiener zijn enthousiast over de nieuwe locatie in de Sloterplas en hebben wensen voor de voorzieningen: "zij willen een theater waar je net als bij Nemo op het dak kan lopen, spelen en eten!"

Antwoord:
Samengevat komen er in de Nieuwe Meervaart drie theaterzalen, studio's met ruimte voor makers en cultuureducatie (Meervaart Jong) en foyers, horeca, kantoor en logistiek. Ook krijgt het gebouw een publiek toegankelijk dak.

De Meervaart combineert een aantal functies en activiteiten:

- De Meervaart programmeert breed en divers. Het aanbod in De Nieuwe Meervaart omvat cabaret, dans, lichte muziek, theater/toneel, muziektheater, speciale voorstellingen en aanbod voor jeugd en familie.
- De Meervaart heeft een aanbod voor jongeren om hun talent te ontwikkelen door middel van workshops en het deelnemen aan jeugdproducties.
- De Meervaart biedt makers de kans om voorstellingen te ontwikkelen, te testen en te repeteren. Hier is in Amsterdam een tekort aan. Bovendien biedt de Meervaart hiervoor een flexibele zaal die voor innovatieve theatervormen geschikt is.
- De Meervaart wordt nog meer dan het nu al is een plek voor ontmoeting. Voor optimale levendigheid, toegankelijkheid en aantrekkingskracht is de horeca open gedurende de dag.
- Het dynamische podium kan verbonden worden met de buitenruimte, de boulevard en de Sloterplas. De Meervaart zorgt daarmee voor een gehele activering van het gebied met buitenactiviteiten.
- Met de Nieuwe Meervaart beschikt Amsterdam straks over een locatie voor binnen festivals. Waar tegelijkertijd over meerdere zalen geprogrammeerd kan worden.

In de Nieuwe Meervaart komt geen bioscoop. Filmhuis Oxville (met 3 filmzalen) is onderdeel van het Verhalenhuis in het in aanbouw zijnde gebouw MIX Amsterdam.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.6.4. Exploitatie en programmering Nieuwe Meervaart

Reactie:
OS116; OS069; OS 132; OS 151
Samenvatting reactie(s):
Er zijn verschillende zorgen over de financiële situatie en exploitatie van de Nieuwe Meervaart. Een indiener vreest dat de entreekaartjes straks veel duurder worden. Een tweede indiener maakt zich zorgen over de toekomstige programmering als het theater de Meervaart in de toekomst het

gebouw van de gemeente zal moeten huren terwijl het in het verleden al eerder onder financieel verscherpt toezicht heeft gestaan. Het resultaat zou kunnen zijn dat er vooral 'kilo-knaller' producties gedraaid worden. De derde indiener vraagt op welke wijze de gemeente sturing zal geven aan de financiële gezondheid van stichting de Meervaart, en wat er gebeurt met het theatergebouw als de stichting failliet gaat? Daarnaast geeft de indiener aan dat de toekomstige programmering van het theater te eenzijdig is als alleen aan de directeur gelieerde culturele partijen mogen gebruik maken van een theater. Beter zou het zijn om de bewoners invloed te geven op de invulling en programmering in het gebouw.

Antwoord:
Amsterdam zet in op een inclusieve stad, spreiding van (culturele) functies, investeren in de wijken en kansen voor iedereen. Toegankelijkheid, waar betaalbaarheid deel van uitmaakt, van het cultuuraanbod hoort daarbij. De Meervaart past naadloos in dat beleid: Het is een podium dat erom bekend staat dat ze toegankelijk programmeert. Thans bevordert de Meervaart de toegankelijkheid via acceptatie van onder andere de Stadspas en CJP. Daarbij programmeert de Meervaart breed, van jong (talentontwikkeling en educatie en jeugdprogrammering) tot en met oud (Amsterdams Volkskoor) en voor alle Amsterdammers. Daardoor trekt de Meervaart verschillende soorten bezoekers aan, het verbinden en overbruggen van de sociaal-economische kloof is een belangrijk deel van de missie van de Meervaart. Tot slot werken de gemeente en de Meervaart samen aan de realisatie van een nieuw gebouw voor de Meervaart, waarbij een financieel gezonde start een belangrijk aandachtspunt is.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.6.5. Gebouw huidige Meervaart op Erfgoedlijst?

Reactie:
OS 065
Samenvatting reacties(s):
Indiener pleit ervoor het gebouw van de huidige Meervaart op de Erfgoedlijst te plaatsen. Dit gebouw is geheel anders de nieuw ontwikkelde uniforme bouwwerken in de directe omgeving. De gemeente hanteert een Erfgoedlijst om beeldbepalende jonge monumenten (voorlopig) te beschermen. Sloop van de huidige Meervaart is daarmee tegenstrijdig met het gemeentelijk beleid. Advies aan de gemeente is dus om het gebouw van de huidige Meervaart te redden door het op de Erfgoedlijst te plaatsen.

Antwoord:
Uit de Cultuurhistorische quick scan Meervaart van de gemeentelijke afdeling Monumenten en Archeologie –dat in opdracht van het stadsdeel Amsterdam Nieuw-West is uitgevoerd- blijkt dat het gebouw van de huidige Meervaart niet monumentwaardig is. In de quick scan wordt geconcludeerd dat de Meervaart cultuurhistorische waarde heeft als omvangrijk multifunctioneel cultureel centrum buiten de ring. Het draagt bij aan de centrumfunctie van het Osdorpplein en heeft in het collectieve geheugen betekenis als een indertijd door de bewoners gewenste ontmoetingsplek.
Echter, het gebouw heeft, zowel op zichzelf als naar de omgeving toe, weinig tot geen positieve uitstraling en waarde, stedenbouwkundig noch architectonisch. In de waarderingsmethodiek van de Amsterdamse ordekaarten zou de Meervaart daarom niet hoger scoren dan een orde 3 status. Daarmee ligt het starten van een monument-aanwijzingsprocedure niet in de rede.
Het huidige theatergebouw is stedenbouwkundig matig tot slecht ingepast in haar omgeving. Het is te veel een dichte doos. Deze huidige locatie vraagt om een alzijdig en transparant gebouw met veel interactie van binnen naar buiten en vice versa, dat als het ware de verbindende schakel vormt naar de Sloterplas.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

6.7. Cultuurhistorie en landschap Sloterplas en aanwijzing beschermd stadsgezicht

Reactie(s):
OS004; OS020; OS031; OS036; OS045; OS046; OS076; OS080; OS085; OS088; OS092; OS100; OS101; OS108; OS115; OS125; OS132;
Samenvatting:
Indieners betogen dat bouwen in de Sloterplas ten koste gaat van de kwaliteiten van de Sloterplas, zowel landschappelijk, ecologisch als cultuurhistorisch – en wijzen erop dat het stedenbouwkundig ontwerp van Van Eesteren wordt geprezen als waardevol historisch en cultureel erfgoed van een visionair architect. Een gebouw op de voorkeursoptie beïnvloedt het uitzicht over de Sloterplas op een negatieve manier, mede door de voorgestelde hoogte en footprint: dit kan niet anders dan de beleving van het stadsgezicht significant aantasten. 'Het concept-stedenbouwkundig plan stelt dat dit niet het geval zal zijn. Waar is deze veronderstelling op gebaseerd?', vraagt één van de indieners.
Een aantal indieners vraagt zich af waarom de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas worden gebouwd terwijl tegelijkertijd het stadsbestuur bezig is met een procedure om de oevers van de Sloterplas te benoemen tot beschermd stadsgezicht. Het bouwen van de Nieuwe Meervaart in de plas draagt immers niet bij aan het behoud van het stadsgezicht? Een aantal indieners geeft zelfs aan dat het bouwen van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas volledig strijdig is met het voornemen om de plas tot beschermd stadsgezicht te verheffen. Daarnaast wordt door een aantal indieners gevraagd naar de volgordelijkheid. Is het niet gevoelsmatig logisch om eerst over de status van de Sloterplas en haar oevers een besluit te nemen? Daarnaast speelt er de zorg of bouwen in de Sloterplas geen precedent schept voor het steeds meer afknibbelen van de oevers.

Antwoord:
Het concept stedenbouwkundig plan stelt niet dat de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de Sloterplas *niet* worden aangetast met de ontwikkeling van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas. In dit concept plan zijn drie opties voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas onderzocht: Noord, Midden en Zuid. Hierin is aangegeven dat de opties Noord en Midden de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de Sloterplas in sterke mate aantasten en dat dit bij de (voorkeurs)optie Zuid minder het geval is, en dat bij deze optie meer ruimte is voor een landschappelijke inpassing van het gebouw. Er is in het stedenbouwkundig plan aandacht besteed aan het zo goed mogelijk inpassen van de Nieuwe Meervaart zodat zo veel mogelijk recht wordt gedaan aan de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de Sloterplas.

De gemeenteraad heeft op 2 juli 2020 de keuze gemaakt om de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas (waterlocatie) te bouwen. De aanvraag met onderbouwing van Erfgoedvereniging Heemschut om 'Sloterplas en zijn oevers' gemeentelijk beschermd stadsgezicht te maken, volgde medio december 2020. Het college van B&W heeft vervolgens besloten de aanwijzingsprocedure (al dan niet aanwijzen Sloterplas en zijn oevers tot gemeentelijk beschermd stadsgezicht) te starten, en opdracht gegeven deze parallel te laten lopen aan de procedure met het inspraaktraject van de concept Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2.

Het raadsbesluit om Sloterplas en zijn oevers al dan niet aan te wijzen tot gemeentelijk beschermd stadsgezicht wordt naar alle waarschijnlijkheid gelijktijdig met dat van Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2, genomen. Het is op dit moment dus ook nog niet zeker of de Sloterplas en zijn oevers aangewezen wordt tot gemeentelijk beschermd stadsgezicht.
De nieuwbouw voor de Nieuwe Meervaart, als cultureel kloppend hart van Nieuw-West, in de Sloterplas is de uitkomst van een uitgebreid afwegingsproces dat de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden, en schept geen precedent voor andere toekomstige bebouwing in of aan de Sloterplas.
Na een eventuele aanwijzing tot gemeentelijk beschermd stadsgezicht wordt voor Sloterplas en zijn oevers een beschermende regeling in het (op te stellen) omgevingsplan opgenomen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

7. Openbare ruimte

7.1. Boulevard Sloterplas

Inrichting Boulevard Meer en Vaart

Reacties:
OS076
Samenvatting reactie(s):
Een indiener ervaart de boulevard overdag als 'prettig'. En heeft vooral waardering voor het feit dat de boulevard 'open is' waardoor ruimte, leegte, vrij uitzicht op de plas ontstaat. Dat geeft de indiener rust. De indiener vraagt om er geen horeca of recreatieve voorzieningen te plaatsen.

Antwoord:
Het gebruik van het Sloterpark en de boulevard zal door de komst van de Nieuwe Meervaart intensiveren. Tegelijkertijd staat het behoud van de groene kwaliteit en het behoud van de functionaliteit (bijvoorbeeld het rondje Sloterplas) voorop. De inpassing van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de openbare ruimte er omheen zal dan ook zeer zorgvuldig gebeuren.
De centrumboulevard blijft open en vrij van een vast programma zoals horeca of recreatieve voorzieningen, afgezien van de Nieuwe Meervaart. De sfeer verandert doordat er sterk zal worden ingezet op een groen karakter en de relatie met het water.

Wijzigingsvoorstel:
In de beschrijving van de sferen wordt ook die van de centrumboulevard nadrukkelijker meegenomen.

Fonteinen

Reactie:
OS153;
Samenvatting reactie(s):
Een indiener doet de suggestie voor een mooi fonteinenspel in de Sloterplas, zodat er 's avonds shows gegeven kunnen worden om bezoekers aan te trekken.

Antwoord:
Het theatergebouw voor de Nieuwe Meervaart en de zuidwestoever van de Sloterplas worden straks integraal ontworpen. Voor de openbare ruimte wordt het programma van eisen (PVE) nog nader uitgewerkt en komen er nog enkele participatierondes. De suggestie voor een mooi fonteinspel of eventueel extra fonteinen in de Sloterplas kan dan mogelijk worden meegenomen in de uitwerking van het PVE en het ontwerp. De gemeente neemt deze optie/suggestie ook mee in het vervolgtraject.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

7.2. Inrichting en gebruik van de openbare ruimte

Behoud en toevoegen van groen

Reacties:
OS041; OS055; OS074; OS079; OS093; OS129
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners zien graag meer bomen en meer groen in het gebied. Daarnaast wordt gevraagd om behoud van huidig groen. Een indiener stelt dat er nu al veel te weinig groen is in Amsterdam.

Specifiek genoemde plekken om groen te behouden, dan wel toe te voegen:

- **Meer groene ontmoetingsplekken langs de Osdorpergracht en aan de Hoekenes;**
- **Beplanting aan de kadewand van de nieuwe singel (in navolging van Breda);**
- **Behoud van de treurwilg op de Hoekenes, desnoods door de gracht er omheen te bouwen**

Antwoord:
De gemeente Amsterdam hecht veel waarde aan een toekomstbestendige stad met goede groenvoorzieningen dichtbij de bewoners en een openbare ruimte die (laagdrempelig) uitnodigt tot bewegen. Dit geldt ook voor het plangebied Osdorpplein. Met de intensivering van het centrumgebied is er veel aandacht voor zowel het behoud als het terugbrengen van het groen. Waar mogelijk zullen bomen worden gespaard, als dat niet mogelijk is dan worden nieuwe bomen geplant. Nieuw groen zal met name terugkomen op pleinen, binnenterreinen en aan de randen van het winkelcentrumgebied. De buitenranden van Osdorpplein spelen een belangrijke rol als groene verblijfs- en ontmoetingsruimte. Bij de Nieuwe Osdorpergracht is zowel boven- als onder water aandacht voor een natuurvriendelijke inrichting. Bij de Hoekenes komt mogelijk een horecavoorziening in het groen. In fase 2b zal er geïnvesteerd worden in een nieuwe groene inrichting van de kade van de Osdorpergracht, dat is dus geen onderdeel van dit stedenbouwkundig plan voor fase 2a.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

De staat van de huidige openbare ruimte

Reacties:
OS051
Samenvatting reactie(s):
Indiener vraagt om nu te investeren in het opknappen van het Osdorpplein. De indiener vindt de tegels, het regenboog meubilair, het houtje-touwtje groen voor de bibliotheek en de armoedige stenen van de boulevards niet mooi en vraagt om vergroening.

Antwoord:
De genoemde onderdelen die op dit moment in de openbare ruimte zichtbaar zijn, zoals het regenboog meubilair en het groen voor de bibliotheek, zijn onderdeel van tijdelijke maatregelen. Dit zijn maatregelen die zijn toegepast omdat de definitieve inrichting van de openbare ruimte in sommige delen van het gebied nog op zich laat wachten omdat eerst de bebouwing vernieuwd moet zijn. De gemeente ziet ook dat de kwaliteit te wensen overlaat en gaat de aanpak voor tijdelijke inrichting aanpassen. Er wordt een placemaking-plan geschreven waarin die aanpak wordt vastgelegd. Als de nieuwe (definitieve) inrichting van de openbare ruimte gereed is, zal de uitstraling hoogwaardiger zijn en zal het door de inspreker genoemde houtje-touwtje karakter zijn verdwenen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Verdichting en hoogbouw

Reacties:
OS034; OS064; OS074; OS079; OS090; OS095; OS098; OS130
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners schrijven dat het gebied vooral wordt volgebouwd, de bebouwing wordt erg hoog met weinig groen. Blijft er voor iedereen wel voldoende groen en ruimte over? Hoe blijft de cohesie in de buurt bestaan met toevoeging van zo veel 'anonieme' hoogbouw? Ook is het Lammetjesplein, waarvan de indiener aangeeft dat het een open karakter zou krijgen, helemaal dichtbebouwd en blijft onzichtbaar vanaf de Sloterplaskant.

Antwoord:
Voor de ontwikkeling van Osdorpplein tot een volwaardig stadscentrum is verdichting noodzakelijk. De openbare ruimte vormt de tegenhanger voor deze verdichting en de nieuwe, hogere bebouwing. Het is dan ook belangrijk een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte te realiseren. De uitgangspunten zijn hierbij dat er groen wordt gerealiseerd waar mogelijk en dat er een sociaal veilige, autoluwe openbare ruimte wordt gecreëerd. Voor wat betreft de bebouwing is in fase 2a gekozen voor meer open bouwblokken met minder hoogteverschillen (dan in fase 1). De gebouwen worden niet anoniem. Ze krijgen een duidelijk adres aan de straat en hoogwaardige plinten (begane grond) met een gemengd programma van woningen en voorzieningen, winkels, horeca en bedrijvigheid. De inzet is dat Osdorpplein een levendig centrum wordt waar het prettig verblijven is, voor iedereen.
In fase 2a wordt op meerdere plekken voorzien in groene verblijfsruimtes en vergroenen van de straten. De straten krijgen voldoende breedte voor bomen, soms met beplantingsstroken. Ook krijgt het gebied een aantal bijzondere verblijfs- en speelplekken. Zo krijgt de Nieuwe Osdorpergracht met autovrije oevers, een parkachtige zuidoever en een bijzondere verblijfsplek op de kop bij de Anslijnstraat. Er komen een nieuw buurtpark met speelvoorzieningen aan de Van Suchtelen van de Haarestraat, een groen-/parksstrook in het autovrije deel van de M. van Geffenstraat en het plantsoen met speel- en sportvoorzieningen aan de M. Hanenbergstraat wordt vernieuwd. Ook de zuidwestoever van de Sloterplas wordt heringericht, gekoppeld aan de inpassing van de Nieuwe Meervaart. Hier komt een groene wandelpromenade met verblijfsplekken en plekken voor sport en spel.

Het open maken van het Lammetjesplein naar de Sloterplas past niet in de traditionele opzet van Nieuw West. Het Lammetjesplein is het eindpunt van een lange as (de Tussen Meer) en bedoeld om een gevoel van geborgenheid te geven. Wel is er specifiek aandacht voor de relatie van het plein met de Sloterplas door het maken van zichtlijnen. Deze komen terug in de vorm van drie straatjes die het centrum verbinden met de Sloterplas.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Voldoende ruimte voor sport en spel

Reacties:
OS084
Samenvatting reactie(s):
De indiener vraagt of er zorgvuldig wordt gekeken naar voldoende ruimte voor spelende kinderen. Gezinnen komen straks in hoogbouw te wonen en verdienen voldoende ruimte om veilig te kunnen spelen.

Antwoord:
In het plan zijn sport- en spel mogelijkheden voor alle doelgroepen opgenomen. Voor het Osdorpplein betekent dit met name speelplekken voor kinderen van 0-4 en 5-11 jaar. Er worden op een aantal plaatsen nieuwe speelplekken gerealiseerd: Noordwesthoek, in de groenstrook van de Martini van Geffenstaat, aan de Van Suchtelen van de Haarestraat en mogelijk op de kop van de Nieuwe Osdorpergracht. Het park aan de Van Suchtelen van de Haarestraat is met circa 2.500m2 groot genoeg om ook te voorzien in een speelveld voor jongeren tussen 6-11 jaar.
Voor de oudere doelgroepen komen sport- en speelplekken in de directe omgeving van Osdorpplein.

Wijzigingsvoorstel:
In het stedenbouwkundig plan wordt een kaart opgenomen met sport- en spelvoorzieningen.

Sport en spel-faciliteiten in de Sloterplas

Reacties:
OS036
Samenvatting reactie(s):
De indiener vraagt of er sportfaciliteiten ín de Sloterplas zullen komen, op de plekken waar geen Nieuwe Meervaart komt. De indiener benadrukt dat de belofte om niet verder te bouwen in de Sloterplas hierdoor geschonden zou worden.

Antwoord:
Er zijn geen plannen om nieuwe faciliteiten te bouwen in de Sloterplas. De drie geschetste opties in het concept stedenbouwkundig plan zijn uitsluitend bedoeld als mogelijke opties voor de Nieuwe Meervaart en niet voor andere voorzieningen. Eventuele sportfaciliteiten komen langs de boulevard en langs de oostkant van de kade, bij de huidige locatie van de IAmsterdam letters.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Kunst in de openbare ruimte

Reacties:
OS033
Samenvatting reactie(s):
Indiener gaat specifiek in op het beeld Senza Parole waarvan door het stadsbestuur is besloten dat dit teruggeplaatst zal worden in het gebied. De indiener stelt voor het ergens aan de Sloterplas te plaatsen. Daar komt het beter tot zijn recht dan op de eerdere plek. Bij voorkeur ook op een andere, minder grote sokkel. De indiener vraagt een reactie van de gemeente op dit voorstel.

Antwoord:
Het verplaatsen van het kunstwerk zal gebeuren in samenspraak met de kunstenaar. Als onderdeel van het stedenbouwkundig plan is een kaart gemaakt met plekken waar er kunst kan komen. De boulevard is hierin ook opgenomen als mogelijke locatie. Waar welk kunstwerk uiteindelijk zal komen zal door de gemeente verder worden uitgewerkt. Bij deze uitwerking zal ook het Stadscuratorium adviseren.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Toegankelijkheid van de openbare ruimte

Reacties:
OS130
Samenvatting reactie(s):
Deze indiener vraagt of er meer rekening gehouden kan worden met mensen in een rolstoel of op een scootmobiel.

Antwoord:
De openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn. Voor ouderen, kinderen, minder validen en blinden -en slechtzienden. De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk drempelloos ingericht. Van- en naar openbare voorzieningen wordt gewerkt met blindegeleidestroken. Barrières zijn niet altijd te voorkomen maar er zal altijd een route moeten bestaan die toegankelijk is voor iedereen. De gemeente moet voldoen aan de eisen van de toegankelijkheid.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Vrouwvriendelijke openbare ruimte

Reacties:
OS098
Samenvatting reactie(s):
Indiener vindt dat de omgeving kil, hard en mannelijk voelt met vrouwonvriendelijke invloeden. De indiener geeft als suggestie meer vrouwen in te zetten bij de inrichting van de openbare ruimte.

Antwoord:
Waar mogelijk zullen we in de toekomst bewoners betrekken bij het ontwerp van de Openbare ruimte. Het uitgangspunt is een openbare ruimte te ontwerpen die door iedereen als prettig wordt ervaren.

Fase 1 is deels gereed en deels nog in uitvoering. Dit draagt bij aan het kille karakter van het gebied in de huidige situatie, met bouwplaatsen en tijdelijke wegen, in plaats van gebouwen die worden bewoond en gebruikt en trottoirs waar gelopen en wegen waar gefietst en op gereden wordt. Ook is de groenaanplant nog jong en niet op alle plekken al gerealiseerd. Het eindbeeld zal dus in positieve zin wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

De gemeente werkt met een gemengd team van ontwerpers, waar zowel mannen als vrouwen in vertegenwoordigd zijn. Voor fase 2a, waar nu de plannen voorliggen, denken eigenaar Eigen Haard en de gemeente om het geplande buurtpark nabij SuHa 3 voor en door vrouwen te laten ontwerpen. Het doel is om het park vrouwvriendelijk te maken waardoor het uiteindelijk voor álle doelgroepen een fijne plek kan zijn.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

7.3. Afval

Reacties:
OS037
Samenvatting reactie(s):
De indiener geeft aan dat het aantal afvalcontainers te weinig is voor het grote aantal bewoners. Nu doet het probleem zich vooral voor bij de Jumbo maar in de toekomst komen er nog meer bewoners bij. Ondergrondse containers zijn bijvoorbeeld nog niet geplaatst nabij SuHa 2 terwijl het gebouw binnenkort wordt opgeleverd.

Antwoord:
Het kan zijn dat er tijdelijk een tekort is aan afvalcontainers tijdens de bouwfases, hier is nauw contact over met de Dienst Afval en Grondstoffen. Bij SuHa2AB zijn reeds ondergrondse afvalcontainers geplaatst aan de noordkant. Ook zal ervoor gezorgd worden dat wanneer de MIX en alle daaropvolgende bouwblokken worden opgeleverd, er gecheckt wordt of er voldoende capaciteit is van afvalcontainers en of dit uitgebreid moet worden of dat er een nieuwe inzamelingsplek gerealiseerd moet worden. In de eindsituatie zullen er voldoende containers worden gerealiseerd voor het aantal woningen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

7.4. Klimaatadaptatie

Reacties:
OS082;
Samenvatting reactie(s):
Indiener vraagt meer aandacht voor klimaatadaptatie in het stedenbouwkundig plan. Er is volgens deze indiener vooral gekeken naar de aspecten die zijn opgenomen in het beleid van de gemeente Amsterdam, er is niet breder gekeken naar wat mogelijk is om de omgeving meer klimaatrobuust te maken.

Antwoord:
De gemeente is het eens met de inspraakreactie en heeft recent een Quickscan laten uitvoeren op het gebied van Klimaatadaptatie. Daarnaast werkt de gemeente nader uit wat de risico's zijn met betrekking tot wateroverlast en waterveiligheid in dit projectgebied. De gemeente en Waternet AGV zijn en blijven over deze onderwerpen in gesprek tijdens de nadere uitwerking.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

8. Verkeer en Mobiliteit

Er zijn **28** inspraakreacties binnengekomen die onder andere over verkeer en openbaar vervoer gaan. Uit de reacties spreekt zorg over de toenemende verkeersdrukte en de bereikbaarheid van Osdorpplein. Het voorstel om mogelijk in de toekomst de Meer en Vaart (tussen Anslijnflat en Osdorpergracht) eenrichtingsverkeer te maken roept veel vragen op en er worden ook vele voorstellen en suggesties gedaan over hoe mogelijke knelpunten op te lossen.
In sommige reacties wordt gepleit om het mobiliteitsvraagstuk vooruit te trekken. Ook wordt gevraagd om de fietser meer ruimte te geven. In andere reacties ligt de nadruk op het afzien van maatregelen die het autoverkeer verder aan banden leggen; Nieuw West is een stadsdeel waar de auto een belangrijk vervoersmiddel is. Ook wordt aandacht gevraagd voor het OV met name de drukte in de tram en de (overstap)verbindingen met het centrum.

Uitgangspunten beleid
In heel Amsterdam wordt gewerkt aan een veilige en gezonde leefomgeving. Uitgangspunt is dat bij alle gebiedsontwikkelingen – dus ook Osdorpplein - prioriteit wordt gegeven aan het faciliteren van duurzame vervoerswijzen (fiets, ov, te voet). Het autogebruik wordt waar mogelijk ontmoedigd. Dit beleidsuitgangspunt vertaalt zich o.a. in de inrichting van wegen (minder brede profielen), inrichting wijken (autovrije straten), parkeerregulering (betaald parkeren) etc. Gebiedsontwikkeling in de stad leidt logischerwijs tot meer verkeersbewegingen. Daarom is het Mobiliteitsplan Nieuw-West in 2021 opgesteld. Op grond van dit plan is onderzocht wat het effect van deze verdichtingsopgave is op het verkeerssysteem van het stadsdeel en worden maatregelen voorgesteld.

Uit de analyses van het Mobiliteitsplan Nieuw -West van 2021 bleek dat op termijn (vanaf 2030) verschillende knelpunten in het stadsdeel zullen ontstaan. Zo ook op de Meer en Vaart, waar de doorstroming van het openbaar vervoer dan een punt van aandacht wordt. Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn om hier eenrichtingsverkeer in te stellen. Een dergelijke maatregel heeft echter een negatief effect op het functioneren van het omliggende verkeersnetwerk, zoals de Burgemeester Röellstraat. Het Mobiliteitsplan wordt tweejaarlijks geactualiseerd met nieuwe verkeersanalyses. Dit is benodigd omdat op stedelijk niveau beleidskeuzes worden gemaakt die effect hebben op de verkeersafwikkeling. Dit zijn bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid op een groot deel van de Amsterdamse wegen en het instellen van betaald parkeren. Deze beleidskeuzes zijn bij de actualisatie van het Mobiliteitsplan in 2023 betrokken en vastgelegd in de actualisatienotitie Mobiliteitsplan Nieuw-West (V&OR, concept december 2023)
In deze actualisatienotitie Mobiliteitsplan Nieuw-West is beschreven dat de Meer en Vaart (bij Osdorpplein) ten opzichte van eerdere analyses iets in urgentie is gedaald. In het Mobiliteitsplan van 2021 werden circulatiemaatregelen op de Meer en Vaart voorgesteld omdat het kruispunt met de Lelylaan als niet-regelbaar was aangemerkt. Uit de huidige analyses is een minder ernstig beeld zichtbaar. Het kruispunt en de achterliggende kruispunten zijn zeker nog druk en worden wel als aandachtpunt aangemerkt, maar niet als groot knelpunt. Hierdoor verdwijnt op dit moment de acute noodzaak om hier een maatregel in de vorm van een knip op de Meer en Vaart verder te onderzoeken. Mede omdat uit de analyses blijkt dat een dergelijke maatregel het knelpunt Burg. Röellstraat rotonde verergert. Gegeven het feit dat nagenoeg alle kruispunten op de Meer en Vaart als aandachtspunt uit de analyse komen, zal naar deze reeks van kruisingen wel nader onderzoek gedaan worden.

De kruising Cornelis Lelylaan met Meer en Vaart wordt volgens de nu geldende uitgangspunten in het verkeersmodel van Amsterdam dus nog als regelbaar gezien. Tegelijkertijd wordt deze kruising op sommige momenten als erg druk ervaren. Dat lijkt tegenstrijdig, maar past binnen het beleid van de gemeente dat drukte en enige filevorming van het autoverkeer op piekmomenten acceptabel worden gevonden. Wel zal nader onderzoek worden gedaan naar optimalisatie van deze kruising en achterliggende kruisingen aan Meer en Vaart, waarbij ook de mogelijkheid van optimalisatie van de verkeerslichten wordt meegenomen.

Voor wat betreft de inspraakreacties over het openbaar vervoer (OV). Het SP is een ruimtelijk plan, en gaat niet over lijnvoering / bereikbaarheid. In het SP wordt rekening gehouden met de inpassing van OV in relatie tot de verdichtingsopgave die er is voor Osdorpplein. De Vervoerregio is primair aanspreekpunt voor het OV. Vragen over lijnvoering kunnen in het kader van dit SP niet worden beantwoord.

Algemeen

Reactie(s):
OS023, OS046, OS098

Samenvatting
Indieners vinden dat mobiliteit (te) laat in het planproces wordt meegenomen en verzoeken om mobiliteit voorop in het planproces mee te nemen. Ook zijn er vragen hoe eventuele ingrepen in de Meer en Vaart zich verhouden tot de eerdere herinrichting.

- **Indiener geeft aan dat de bevolking van Nieuw-West groeit en verwacht dat de mobiliteit organisch meegroeit. Indiener vindt dat ook in dit plan mobiliteit als sluitstuk van het project komt en niet hand-in-hand gaat met de woningbouw. "Het feit dat u nu nog geen plan heeft wat te doen met lijn 61 die weg moet van de keerlus (zoals in u plan staat) zegt genoeg. Mobiliteit is op de lange baan geschoven".**
- **Indiener beschrijft dat tijdens de participatiebijeenkomsten de teneur vooral was: bouwen in de plas nee, bouwen aan de plas ja, EN eerst veiligheid en infrastructuur rondom plas en aangrenzende buurten verbeteren. Het verbaast indiener dan ook zeer dat de infrastructuur pas na 2030 geagendeerd staat, en doet een beroep op het college en de mensen van autoluw om dit voorop te zetten.**

Antwoord
Het is dagelijks druk op Meer en Vaart. Dat wordt door de automobilisten en andere weggebruikers als problematisch ervaren. Deze drukte is voor de gemeente op dit moment geen reden om maatregelen voor de auto te treffen. Met het Mobiliteitsplan Nieuw-West dat in 2021 is vastgesteld, is onderzocht wat de effecten van de woningbouwopgave in het stadsdeel zijn op het verkeerssysteem van het stadsdeel en welke maatregelen er getroffen moeten worden. In deze studie is de ontwikkeling van het Osdorpplein ook meegenomen. Hieruit blijkt dat pas na 2030 de afwikkeling van het verkeer bij Meer en Vaart zodanig is dat er maatregelen nodig zijn omdat dan de doorstroming van het OV niet goed meer regelbaar is.

Het Mobiliteitsplan wordt iedere twee jaar geactualiseerd. Bij de huidige actualisatie (2023) is de invoering van 30 km/u modelmatig meegenomen. Bij de daaropvolgende actualisatie (2025) worden ook de (meetbare) effecten van de invoering van 30 km/u meegenomen. Voor het Osdorpplein fase 2b, waarin de verkeersmaatregelen zijn gepland, is deze actualisatie tijdig. De uitkomsten ervan zijn in 2025 bekend en worden meegenomen in de planvorming voor fase 2b (vanaf 2028).

Op korte termijn zullen er dan ook geen doorstromingsmaatregelen genomen worden anders dan dat vanaf eind 2023 de snelheid op de wegen van 50 km/u naar 30 km/u is teruggebracht, als onderdeel van het project '30 km/u in de stad', waarmee grote delen van de stad veiliger en meer leefbaar worden gemaakt. De vrijliggende bus-/trambaan blijft nog wel 50km/uur.
De mogelijke verplaatsing of verwijdering van de bus- en tramlus in Osdorpplein Noord is onderdeel van fase 2b. Alternatieven voor de keerlus van buslijn 61 worden nader onderzocht in overleg met de vervoerspartijen.

Wijzigingsvoorstel:

Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS046
Samenvatting:
Indiener vindt het niet te bevatten dat er gesproken wordt over de bereikbaarheid van de Meer en Vaart, die nog geen 5 jaar geleden voor meer dan 24 miljoen opnieuw is ingericht en nu al gaat men weer bekijken of het anders kan. "Meer verbinding vanaf het plein met het water". Indiener vindt dat dit eerder bedacht had kunnen worden, de heringerichte Meer en Vaart is een feit en alle wijzigingen die nu weer worden uitgevoerd zijn verspilling van belastinggeld. Indiener wil geen wijzigingen of éénrichtingsverkeer Meer en Vaart.

Antwoord:
De herinrichting Meer en Vaart is destijds uitgevoerd om een vrijliggende busbaan te realiseren ten behoeve van de Westtangent. Hierbij werd het aantal zebra-oversteken beperkt, omdat elke oversteek een verstoring van een vlotte en betrouwbare HOV betekent. De vrijliggende busbaan verdwijnt niet. Eind 2023 is de maximumsnelheid op een deel van de Meer en Vaart aangepast naar 30 km/u. Op de HOV-baan blijft 50 km/u gehandhaafd. Voor de verdere ontwikkeling van het Stadscentrum Osdorpplein is het wel een nadrukkelijke wens vanuit het verbeteren van de oversteekbaarheid en de leefbaarheid. In deze investeringsnota worden geen besluiten genomen over concrete maatregelen hiertoe.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Autoluw

Reactie(s):
OS016

Samenvatting:
Indiener geeft aan dat de wegen rondom Ruimzicht reeds autoluwer zijn geworden en dat dit veel vertraging oplevert en leidt tot meer CO_2 uitstoot doordat de auto's veel langer stilstaan dan nodig. Indiener beschrijft de auto als een praktisch middel om inkopen in Osdorp te doen en ook voor gezinsuitjes. Gezien de toename van het aantal woningen en verhuisbewegingen dient dit gebied niet autoluwer te worden, anders zal het verkeer compleet platliggen en kan men nergens parkeren of bezoek ontvangen. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km per uur is ook ineffectief en zal stilstaande auto's versterken.

Antwoord:
In heel Amsterdam wordt gewerkt aan een veilige en gezonde leefomgeving waarbij de auto minder gefaciliteerd gaat worden, zo ook bij gebiedsontwikkeling zoals Osdorpplein. Zo worden met de uitvoering van het project '30 km/u in de stad', grote delen van de stad veiliger en meer leefbaar gemaakt door op veel wegen de snelheid te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Dit komt ook de oversteekbaarheid ten goede. Hiervoor is eind 2021 het beleidskader vastgesteld door de gemeenteraad. De stadsdelen zijn over het beleidskader geconsulteerd. Eind 2022 is het uitvoeringsprogramma '30 in de stad' vastgesteld door het college en inmiddels is de invoering van de 30km/uur op gebiedsontsluitingswegen in Amsterdam een feit, zo ook bij de Meer en Vaart bij Osdorpplein.
Het verlagen van de snelheid naar 30km/uur zal naar verwachting geen negatief effect hebben op de doorstroming van Meer en Vaart. Dit wordt ter hoogte van Osdorpplein een Gebiedsontsluitingsweg-30. De doorstroming van het verkeer blijft bij dit soort wegen in stand: er zijn daarom meer Plusnet Auto wegen in de stad die 30 km per uur worden. Een goede doorstroming is ook van belang voor o.a.

nood- en hulpdiensten en logistiek. Het Osdorpplein blijft dus bereikbaar met de auto, terwijl de bereikbaarheid te voet en op de fiets wordt verbeterd.
Het mogelijk éénrichtingverkeer maken van een deel van de Meer en Vaart en de Tussen Meer valt buiten de scope van dit stedenbouwkundigplan voor fase 2a. Deze mogelijkheid kan –op termijn- verder onderzocht worden als onderdeel van fase 2b, maar is nu niet aan de orde. Hierbij worden uiteraard ook de effecten op de doorstroming en (auto)bereikbaarheid van de omgeving meegenomen.
Voor Stadscentrum Osdorpplein fase 2a is een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans laat zien dat er op basis van dit stedenbouwkundig plan voor fase 2a voldoende parkeerplaatsen zijn. De verdichting zal wel gevolgen hebben voor de parkeerdruk. Deze is nu laag met gemiddeld 69% (67% op straat en 70% in de garages). In de toekomst zal deze ook op de wekelijkse piekmomenten (de zaterdagmiddag) onder de 90% blijven.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s)
OS093

Samenvatting
Indiener lijkt het plan goed: graag meer bomen, meer groen, meer openbaar vervoer, minder auto's.

Antwoord
Dit is ook de insteek van het Amsterdams beleid ten aanzien van leefbaarheid en maatregelen in kader van autoluw.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reacties op en suggesties voor onderzoek naar mogelijk eenrichtingsverkeer deel Meer en Vaart en wegenstructuur

Reactie(s)
OS023, OS025, OS026, OS074, OS106, OS107, OS112, OS123, OS126

Samenvatting
Verschillende indieners doen suggesties voor de wegenstructuur uitgaande van eenrichtingsverkeer op een deel van de Meer en Vaart en/of wijzen op mogelijke (ongewenste) consequenties. Ook wordt gevraagd waarom de oplossing met een ondergrondse kruising zoals genoemd in motie 840 niet is meegenomen in de inspraakstukken.

- **Indiener stelt voor om (onderzoek) naar eenrichtingsverkeer op Meer en Vaart en Tussen Meer uit te breiden en er een eenrichtingscarré van te maken. Indiener geeft aan dat dit mogelijk efficiënter is voor de verkeersafwikkeling in het gebied; en heeft begrepen dat als je het verkeer tegen de klok in laat rijden er dan minder kruisende bewegingen zijn en dus een betere doorstroming. Indiener denkt aan de straten Hoekenes en Pieter Calandlaan om het carré (naast Meer en Vaart en Tussen Meer) te completeren (of Overleg in geval van een kleiner carré).**
  Een andere optie ziet indiener in het aanbrengen van een verkeerskundige knip bij het beoogde hotel op de hoek van Hoekenes en Tussen Meer: als autoverkeer niet langer van Tussen Meer de Hoekenes op kan (en andersom) zal het verkeer afwikkelen via de Wolbrantskerkweg. De Wolbrantskerkweg is veel geschikter voor grote aantallen auto's vanwege het 50km/u regime en de vrijliggende fietspaden.

- Indiener vreest dat het afwaarderen van Meer en Vaart / Plusnet auto (S106) tot grote verkeerstechnische problemen in geheel Osdorp zal leiden. Het eenrichting maken van de Meer en Vaart zal de doorstroom van zuid naar noord verbeteren maar van noord naar zuid moet het verkeer dan via de Ookmeerweg, Baden Powelllaan naar de Pieter Calandlaan naar het Osdorpplein en of naar de Lelylaan. Het alternatief via de Louis Davidsstraat acht indiener onwenselijk voor de bewoners van de Pieter Calandlaan (plusnet fiets) en Louis Davidsstraat.
- Indiener vindt dat door eenrichtingsverkeer op Meer en Vaart een onnodig lange omleidingsroute wordt gemaakt die voor kilometers meer autoverkeer in de wijk over Ookmeerweg, Baden Powellweg, Pieter Calandlaan, Louis Davidsstraat en evt. Plesmanlaan zorgt. Indiener vindt dit niet wenselijk, verkeer moet vlot de wijk in/uit kunnen, ook vanwege fijnstof (=banden/wegdek poeder, dus ook met elektrische voertuigen).
  Indiener wijst op motie 840 dat het probleem echt aanpakt met een deels ongelijkvloerse kruising en vindt het vreemd dat deze oplossing helemaal verdwenen is in de inspraakstukken.
- Indiener vindt dat de timing van de afhandeling van motie 840 ("wethouder RO schuift de afhandeling van motie 840 naar de wethouder verkeer die er in Q4 2022 op terugkomt") en het niet benoemen in dit plan genoeg zegt: men gaat niets met die motie doen terwijl die juist over het eenrichtingsverkeer ging op de Meer en Vaart, men stapt met zevenmijls laarzen over het probleem heen, doet oogkleppen op en ziet in 2029 wel weer.
- Indiener wil alvast reageren op het afsluiten van de autoweg tussen Tussen Meer en Lelylaan, ook als is dit nog in onderzoeksfase. Indiener wijst erop dat het een belangrijke uitvalsweg is voor verkeer dat uit Geuzenveld komt, en ook van de Osdorperban, Ruimzicht, Notweg, Ookmeerweg. Indiener ziet weinig mogelijkheden in de andere wegen om de A10 bereiken,de Wolbrantskerkweg en Pieter Calandlaan zijn dagelijks al erg druk, via Baden Powelweg naar Laan van Vlaanderen te rijden wordt alleen voor bestemmingsverkeer, President Allendelaan en Jan van Galenstraat staan dagelijks vast. Indiener denkt dat het een utopie is dat mensen meer zullen gaan fietsen of meer met het OV zullen gaan, zeker voor de mensen die buiten de stad werken is dat geen optie, ook is het OV te duur. Indiener adviseert om de volgende opties te overwegen ipv te kiezen voor afsluiting van de autoweg.

1. Tunnel maken tussen Tussen Meer en Lelylaan.
2. Fly-over maken tussen Tussen Meer en Lelyaan.
   Indiener geeft als voordelen van deze opties dat voetgangers vanaf Osdorpplein de Sloterplas gemakkelijk kunnen bereiken én de uitvalsweg in stand wordt gehouden.
3. Weg niet afsluiten.

- Indiener moet over de Meer en Vaart om naar werk te reizen, staat er dagelijks in de file en wordt niet gelukkig van eenrichtingsverkeer en geeft aan de weg eerder te willen verbreden in plaats van af te sluiten. Indiener vindt dat wonen in Osdorp er op deze manier niet leuker op wordt en vindt het logisch dat veel gezinnen wegtrekken.

Indiener vraagt of er ook is gedacht aan:

1. alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer door bv die te laten rijden op de busbaan dmv een paal? of iets dergelijks.
2. een brug over de weg waar mensen kunnen lopen.
3. de weg ondergronds te maken.

- Indiener maakt bezwaar tegen de inrichting van de Meer en Vaart als eenrichtingsweg zuid-noord en vindt het inrichten als 30 km/u weg in beide richtingen een betere oplossing. Indiener wijst erop dat Meer en Vaart een wijkontsluitingsweg is (S106) die door een groot gebied wordt gebruikt om de aansluiting te maken naar de A10. Indiener geeft aan dat via een andere ontsluitingsweg, Ookmeerweg/ President Allendelaan, meer kilometers worden

gemaakt, de rijtijd langer is en deze weg naar beide kanten vaak vaststaat, en vreest dat afsluiting veel sluipverkeer door de woonstraten zal geven zoals Hoekenes.

- **Indiener geeft aan alvast bezwaar op te geven tegen de aanpassing van de weg naar de snelweg, ook al is die nog in onderzoeksfase. Indiener geeft aan dat het nu al druk is en gezien het aantal woningen dat gepland staat het niet minder druk maar eerder drukker zal worden. Indiener wijst erop dat er genoeg mensen zijn die niet met ov naar het werk kunnen, zoals in geval indiener, een auto is een must als servicemonteur. Indiener noemt een tunnel of fly-over, zoals ook besproken op de bijeenkomst; dit zou een oplossing zijn om plein aan plas te koppelen en de doorgang met de auto te behouden, maar waar de reactie op kwam dat deze te duur zou zijn. Indiener neemt de drukte op de weg van de Osdorperban tot Lelylaan graag voor lief als dat betekent dat de weg open kan blijven en eerdergenoemde opties niet mogelijk zijn.**
- **Indiener geeft aan niet te kunnen beoordelen of plaatselijk eenrichtingsverkeer de oplossing tegen files zal zijn.**
- **Indiener heeft al vaker in overleggen met bestuurders van de gemeente aangehaald dat de uitbreiding van de woningen aan de Meer en Vaart nu al regelmatig tot een verkeersinfarct leidt. Indiener vreest dat het winkelcentrum van het Osdorpplein door het ontbreken van een goede doorstroming praktisch onbereikbaar zal worden en bezoekers het winkelcentrum van het Osdorpplein gaan mijden. Een goed gestructureerde oplossing is het ondertunnelen van de Meer en Vaart, waardoor het verkeer van Osdorp- Noord en Oost kan doorstromen.**
- **Indiener vindt de knip van de Meer en Vaart een onzalig plan; alleen Zuid-Noord openhouden zal de verkeerssituatie in het stadsdeel niet ten goede komen, de President Allendelaan en de Ookmeerweg staan nu al vast, de uitvalswegen naar A10/A4/A9 en A5 staan vaker stil dan dat ze rijden en de brug bij Lijnden naar de A9/A4 is te smal voor al het verkeer dat er overheen moet. Indiener raadt aan om de verkeersstromen in een groter gebied te bekijken dan alleen die in de directe omgeving van het fase 2 gebied.**
- **Indiener maakt zich zorgen over de toekomstige verkeerssituatie en wil deze al betreft dit een latere fase toch alvast uiten. Indiener vraagt zich af hoe het wordt voor de automobilisten, met name diegenen die in rond het theater wonen, er lijkt vooral rekening te worden gehouden met bezoekers en niet of veel minder met direct omwonenden? Indiener geeft aan dat toen de nieuwe Westtangent busbaan werd aangelegd, bewoners van Oeverpad (en Torenwijck) lange tijd zeer veel overlast hebben ervaren. Indiener geeft aan dat de gemeente na klacht destijds verbetering heeft beloofd, maar vraagt zich af hoe ernstig de situatie wordt als er straks een knip komt in de Meer en Vaart met eenrichtingsverkeer: waar moet al het verkeer dan naartoe? En moeten we straks dagelijks (file)omrijden om bij onze woning te komen?! Indiener hoopt van harte dat het stadsbestuur ervaren en betrokken specialisten raadpleegt en de situatie zeer nauwkeurig bestudeert, onderzoekt en test?**

Antwoord:
Het mogelijk invoeren van eenrichtingsverkeer op de Meer en Vaart is onderdeel van fase 2b. Deze mogelijke maatregel heeft consequenties voor het hele verkeerssysteem van het stadsdeel en in het bijzonder een negatief effect op de rotonde Allendelaan/Röellstraat, en vereist dan ook nader onderzoek.

In de zienswijzen worden vele suggesties gedaan die in de nadere uitwerking van de eventuele maatregelen en het onderzoek dat daarnaar gedaan wordt, worden betrokken.

Een ongelijkvloerse kruising Meer en Vaart - Lelylaan wordt meermaals als oplossing voor de drukke kruising Lelylaan – Meer en Vaart genoemd. Dit voorstel om de doorstroming van het autoverkeer daar te bevorderen is zeer kostbaar, heeft een aanzienlijke (negatieve) ruimtelijke impact en biedt geen

oplossing voor het verbeteren van de leefbaarheid van Meer en Vaart ter hoogte van het Osdorpplein. Ook is het de vraag of de doorstroming daadwerkelijk wordt verbeterd gezien de kruisingen met verkeerslichten iets verderop. Daarom is een dergelijk voorstel niet wenselijk noch haalbaar. Bij de bestuurlijke behandeling van het Mobiliteitsplan Nieuw-West in 2021 is hierover een motie ingediend. In de beantwoording van deze motie 840 is dit als volgt aangegeven: *Er heeft een verkenning plaatsgevonden naar de voorgestelde maatregel in de vorm van een ongelijkvloerse kruising. Een dergelijke maatregel is zeer kostbaar en heeft ruimtelijke consequenties. De realisatie van een ongelijkvloerse kruising op deze locatie heeft weliswaar een positief effect op de doorstroming maar staat in geen verhouding tot de realisatiekosten en de ruimtelijke consequenties ervan. In lijn met het Mobiliteitsplan en het stedenbouwkundig plan Osdorpplein zullen voorgestelde optimalisatiemaatregelen van dit kruispunt hoofdzakelijk het doel hebben om het autogebruik te ontmoedigen waardoor de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van het langzaamverkeer verbeterd wordt. Hiertoe wordt momenteel nader onderzoek gedaan dat bij de verdere besluitvorming over de in het mobiliteitsplan voorgestelde circulatiemaatregelen zal worden*.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Verkeersonderzoek

Reactie(s):
OS035, OS123, OS125
Samenvatting:
Indiener verzoekt de gemeente om goed onderzoek te doen naar de totale bereikbaarheid van het gebied, OV en auto gerelateerd. Indiener vindt dat er veel plannen in Nieuw West worden gemaakt, waarvan de invloed op een te kleine schaal wordt bekeken zoals het afsluiten van Laan van Vlaanderen en de toegang via Lijnden waar ook Osdorp Oost verslechtering van ondervindt.

Antwoord:
In het Mobiliteitsplan Nieuw West staat dit vraagstuk van bereikbaarheid op het gebied van heel Nieuw West in relatie tot de gebiedsontwikkelingen centraal. Ingrepen die effect hebben op een hoger schaalniveau, zoals de knip op de Sloterweg, worden meegenomen in de verkeersstudies die ten grondslag liggen aan de actualisatie van het Mobiliteitsplan.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s)
OS112
Antwoord:
Indiener vindt dat het in het SP Osdorpplein fase 2 ontbreekt aan een gedegen onderzoek naar de verkeersafhandeling tijdens bouwactiviteiten en de toekomstige verkeersdoorstromingen als de beoogde nieuwe woningen zijn gerealiseerd. Een goede verkeersdoorstroming is essentieel voor het slagen van het plan. Zonder dit onderzoek naar de verkeersafhandeling mist het SP een deugdelijke onderbouwing.

Antwoord:
In de Investeringsnota zijn de algemene uitgangspunten van het BLVC-plan opgenomen. De B in BLVC staat voor bereikbaarheid, de verkeersafhandeling tijdens de bouwactiviteiten, en is een belangrijk aandachtspunt.

In het kader van het Mobiliteitsplan Nieuw-West (2021) is de toekomstige verkeerssituatie van het

stadsdeel onderzocht. De gebiedsontwikkeling Osdorpplein maakt hier ook onderdeel van uit.
De gemeente zet in op een mobiliteitstransitie. Het Mobiliteitsplan Nieuw-West wordt tweejaarlijks geactualiseerd, meest recentelijk in het najaar van2023. In de actualiteitennotitie Mobiliteitsplan Nieuw-West (V&OR, concept, december 2023) is aangegeven dat nagenoeg alle kruispunten op de Meer en Vaart als aandachtspunt uit de analyse komen en dat naar deze reeks van kruisingen nader onderzoek wordt gedaan of verbetering (fysiek of in de verkeerslichteninstallaties) mogelijk is.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Verdichting en toenemende autodrukte
Reactie(s)
OS021, OS026, OS098

Samenvatting:
Hoekenes – fietsers op de stoep
De toenemende autodrukte baart indiener wel een beetje zorgen. Indiener geeft aan dat Nieuw-West voorlopig nog echt een autostad is en door het toevoegen van vierkante meters winkelcentrum, woningen en voorzieningen de drukte zal toenemen. Een straat als Hoekenes, een woonstraat, is daar eigenlijk niet voor geschikt. De autodrukte op Hoekenes zorgt er namelijk voor dat vele fietsers, fatbikes en scooters niet meer op de rijbaan rijden maar over de stoep, waar het rustiger is en er minder drempels zijn. Indiener stoort zich er zelf vaak aan en buren evenzo.

Pieter Calandlaan
Grote zorg van indiener is nu er zoveel woningen worden bijgebouwd en het vernieuwde Osdorpplein meer bezoekers zal gaan trekken dat het woongenot van bewoners op de Pieter Calandlaan zal dalen. Indiener geeft aan dat deze straat nu al een drukke verkeersader is die vaak als racebaan wordt gebruikt door auto- en motorrijders, voetgangers op de zebrapaden worden genegeerd en door toename van het verkeer in de straat is er regelmatig file.
Indiener vindt het besluit om straks Nieuw Sloten te sluiten vanuit Osdorp voor verkeer van en naar de A4 achterlijk, de Pieter Calandlaan tot aan Zwartjes is dan de enige weg naar de A4 en A9 en dit veroorzaakt nu al opstoppingen.

Gratis parkeren / automobiliteit
Indiener vraagt de gemeente te kijken naar hoe mensen zich naar dit stadsdeel zullen gaan vervoeren met uitbreiding stadscentrum en Nieuwe Meervaart: auto, auto, auto. Het veel gratis parkeren in de parkeergarages rondom het Osdorpplein levert teveel verkeer op. Ook bezoekers van de Nieuwe Meervaart zouden in de parkeergarages moeten parkeren, en dat terwijl de Meer en Vaart nu al 1 lange file is.

Antwoord:
De woningbouwopgave en de groei van de stad zullen in principe tot meer verkeersbewegingen leiden waardoor het ontmoedigen van autogebruik en het stimuleren van duurzame vervoerswijzen zoals fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit een vereiste is van elke gebiedsontwikkeling (zogeheten mobiliteitstransitie).
De (woon)straat Hoekenes ten zuiden van Tussen Meer blijft een erftoegangsweg (30km/uur) waar auto's en fietsers/scooters samen over de rijbaan van de straat rijden. In het nieuwe profiel van Hoekenes komen aan weerszijden van de straat smalle groenvakken met beplanting, waardoor het moeilijker wordt voor fietsers, fatbikes en scooters om het trottoir op te rijden

Het centrumgebied is bedoeld voor bewoners en bezoekers. Uitgangspunt van een aangepast/nieuw

circulatieplan is om het bestemmingsverkeer zo efficiënt mogelijk en met zo min mogelijk congestie naar woonwijken te leiden en te verspreiden. Er zal daarbij veel aandacht worden besteed aan mogelijke sluiproutes. Hoekenes en Calandlaan worden uiteraard meegenomen in het verdere onderzoek naar mogelijkheden en consequenties voor het omliggende netwerk.
De toename aan functies op het Osdorpplein en de daarbij horende parkeergarages zijn meegenomen in het verkeersonderzoek.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Oversteekplaatsen Meer en Vaart, verbeteren verbinding met Sloterplas en wachttijd verkeerslichten

Reactie(s)
OS032; OS038, OS070, OS098, OS123,

Samenvatting:

- **Een tweetal indieners heeft twijfels over het beoogde verbonden voetgangersgebied tussen Osdorpplein en de Sloterplas, gezien de tram en bus die hier blijven rijden.**
- **Indiener geeft aan dat de stoplichten bij de oversteekplaatsen Meer en Vaart zeer voetgangers onvriendelijk zijn. Mensen die niet al te makkelijk lopen kunnen het wel vergeten om in 1 x over te steken en je staat bovendien ongelofelijk lang en onnodig te wachten. Kan daar niet eens een verkeersdeskundige naar kijken?**
- **Indiener stelt voor om voor de verbinding van plas en plein eerst weer een zebrapad aan te leggen tussen ING plein en ZuidBoulevard, nu de meest onvriendelijke maar toch veel gebruikte VOP.**
- **Indiener vindt dat door het afsluiten van de noord zuid richting Meer en Vaart er geen betere verbinding met de Sloterplas Boulevard ontstaat: de volledig door hekwerken afgesloten HOV baan is de grootste barrière en niet de rijbanen van de auto's. Indiener ziet de oversteekbaarheid wel verbeteren door de Meer en Vaart in beide rijrichtingen af te waarderen tot 30 km/u, waarbij ook aandacht gegeven dient te worden aan de snelheid die OV over de HOV baan mag blijven rijden, 50 km/u zorgt voor een slechte oversteekbaarheid.**

Antwoord:

- De Meer en Vaart is een belangrijke verbinding in het stadsdeel Nieuw-West waar relatief veel verkeersdeelnemers gebruik van maken en openbaar vervoer doorheen gaat. De weg is voor voetgangers en fietsers een barrière die overgestoken moet worden tussen het winkelcentrum en de Sloterplas.
- De richtlijn voor alle verkeerslichten in Amsterdam is een maximaal toegestane gemiddelde wachttijd van 45 seconden. In het kader van actualisatie van het Mobiliteitsplan Nieuw West in 2023 is als vervolgactie benoemd om te onderzoeken op de verkeerslichten van de kruisingen van de Meer en Vaart bij Osdorpplein geoptimaliseerd kunnen worden. Daarbij gaat het niet alleen om een optimalisatie van de oversteekbaarheid van voetgangers (langer of frequenter op groen), maar ook om een betere doorstroming van het openbaar vervoer (bussen en trams).
- Het terugbrengen van een zebrapad tussen het ING-plein en Zuid Boulevard kan nader onderzocht worden, samen met het onderzoek naar optimalisatie van de oversteektijden van de verkeerslichten aan Meer en Vaart. Eerder is deze optie afgewezen, vanwege de terugslag van het verkeer op kruispunt Meer en Vaart en Osdorpplein Noord naar de zebraoversteek toe, die leidde tot een continue blokkade van de oversteek door auto's. Destijds was nog geen sprake van een snelheidsregime van 30 km/uur. Nader onderzoek op basis van dit nieuwe uitgangspunt is daarom noodzakelijk voordat er besluiten worden genomen over een dergelijke maatregel.

Ook zal met de Vervoerregio worden bekeken of een afwaardering van de snelheid op het deel bij de halte Osdorpplein Oost ook voor het OV kan gelden. Hiervoor is een onderbouwing nodig van de mate van (on)veiligheid en de consequenties op de doorstroming en betrouwbaarheid van het HOV.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS142
Samenvatting:
Indiener heeft op basis van aanbevelingen in het Mobiliteitsplan een analyse gemaakt van de mogelijk toekomstige toename van het aantal OV-bewegingen over de trambusbaan Meer en Vaart. Indiener concludeert dat dit op korte termijn zal leiden tot 47 per uur en indien er meer buslijnen worden toegevoegd tot circa 81 bussen of trams per uur, ofwel elke 44 seconden. Indiener vraagt zich af of deze OV-frequentie nog te combineren is met oversteken, zeker ook voor ouderen.

Antwoord:
In de huidige situatie zijn er 18 OV-bewegingen per richting over de Meer en Vaart. De mogelijk toekomstige toename van het aantal OV-bewegingen op de trambusbaan wordt niet herkend. Deze is gebaseerd op aannames op basis van de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan. In het Mobiliteitsplan krijgt Osdorpplein meer de centrale functie binnen stadsdeel. In het plan wordt aangegeven op welke globale locaties OV benodigd zal zijn en dat vanuit andere delen van het stadsdeel het Osdorpplein binnen een kwartier met het openbaar vervoer moet zijn bereikbaar. Een dergelijke groei zoals door indiener is beschreven wordt niet voorzien.

Daarbij is de oversteekwachttijd niet recht evenredig met het aantal OV-bewegingen, maar afhankelijk van meer factoren. In het algemeen geldt natuurlijk wel, hoe drukker de kruisende beweging is, hoe langer de wachttijd. In het afwegingskader verkeerslichten staat een richtlijn van een maximaal toegestane gemiddelde wachttijd van 45 seconden. Dit geldt ook voor de oversteek op de Meer en Vaart.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS153
Samenvatting:
De BIZ geeft aan dat een grote brug of ondergrondse oversteek vanaf de Sloterplas naar het stadscentrum en andersom de uitwisseling zou verbeteren. Nu worden de Sloterplas en het ING-plein door de auto-tramweg gescheiden. Het water is toch een mooi USP (Unique Selling Point).

Antwoord
Het verbeteren van de relatie van het stadscentrum met de Sloterplas (verminderen barrierewerking Meer en Vaart) is een van de uitgangspunten van de planvorming voor Osdorpplein. Tegelijkertijd is de Meer en Vaart een belangrijke ontsluitingsroute voor meerdere modaliteiten, zoals de HOV busbaan. Het vinden van een balans hiertussen is lastig.
Het onlangs verlagen van de maximale snelheid naar 30 km/uur (auto's) op een deel van de Meer en Vaart biedt al enige verlichting voor de oversteekbaarheid. Verder wordt ingezet op optimalisatie van de huidige drie oversteken / kruisingen aan de Meer en Vaart bij Osdorpplein, waarbij gekeken wordt of

de oversteektijd voor voetgangers bij de verkeerslichten kan worden vergroot.

In fase 2b (toekomstperspectief) wordt het toekomstig profiel van de Meer en Vaart nader onderzocht. Eventuele verkeerskundige maatregelen, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer, worden afgewogen op schaalniveau van Nieuw-West.
Rigoureuze maatregelen als bruggen of ondergrondse oversteken zijn te kostbaar. Ze hebben ook nadelen qua comfort, ruimtelijke impact en sociale veiligheid (`s avonds en 's nachts). Het is de vraag of deze ingrepen de verbinding tussen het stadscentrum Osdorpplein en de Sloterplasoever daadwerkelijk verbeteren.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Snelheidsbeperking en trajectcontrole Lelylaan

Reactie(s):
OS098
Samenvatting:
Indiener vindt dat als u echt hart heeft voor Nieuw West dan verlaagt u de snelheid op de Lelylaan permanent naar 50 km met trajectcontrole.

Antwoord:
De Lelylaan heeft vanaf eind 2023 een snelheidsregime van maximaal 50 km/uur gekregen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Fiets

Reactie(s):
OS097, OS098
Samenvatting:
Indiener vindt op Osdorpplein weinig fietspad en aan de Noordkant (L. van Sonsbeeckstraat) niet vrijliggend, wel veel asfalt, de auto wordt overal op z'n wenken bediend, de fietser niet. Hoe zit dat?

Antwoord:
De L. van Sonsbeeckstraat is onderdeel van fase 2b. Mogelijk wordt deze straat op termijn een eenrichtingstraat met een erfinrichting. Dit is onderdeel van het onderzoek naar de verkeersstructuur in fase 2b. In 2023 is de maximale snelheid op veel straten teruggebracht naar 30 km/uur, zo ook op de L. van Sonsbeeckstraat. De meeste wegen binnen het plangebied zullen in de eindsituatie een erfinrichting krijgen. In deze erfinrichting rijdt de fietser mee op de rijbaan en zal het asfalt worden vervangen door straatstenen om zo ook de beleving en inrichting van de straat te laten aansluiten bij een erfgebied waar langzaam verkeer de prioriteit heeft.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS097
Samenvatting:

Indiener is positief over het geplande fietsnetwerk. Met de voorstellen wordt het Osdorpplein vanuit alle richtingen goed en veilig per fiets bereikbaar.

Indiener vindt 2-richting fietspaden noodzakelijk langs drukke OV/auto-routes. De indiener stelt voor om langs Meer en Vaart en Tussen Meer aan beide kanten van de trambaan 2-richting-fietspaden aan te leggen om de winkels en voorzieningen logisch en gemakkelijk bereikbaar te maken. Het gaat dan om fietspaden in rood asfalt van minimaal 4 meter breed. Het bestaande en intensief gebruikte 2-richting-fietspad aan de oostkant van Meer en Vaart laat zien hoe het kan en moet. Indien het 2-richting fietspad aan de noordzijde van Tussen Meer moeilijk inpasbaar is, denkt de indiener graag mee over alternatieven die goede bereikbaarheid van de winkels en veiligheid voor fietsers (en voetgangers) combineren.

Antwoord:
De Meer en Vaart en de Tussen Meer zijn onderdeel van planfase 2b. Het verzoek van indiener om ook een tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de Meer en Vaart te realiseren en aan beide zijden van de trambaan op de Tussen Meer, zal te zijner tijd worden onderzocht in het kader van de verdere planontwikkeling en infrastructurele ingrepen voor fase 2b. Er worden nu geen wijzigingen opgenomen in de mogelijke uitwerking voor fase2b.

De profielen van de Tussen Meer en Meer en Vaart worden in fase 2b verder uitgewerkt, in overleg met betrokkenen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS097

Samenvatting:
Indiener vindt de getekende weg aan de zuidzijde van Tussen Meer (1-richting auto, 2-richting fiets) veel te smal en acht voor veilig fietsen in beide richtingen minimaal 5,8 meter nodig.

Antwoord:
De herinrichting van de Tussen Meer valt in fase 2b en is nog onderwerp van nader onderzoek. Bij de herinrichting van de Tussen Meer dient ook rekening te worden gehouden met ruimte voor de marktkramen en voetgangersstromen op het zuidelijk voetgangersgebied van de Tussen Meer. Er worden nu geen wijzigingen opgenomen in de mogelijke uitwerking voor fase2b.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS097

Samenvatting:
Indiener is positief over de twee geplande fietsenstallingen, al is onduidelijk waarom zij zo dicht bij elkaar staan, zijn deze bestemd voor verschillende doelgroepen? Een overdekte stalling aan de noord-westkant van het Osdorpplein, druk door verschillende supermarkten, is wenselijk. Als dat niet in geplande bebouwing kan, stellen wij voor om de zuidkant Hanenbergstraat van de AH-garage te reserveren voor fietsers. Met aparte fietsingang, zoals bij de Bijenkorf-garage aan het Beursplein.

Antwoord:
In het gebouw de MIX Amsterdam (oplevering gepland in 2025/2026) komt een inpandige publieke parkeergarage met ca 500 plekken. Mix Amsterdam biedt ook onderdak aan het Verhalenhuis, met een aantal publieksaantrekkende functies waaronder de Openbare Bibliotheek, een cultureel centrum en een filmhuis. De openbare fietsenstalling is in eerste instantie bedoeld voor gebruikers en bezoekers van deze functies en om de openbare ruimte in de omgeving te ontlasten qua fietsparkeren. De andere ontwikkellocatie op terrein huidige Meervaart is gunstig gelegen ten opzichte van het winkelhart, de openbaar vervoerhaltes (tram, bus, Westtangent) aan Meer en Vaart en de Sloterplas. Deze fietsenstalling op de ontwikkellocatie van de Meervaart is een mogelijke ruimtelijke reservering, en nog niet zeker of deze daadwerkelijk nodig en realiseerbaar is. De ruimtelijke reservering is opgenomen voor bezoekers van het winkelcentrum, gebruikers van het openbaar vervoer halte Osdorpplein Oost of de (voorzieningen aan de) Sloterplas.

In fase 2b is geen openbare fietsenstalling aan de oostzijde voorzien. Er wordt vanuit gegaan dat de vraag naar fietsparkeren afdoende op maaiveld kan worden opgelost. Voor het winkelend publiek zullen dit fietsnietjes of fietsvakken op straat zijn. Dit sluit aan bij kortstondig bezoek van de supermarkten. De huidige AH garage is in particulier eigendom en onderdeel van fase 2b. Het reserveren van een deel van de huidige AH garage voor openbaar fietsparkeren is geen onderdeel van de toekomstvisie voor fase 2b. Mocht er in de praktijk behoefte zijn aan meer parkeerplekken bij de Albert Heijn, dan zullen hier in eerste instantie extra fietsnietjes op maaiveld aan de Hanenbergstraat worden geplaatst. In de uitwerking van fase 2b zal dit dan ook worden meegenomen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS097

Samenvatting:
Indiener geeft aan dat naast deze stallingen voldoende fietsnietjes nodig zijn, aan de noord-westkant en oostkant van het Osdorpplein en op Tussen Meer. Rond Hema- Albert Heijn en aan de oostkant is het aantal nietjes op dit moment meestal net voldoende. Op andere plekken (Tussen Meer; Jumbo) zijn nu al te weinig fietsnietjes. Clusters van fietsnietjes, bijvoorbeeld rond het traditionele winkelgebied, kunnen worden voorzien van overkappingen met zonnepanelen. Zo staan de fietsen droog en draagt het stadsdeel zichtbaar bij aan de energietransitie.

Antwoord:
De fietsnietjes zijn bedoeld voor kortstondig gebruik voor bezoekers. Bewoners hebben inpandige fietsparkeervoorzieningen. Overkapte fietsnietjes suggereren een stalling voor langdurig gebruik. Hiervoor zijn de inpandige fietsenstallingen bedoeld. Bovendien hebben overkappingen een forse ruimtelijke impact, waar juist openheid en transparantie in de openbare ruimte wordt nagestreefd (ook i.v.m. sociale veiligheid). Deze suggestie – hoe sympathiek ook - zal dan ook niet worden overgenomen.
Het aantal fietsnietjes op de Tussen Meer is onderdeel van fase 2b en zal in de uitwerking van dat plan worden meegenomen. Bij een mogelijke introductie van éénrichtingverkeer komt met name aan de noordzijde van het profiel meer ruimte. In de uitwerking van het ontwerp zal de juiste balans gevonden moeten worden tussen meer ruimte voor de voetganger, de markt, verblijfskwaliteit, extra groen, en extra fietsnietjes.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Openbaar vervoer

Reactie(s):
OS104
Samenvatting:
Ontwikkel alternatieven voor de calamiteitenkeerlus voor de tram nabij het Osdorpplein, tenminste een keerdriehoek voor de tram bij het Osdorpplein, als een lus (elders nabij het Osdorpplein) niet meer mogelijk zou zijn.

Antwoord:
Mogelijke alternatieven voor de tramkeerlus worden onderzocht in het kader van fase 2b in overleg met betrokken partijen.
De tramkeerlus en het eindpunt voor buslijn 61 bij Osdorpplein zijn enige jaren geleden aangelegd. De functie van de keerlus is om in geval van calamiteiten de bereikbaarheid intern Osdorp te garanderen. De functie van het eindpunt voor de bus is een kosteneffectieve exploitatie van lijn 61 mogelijk te maken. Samen met de vervoersorganisaties wordt naar alternatieven gezocht.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS104
Samenvatting:
Anticipeer op de verstedelijking in de Metropoolregio Amsterdam. Indiener mist een visie op mogelijke toekomstige uitbreidingen van het openbaar vervoer in de MRA waarin het Stadscentrum Osdorpplein een schakel vormt. De reeds uitgevoerde mobiliteitstudies in opdracht van de MRA naar een nieuw HOV-lijnennet via Amsterdam Nieuw-West e.o. in het kader van het plan 'Samen Werken aan Bereikbaarheid' zouden alsnog in het SPVE kunnen worden betrokken. Indiener verzoekt de gemeente om het SPVE af te stemmen op het Rijksbeleid voor wat betreft de NOVEX-woningbouwopgave en de OV-ontsluiting in het gebied MRA-West (BO MIRT 2022 en MIRT 2023).

Antwoord:
De gemeente zet in op een meerkernige ontwikkeling van de stad, met Osdorpplein als hèt centrumgebied van Nieuw-West. De gemeente voorziet dan ook de groei van het Osdorpplein wat betreft voorzieningen, maar ook als OV-knoop. Om deze reden werkt de gemeente samen met andere partijen aan 'HOV Haarlem-Schiphol-Amsterdam', met een voorziene verbinding tussen Haarlem en station Lelylaan. Deze verbinding zal naar verwachting ook het Osdorpplein aandoen. Daarnaast stuurt de gemeente er bij de aanbesteding van de OV-concessie Amsterdam op aan dat het OV rekening houdt met de meerkernige ontwikkeling van de stad, zodat plekken zoals het Osdorpplein een centrale functie in het netwerk krijgen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Inpassing Meervaart

Reactie(s):
OS081, OS088

Samenvatting:
Indiener geeft aan dat voor de optie Zuid het creëren van ruimte op deze plek verkeersproblemen zal veroorzaken op het nu al overbelaste Lelylaan en Meer en Vaart.

Antwoord:
Het bezoekersparkeren (en gebruikersparkeren) van de Nieuwe Meervaart vindt –in feite net als nu bij de huidige Meervaart- plaats in de publieke parkeergarages. Het verkeersonderzoek geeft aan dat dit geen onoverkomelijke problemen geeft op de Lelylaan en Meer en Vaart, al blijft de doorstroming op de kruising Lelylaan – Meer en Vaart kritisch, maar niet problematisch.
De ontsluiting voor expeditieverkeer en onderhoudsbusjes vanaf de Lelylaan of Meer en Vaart naar het Nieuwe Meervaart gebouw wordt maar af en toe gebruikt. Het effect daarvan op de doorstroming Lelylaan en Meer en Vaart is zeer beperkt / minimaal.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Overig – overlast en handhaving

Reactie(s):
OS086, OS153
Samenvatting:

- **Indiener vindt dat door de bouw van woningen etc de verkeersdruk en overlast in Nieuw West veel te hoog wordt. Indiener ziet weinig terug van duurzaam en groenbeleid uit de papieren rapporten. Indiener is 6 jaar woonachtig in Nieuw West ziet een andere praktijk in Nieuw West: auto's en motoren met illegale uitlaten, te hard of door rood rijden en vindt "Amsterdam kampioen NIET HANDHAVEN". Indiener ervaart dat de geluidsoverlast en stankoverlast van te zware motoren steeds erger wordt. Indiener suggereert de gemeente om eens in Parijs te kijken met permanente camera's die geluid en snelheid meten.**

- **Indiener vraagt of er ook geluids/flitspalen kunnen komen? In de zomer wordt er vaak geraced op Tussen Meer en zijn er ongelukken gebeurd. Hier is in het verleden wel over gesproken.**

- **Indiener vraagt tevens hoe er wordt gehandhaafd op 30 km gebied. Op het alcohol, bedel en afval weggooien op straat verbod wordt nu ook niet gehandhaafd. Is het dan wel mogelijk om Tussen Meer 1 richtingsverkeer te maken en hier een 30 km zone van te maken?**

Antwoord:
Snelheidsovertredingen zijn een veel gehoorde klacht bij gemeenten. Het structureel tegengaan van snelheidsovertredingen in de vorm van flitspalen is –los van de kosten die hiermee gepaard gaan- vooralsnog helaas niet reëel.
Een groot aantal straten in het plangebied krijgen een 30km/uur erfinrichting met meer drempels en klinkerverharding. De fietser rijdt mee op de rijbaan. Dit zal een snelheidsremmende werking hebben.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Bebording OV en overige signing

Reactie(s):
OS104
Samenvatting:
Indiener verzoekt om het verbeteren van de bewegwijzering naar OV-haltes op en rond het Osdorpplein

Antwoord:
Bewegwijzering naar bushaltes is niet gangbaar en staat niet in de richtlijn Amsterdam of landelijke

richtlijn.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS153
Samenvatting:
Indiener vraagt of er vaste routeborden kunnen worden geplaatst in het gebied? Er zijn momenteel routeborden geplaatst in de tijdelijkheid maar gezien de wens voor het trekken van toeristen kunnen hier in de toekomst ook kunstwerken/bezienswaardigheden op staan.

Antwoord:
De gemeente is terughoudend in het plaatsen van borden. Hooguit naar belangrijke publieke voorzieningen, zoals het Stadsloket, de OBA/Verhalenhuis en de Meervaart.
Op kunstwerken kan uiteraard een bordje met de titel van het kunstwerk, de kunstenaar en een korte toelichting komen te staan.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Buiten plan

Openbaar vervoer: voorstellen voor verbeteren verbindingen en lijnvoering

In het SP wordt rekening gehouden met de inpassing van OV in relatie tot de verdichtingsopgave voor Osdorpplein. De Vervoerregio is primair aanspreekpunt voor het OV. Het SP is een ruimtelijk plan, en gaat niet over lijnvoering / bereikbaarheid.

Reactie(s):
OS036, OS083, OS123
Samenvatting:
Indiener geeft aan dat de laatste jaren door de aanleg van de Noord Zuid lijn en de HOV busbaan de OV verbindingen richting centrum zijn verslechterd. Indiener heeft meer overstap bewegingen waarbij minder keus in lijnen op één halte en langere reistijden naar centrum dan voorheen. Indiener heeft als bewoners van Osdorp door deze aanpassingen in OV en auto vaak het idee niet meer naar Amsterdam Centrum te mogen gaan. Dat is vast niet de bedoeling van de gemeente.

Antwoord:
Het SP gaat niet over lijnvoering of vervoersverbindingen. Het GVB houdt zich aan een vervoerplan waarin is vastgelegd wat waar aan OV rijdt. Dit wordt jaarlijks opnieuw vastgesteld. Burgers kunnen via de Regioraad of de Reizigers Advies Raad inspraak leveren op vervoerplannen. Uiteraard is het niet het geval dat het vervoerplan is opgesteld met de intentie dat bewoners van Osdorp niet meer naar het centrum van Amsterdam mogen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS036
Samenvatting:

Indiener heeft op de bijeenkomst zeer vreemde dingen gezien en gehoord: de zwaar bevochten keerlus van tram 17 is verdwenen.

Antwoord:
Het mogelijk verplaatsen van de keerlus wordt -op termijn- nader onderzocht als onderdeel van de plannen voor fase 2b. De calamiteitenkeerlus is dus nog niet verdwenen. Als er een alternatief voor handen is kan de lus op Osdorpplein komen te vervallen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS083
Samenvatting:
Indiener vindt dat lijn 17 heel druk is en met meer mensen zal dit nog drukker worden. Indiener geeft aan dat het GVB een tijdje lijn 27 in het leven heeft geroepen om de drukte in de spits op te lossen, meer trams 17 laten rijden gaat niet loopt in centrum vast.

Antwoord:
De constatering dat tramlijn 17 druk is klopt. Echter, de dienstregeling die GVB rijdt is binnen de gestelde normen in de concessie. Met toekomstige ontwikkelingen wordt uiteraard rekening gehouden bij het opstellen van de vervoerplannen in komende jaren. Hoe de drukte in de tram opgelost kan worden zal onderwerp zijn van de nieuwe OV-concessie die in 2024 ingaat. Het Mobiliteitsplan Nieuw-West stelt dat de frequentie van lijn 1 en lijn 17 een aandachtspunt is. De verwachting is dat de tramverbindingen over de Lelylaan rond 2030 aan hun maximale capaciteit zitten.
Op station Lelylaan zullen de komende jaren meer treinen stoppen daarom is op termijn het verhogen van de frequentie van de tramlijn Osdorp / Lelylaan gewenst.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS104
Samenvatting:
Indiener merkt op dat veel lijnen die langs Osdorpplein komen ook een rol op stedelijk niveau vervullen. Indiener vindt het essentieel dat het openbaar vervoer letterlijk voldoende ruimte houdt om te functioneren en dat de doorstroming gegarandeerd is, juist om in de toekomst meer reizigers te kunnen vervoeren. Indiener doet de volgende voorstellen voor aanpassing van het plan:

- **Garandeer de doorstroming voor tramlijn 17 en 27 op Tussen Meer en rond Osdorpplein. Kortom schrap dit voorstel voor beperkingen van snelheid en van doorstroming voor de tram.**

Antwoord:
Er is op de Meer en Vaart sprake van vrijliggende infrastructuur voor de tram. Vooralsnog is hier geen sprake van beperking van de snelheid. Op termijn wordt met de OV-partijen nader onderzocht of het mogelijk is om op het stukje Meer en Vaart bij Stadscentrum Osdorpplein de maximale snelheid terug te brengen naar 30km/uur. Dit betreft een stukje van 250 meter van de Meer en Vaart waar de snelheid zou worden verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u, een tijdsverschil van 12 seconden. Met optrekken en afremmen erbij, is de extra reistijd hooguit enkele seconden. Dit is verwaarloosbaar vanuit het perspectief van de reiziger.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS104
Samenvatting:

- **Geef buslijn 61 een aantrekkelijke route in het Stadscentrum Osdorp. Rover verzoekt om varianten voor een routewijziging in het SPVE op te nemen.**

Antwoord:
Het SP beschrijft verbindingen, geen routes. De VRA geeft aan dat de lijnvoering van lijn 61 in het verleden uitgebreid is bestudeerd. De constatering dat dit niet een optimale route is op zich juist, maar het verlengen van lijn 61 heeft op dit moment te weinig meerwaarde en is financieel niet te verantwoorden. Een van de acties in het Mobiliteitsplan Nieuw West is dat gemeente, Vervoerregio en GVB kijken naar optimalisatie van het OV-net maar de financiële mogelijkheden zijn beperkt.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS104
Samenvatting:

- **Houd rekening met koppeling van de buslijnen 63 (GVB) en 194 (Connexxion). Indiener verzoekt dit punt te betrekken in het SPVE.**

Antwoord:
Het koppelen van de twee buslijnen is lastig, omdat deze twee lijnen binnen twee verschillende concessies vallen. Daar komt bij dat lijn 195 en 396 hier een redelijk alternatief bieden voor de verbinding die indiener beschrijft.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS104
Samenvatting:

- **Indiener adviseert om in het SPVE vast te leggen dat de overstaphalte Meer en Vaart voor busreizigers terugkeert.**

Antwoord:
Voor het kunnen bieden van HOV kwaliteit op de Westtangent is er bewust gekeken naar welke haltes in stand zijn gehouden. Het is voorstelbaar dat dit in eerste instantie wat verwarrend is voor reizigers; tegelijkertijd zijn de frequente reizigers gebaat bij de huidige situatie. Er zijn daarnaast voldoende alternatieven voor deze overstap.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS098, OS153
Samenvatting:

- **Indiener geeft aan dat als u echt hart heeft voor Nieuw West dan sluit u de metroring naar CS.**

Antwoord:

De gemeente heeft deze ambitie ook. Het sluiten van de metroring tussen metrohalte Isolatorweg en Centraal Station is ook een belangrijke bereikbaarheidsconditie voor de ontwikkeling van Havenstad. Dit is echter een enorm kostbare maatregel hoofdzakelijk omdat er aanpassingen bij of onder Centraal Station benodigd zijn. De gemeente en het Rijk zijn in gesprek over het reserveren van de financiële middelen hiervoor.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS098
Samenvatting:

- **Indiener verzoekt om een veilige fietsverbinding van de gehele Pieter Calandlaan, van onder de A10 tot aan de Aker. Indiener beschrijft het als een onveilig fietspad waar scooters nog op mogen rijden, stukken gevaarlijk zijn vanwege samenscholing en stukken geen vrijliggend fietspad hebben. Indiener vindt dat je zo de binnenstadbewoners niet op de fiets naar Nieuw West krijgt en stelt voor een rode fietsloper uit te rollen.**

Antwoord:
De Pieter Calandlaan valt buiten de scope van project Stadscentrum Osdorpplein fase 2.
Het is echter bekend dat er een aantal stukken van de Pieter Calandlaan niet optimaal zijn. De ruimte voor een vrijliggend fietspad was vanwege behoud bomen niet beschikbaar. Om de attentiewaarde voor fietsers te verhogen zijn hier rode stroken aangelegd.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Reactie(s):
OS153
Samenvatting:

- **Indiener geeft aan in de toekomst graag een metrolijn zuid – west te zien.**

Antwoord:
Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met een metrolijn Zuid-West. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 staat een Oost-West-metrolijn geprojecteerd aan de zuidzijde van Osdorpplein in het verlengde van de Lelylaan. Vooralsnog geven de gemeente en het Rijk prioriteit aan de doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en het sluiten van de metrolijn tussen Isolatorweg en Centraal Station. De Oost-West-lijn blijft voor de lange termijn in beeld.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Bezienswaardigheden, toeristische attracties

Reactie(s):
OS153
Samenvatting:
Indiener geeft aan al eerder te hebben ingediend en nu weer: om bezoekers te trekken en ons te onderscheiden van de rest van Amsterdam zou de indiener graag een skilift/kabelbaan over de Sloterplas willen zien en over of naar Osdorpplein.

Antwoord:
Dit valt buiten de scope van het project Stadscentrum Osdorpplein. De gemeente zet vraagtekens bij

de wenselijkheid en haalbaarheid van dit idee. Een kabelbaan verhoudt zich slecht tot het hooggewaardeerde open landschappelijk beeld van de Sloterplas en andere gebruikers (zeilers, recreatievaart, kanoërs, etc) van de plas. Ook lijkt de vervoerswaarde van een kabelbaan laag.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Verkeersaspecten i.r.t. Nieuwe Meervaart

Reactie(s):
OS142

Samenvatting:
De indiener geeft in de zeer uitgebreide zienswijze vooral aan dat de verkeersaspacten in het Concept SP onderbelicht zijn en spreekt de zorgen uit over de effecten hiervan.

a. **Het Concept SP gaat onvoldoende in op het effect van de extra verkeersaantrekkende werking van de Nieuwe Meervaart, bij een verdubbeling van het programma en bijbehorende grotere bezoekersaantallen**

Net als het overige nieuwe programma in Osdorpplein zal ook de Nieuwe Meervaart extra verkeer aantrekken. De Nieuwe Meervaart krijgt drie theaterzalen met ca 1.900 zitplaatsen (totaal ca 4.700 m2 theater), plus extra studio's en verhuurzalen (congres), het Talentenhuis (school) en extra foyerruimte en publieke horeca. Zo'n kwart van de 14.000 m2 bvo van de Nieuwe Meervaart is overigens verkeersruimte, constructie of technische ruimte. Met dit programma is ook gerekend in de Parkeerbalans Osdorpplein en het Verkeersonderzoek Osdorpplein. Deze achterliggende onderzoeken zijn ten opzichte van het Concept SP geactualiseerd op basis van het gewijzigde programma in het SP fase 2a.
De Parkeerbalans is opgesteld met de vigerende parkeernormen van de verschillende functies voor de Nieuwe Meervaart. Dit leidt tot een hele andere parkeerbehoefte dan de door de indiener van de zienswijze geschetste parkeerbehoefte, namelijk van ca 460 parkeerplekken voor bezoekers van de verschillende functies van de Nieuwe Meervaart op de topavond (de zaterdagavond). De bezoekers van de diverse functies van de Nieuwe Meervaart zullen zich enigszins verdelen over de dag en de avond. De bezoekers van kantoren, studio's en verhuurzalen en Talentenhuis komen meer overdag en de bezoekers van de theatervoorstellingen vooral 's avonds.

b. **Het Concept SP bevat zeer beperkte informatie over het afwikkelen van parkeren door bezoekers van de nieuwe Meervaart. In de zienswijze worden de mogelijke gevolgen van het gebruik van de bestaande 4 publieke parkeergarages door bezoekers en de nog extra te bouwen publieke parkeergarage in MIX Amsterdam (voormalige locatie stadsdeelkantoor, aan de Anslijnstraat) geschetst;**

De publieke parkeergarages Q Park Osdorpplein met 421 parkeerplaatsen, Heros met 222 parkeerplaatsen, Nieuw-West met 231 parkeerplaatsen) en de nieuwe parkeergarage in MIX Amsterdam (locatie voormalig stadsdeelkantoor; naar verwachting in 2026 geopend) met 157 openbare parkeerplaatsen liggen op 200 à 400 meter loopafstand van de Nieuwe Meervaart. De AH-parkeergarage met 416 plekken ligt iets verder weg. Dat betekent dat er een grote publieke parkeercapaciteit is op loopafstand van de Nieuwe Meervaart. De Parkeerbalans Stadscentrum Osdorpplein (augustus 2022, en een geupdate versie van september 2023) toont aan dat Stadscentrum Osdorpplein ook in 2035 nog voldoende ruimte is om te parkeren, ook op piekmomenten op de zaterdagmiddag (bezetting blijft onder de 90%). In de avonden is er volgens de parkeerbalans nog meer ruimte om te parkeren. Aangezien de meeste bezoekers voor de Nieuwe Meervaart in de avonden komen, is er (ruim) voldoende parkeercapaciteit deze bezoekers in de parkeergarages.

c. Ook wordt verwezen naar de gemeentelijke beleidskaders in het kader van het parkeren en verkeersafwikkeling voor nieuwe Meervaart en de effecten hiervan voor heel Osdorpplein e.o.

Het versterken van de Lelylaan als stadslaan, zoals in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 staat, is ook onderdeel van het stedenbouwkundig plan. Bij de versterking van het "laanprofiel" van de Lelylaan wordt wel uitgegaan van een meer "gestrooide" bomenbeplanting, waarbij het open zicht over de Sloterplas bij het huidige open gedeelte blijft gehandhaafd.
Ook het versterken van de Meer en vaart als stadsstraat annex stadslaan, zoals uitgetekend in de Omgevingsvisie, past bij de geambieerde versterking van de Meer en Vaart als stedelijke boulevard. Meer en Vaart heeft bij Osdorpplein een karakteristiek asymmetrisch profiel, waarbij aan de westzijde met de nieuwbouw op de locatie van de huidige Meervaart een nieuw stedelijk front met een "levendige" plint komt en aan de Sloterplaszijde de waterkant wordt vergroend en verbeterd.

d. Er volgt een korte beschouwing over de verkeersgevolgen van de vestiging van de sterk vergrote nieuwe Meervaart, mede in het licht van aanstaande twee verkeersinfarcten op de autorijbanen van de Meer en Vaart, alsmede de in dit plan voorgestelde omzetting van de Meer en Vaart tot eenrichtingsverkeer;

De theaterzalen van de Nieuwe Meervaart zullen primair in de avonden bezet worden, hetgeen betekent dat de piekbelasting door bezoekers van de theaters vooral buiten de spits plaatsvindt en de theaterfunctie daarmee niet of nauwelijks bijdraagt aan extra piekbelasting van het omliggende wegennet. Wel zullen de bezoekers van de studio's, kantoorruimten, Talentenhuis en horeca leiden tot extra gebruikers/bezoekers overdag, net als het overige programma van Osdorpplein.
Het Verkeersonderzoek Stadscentrum Osdorpplein (update september 2023) en het geactualiseerde Mobiliteitsplein Nieuw West geven aan dat de doorstroming bij de drie kruisingen op de Meer en Vaart ter hoogte van Osdorpplein een aandachtspunt is, maar geen knelpunt. Het knijpen van de Meer en Vaart (vanaf de Lelylaan) van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 1 rijstrook, het prioriteit krijgen van trams en bussen op de kruisingen en afslaand autoverkeer bij de kruisingen zal onvermijdelijk blijven leiden tot opstroping en een zekere filevorming van autoverkeer bij de kruisingen. Het verkeersmodel in het mobiliteitsplan (en verkeersonderzoek) geeft aan de doorstroming op de kruisingen van de Meer en Vaart (-Lelylaan) in de spits kritisch is, maar ook in 2035 nog regelbaar blijft. Hierin is ook de introductie van betaald parkeren in bijna heel Nieuw-West en de introductie van de maximale snelheid van 30km/uur op zogenaamde GOW30-wegen (waaronder de Meer en Vaart bij Osdorpplein) meegenomen.
Wel zal er nader onderzoek worden gedaan naar (optimalisatie van) de drie kruisingen aan de Meer en Vaart ter hoogte van Osdorpplein, waarbij ook een goede oversteekbaarheid een belangrijk aandachtspunt is.
Tenslotte is het goed te melden dat de Nieuwe Meervaart straks goed bereikbaar is met tram en bus via de haltes op de Lelylaan en Meer en Vaart (halte Osdorpplein Oost). Ook is het theater via de hoofdfietsroutes aan Meer en Vaart en Lelylaan goed bereikbaar.

e. In de zienswijze wordt de zorg uitgesproken over de verwachte verslechterende oversteekbaarheid van de Meer en Vaart, door de toename van het verkeer en het groeiend aantal bussen en trams per uur.

De maximaal toegestane gemiddelde wachttijd bij verkeerslichten is volgens het afwegingskader verkeerslichten in Amsterdam 45 seconden. Daarnaast geeft het actuele Mobiliteitsplan aan dat er nader onderzoek gedaan gaat worden naar de kruisingen op de Meer en Vaart (bij Osdorpplein), waarbij optimalisatie van de oversteektijd ook een doel is.

f. Tevens wordt het als een gemis ervaren dat het Concept SP niet ingaat op de optie van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de kruising Meer en Vaart - Lelylaan, waarover in de gemeenteraad een motie is aangenomen.

Deze motie is afgedaan.

g. Er wordt ingegaan op de ruimtelijke gevolgen van de logistieke eisen die de voorgestelde locatie van de Nieuwe Meervaart (optie Zuid) stelt, namelijk dat een groot deel van de hoofdgroenstructuur tussen Lelylaan en Sloterplas zal moeten worden geasfalteerd vanwege de ruimte die nodig is voor expeditie-verkeer bij de Nieuwe Meervaart en dat handhaving van de cruciale fietsroute en een zeer belangrijke wandelroute aan de noordzijde van de Lelylaan uit overwegingen van verkeersveiligheid niet mogelijk zal blijken.

De Nieuwe Meervaart dient ontsloten te worden voor voetgangers, fietsers en expeditieverkeer (logistiek theaters, laden en lossen horeca en onderhoud). Deze ontsluiting is onderdeel van de "integrale opgave", de inpassingsopgave van het gebouw en ontsluiting én de herinrichting van de zuidwestoevers van de Sloterplas. In hoeverre er ontwerpruimte wordt gegeven in de hoofdgroenstructuur is onderdeel van de bestuurlijke wensen- en bedenkingenprocedure.
De ontsluiting van de Nieuwe Meervaart voor expeditie- /laad- en losverkeer kan in principe plaatsvinden vanaf de Lelylaan (voor de kruising Lelylaan - Meer en Vaart) of vanaf de Meer en Vaart. Hierbij zullen de vrachtauto's en busjes het fiets- en voetpad aan de Lelylaan (of Meer en Vaart) moeten kruisen. Het betreft hier enkele voertuigen per dag tot enkele voertuigen per uur. Het gemeentelijk Expertiseteam Mobiliteit en Openbare ruimte heeft aangegeven dat er juist aan de Lelylaanzijde veel ruimte is voor een verkeersveilige (en overzichtelijk) kruisen van het fietspad en voetpad. Aan de Meer en Vaartzijde is dit kritisch cq verkeersonveilig, omdat hier veel (letterlijk) veel minder ruimte is. De oevers van de Sloterplas zijn en blijven vooral het domein van voetgangers en de verblijvende of sportende recreant. Uitgangspunt is dat gemotoriseerd verkeer (logistiek, laden en lossen) en fietsers te gast zijn op de wandelpromenade .
Expeditieverkeer voor het theater de Nieuwe Meervaart dient inpandig in de Meervaart te laden en lossen. Dat geldt ook voor ander laad en los- en onderhoudsverkeer. Hiervoor worden in principe vier loadingdocks in het gebouw opgenomen. Drie voor theaterlogistiek en één voor overig laden en lossen en onderhoud. Bij de loadingsdocks dient rekening te worden gehouden met verharding voor het achteruit (in)steken van het expeditieverkeer. Voor de hele oeverstrook dient een integraal ontwerp te worden gemaakt, waarbij e naar gestreefd wordt om niet meer of zo min mogelijk extra verharding aan te leggen. De ambitie is ook om de huidige strook asfalt op de loswal aan de Sloterplas (met I Amsterdam letters) te verwijderen of te verkleinen.
In de buurt van de hoofdingang van de Nieuwe Meervaart dient ook rekening te worden gehouden met een kiss&ride, drop-off plekken voor taxi's en een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. Verder is ook behoefte aan twee of drie kort-parkeerplekken voor touringcars in de nabijheid van de Nieuwe Meervaart. De uitwerking van deze logistieke opgave is onderdeel van de "integrale opgave"
De bepaling van de exacte locaties van deze ontsluitings- en parkeerelementen en het ontwerp ervan is een integraal onderdeel van de inpassing van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de zuidwestoevers van de Sloterplas.

h. Tenslotte sluit de indiener zich aan bij de enthousiasme opwekkende bijdrage van landschapsarchitect Yttje Feddes, als lid van het Kwaliteitsteam Nieuwe Meervaart, over welke integrale aanpak er nodig om te komen tot een Nieuwe Meervaart met wél iconische ruimtelijke cq landschappelijke kwaliteit.

Het Kwaliteitsteam Nieuwe Meervaart heeft de optie Zuid (in de zuidwesthoek van de Sloterplas) onderschreven als de voorkeurslocatie voor de Nieuwe Meervaart en heeft het College van B&W geadviseerd om het zoekgebied of inpassingsgebied voor de exacte locatie en de inpassing van het gebouw ruimer te definiëren, en de hele zuidwesthoek van de parkachtige Sloterplasoevers tot aan de Cornelis Lelylaan bij het inpassingsgebied te betrekken. Om zo tot een zo optimaal mogelijk integraal ontwerp van gebouw en parkachtige oevers van de Sloterplas te kunnen komen.
Gezien de ligging van het inpassingsgebied in de Hoofdgroenstructuur, het huidige beleid Hoofdgroenstructuur en het referendum dat in juni 2024 wordt gehouden over het toekomstige beleid, wordt advies over de omvang van het inpassingsgebied gevraagd aan de gemeenteraad via

een separate wensen en bedenkingenprocedure.

Wijzigingsvoorstel:

IDe exacte omvang van het inpassingsgebied voor de Nieuwe Meervaart en de ontsluiting ervan, dient als integraal onderdeel van de herinrichtingsopgave voor de zuidwestoever van de Sloterplas nader te worden bepaald. Centraal hierbij staat de vraag of het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart kan worden uitgebreid in de hoofdgroenstructuur.

Voor het bepalen van het inpassinggebied wordt een zogenaamde wensen- en bedenkingenprocedure gevolgd. In deze procedure wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om wensen en bedenkingen te uiten op basis van een voorgenomen besluit van het College van B&W. De door de raad aangegeven wensen en bedenkingen worden gewogen door het College, waarna een definitief collegebesluit over het al dan niet verruimen van het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. De wensen- en bedenkingenprocedure zorgt voor een zorgvuldige en open bestuurlijke afweging van het dilemma. Op hoofdlijnen gaat het om de vraag welke mate van ontwerpvrijheid er bij de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de zuidwestoever wordt gegeven en of de inpassing van de Nieuwe Meervaart (gebouw en ontsluiting) ook (deels) in de hoofdgroenstructuur mag plaatvinden?

9. Duurzaamheid

Reactie:
OS122

Samenvatting reactie(s):
De gemeente Amsterdam zet in gebiedsontwikkeling in op duurzame energie; van het gas af. De indiener vraagt: "Hoe denkt de gemeente dit te gaan realiseren voor appartementen met een eigen individuele cv-ketel? Aansluiten op het warmtenet vereist een kostbare investering."

Antwoord:
Voor (sloop)nieuwbouw en vergaande renovaties geldt dat woningen aardgasvrij worden uitgevoerd. De woningen worden dan aangesloten op een (collectief) warmte-/koudenet. Daar zijn meerdere soorten van: stadswarmte (vaak restwarmte industrie), warmte-/koudeopslag (WKO) en/of hybride vormen hiervan. Verder zoekt de gemeente naar toekomstige bronnen zoals aquathermie (water) en geothermie (aardwarmte). Deze zoektocht is ook van toepassing op bestaande woningen.

De gemeente is de regisseur van de warmtetransitie in de gebouwde omgeving. Voor bestaande woningen en buurten heeft de gemeente in 2020 een Transitievisie Warmte (TVW) gemaakt, waarin wordt beschreven hoe de komende jaren wordt toegewerkt naar een aardgasvrij Amsterdam. Dit wordt voorbereid en uitgevoerd volgens het programma Wijken Aardgasvrij Maken (WAM), waarin per buurt de best passende overgang van aardgas naar een alternatief wordt vormgegeven. Dat landt dan in een Buurtuitvoeringsplan (BUP). Die plannen worden gemaakt met partners en andere belanghebbenden in de buurt en bevat input van bewoners. Daarin zullen ook de kosten en baten besproken worden en wie voor welke kosten verantwoordelijk is. Een van de belangrijkste uitgangspunten van de gemeente is dat de energietransitie betaalbaar is. Momenteel wordt er gewerkt aan het Warmteprogramma dat onder andere de Transitievisie Warmte moet vervangen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen

10. Planning

Reacties:
OS073; OS088
Samenvatting reactie(s):
De indieners geven aan dat het zij het lang vinden duren voordat plannen daadwerkelijk gerealiseerd worden in dit gebied. De planning van de Nieuwe Osdorpergracht schuift telkens door en de gracht laat lang op zich wachten. Het resultaat is dat de plannen anders zijn dan toen er 10 jaar geleden over werd gesproken. De indieners vragen om een realistische planning voor de gracht.

Antwoord:
Dat het lang duurt voordat plannen daadwerkelijk gerealiseerd worden komt omdat een planning bij gebiedsontwikkeling altijd afhankelijk is van meerdere factoren. Zo moeten vergunningen tijdig zijn verleend, moet de grond tijdig beschikbaar zijn en is de gemeente ook afhankelijk van de planning van de ontwikkelaars. Ook de planvorming, bestuurlijke besluitvorming en het maken van ontwerpen neemt tijd in beslag.

Dat de aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht op zich laat wachten komt onder andere omdat de bouwontwikkelingen in fase 1 langer duurden. Tijdens de realisatie van de gebouwen in fase 1 wordt de beoogde locatie van de Nieuwe Osdorpergracht als bouwweg gebruikt. De bruggen en Nieuwe Osdorpergracht kunnen pas worden gebouwd als het terrein niet meer in gebruik is als bouwweg. Daarnaast moest het ontwerpproces voor de bruggen opnieuw worden uitgevoerd omdat het eerste ontwerp een negatief advies ontving van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Direct omwonenden worden in het eerste kwartaal van het nieuwe jaar (2024) geïnformeerd over de wijzigingen in het ontwerp, de voorwaarden waaraan het ontwerp moet voldoen en de planning op hoofdlijnen. De informatie staat ook op de website van het project: Osdorpplein: ontwikkeling stadscentrum - Gemeente Amsterdam.

De gemeente gaat op dit moment uit van de volgende planning. Om zo spoedig mogelijk te kunnen starten met de aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht is de uitvoering opgedeeld in twee fases: het westelijke deel en het oostelijke deel van de gracht. Het westelijke deel van de gracht, vanaf Hoekenes, kan vanaf medio 2026 worden aangelegd. De werkzaamheden duren ongeveer anderhalf jaar. De aanleg van het oostelijke deel van de gracht (incl. de Volhardingsbrug) kan na de oplevering van de gebouwen Mix Amsterdam en SuHa/Bladergroen (ook wel Twins) starten. Dit is naar verwachting medio 2028. Voorafgaand aan de werkzaamheden vragen we de bewoners en andere belanghebbenden om mee te denken over het gebruik en de invulling van de kop van de gracht.

Wijzigingsvoorstel:
De planning en uitleg worden in de Investeringsnota aangepast conform bovenstaande planning.

De periode tussen sloop en bouw

Reacties:
OS087
Samenvatting reactie(s):
Indiener hoopt dat er na sloop in het algemeen snel weer wordt gebouwd, zodat omwonenden niet tegen aan zandvlakte aan moeten kijken en ongedierte vrij spel krijgt.

Antwoord:
Het uitgangspunt is dat er na de sloop zo snel mogelijk wordt gebouwd. Nadat een gebouw gesloopt wordt moet de kavel bouwrijp gemaakt worden voordat de realisatie van een nieuwe ontwikkeling kan plaatsvinden. Hoelang dit duurt hangt onder meer af van wat we in de ondergrond vinden en het type

gebouw wat op de kavel wordt gebouwd. Helaas vertraagt de start van de bouwontwikkelingen wel eens, met als gevolg dat er langere tijd een braakliggend terrein ligt. De meest voorkomende redenen hiervoor zijn vertraging in de planvorming en in het vergunningstraject. Uiteraard probeert de gemeente samen met de ontwikkelaar de periode tussen sloop en start bouw zo kort mogelijk te houden, bijvoorbeeld door vooraf al onderzoeken te doen en te zorgen dat alle benodigde vergunningen tijdig gereed zijn.

Wijzigingsvoorstel:
Geen.

11. Omgeving, beheer en veiligheid

11.1. Veiligheid

Reacties:
OS024; OS098;
Samenvatting reactie(s):
Indieners voelen zich in de wijk Osdorp vaker onveilig en benoemen agressie of een vrouwonvriendelijke sfeer, met name in de avonduren. Indieners noemen in dit verband ook de bevolkingssamenstelling, te eenzijdig (niet in balans) of nieuwe bewoners die vrouwonvriendelijk zouden zijn. Indieners vragen zich af of die onveilige sfeer door veranderingen in de openbare ruimte of door de bouw van nieuwe gebouwen positief zal wijzigen?

Antwoord:
In de plannen voor Osdorpplein is het vergroten van de levendigheid en toezicht op straat een belangrijk aandachtspunt. Door de transformatie (sloop/nieuwbouw) wordt een diverse mix aan woningen en voorzieningen aan het stadscentrum toegevoegd (verdichting). Dit draagt bij aan reuring op straat. Denk aan de in aanbouw zijnde MIX Amsterdam met een groot aantal voorzieningen voor een breed publiek. De komst van de Nieuwe Meervaart verlevendigt een nu wat doodse hoek en betrekt deze bij het stadscentrum. Op de huidige locatie van de Meervaart komt een gebouw met woningen, een hotel, winkels en andere voorzieningen. De Meer en Vaart wordt meer een levendige stadsboulevard.

Om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren worden de straten aan de randen van het centrumgebied autoluw(er) ingericht. Zo ontstaat er meer ruimte voor de voetganger en fietser en meer verblijfskwaliteit in het gebied.

Om sociale veiligheid zo goed mogelijk te kunnen waarborgen is het van belang dat de inrichting van de openbare ruimte aansluit bij de gebruiksfunctie en rustig en overzichtelijk is. Objecten zoals meubilair, reclamezuilen, vuilnisbakken, verlichtingspalen, verkeersborden, parkeermeters en fietsnietjes worden zo veel als mogelijk geclusterd op logische plekken geplaatst voor een toegankelijk en overzichtelijk gebied. Daarnaast wordt er ook voldoende verlichting in het gebied aangebracht. De lantaarnpalen en andere straatverlichting worden op de pleinen en promenade vervangen door pleinmasten of hangverlichting. I
Op dit moment zijn er in het gebied veel dichte plinten (bergingen, garages). Door transformatie van het gebied (sloop/nieuwbouw) in fase 2a zullen een groot aantal van deze dichte plinten verdwijnen. In de nieuwbouw komt er een mix van functies: wonen, voorzieningen, winkels, bedrijven en horeca, met name ook in de plinten. Dit draagt bij aan de gewenste levendigheid én sociale veiligheid (ogen op straat). Op sommige plekken zal wel een ingang tot een parkeergarage of een toegang tot een expeditiestraat in de plint komen. Dichte plinten van bestaande flats en winkelpanden die niet worden ontwikkeld zullen voorlopig nog blijven gehandhaafd. Dit is met name in de noordzone van Osdorpplein.

De komende tijd bevindt het gebied zich nog in een tussenfase. Dit brengt meer overlast met zich mee. Samen met andere partijen in het gebied heeft de gemeente de verantwoordelijk de leefbaarheid in deze fase zo goed mogelijk te houden. Met BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeer en communicatie) maatregelen en afspraken met de projectontwikkelaar en aannemer proberen we dit zo goed mogelijk aan te pakken, juist in de (langdurige) tijdelijke situatie. Wij nemen suggesties van omwonenden en ondernemers hierin mee, onder meer door het houden van buurtbijeenkomsten of gesprekken met direct omwonenden.

Osdorp biedt een variëteit van faciliteiten en voorzieningen die aansluit op de diverse culturele

achtergrond van de bewoners. De demografische ontwikkelingen laten zien dat het Osdorp een multicultureel stadsgebied blijft. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen het belang van Osdorpers met of zonder een migratie achtergrond. Er wordt geen relatie gelegd tussen veiligheid en balans in bevolkingssamenstelling. We zien de diversiteit als kracht van de buurt en van het stadsdeel.

Buiten het project heeft de gemeente aandacht voor preventie en handhaving van (straat)criminaliteit in Nieuw-West. Het stadsdeel doet onderzoek naar deze sociale problemen door te kijken naar bijvoorbeeld de inzet van straatcoaches, een wijkagent en burgerinitiatieven. Momenteel wordt de veiligheid bevorderd door problemen te signaleren en in gesprek te treden met inwoners om op zoek te gaan naar oplossingen met en voor de buurt.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

11.2. Afval en schoonmaak

(Zwerf)afval

Reacties:
OS034; OS153;
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners wijzen erop dat de hoeveelheid (zwerf) afval in het gebied een probleem is. Daarnaast vraagt een van de indieners of er ook rekening is gehouden met duiven en kraaien die eten uit de prullenbakken.

Antwoord:
Het klopt helaas dat in gebieden waar gesloopt en gebouwd wordt, zoals Osdorpplein, vaak tijdelijke bewoners hebben, veel verhuizingen, lage sociale controle en een slecht aanbiedgedrag van huisvuil en grofvuil. Dit kan leiden tot zwerfvuil in en rond complexen inclusief privé achtertuinen en gemeenschappelijke tuinen. Voedselresten in de openbare én semiopenbare ruimte hebben een toenemende overlast van ratten, duiven en konijnen tot gevolg (er vindt al deels rattenbestrijding plaats), zorgt dit ook indirect voor ongedierte overlast.
Het soort afvalbakken die worden aangebracht, zijn standaard in de gehele stad, (volgens de Puccinimethode). Er wordt gekeken of afsluitbare afvalbakken kunnen worden gebruikt op plekken waar veel voedsel wordt geconsumeerd.

De komende jaren ligt er binnen het projectgebied nadruk op een schone, hele en veilige omgeving. Er wordt gekeken naar maatregelen zoals de inzet van wijkverzorgers, het extra inzamelen van grofvuil, (extra) afvalbakken in de tijdelijkheid en het bestrijden van dierenoverlast. Dit is een opgave waar de gemeente samen met andere partijen in het gebied aan werken om de leefbaarheid te behouden of vergroten. De gemeente maakt hierover ook afspraken met de projectontwikkelaar en aannemer(s) om dit zo goed mogelijk te borgen.

De afdeling Afval en Grondstoffen is verantwoordelijk plaatsen van afvalpunten en het legen van afvalpunten. Zwerfafval wordt opgeruimd door de beheerafdeling van de gemeente die verantwoordelijk is voor het dagelijkse onderhoud. De inrichting van de openbare ruimte speelt hierbij ook een rol. Er worden voldoende ondergrondse containers geplaatst om bewoners in het aantal afvalpunten te voorzien, indien daar noodzaak voor blijkt worden er ook bovengrondse containers aangebracht. Daarnaast worden er in dit gebied ook voldoende openbare afvalbakken aangebracht.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Schoonmaak van de boulevard en gracht

Reacties:
OS038; OS089
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners geven aan zich zorgen te maken om vervuiling van de Boulevard en van de toekomstige Nieuwe Osdorpergracht. Het zag er mooi uit maar is nu een aanfluiting, vindt een van de indieners. De andere indiener vraagt zich af wie de gracht schoonmaakt en wijst op de kosten.

Antwoord:
De boulevard en andere locaties in de openbare ruimte worden beheerd door Stadswerken. Zij voeren het dagelijkse beheer en onderhoud uit van wegen, stoepen, pleinen, tunnels, bruggen, sluizen en kades. De afdeling Schoon binnen Stadswerken is verantwoordelijk voor het schoonmaken en schoonhouden van de openbare ruimte. De afdeling werkt met een eigen begroting. Mocht er in de toekomst tóch vervuiling zijn, dan kunt u hier van een melding maken via 14 020 of Meldingen (amsterdam.nl) .
De Nieuwe Osdorpergracht valt momenteel nog binnen het bouwterrein. De aannemers en bouwers zijn verantwoordelijk voor alles dat plaatsvindt op het bouwterrein. Er wordt nog geen regulier onderhoud gepleegd door de gemeente. Als de gracht (gedeeltelijk) gerealiseerd is zal de gemeente zorgdragen voor het reguliere onderhoud. In het toekomstig budget voor beheer en onderhoud wordt rekening gehouden met het feit dat de gracht schoon moet worden gemaakt.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

11.3. Foutparkeren

Reacties:
OS034; OS073; OS078; OS153;
Samenvatting reactie(s):
Deze indieners zien vaker scooters en fietsers op het plein of op de stoep rijden, terwijl dit niet is toegestaan. Daarnaast wordt gevraagd hoe het parkeren van fietsen en auto's is geregeld.

Antwoord:
Het winkelgebied is een voetgangersgebied. Bezoekers kunnen hun fiets of scooter aan de randen van het winkelgebied parkeren. Helaas zien we dat er nog steeds veel in de voetgangersgebieden en op stoepen wordt gefietst en fietsen niet altijd op de aangewezen fietsparkeerplekken worden geparkeerd. Daardoor is er minder ruimte voor onder andere voetgangers. Dit is vooral een kwestie van gedragsverandering en handhaving.
In het ontwerp zijn maatregelen opgenomen. Er zijn fietsvakken en fietsnietjes voor het parkeren van fietsen en scooters. Door gebruik van verhoogde trottoirs kunnen (brom) fietsers- en scooters minder gemakkelijk de stoep op rijden. Het Osdorpplein is voetgangersgebied, ook hier is het verboden voor (brom)fietsers- en scooters. Door het aanbrengen van fietsnietjes wordt het ook moeilijker gemaakt voor zowel fietsers en scooters om het plein te betreden.

Er zijn vrij ruime voorzieningen voor het fietsparkeren aangebracht. Het parkeren van fietsen kan in de fietsnietjes en fietsparkeervakken die op verschillende plaatsen rondom het winkelgebied zijn. In de nabije toekomst komt er een fietsparkeergarage in gebouw Mix Amsterdam. Auto's kunnen parkeren in diverse parkeergarages.

Met belijning en bestrating zijn de parkeervakken gemaakt in het Osdorpplein gebied. We willen voorkomen dat automobilisten op de stoepen parkeren en waar mogelijk maatregelen voor nemen. Voor het deel in de Martini van Geffenstraat en Van Suchtelen van de Haarestraat, worden hoge

stoepbanden aangebracht volgens Puccinibeleid, zodat parkeren moeilijker wordt. Echter foutparkeren kan niet in het gehele gebied fysiek onmogelijk worden gemaakt. Van belang is dat de afdeling Handhaving optreedt wanneer zij foutparkeren signaleren. Het is als bewoner ook altijd mogelijk om bij de gemeente een melding te doen over ongewenst parkeren. Hoe en waar u foutparkeren kunt melden, hangt af van de situatie. Als u een foutgeparkeerde auto wilt laten wegslepen of foutgeparkeerde scooters- en fietsen ziet, kunt u contact opnemen met de gemeente Amsterdam via 14 020.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

11.4. Leefbaarheid tijdens bouwperiode

Consequenties tijdens bouwwerkzaamheden

Reacties:
OS069
Samenvatting reactie(s):
Indiener vreest voor een jarenlange bouwput in het gebied tijdens de werkzaamheden, met name de bereikbaarheid van het rondje Sloterplas tijdens de bouw van een Nieuwe Meervaart. Ook geeft indiener aan dat zwaar bouwverkeer voor en bouwafval van de bouw van het nieuwe theater impact zullen hebben op het gebied, de natuur en ecologie.

Antwoord:
Stadscentrum Osdorpplein verandert in een rap tempo en dat geeft overlast. De ontwikkelingen zijn nodig, om te kunnen voorzien in het groot aantal nieuwe woningen, voorzieningen en om het gebied een impuls te geven, dat uiteindelijk positief zal uitdragen voor de het Osdorpplein en de omliggende buurten. Bouwoverlast, met daaronder bouwlawaai, omleidingen en een veranderd uitzicht heeft veel impact op de omgeving, maar kan helaas niet voorkomen worden. Hoewel de duur van de bouwoverlast soms een lange tijd duurt, blijft het gelukkig tijdelijk. Er wordt altijd gekeken om de bouwhinder zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Uitgangspunten voor Beheer, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie worden voor de start van de bouw vastgelegd in een zogenaamd BLVC-plan.

Bereikbaarheid rondje Sloterplas
Voor de bouw van de Nieuwe Meervaart van start gaat, worden alle werkzaamheden en de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid van de omgeving in kaart gebracht. Uitgangspunten worden vastgelegd in het BLVC-plan dat leidend is voor de aannemer. De gemeente zorgt dat het projectgebied en de gebouwen en woningen daar omheen altijd bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten en hebben als uitgangspunt de bereikbaarheid voor omgeving zo goed mogelijk te waarborgen. De bereikbaarheid van het rondje Sloterplas wordt ook meegenomen in de afweging.

Bouwverkeer en bouwafval
Bouwverkeer is helaas niet te voorkomen. Wel wordt er een afweging gemaakt voor de beste routes voor bouwverkeer én tevens bereikbaarheid van de Meer en Vaart voor doorgaand- en bestemmingsverkeer.
Tijdens de aanleg van de openbare ruimte gaat de gemeente uiterst zorgvuldig om met natuur en omgeving. Ook de aannemers zijn hier verplicht toe tijdens de bouw. We zijn verplicht ons te houden aan natuurbeschermende bouwrichtlijnen en we wegen de kansen en mogelijkheden altijd af om zo min mogelijk impact te hebben op de omgeving en natuur. De gemeente heeft de ambitie om in de nabije toekomst zo duurzaam mogelijk te werken in de openbare ruimte. De gemeente doet hierbij ook een beroep op alle partijen die werkzaamheden verrichten in de openbare ruimte. Als de bouw start verzoeken wij de aannemers zo duurzaam en emissievrij mogelijk te werken en het gebruik van

(geluids-)overlast gevend materieel zoveel mogelijk te beperken.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Eastonstraat tijdens bouwwerkzaamheden

Reacties:
OS066
Samenvatting reactie(s)
De indiener vraagt wat de gevolgen van de werkzaamheden zijn voor de Eastonstraat wat betreft geluid en luchtkwaliteit.

Antwoord:
Het is nog niet duidelijk wat de gevolgen voor de Eastonstraat precies zullen zijn, maar de bouw van de Nieuwe Meervaart zal hoe dan ook overlast geven. Dit kunnen we niet voorkomen. De gemeente maakt altijd een afweging om de hinder tot een minimum te beperken. Daarvoor heeft zij meer dan 150 regels opgesteld waaraan bouwers zich moeten houden. Vier voorbeelden:

- Geluid producerende installaties moeten binnen het bouwterrein zo ver mogelijk van de aangrenzende woningen worden opgesteld. Als dat niet mogelijk is, moet worden aangegeven welke geluid beperkende maatregelen worden toegepast.
- Traditioneel heien en trillen van palen is niet toegestaan tenzij de aannemer kan aantonen dat het echt niet anders kan.
- Alle voertuigen met een bestemming binnen de Ring A10 dienen te voldoen aan de actuele emissie-eisen.
- Om verkeersopstoppingen te voorkomen kan voor de bouwtransporten worden geëist dat deze plaatsvinden buiten de spits.

Daarnaast is de aannemer is verplicht om een plan op te stellen waarin hij aantoont dat de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie goed zijn geregeld: een BLVC-plan. Dit plan moet door o.a. de (verkeers-)politie, de brandweer en de stadsdeelregisseur van de gemeente worden goedgekeurd. Zonder deze goedkeuring verkrijgt de aannemer geen vergunning om het werk uit te voeren. Tijdens het werk controleert een gemeente-inspecteur of de bepalingen uit de vergunningen worden nagekomen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Route Volharding

Reacties:
OS053
Samenvatting reactie(s):
De indiener vindt het vervelend dat de hekken op de route Volharding Jumbo weer dicht zijn gegaan. Doordat de hekken dicht zijn moet men omlopen en dat is niet te doen voor mensen die invalide/slecht ter been zijn.

Antwoord:
De gemeente vindt het vervelend dat bewoners op deze locatie al een langere periode hebben moeten omlopen. Soms is het helaas niet anders mogelijk en moeten bepaalde bouwhekken worden gesloten vanwege de bouwactiviteiten en -verkeer. We proberen altijd rekening te houden met verschillende belangen. Uitgangspunt is daarbij de stoepen goed bereikbaar te houden voor mindervaliden. De

werkzaamheden in de openbare ruimte op de route Volharding zijn inmiddels afgerond en daarmee is de route inmiddels weer opengesteld.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Bereikbaarheid

Reacties:
OS153;
Samenvatting reactie(s):
Deze indiener ziet het stadscentrum graag te allen tijde bereikbaar blijven. Ook wordt er gevraagd om vaste routeborden in het gebied, in plaats van de tijdelijke borden.

Antwoord:
Zolang de verkeerssituatie door bouwwerkzaamheden regelmatig verandert zullen de tijdelijke borden blijven. Er worden pas in de definitieve situatie vaste borden aangebracht. Met gele bebording en/of belijning op de weg worden de alternatieve fiets- en wandelroutes aangegeven naar en van het centrumgebied Osdorpplein, om zo het Osdorpplein bereikbaar te houden.

De gemeente is zich ervan bewust dat werkzaamheden in de openbare ruimte overlast met zich meebrengen. Een deel van die overlast is niet te vermijden. Een deel kan voorkomen worden door van tevoren na te gaan hoe de eventuele impact verminderd of zelfs weggenomen kan worden. Daartoe wordt een plan opgesteld en goedgekeurd waarin de tijdelijke (verkeers)situatie uitgedacht wordt. Dit is het zogenaamde BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Verkeer en Communicatie). Dit plan is bindend voor alle betrokken uitvoerende partijen in het gebied. Het is gericht op een balans tussen veilig en efficiënt werken enerzijds en het voorkomen van overlast voor de omgeving anderzijds. De werkzaamheden in het Osdorpplein-gebied zorgen ervoor dat de beschikbare ruimte om te bouwen krap is. Daarnaast zijn er ook drukke verkeersstromen in de buurt, met onder andere bouwverkeer van verschillende projecten over en weer. De gemeente heeft als uitgangspunt het Osdorpplein altijd zo goed mogelijk bereikbaar te houden, voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Dit doen we door de bouwactiviteiten, bouwvolgorde, bouwlogistiek, evenementen en (hoofd)wandel-, fiets- en autoroutes zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

11.5. Buiten plan fase 2a

Boetes op afval op straat

Reacties:
OS153;
Samenvatting reactie(s):
Indiener vraagt of bezoekers erop gewezen kunnen worden dat er boetes staan op afval op straat gooien.

Antwoord:
We begrijpen dat de vervuiling op straat tot overlast leidt. Op specifieke hotspot-locaties worden soms dit type borden aangebracht. Op de afvalcontainers is dit met bestickering aangegeven. Het is echter niet gebruikelijk om dit soort extra aankondigingen te doen dat het verkeerd aanbieden van afval tot een boete kan leiden in de openbare ruimte. Het is algemeen bekend dat het niet is toegestaan om afval naast de afvalbakken of elders op straat te gooien. Bewoners kunnen meer informatie verkrijgen

via Afvalwijzer gemeente Amsterdam.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

Alcoholverbodsborden

Reacties:
OS153;
Samenvatting reactie(s):
Indiener vraagt of de alcoholverbodsborden in de nieuwe situatie ook in de rest van het gebied worden geplaatst, omdat het verbod in het gehele gebied geldt. Ook wordt gevraagd om een bord waarop het verbod op bedelen en verbod op afval op straat gooien worden weergegeven. Daarnaast wordt gevraagd om duidelijk zichtbare welkomstletters bij de ingang van het Osdorpplein.

Antwoord:
Uw suggestie over duidelijk zichtbare welkomstletters bij het Osdorpplein nemen we mee in de afstemming met de andere gebiedspartijen. Met een aantal partijen in het gebied zijn we wel gehouden aan de uitgangspunten die binnen onze gebiedsbranding vallen.
Er zijn specifieke gebieden aangewezen door het stadsdeel waar een alcoholverbod voor geldt. Deze gebieden zijn het afgelopen jaar herkenbaar gemaakt met alcoholverbodsborden. Voor andere locaties in Osdorpplein geldt dit bord niet. De alcoholverbods-locaties zijn te vinden via de gemeentelijke website Data en informatie (amsterdam.nl). De borden zijn inmiddels geplaatst nabij verreweg de meeste in-en uitgangen van het Osdorpplein. Op overtreding van het alcoholverbod staat een geldboete van € 95.

Wijzigingsvoorstel:
Geen wijzigingen.

12. Overige reacties buiten het stedenbouwkundig plan

In een van de zienswijzen zijn vragen gesteld over de ontwikkeling rondom het gebouw van Woonzorg. De ontwikkelingen rondom het gebouw zijn al uitgevoerd en zijn onderdeel van fase 1 van de vernieuwing van het Osdorpplein. De investeringsnota en het stedenbouwkundig plan gaan over de fase 2a van project Stadscentrum Osdorpplein. Toch geven we graag antwoord op de gestelde vragen, het antwoord zal niet leiden tot aanpassingen in het stedenbouwkundig plan.

Reactie:
OS078;
Samenvatting reactie(s):
Een indiener vindt dat er woningen (van de ontwikkeling 'The Hub/stadsloket') veel te dicht tegen de woningen van Woonzorg aan zijn gebouwd. De privacy is hierdoor ver te zoeken. Daarnaast mag het aanvullend openbaar verkeer niet meer tot de deur komen, afvalcontainers komen te ver weg te staan en parkeren is een probleem. Er mag niet in de parkeergarages worden geparkeerd en parkeren op straat binnen de vergunningszone is moeilijk.

Antwoord:
Onderdeel van de verdere ontwikkeling van Osdorpplein tot een volwaardig stadscentrum, een plek om niet alleen te winkelen maar ook en juist te wonen en verblijven, is het bouwen van meer woningen en voorzieningen. Osdorpplein wordt stedelijker en compacter (verdichting). Dit is een wijziging ten opzichte van de eerdere situatie. Het is vervelend dat de indiener door de bouw van nieuwe woningen tegen Woonzorg aan minder privacy ervaart.

Aanvullend openbaar vervoer kan ten alle tijden bij Woonzorg voor de deur komen. Dit vervoer krijgt een ontheffing om door voetgangersgebied te rijden. Zelfs als dit voetgangersgebied beschermd wordt door verzinkbare palen krijgt aanvullend verkeer toegang. Mogelijk vereiste dit in de tijdelijke situatie met bouwhekken, een extra inspanning. Inmiddels zijn de bouwhekken rond Woonzorg verwijderd.

De nieuwe afvalcontainers komen binnen 150 meter loopafstand van de voordeur, conform de geldende richtlijn in Amsterdam. Er is op dit moment een tijdelijke situatie met bovengrondse afvalcontainers aan de zuidkant van de Meervaart. Vanaf begin 2024 zullen deze verwijderd worden. Daarvoor worden er aan de noordkant van de Meervaart extra ondergrondse afvalcontainers geplaatst. De bewoners van Woonzorg kunnen hier hun huisvuil kwijt binnen de hiervoor geldende richtlijn van 150 meter loopafstand vanaf de voordeur. Bewoners van de N. Anslijnstraat kunnen hun huisvuil kwijt aan de zuidkant van hun straat bij het Hoekenespad. Bij de definitieve inrichting (wanneer MIX Amsterdam, Bladergroen en SuHa2c en de Nieuwe Osdorpergracht zijn opgeleverd) zal er een nieuwe locatie in de Nicolaas Anslijnstraat komen met ondergrondse afvalcontainers.

Wat betreft het parkeren geldt dat de parkeergarages geen eigendom zijn van de gemeente Amsterdam, daarom kunnen vergunninghouders niet in die parkeergarages parkeren met een vergunning. Mogelijk kunnen bewoners wel een abonnement afsluiten met de eigenaar van de parkeergarage waarmee wel (tegen betaling) geparkeerd mag worden in de garage. De bewoners van woonzorgwoningen met een parkeervergunning kunnen op straat parkeren binnen het hele parkeervergunninggebied 'Nieuw-West 2'. In 2024 wordt het voor bewoners met een vergunning voor parkeervergunninggebied 'Nieuw-West 2' in 2 stappen ook mogelijk om te parkeren in de omliggende buurten die vallen onder parkeervergunninggebied 'Nieuw-West 9'. Per 4 maart 2024 mag men parkeren in Osdorp en per 6 mei 2024 ook in De Aker, De punt, Nieuw-Sloten/Dorp-Sloten en Riekerpolder. Meer informatie is te vinden op https://www.amsterdam.nl/parkeren/uitbreiding-betaald-parkeren-nieuw-west/.

13. Advies Stadsdeel Nieuw-West

Het stadsdeelbestuur Nieuw West adviseert positief op de concept Investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2: uitwerking fase 2a. Het stadsdeelbestuur heeft tien aandachtspunten voor de verdere ontwikkeling van Osdorpplein fase 2a. De punten en de reactie op de punten zijn hieronder samengevat:

1. **Jongeren intensief betrekken bij de uitwerking van de plannen voor het Osdorpplein. Waar mogelijk, bewoners en andere stakeholders betrekken bij de nadere uitwerking van verblijfsgebieden en vergroening van de openbare ruimte.**
   Antwoord: Bij de verdere planuitwerking van de openbare ruimte en het programma zal actief contact gezocht worden met jongeren(organisaties), bewoners(organisaties), ondernemers en gebruikers van de openbare ruimte, en waar mogelijk wordt hun input meegenomen.

   Bij de nadere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte, zoals speelplekken of verblijfsplekken worden in het algemeen de direct omwonenden uitgenodigd voor (kleinschalige) buurtbijeenkomsten. In de wijze van uitnodigen zal meer aandacht worden besteed aan het betrekken van de genoemde doelgroepen via sleutelfiguren en belangenorganisaties, onder meer via het netwerk van de omgevingsmanager en gebiedsmanager.

   Voor het programma zal gemeente optrekken met de betreffende eigenaren en ontwikkelaars.

2. **Een vorm van openbare toegankelijkheid van de binnentuinen en in het algemeen bij particuliere transformaties aandacht voor (borging) duurzaamheid, circulariteit en natuurinclusiviteit op lange termijn.**
   Antwoord: Er zijn twee collectieve binnentuinen in fase 2a, op de locatie Tussen Meer Zuid en op de locatie Bladergroen. Op beide locaties komt de binnentuin tussen bouwblokken, bovenop de parkeergarage. Deze binnentuinen zijn bedoeld voor de bewoners, als collectieve groenvoorziening en laagdrempelige ontmoetingsplek. Het openbaar toegankelijk maken is voor deze binnentuinen niet voorzien. In fase 2a zijn de bouwblokken minder gesloten dan in fase 1. Zicht op / beleving van de groene inrichting van de binnentuinen vanaf de straat, is opgenomen in de bouwregels.

   De geplande binnentuin op locatie SuHa3 is gewijzigd naar een buurtpark met speelplekken, dat voor iedereen toegankelijk is. Daarnaast is in fase 2a veel aandacht besteed aan het vergroenen van de leefomgeving. Er komen naast het buurtpark meerdere kleinschalige speelplekken en (groene) ontmoetingsplekken voor de buurt in fase 2a, het Hoekenes paviljoen, plantsoen van Hanebergstraat, en een groen/parkstrook in het autoluwe deel van de Martini van Geffenstraat.

   In de afsprakenbrieven die per bouwinitiatief tussen gemeente en ontwikkelaar worden opgesteld worden ook eventuele afspraken opgenomen over duurzaamheid etc.. Waar deze verder gaan dan de vigerende wet- en regelgeving, wordt toegezien op de borging van deze privaatrechtelijke afspraken op de lange termijn.

3. **Goede privaatrechtelijke afspraken met betrokken partijen over woninggrootte en woningtypen: de grootte van de sociale huurwoningen, voldoende gezinswoningen aansluitend bij de behoefte in Nieuw-West, het voorrang geven aan bewoners in Nieuw-West voor huur- en koopwoningen in het sociale en middensegment en de mogelijkheden voor sociale koop te onderzoeken.**
   Antwoord: Voor het woonprogramma wordt uitgegaan van een mix aan doelgroepen waaronder ook gezinnen die nu te krap wonen. Door sloop/nieuwbouw en verdichting komen er in fase 2a meer sociale huurwoningen bij. Met het uitgangspunt van een overall gemiddelde woninggrootte van 60

m2 gbo kan in een breed scala aan woningtypes en -groottes worden voorzien. Dit wordt vastgelegd in de afsprakenbrieven met de woningcorporatie en andere eigenaren.
Voorrang voor lokale bewoners is mogelijk voor sociale huur en middenhuurwoningen, bij eerste verhuring en voor 25% van de verhuringen. Het woningcomplex moet daarvoor aangemeld worden in de Huisvestingsverordening (HVV) en de verhuurder moet akkoord zijn. In de verdere uitwerking van fase 2a wordt onderzocht welke complexen hiervoor in aanmerking kunnen komen.
De mogelijkheden voor sociale koop worden door de gemeente Amsterdam onderzocht. Of sociale koop mogelijk en passend is voor Stadscentrum Osdorpplein zal moeten blijken uit de verdere uitwerking, de start en resultaten van pilot in Zuidoost mede afhankelijk van de verwachte wijziging van landelijke wetgeving die toewijzing aan bepaalde doelgroepen door gemeente mogelijk maakt (wijziging van de Huisvestingswet 2014).

4. **Een hoogwaardige openbare ruimte die bijdraagt aan de leefbaarheid en veiligheid in het gebied, ontmoeting faciliteert en waar op straatniveau de menselijke maat blijft behouden. Een groenere uitstraling van de gebouwen door het voorschrijven van gevelbeplanting.**
Antwoord: In het plan is het uitgangspunt een hoogwaardige openbare ruimte. De groene uitstraling van de gebouwen wordt deels bereikt door daktuinen die vanaf de straat zichtbaar moeten zijn en beleefd kunnen worden en door (in de grond gewortelde) gevelbeplanting. Levendige plinten dragen bij aan sociale veiligheid (ogen op straat) en de menselijke maat op straatniveau.

5. **Een maatschappelijke invulling passend in het gebied, in goede afstemming met het stadsdeel en (toekomstige) bewoners. Een buurtkamer is zeer gewenst.**
Antwoord: In het plan is voorzien in twee buurtkamers. De invulling gebeurt in nauwe samenwerking met het stadsdeel.

6. **De opgave sport en spel uitwerken en invullen in samenspraak met gebruikers.**
Antwoord: Bij de verdere invulling van de openbare ruimte, waaronder ook sport- en spelvoorzieningen, worden gebruikers en de dienst Sport en Bos betrokken.

7. **Voldoende parkeergelegenheid voor bestaande bewoners met een parkeervergunning en eventuele herhuisvesters die hun parkeervergunning of – ontheffing mee kunnen nemen naar nieuwbouw.**
Antwoord: Voor het gebied Osdorpplein is een parkeerbalans opgesteld waaruit blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid is in het vergunningsgebied. Dit zal gemonitord blijven worden door regelmatig terugkerende tellingen van het gebruik van de openbare parkeerplaatsen en de ontwikkeling van het aantal vergunningen. Overigens wordt het vergunningsgebied voor bewoners van het stadscentrum uitgebreid met de invoering van betaald parkeren.
Voor de nieuwbouw het parkeren inpandig gerealiseerd conform de geldende Amsterdamse parkeernormen. Nieuwbouw wordt uitgesloten van parkeervergunning.

8. **Goede mobiliteitsoplossingen voor het centrumgebied en omliggende gebieden. Integrale afstemming van deze maatregelen via de herziening van het Mobiliteitsplan Nieuw-West en in overleg met de projectteams van Osdorpplein fase 2 en het Lutkemeerpolderplan**.
Antwoord: Afstemming heeft plaatsgevonden met de herziening van het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

9. **De aanpak van de Tussen Meer (fase 2b) naar voren te halen zodat de markt op kortere termijn de best mogelijke plek kan krijgen in het stadscentrum (qua logistiek en als onderdeel van een aantrekkelijk winkelgebied).**
Antwoord: De aanpak van de Tussen Meer is voorzien in fase 2b. Het is niet mogelijk om de Tussen Meer vooruit te trekken en als stand alone locatie mee te nemen, zonder dat zicht is op de (on)mogelijkheden voor het omringende verkeersnetwerk.

10. **Onderschrijft de conclusie dat van de 3 voorgelegde opties voor de locatie van de Nieuwe Meervaart de optie Zuid de meest passende optie is. In de uitwerking aandacht voor een goede oplossing voor de bevoorrading van de Meervaart en voor een mooie landschappelijke en architectonische inpassing die de nodige allure geeft aan de zuidwestoevers van de Sloterplas en het groene karakter ervan respecteert. Mochten er voor de aanleg van het theater en aanvoerroutes groen/bomen worden verwijderd, en compensatie niet of niet volledig in het plangebied kan plaatsvinden, dan moet dit worden gecompenseerd in het Sloterpark door de aanplant van nieuwe bomen en het versterken biodiversiteit door aanleg van extra hoogwaardig groen. Juist in een verdichtende stad is groen van levensbelang.**
    Antwoord: Optie Zuid is de optie die als meest passend naar voren is gekomen en als definitieve optie opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Uitgangspunt is een goede landschappelijke inpassing en integrale aanpak met de zuidwestoever. Over de omvang van het inpassingsgebied worden wensen en bedenking aan de raad gevraagd. Waar compensatie van bomen gekapt voor de bouw van de Nieuwe Meervaart, niet kan plaatsvinden in het plangebied, zal dit worden gedaan in het Sloterpark.

Hieronder volgt de volledige adviesvraag.

Adviesvraag B&W
De adviesvraag van B&W aan het stadsdeel

Kan het stadsdeel Nieuw West instemmen met een positief advies ten aanzien van de Concept investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 en Concept stedenbouwkundig plan?
Zijn er specifieke aandachtspunten die het stadsdeel wil meegeven in de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan?
Wat ziet het stadsdeel als benodigde voorzieningen in het gebied?

Planning adviesronde
De adviesronde is gestart 21 november 2022 en duurt tot uiterlijk 31 januari 2023.

Na de inspraak- en adviesronde worden de inspraakreacties en adviezen gebundeld in de nota van beantwoording en waar mogelijk verwerkt in de definitieve versie van het investeringsbesluit. De definitieve stukken worden naar verwachting in het tweede kwartaal van 2023 aangeboden aan het college en de gemeenteraad.

Toelichting

Aanleiding
Op 11 oktober 2022 heeft het college van B&W ingestemd met het vrijgeven voor inspraak van de concept investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2, van 24 oktober t/m 5 december 2022. In de concept-investeringsnota, met bijbehorend concept stedenbouwkundig plan, wordt het plan voor en de aanpak van fase 2 van de transformatie van winkelgebied Osdorpplein naar stadscentrum van Amsterdam Nieuw-West beschreven. Fase 2 is het vervolg op de transformatie die de afgelopen jaren in het kader van het (herziene) Vernieuwingsplan Centrum Nieuw-West heeft plaatsgevonden en deels nog in uitvoering is (fase 1).

Plangebied
Het plangebied Osdorpplein wordt begrensd door de Sloterplas aan de oostzijde, de Osdorpergracht aan de noordzijde, de Hoekenesgracht aan de westzijde en het Uitwegpad aan de zuidzijde. Fase 1 betreft het centrale en deels zuidelijk deel van het gebied. Fase 2 beslaat de randen van het plangebied.

Fase 2a en 2b

Voor de uitwerking is een onderscheid gemaakt tussen een fase 2a en 2b. Fase 2a behelst de ontwikkeling van ontwikkellocaties waarvoor binnen vijf jaar afsprakenbrieven verwacht worden. Fase 2b behelst de ontwikkeling van ontwikkellocaties waarvoor we dit pas op latere termijn verwachten, alsmede mogelijke aanpassingen in de infrastructuur (zoals afwaardering Meer en Vaart). Fase 2b is dus een doorkijk naar de ambitie voor het gebied; alvorens hierover een definitief besluit wordt genomen is eerst nader verkeerskundig onderzoek benodigd.

Opgave en ambitie
Stadsdeel Nieuw-West groeit de komende jaren van ruim 160.000 tot ruim 200.000 inwoners. Het is de ambitie om van het Stadscentrum Osdorpplein een compleet en levendig stedelijk centrum van Nieuw-West te maken, omringd door water en groen met pleinen die ruimte bieden voor ontmoeting.

In fase 2 ligt de focus op:
1. Doorgroei naar volwaardig, eigen en uitnodigend stadscentrum.
2. Een nieuwbouwprogramma van circa 125.000 m2 bvo wonen (circa 1.250 nieuwbouwwoningen) en circa 70.000 m2 bvo aan niet-woonfuncties.
3. Ontwikkeling van een hoogwaardige en groene openbare ruimte.
4. Ontwikkeling van een autoluwe(re) openbare ruimte.
5. Duurzame gebiedsontwikkeling.

Ontwikkelstrategie
Het initiatief voor transformatie van bestaande opstallen in Stadscentrum Osdorpplein fase 2 dient vanuit de (huidige) erfpachters en grondeigenaren zelf te komen. De gemeente schetst de kaders waarbinnen dat kan gebeuren. Het gebied zal zich zodoende organisch ontwikkelen. Op de locaties waar de gemeente zelf bezit heeft gaat de gemeente een actieve grondrol vervullen. Waar nodig zal de gemeente beperkt aankopen doen om kavels te kunnen uitgeven of openbare ruimte in te richten.

Nieuwe Meervaart
De Meervaart is een allround en divers theater, inclusief en representatief voor de bewoners van Nieuw-West, welke een culturele en educatieve rol vervult. Om dit succes ook in de toekomst te waarborgen heeft de Meervaart een nieuw gebouw nodig dat meer ruimte biedt en voldoet aan de theater technische eisen van deze tijd.

De Nieuwe Meervaart komt in de Sloterplas (raadsbesluit 2020 voor waterlocatie). De inpassing van het nieuwe gebouw is onderdeel van de aanpak van de gehele stedelijke Zuidwestkop van de Sloterplas. Er zijn drie opties voor de ligging van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas nader verkend: Noord, Midden en Zuid. Deze zijn getoetst op de aspecten: de ruimtelijke ervaring van het gebouw in de Sloterplas, de functionaliteit van het gebouw, de mate waarin de locatie past binnen de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van de Sloterplas en de mate waarin de locatie de ontwikkeling van Stadscentrum Osdorpplein versterkt.

In het concept stedenbouwkundig plan zijn de drie opties verder uitgewerkt en toegelicht met als conclusie dat de optie Zuid als het meest passend naar voren komt.

Participatie
De vernieuwing van Stadscentrum Osdorpplein is in samenspraak met omwonenden, ondernemers en belanghebbenden voorbereid. In 2019, 2020 en 2021 zijn participatiebijeenkomsten georganiseerd en er is een enquête gehouden over de locatie voor de Nieuwe Meervaart. Onderwerpen die vaak werden genoemd door buurtbewoners waren

betaalbaar wonen, groen in de openbare ruimte, het winkel- en voorzieningenaanbod in het Stadscentrum en de locatie van de Nieuwe Meervaart.

Conceptadvies DB:
Het dagelijks bestuur formuleert hier t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Nieuw-West adviseert positief op de Concept investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 en Concept stedenbouwkundig plan.

Inleiding
Met dit plan wordt een volgende stap gezet in de ontwikkeling van Osdorpplein als belangrijk stadscentrum van Nieuw-West. Stadsdeel Nieuw-West heeft op dit moment ruim 160.000 inwoners – vergelijkbaar met een stad als Amersfoort – en daar hoort een volwaardig centrum bij waar alle inwoners van Nieuw-West zich thuis voelen en trots op zijn. Veel bewoners weten het plein al te vinden. Als onderdeel van de eerste fase van de vernieuwing Osdorpplein wordt het plein straks fijner, gezelliger en groener. Het dagelijks bestuur gelooft dan ook dat met deze plannen het plein de huiskamer van Nieuw-West gaat worden waar de enorme diversiteit aan bewoners van Nieuw-West elkaar ontmoeten. Het dagelijks bestuur zet erop in dat het Osdorpplein in het bijzonder een plek wordt waar jongeren uit Nieuw-West naar toe komen om te studeren, te ontspannen en om anderen te ontmoeten. De komst van het Verhalenhuis draagt daar zeker aan bij. Hierin komen onder andere een bibliotheek met studieplekken, een bioscoop en een museum voor Arabische kunst. Het dagelijks bestuur wil dat jongeren intensief betrokken worden bij de uitwerking van de plannen voor het Osdorpplein.

Toekomstbestendige gebiedsontwikkeling
Het dagelijks bestuur is positief over de herinrichting van de openbare ruimte. De verdichtingsopgave vraagt om een grote inzet op het creëren van voldoende ontmoetingsplekken en verdere vergroening van gebouwen en openbare ruimte. Met de uitvoering van dit plan wordt voorzien in het creëren van aantrekkelijke verblijfsgebieden en de vergroening van de openbare ruimte. Dit leidt tot een verbetering van de leefbaarheid in het gebied. Aandachtspunt is waar mogelijk het betrekken van bewoners, ondernemers en gebruikers bij de nadere uitwerking en invulling van verblijfsgebieden.
Bij transformatie en sloop/nieuwbouw wordt ingezet op de aanleg van privé groen in de vorm van binnenhoven, daktuinen en groene gevels. Het dagelijks bestuur adviseert om ook aandacht te schenken aan een vorm van openbare toegankelijkheid van de binnentuinen. Voor alle particuliere transformaties geldt aandacht te hebben voor duurzaamheid, circulariteit en natuurinclusiviteit en deze op de lange termijn goed te borgen.

Woonbeleid
Het dagelijks bestuur is positief over het toevoegen van woningen in dit stedelijke centrumgebied. Er wordt invulling gegeven aan het Woonbeleid 2025 met een diversiteit aan woningtypen en doelgroepen. Omdat er sprake is van transformatie-projecten met verschillende marktpartijen en een woningbouwcorporatie vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor goede privaatrechtelijke afspraken over woninggrootte en woningtypen zodat dit bij de verlening van de omgevingsvergunning kan worden bezegeld. Aandachtspunt daarbij is de grootte van de sociale huurwoningen, met name voldoende grote gezinswoningen aansluitend bij de behoefte in Nieuw West. Het dagelijks bestuur adviseert voorrang te geven aan de bewoners in Nieuw-West voor huur en koopwoningen in het sociale en middensegment en adviseert verder de mogelijkheden voor sociale koop te onderzoeken.

Hoogbouw
Het plan voorziet in mogelijk zes nieuwe torens van 60 meter hoog. Belangrijk hierbij is om op

straatniveau de menselijke maat te behouden; de openbare ruimte te begeleiden door relatief kleinschalige gevelwanden, voorzien van hoge plinten die multifunctioneel en flexibel in gebruik zijn. Met deze hoge dichtheid van bebouwing speelt de openbare ruimte een belangrijke rol als ontmoetingsruimte. Het dagelijks bestuur roept dan ook op om te zorgen dat deze van hoge kwaliteit is en ontmoeting faciliteert. Het dagelijks bestuur vraagt ook aandacht voor een groenere uitstraling van de gebouwen door het voorschrijven van gevelbeplanting.

Maatschappelijke voorzieningen
Als alle locaties van fase 2 worden ontwikkeld dan resulteert dat in een toevoeging van zo'n 1.050 woningen aan het Stadscentrum Osdorpplein. Dit vraagt ook om meer maatschappelijke functies in het gebied. Het dagelijks bestuur vraagt aandacht in de verdere uitvoering van dit stedenbouwkundig plan voor de maatschappelijke invulling passend in het gebied. Dit in goede afstemming met het stadsdeel en (toekomstige) bewoners. Een buurtkamer is daarbij zeer gewenst als een plek waar huidige en toekomstige bewoners elkaar kunnen ontmoeten en activiteiten kunnen organiseren.

Veiligheid en leefbaarheid
Veiligheid is een belangrijke voorwaarde voor ontmoeting en prettig verblijven in de openbare ruimte. Het dagelijks bestuur adviseert daarom om bij het opstellen van het ontwerp voor de openbare ruimte in dit plan aandacht te hebben voor veiligheid en leefbaarheid.

Sport en spel
In het plan is ruimte voor sport in de openbare ruimte, daarnaast worden speelplekken gerealiseerd. Er is voor de ontwikkeling nog een half speelveld gewenst. Binnen de stedelijke omgeving van het plangebied is hier voldoende ruimte voor. Ook hier vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor een uitwerking en invulling in samenspraak met gebruikers.

Verkeer en parkeren
In fase 2b worden voor het verbeteren van de leefbaarheid en de verbinding van het centrum met de Sloterplas, infrastructurele maatregelen onderzocht zoals eenrichtingsverkeer op Meer en Vaart, Tussen Meer en onderliggende straten. Het dagelijks bestuur onderschrijft het onderliggende belang van deze voorgestelde infrastructurele maatregelen. Gezien de verdere verdichting in Osdorpplein en omliggende gebieden, vraagt het dagelijks bestuur hierbij nadrukkelijk aandacht voor een goede en blijvende bereikbaarheid van het centrumgebied en omliggende gebieden en een mogelijk waterbedeffect (toenemende verkeersdruk op andere wegen). De Meer en Vaart loopt al lange tijd vast. Verzoek is om op korte termijn te onderzoeken hoe de doorstroming met name op de Meer en Vaart kan worden verbeterd. Afstemming van deze maatregelen dient plaats te vinden via het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

In het plan wordt conform het autoluw beleid ingezet op het verminderen van het aantal parkeerplekken op straat. Het dagelijks bestuur ziet dit als kans om de capaciteit van de bestaande garages beter te benutten. Het dagelijks bestuur vraagt aandacht voor voldoende parkeergelegenheid voor bestaande bewoners met een parkeervergunning en eventuele herhuisvesters die hun parkeervergunning of – ontheffing mee kunnen nemen naar nieuwbouw.

Fasering
In de fasering wordt de Tussen Meer in fase 2b aangepakt. Het dagelijks bestuur adviseert om dit naar voren te halen zodat de markt op Tussen Meer op kortere termijn de best mogelijke plek kan krijgen in het Stadscentrum Osdorpplein (qua logistiek en als onderdeel van een aantrekkelijk winkelgebied).

Opties Nieuwe Meervaart
Het dagelijks bestuur is enthousiast over de plannen voor een Nieuwe Meervaart. Het huidige theater is uit zijn jasje gegroeid en Nieuw-West – dat komende jaren groeit richting 200.000 inwoners - verdient een volwaardig theater waar bewoners nieuwe werelden kunnen ontdekken en zich kunnen verwonderen. Waar jongeren én ouderen terecht kunnen om zich creatief te ontwikkelen en waar mensen samen kunnen komen. Met een programmering voor iedereen en voor iedere portemonnee. Zo wordt de Nieuwe Meervaart het culturele centrum van Nieuw-West.

In het plan zijn in het zoekgebied van de waterlocatie (Sloterplas) 3 opties vergeleken: Noord, Midden en Zuid. Het dagelijks bestuur onderschrijft de conclusie van de optie Zuid als de meest passende optie. Deze optie doet recht aan het zoveel mogelijk behoud van de ruimtelijke ervaring, de weidsheid van de Sloterplas. Ook op de andere punten scoort deze optie beter zoals functionaliteit van het theater, cultuurhistorie en landschap en de versterking van het stadscentrum. In de uitwerking vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor een goede oplossing voor de bevoorrading van de Meervaart en voor een mooie landschappelijke en architectonische inpassing die de nodige allure geeft aan de zuidwestoevers van de Sloterplas en het groene karakter ervan respecteert.

Advies stadsdeelcommissie:
Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De stadsdeelcommissie heeft in haar vergadering van 17 januari jl. de advisering op de Concept investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 en Concept stedenbouwkundig plan besproken. De commissie heeft de volgende adviezen voor de vaststelling van de investeringsnota en het stedenbouwkundig plan:

GoedBeterWest!
1. Haal de financiering van de begeleiding en uitvoering van de herinrichting van de zuidwestoever vanwege de inpassing van een nieuw gebouw voor de Meervaart in de Sloterplas uit deze investeringsnota. Deze hoort gefinancierd te worden uit de separate investeringsnota van de nieuwe Meervaart. Met een tekort van tweemaal 20 miljoen in deze investeringsnota gaat dit ten koste van de investering aan de openbare ruimte en zeker de kwaliteit voor de herinrichting van het Osdorpplein gebied van fase 2.
   Aangenomen met 11 stemmen voor, 5 tegen en 1 onthouding.

2. Laat het projectteam van het Lutkemeerpolderplan, het projectteam van fase 2 Osdorpplein en het projectteam herziening Mobiliteitsplan samenzitten en daadwerkelijk met een plan komen die de mobiliteit ten goede komt.
   Unaniem aangenomen

3. Voeg een mobiliteitsinvestering aan deze investeringsnota "fase 2 Osdorpplein" toe en zorg daarmee dat mobiliteit niet een sluitstuk wordt van dit dossier na de woningbouw en juist tegelijkertijd mee kan worden ontwikkeld.
   Aangenomen met 12 stemmen voor en 5 stemmen tegen

FvD, DENK, VVD en CDA
1. De stadsdeelcommissie behoudt de Meer en Vaart graag als volwaardige Plusnet Auto-route en adviseert om af te zien van de ambitie om hier eenrichtingsverkeer in te voeren.
   Aangenomen met 12 stemmen voor en 5 stemmen tegen.

2. De stadsdeelcommissie adviseert om in ieder geval tot 2026 de doorstroom op de Meer en Vaart te

bevorderen
Niet aangenomen door de stadsdeelcommissie

3. De stadsdeelcommissie adviseert om in ieder geval tot 2026 de maximumsnelheid van 50 km/uur te handhaven op de Meer en Vaart.
Niet aangenomen door de stadsdeelcommissie

GroenLinks
1. Onderzoek de mogelijkheid of een gedeelte van de bevoorrading van het nieuwe Theater per water kan plaats vinden, zo is er minder druk op de omgeving en openbare ruimte.
Aangenomen met 10 stemmen voor en 7 stemmen tegen

2. Mocht er voor de aanleg van het theater en aanvoerroutes groen/bomen worden verwijderd, dan moet dit worden gecompenseerd in het Sloterpark door plant nieuwe bomen en versterken biodiversiteit door aanleg extra hoogwaardig groen. Juist in een verdichtende stad is groen van levensbelang.
Aangenomen met 15 stemmen voor, 1 stem tegen en 1 onthouding

PvdA
1. De 40/40/20 norm enkel toe te passen op de netto-opbrengst van de nieuwbouwwoningen, te weten ca. 1050 woningen, en om 200 van de nieuwbouwwoningen in dezelfde prijsklasse te bouwen als de 200 woningen die gesloopt zullen worden.
Aangenomen met de 12 stemmen voor en 5 tegen.

Alles overwegende adviseert de stadsdeelcommissie Nieuw-West, met in achtneming van bovenstaande adviezen, negatief op de concept investeringsnota.
Het advies van het dagelijks bestuur werd verworpen met 12 stemmen tegen en 5 stemmen voor.

Definitief advies DB:
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Met dit plan wordt een volgende stap gezet in de ontwikkeling van Osdorpplein als belangrijk stadscentrum van Nieuw-West. Stadsdeel Nieuw-West heeft op dit moment ruim 160.000 inwoners – vergelijkbaar met een stad als Amersfoort – en daar hoort een volwaardig centrum bij waar alle inwoners van Nieuw-West zich thuis voelen en trots op zijn.
Gelet op de adviezen van de stadsdeelcommissie en het debat daarover in de commissievergadering van 17 januari jl. adviseert het dagelijkst bestuur daarom aan het college het volgende:

1. Het dagelijks bestuur zet erop in dat het Osdorpplein in het bijzonder een plek wordt waar jongeren uit Nieuw-West naar toe komen om te studeren, te ontspannen en om anderen te ontmoeten. Het dagelijks bestuur wil dat jongeren intensief betrokken worden bij de uitwerking van de plannen voor het Osdorpplein.
2. Het dagelijks bestuur vraagt, waar mogelijk, de bewoners, ondernemers en gebruikers te betrekken de nadere uitwerking en invulling van verblijfsgebieden en vergroening van de openbare ruimte.
3. Het dagelijks bestuur vraagt aandacht te schenken aan een vorm van openbare toegankelijkheid van de binnentuinen. Voor alle particuliere transformaties geldt aandacht te hebben voor duurzaamheid, circulariteit en natuurinclusiviteit en deze op de lange termijn goed te borgen.
4. Het dagelijks bestuur vraagt aandacht voor goede privaatrechtelijke afspraken met

marktpartijen en woningcorporatie over woninggrootte en woningtypen. Aandachtspunt daarbij is de grootte van de sociale huurwoningen, met name voldoende grote gezinswoningen aansluitend bij de behoefte in Nieuw-West. Het dagelijks bestuur adviseert voorrang te geven aan de bewoners in Nieuw-West voor huur en koopwoningen in het sociale en middensegment, en adviseert verder de mogelijkheden voor sociale koop te onderzoeken.

5. Gezien de verdere verdichting en bouwhoogtes tot mogelijk 60 meter, benadrukt het dagelijks bestuur het belang van een hoogwaardige openbare ruimte die bijdraagt aan de leefbaarheid en veiligheid in het gebied en ontmoeting faciliteert en waar op straatniveau de menselijke maat blijft behouden. Het dagelijks bestuur bepleit een groenere uitstraling van de gebouwen door het voorschrijven van gevelbeplanting.
6. Het dagelijks bestuur hecht veel belang aan een maatschappelijke invulling passend in het gebied, in goede afstemming met het stadsdeel en (toekomstige) bewoners. Een buurtkamer is daarbij zeer gewenst, als een plek waar huidige en toekomstige bewoners elkaar kunnen ontmoeten en activiteiten organiseren.
7. Ook de opgave sport en spel vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor een uitwerking en invulling in samenspraak met gebruikers.
8. Het dagelijks bestuur vraagt aandacht voor voldoende parkeergelegenheid voor bestaande bewoners met een parkeervergunning en eventuele herhuisvesters die hun parkeervergunning of – ontheffing mee kunnen nemen naar nieuwbouw.
9. Gezien de verdere verdichting in Osdorpplein en omliggende gebieden vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor goede mobiliteitsoplossingen voor het centrumgebied en omliggende gebieden. Afstemming van deze maatregelen dient integraal plaats te vinden via de herziening van het Mobiliteitsplan Nieuw-West en in overleg met de projectteams van Osdorpplein fase 2 en het Lutkemeerpolderplan.
10. Het dagelijks bestuur adviseert om de aanpak van de Tussen Meer die nu voorzien is in fase 2b, naar voren te halen zodat de markt op Tussen Meer op kortere termijn de best mogelijke plek kan krijgen in het Stadscentrum Osdorpplein (qua logistiek en als onderdeel van een aantrekkelijk winkelgebied).
11. Het dagelijks bestuur onderschrijft de conclusie dat van de 3 voorgelegde opties voor de locatie van de Nieuwe Meervaart de optie Zuid de meest passende optie is. In de uitwerking vraagt het dagelijks bestuur aandacht voor een goede oplossing voor de bevoorrading van de Meervaart en voor een mooie landschappelijke en architectonische inpassing die de nodige allure geeft aan de zuidwestoevers van de Sloterplas en het groene karakter ervan respecteert. Mocht er voor de aanleg van het theater en aanvoerroutes groen/bomen worden verwijderd, en compensatie niet of niet volledig in het plangebied kan plaatsvinden, dan moet dit worden gecompenseerd in het Sloterpark door plant nieuwe bomen en versterken biodiversiteit door aanleg extra hoogwaardig groen. Juist in een verdichtende stad is groen van levensbelang.

Het dagelijks bestuur licht hier kort toe waarom zij de overige adviezen van de stadsdeelcommissie niet uitvoerbaar of niet van toepassing acht, en daarom deze niet overneemt in haar advisering aan het college:

1. Het advies om de financiering van de begeleiding en uitvoering van de herinrichting van de zuidwestoever vanwege de inpassing van een nieuw gebouw voor de Meervaart in de Sloterplas uit deze investeringsnota te halen en onder te brengen in de separate investeringsnota van de nieuwe Meervaart, is door het dagelijks bestuur niet overgenomen omdat dit tegen de gemeentelijke financiële systematiek ingaat en het schrappen van deze investeringen in de investeringsnota die nu voorligt niet betekent dat er elders in het plangebied meer bestedingsruimte ontstaat. De gemeentelijke financiële systematiek maakt het juist mogelijk om de openbare ruimte over het gehele plangebied integraal aan te pakken, inclusief de kade. Het dagelijks bestuur ziet dit als een voorbeeld van ongelijk investeren voor gelijke kansen.

2. Het advies om een mobiliteitsinvestering aan deze investeringsnota "fase 2 Osdorpplein" toe te voegen is niet door het dagelijks bestuur overgenomen. Dit is aan de orde en wordt geregeld in fase 2b.
3. Het advies om de Meer en Vaart als volwaardige Plusnet Auto-route te behouden en af te zien van de ambitie om hier eenrichtingsverkeer in te voeren is door het dagelijks bestuur niet overgenomen. Dit dient toekomstig verkeersonderzoek uit te wijzen, waarbij ook overwegingen van leefbaarheid meespelen.
4. Het advies om de mogelijkheid te onderzoeken of een gedeelte van de bevoorrading van het nieuwe theater per water kan plaats vinden, zo is er minder druk op de omgeving en openbare ruimte, heeft het dagelijks bestuur niet overgenomen. Het dagelijks bestuur acht dit te weinig kansrijk, infrastructuur over water is in Amsterdam (nog) niet op enig schaalniveau ingericht, naast het praktisch probleem van de sluizen. Daarbij komt er al een infrastructuur op land i.v.m. laden en lossen theaterfunctie die benut kan worden, evt. aanpassingen aan gebouw en eventuele overlast op het water.
5. Het advies om de 40/40/20 norm enkel toe te passen op de netto opbrengst van de nieuwbouwwoningen, te weten ca. 1050 woningen, en om 200 van de nieuwbouwwoningen in dezelfde prijsklasse te bouwen als de 200 woningen die gesloopt zullen worden, heeft het dagelijks bestuur niet overgenomen. Dit wijkt af van het Amsterdams beleid 40-40-20, ook bij sloop/nieuwbouw. Het plan voldoet aan de 40-40-20 voor nieuwbouwwoningen en de eis om SH-woningen die gesloopt worden, 1:1 terug te bouwen. In fase 2 worden 200 SH won gesloopt en er komen 500 SH won terug, dus 300 SH won meer. Het voorstel zou leiden tot 120 extra SH woningen ten koste van 80 MS en 40 VS-woningen die nodig zijn vanuit woningvraag en doorstroming, ook in Osdorp zelf.

Alles overwegende adviseert het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West, met in achtneming van
bovenstaande adviezen, positief op de concept investeringsnota en het concept stedenbouwkundig plan en wenst het college toe dat de gemeenteraad in zal stemmen met de investeringsnota en het stedenbouwkundig plan voor fase 2 van stadscentrum Osdorpplein.

14. Samenvatting van wijzigingen in het stedenbouwkundig plan

In dit hoofdstuk zijn per hoofdstuk van het stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein – fase 2a, de doorgevoerde wijzigingen weergegeven op hoofdlijnen.

14.1. Wijzigingen naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen

5. Ontwikkelingsvelden en bebouwing

Bouwregels

- Bouwhoogte: In het SP en de kavelpaspoorten wordt de maximale bebouwingshoogte voor hoogteaccenten of torens gewijzigd van maximaal 40 meter hoog vanaf maaiveld naar maximaal 41,7 meter hoog (incl. dakrand, liftopbouwen en installaties) vanaf maaiveld.
- Plinthoogte: In het SP en de kavelpaspoorten wordt de plinthoogte aangepast naar 7 meter Veelal bestaande uit een begane grond van 4 meter en een 1e verdieping van 3 meter hoog. Bij de entrees/foyers en belangrijke collectieve en publieke functies kent de plint een verdiepingsvrije hoogte van 7 meter.
- Ontwikkelaars kunnen nu kiezen tussen een terug liggende tussenvloer van één verdieping of een onderscheiding op een alternatieve manier in de architectuur.
- De verplichting voor een luifel wordt losgelaten
- In het SP worden de kwantiteitseisen voor wat betreft hoeveelheid gronddekking niet losgelaten, maar wel genuanceerd en gepreciseerd.
- Het aandeel niet-woon functies in de plint in met namen de ontwikkelvelden SuHa3 en TMZ wordt verlaagd naar minimaal 10% en er is meer flexibiliteit in welke functie van niet-wonen of in sommige gevallen wonen mogelijk zijn.
- In het SP wordt de verhouding tussen woonprogramma en niet-woonprogramma licht gewijzigd naar circa 67% - 33%. In gesprekken tussen ontwikkelaar en gemeente kan deze verhouding, op basis van argumentatie, mogelijk aanpasbaar zijn.
- In het SP wordt de woninggrootte van 71 m² GBO aangepast naar een richtinggevend gemiddelde van 60 m² GBO en is per ontwikkeling/gebouw sprake van maatwerk.
- De dispensatieregel in het SP is geschrapt. Mogelijk wordt naast de bouwplanbegeleiding van het gemeentelijk bouwplanteam/hoofdstedenbouwkundige een supervisor aangesteld om de ruimtelijke kwaliteit van de bouwplannen te bewaken.

Uitwerking ontwikkellocaties

Bladergroen

- Het metrage aan huidige bebouwing is aangepast van 1.970 m² naar 2.100 m².
- De bouwhoogte wordt aangepast naar 38,5 meter hoog voor de toren en 14,5 meter voor de laagbouw.

SuHa3/TMZ

- De gewijzigde stedenbouwkundige structuur van de ontwikkelingsvelden SuHa3 en TMZ c.q. het westelijk deel van het Stadscentrum Osdorpplein wordt opgenomen
- aantal m² en aantallen woningen in de vorm van een indicatief woonprogramma worden opgenomen.
- De metrage van niet-woonprogramma voor ontwikkelingsveld SuHa3/TMZ wordt verlaagd naar een bandbreedte van tussen de 5.380 en 6.380 m².

- In afstemming met vastgoedeigenaren is de setback aan Hoekenes aangepast naar 2 à 4 meter met aanvullende condities.

NWH-A3

- In hoofdstuk 5 '*Ontwikkelingsvelden en bebouwing'* worden afzonderlijke bouwblokken en hun metrages nader geduid
- Aandeel niet-woon functies in de plint is verlaagd naar minimaal 10% en biedt flexibiliteit in welke functie van niet-wonen of in sommige gevallen wonen mogelijk zijn. Per locatie wordt "maatwerk" geleverd.

Noord strook

- Voor fase 2b, en dus de Noord strook, wordt alleen een toekomstperspectief geschetst, een doorkijk naar mogelijke ontwikkelingen op termijn, voor de periode 2030-2040. Voor mogelijke ontwikkelingen in fase 2b is nader onderzoek en overleg met relevante stakeholders.

6. De Nieuwe Meervaart

Uitgangspunten, programma en ambities de Nieuwe Meervaart

- Het in standhouden van het rondje Sloterplas wordt nadrukkelijker opgenomen in het SP, zowel in de eindsituatie als gedurende de bouw als onderdeel van het BLVC-plan.
- In het stedenbouwkundig plan wordt opgenomen dat de gemeente op basis van sleutelfactoren en met de expertise van een aquatisch ecoloog onderzoekt hoe de waterkwaliteit behouden en mogelijk verbeterd kan worden.
- In het stedenbouwkundig plan zal worden aangegeven dat er overleg met Waterschap/Waternet is over de voorgestelde maatregelen, waar mogelijk worden resultaten/afspraken naar aanleiding van het overleg met het Waterschap al opgenomen.
- Het advies van het dagelijks bestuurd van Stadsdeel Nieuw-West wordt gevolgd; Daarin wordt Sloterpark genoemd als locatie voor compensatie van de kap van bomen voor de Meervaart.
- De term 'iconisch gebouw' wordt vervangen door: De Nieuwe Meervaart wordt een architectonisch hoogwaardig, duurzaam, uitnodigend en herkenbaar cultuurgebouw.
- De maximale bebouwingshoogte van de Nieuwe Meervaart is 30 meter. Er wordt vooraf geen lagere maximale bebouwingshoogte voor de overige gebouwonderdelen dan de toneeltorens voorgeschreven.

Opties inpassing de Nieuwe Meervaart in Sloterplas

- Er wordt gekozen voor Optie zuid. Opties Midden en Noord worden uit het stedenbouwkundig plan gehaald.

Inpassingsgebied Nieuwe Meervaart (wensen- en bedenkingenprocedure)

- In het stedenbouwkundig plan wordt het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart gearceerd weergegeven, zonder details zoals ontsluiting, met de kanttekening dat hierover nadere besluitvorming volgt in de wensen- en bedenkingenprocedure.

7. Een hoogwaardige en duurzame openbare ruimte

Vernieuwen en verbeteren van de openbare ruimte

- In de beschrijving van de sferen wordt centrumboulevard nadrukkelijker meegenomen

Groen, sport, bomen en water

- Er wordt een kaart opgenomen met sport- en spelvoorzieningen.

11. Ontwikkelingsstrategie

- De planning voor de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende uitleg worden in de Investeringsnota geüpdatet.

14.2. Ambtelijke wijzigingen

Algemeen

Het hele SP fase2a is redactioneel nog aangescherpt en ook veel kaartmateriaal is aangepast op de wijzigingen en ter verduidelijking

1. **Inleiding**

- Verduidelijkt dat dit SP over fase 2a (2024-2034) gaat; het hele SP is meer toegespitst op fase 2a (2030-2040 en verder); voor fase 2b is wel een apart hoofdstuk 12 met een beschrijving van kansen en mogelijkheden voor de langere termijn opgenomen

2. **Ambitie**

- Kaart impressie Stadscentrum Osdorpplein fase 2a is aangescherpt
- De diverse kaartschema's (ontwikkelingsvelden, hoogbouw, verkeer, openbare ruimte, etc) zijn aangepast aan onderstaade staande wijzigingen

2.1 Doorgroei naar volwaardig, eigen en uitnodigend Stadscentrum

- Aanscherping: 5 ontwikkelingsvelden en de Nieuwe Meervaart in fase 2a, waarvan de structuur aan de westzijde projectgebied iets is gewijzigd
- Wijziging: Torens/hoogteaccenten worden maximaal 41,7 meter hoog vanaf maaiveld (is max. 41m +NAP), in plaats van 40 meter
- Het nieuwbouwprogramma is gewijzigd naar ca. 150.000 m2 bvo, waarvan ca. 100.000 m2 bvo wonen en 50.000 m2; er komen in fase 2a ongeveer 820 woningen en 41.000 m2 aan niet-woonfuncties (Nieuwe Meervaart, 2 hotels, voorzieningen, detailhandel, bedrijven/kantoren en horeca) bij

2.2 Ontwikkeling de Nieuwe Meervaart in Sloterplas en verbetering oevers

- De definitieve situering voor de Nieuwe Meervaart, namelijk in de zuidwesthoek van de Sloterplas, is hier toegevoegd

2.3 Hoogwaardige, autoluwe en groene openbare ruimte

- Hier is een extra voetgangersbrug vanaf de Zuidoever naar het watersporteiland ter versterking van het "rondje Sloterplas toegevoegd

2.4 Autoluwe openbare ruimte: meer ruimte voor voetganger, fietser en OV

- Toevoeging: De Martini van Geffenstraat wordt verplaatst en krijgt voor een deel een autovrije groene inrichting en meer verblijfskwaliteit.

2.5 Duurzame gebiedsontwikkeling

- Tekst MPG-norm is aangescherpt: Om milieubewust materiaalgebruik te garanderen geldt in Stadscentrum Osdorpplein de landelijke standaard MPG norm met een maximum grenswaarde van 0,8. MPG staat voor Milieu Prestatie Gebouwen. Hoe lager deze waarde is, hoe duurzamer het materiaalgebruik. Ontwikkelaars dienen rekening te houden met een aanscherping van de landelijke MPG norm naar 0,5 in 2025.

3. **Plan op hoofdlijnen en plankaart**

- Het stedenbouwkundig plan wordt hier uitgebreider beschreven dan in het Concept SP, waarbij de verschillende deelgebieden/windrichtingen aan bod komen
- Ook de SP-kaart is hierop aangepast
- Belangrijke wijzigingen zijn:

o aanscherping tekst over stadse bouwblokken met gemengd programma en torens in Stadscentrum Osdorpplein fase 2a:

Waar in fase 1 de meeste bouwblokken overwegend gesloten waren wordt in fase 2a ingezet op meer open

bouwblokken: het semi gesloten of besloten stedelijk bouwblok, met een 7 meter hoge (dubbele) plint, een basishoogte van 6 bouwlagen (max. 21m hoog, vanaf maaiveld) en hoogteaccenten of torens tot 13 bouwlagen (max. 41,7m hoog, vanaf maaiveld). Het parkeren vindt in ondergrondse parkeergarages plaats. Indien het wordt toegestaan door de Inspectie voor de Luchtvaart en Inspectie Leefomgeving en Transportransport kan op de locatie van de huidige Meervaart een hogere toren van 60 meter hoogte komen, om het waterfront en de skyline aan de Sloterplas te versterken. Ook bij de westentree van het Stadscentrum aan de Tussen Meer bestaat de mogelijkheid om een (hotel)toren van 60 meter te realiseren, net als in de noordwesthoek Hoekenes – L. van Sonsbeeckstraat. Hiermee krijgt het stadscentrum ook aan de westrand een paar duidelijke ruimtelijke bakens.

- *de stedenbouwkundige structuur van de westzijde van het projectgebied is gewijzigd. Nieuwe tekst:*

de Martini van Geffenbuurt

Aan de westzijde van het projectgebied aan de straat Hoekenes worden de huidige drie bebouwingsstroken vervangen door een nieuw stedelijk U-vormig bouwblok (SuHa3) met daarin gelegen een openbaar buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat. Dit buurtparkje of deze buurttuin krijgt weelderige beplanting en bomen en een bijzondere speelplek voor de buurt. Het U-vorming bouwblok (SuHa3) is samengesteld uit 3 gebouwen, waarvan een tot 21 meter en aan de oost- en westzijde twee hoogteaccenten/torens tot maximaal 41,7 meter hoogte vanaf maaiveld.

De Martini van Geffenstraat wordt tussen de straten Hoekenes en Osdorpplein/Jan Celesstraat recht getrokken. De bajonet in de straat verdwijnt, waardoor de wegenstructuur eenvoudiger en duidelijker wordt. Een deel van de oost-west-gerichte Martini van Geffenstaat wordt autovrij en krijgt een brede parkachtige groenstrook met een speelvoorziening.

Op de hoek Hoekenes en Tussen meer komt een hotelgebouw met publieke horeca in de plint. Hiermee krijgt de westentree van het Stadscentrum een impuls. Aan de zuidzijde van de Tussen Meer komt een nieuw woongebouw met winkels in de plint aan de Tussen Meer en een inpandige expeditiestraat voor de bevoorrading van de winkels. Aan de zuidzijde hiervan komt een woongebouw met ruimte voor kleinschalige kantoren, bedrijfjes en voorzieningen in de plint. Samen met het hotel en de nieuwbouw aan de zuidzijde van de Tussen Meer vormen deze gebouwen bouwblok TMZ. Op de inpandige expeditiestraat en de parkeergarage komt een collectieve daktuin.

- Tekst over Hanenbergstaat en omgeving toegevoegd:

De noordwestzijde: de Hanenbergbuurt

In de noordwesthoek van het projectgebied, in de oksel van de Hoekenesgracht en de Osdorpergracht, wordt op de locatie van het voormalige KPN-gebouw een stedelijk woongebouw met niet-woonfuncties in de plint ontwikkeld. De M. Hanenbergstraat wordt heringericht en ook het plantsoen met speel- en sportplekken wordt vernieuwd.

4. Programma

- Het potentiele programma van fase 2b is uit dit hoofdstuk gehaald
- Het potentieel programma van de ontwikkelingsvelden is aangescherpt en voor SuHa3 en TMZ gewijzigd als gevolg van een wijziging in de bouwblokstructuur
- Het overall programma is als volgt aangepast:

In fase 2a kan (potentieel) ongeveer 152.000 m2 bruto vloeroppervlak (bvo) worden gerealiseerd in Stadscentrum Osdorpplein. Daartoe dienen circa 230 bestaande woningen (ca 23.000 m2) en circa 9.000 m2 aan niet- woonprogramma te worden gesloopt. Dit betekent in totaal een potentiële toevoeging van ruim 120.000 m2 bvo. Van het toe te voegen nieuwe programma is afgerond 102.000 m2 bestemd voor 'wonen' en 50.000 m2 bvo voor 'niet-wonen' (inclusief de Nieuwe Meervaart). De verhouding tussen woonprogramma en niet-woonprogramma is circa 67% - 33%.

4.1 Wonen

- Het aantal woningen in fase 2a is als volgt gewijzigd:

Met de proefverkaveling is berekend dat ongeveer 102.050 m2 bruto vloeroppervlak (bvo) gerealiseerd kan worden, wat overeenkomt met zo'n 1.050 woningen. Dit is een voorzichtige inschatting op basis van 90% van het maximale ontwikkelmetrage en bij een gemiddelde woninggrootte van 85 m2 bruto vloeroppervlak

(dat is een gemiddeld gebruiksoppervlak (gbo) van 60 m2). Het definitieve woningaantal is afhankelijk van de woninggrootte en de efficiëntie van de verkaveling en kan afwijken.
Daartegenover staat dat voor fase 2a ca. 230 bestaande woningen worden gesloopt om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Dat zijn circa 230 bestaande woningen. Dat betekent een toename van 820 woningen in fase 2a in Stadscentrum Osdorpplein.

- De volgende tekst is toegevoegd:

De lijn uit Koers 2025 wordt gevolgd dat bij stedelijke verdichtingslocaties met een sloop-nieuwbouwopgave er minstens evenveel sociale woningen terug worden gebouwd als er gesloopt worden. Stadscentrum Osdorpplein fase 2a voldoet daar aan met ca. 325 nieuwe sociale huur woningen (40% van 820 wo), en de sloop van ca 230 sociale huur woningen.

4.2 Niet-wonen: voorzieningen en werken

- De tekst over het geambieerde niet-woonprogramma is als volgt aangepast:

Dit stedenbouwkundig plan Osdorpplein fase 2a biedt naast ruimte voor meer woonprogramma ook ruimte voor van circa 50.000 m2 bvo aan nieuwe niet-woonfuncties, zo'n 33% van het totale programma. Deze zijn als volgt verdeeld:

- *circa 1.300 m2 bvo maatschappelijke voorzieningen;*
- *circa 14.000 m2 bvo culturele voorzieningen: Nieuwe Meervaart;*
- *circa 4.400 m2 detailhandel en horeca (café's/restaurants);*
- *circa 20.000 m2 bvo hotel;*
- *circa 10.300 m2 bvo kleinschalige kantoren, bedrijvigheid en commerciële voorzieningen (overig);*

Voor de realisatie van deze nieuwbouw wordt zo'n 9.000 m2 aan niet-wonen functies gesloopt (waaronder de huidige Meervaart en de bestaande winkels aan zuidzijde Tussen Meer). Per saldo worden circa 41.000 m2 niet-wonen functies aan het stadscentrum toegevoegd.

- De tekst onder het kopje Werken is als volgt aangescherpt:

Aan kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimtes en hybride bedrijfsruimte is veel behoefte, ook in Amsterdam Nieuw-West. De aandeel kantoor- en bedrijfsprogramma in Stadscentrum Osdorpplein is relatief nog vrij laag ten opzichte van het wonen en het winkelprogramma. Groei van ook de werkfuncties dragen wel bij aan een bredere functiemix en breder publiek in het stadscentrum.
Er wordt in fase 2a ook ingezet op het toevoegen van 5.000 à 10.000 m2 kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimte. Ook kleinschalige ateliers en een bedrijfsverzamelcomplex annex creatieve broedplaats kunnen het Stadscentrum verrijken. Voor kleinschalige kantoren, bedrijvigheid en ateliers wordt primair ruimte gereserveerd in de plinten van de nieuwbouw, met name in de ontwikkelvelden SuHa3, TMZ en NWH-A.
Volgens het Kantorenplan Amsterdam 2022-2026 is er in Centrum Nieuw-West ruimte voor 20.000 m2 aan (kleinschalige) kantoorruimte. Osdorpplein is niet goed genoeg bereikbaar per trein op een kantorentoplocatie te zijn, zoals Sloterdijk of Zuidas. Maar biedt qua ligging en bereikbaarheid voldoende mogelijkheden om als kantoorlocatie te groeien. Op termijn lijkt -als onderdeel van de fase 2b- de noordrand van het Stadscentrum ook kansen te voor meer kantoor- en bedrijfsprogramma.

5. Ontwikkelingsvelden en bebouwing

- Voor de 5 ontwikkelingsvelden zijn ook de eigenaren van het vastgoed, waar sloop/nieuwbouw wordt geambieerd benoemd

5.1 Basisprincipes en bouwregels

- Bij *Componenten samengesteld besloten Osdorppleinblok fase 2a* zijn eisen ten aanzien van de bouwhoogtes als volgt gewijzigd en aangescherpt:

De bouwblokken hebben basisvolumes/gebouwen van 6 bouwlagen, gepositioneerd in stroken (oostwest of noordzuid). De 6 bouwlagen worden gevormd door een plint van 4 meter, een eerste verdieping van 3 meter en daarboven nog 4 bouwlagen van 3 meter hoog). Deze basisvolumes hebben een maximale

bebouwingshoogte van 21 meter (incl. dakrand). De liftopbouwen en installaties op het dak kunnen hier nog beperkt bovenuit steken, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 2 meter en deze worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn.
De dakrand, installaties op het dak en liftopbouwen worden als een integraal onderdeel van de architectuur van het gebouw mee ontworpen.
Daarnaast kent het samengestelde besloten bouwblok ook hoogteaccenten of torens van maximaal 41,7 meter hoog (incl. dakrand, liftopbouwen en installaties) met een maximale footprint van 700 meter, op de aangegeven plekken mogelijk. Dat zijn 13 bouwlagen, waarvan een plint met begane grond van 4 meter en de eerste verdieping van 3 meter en daarbovenop 11 bouwlagen van 3 meter én dakrand bovenop de plint).
Ook liftopbouwen en installaties dienen binnen de maximale bebouwingshoogte van +41,7 meter vanaf maaiveld te blijven en dienen op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn. De torens van maximaal 41,7 meter hoogte mogen maximaal 35 meter lang en 20 meter breed/diep zijn.
De daken van de bouwblokken worden zoveel mogelijk groen ingericht, waarbij met name de collectieve binnentuinen op de parkeergarages een weelderig groene inrichting krijgen.

- Bij *Parkeren* is de tekst aangescherpt tot*:*

Auto parkeren wordt bij de nieuwe bouwblokken inpandig ondergronds opgelost. In de straten komt veel minder maaiveld parkeren meer voor. Dit maaiveld parkeren is primair voor bezoekers bedoeld en de bestaande bewoners van een aantal bestaande flats met nog een bewonersparkeervergunning.

- Bij *Onderlinge afstanden* is de tekst als volgt verduidelijkt:

Om voldoende licht en zonlicht toetreding op straatwanden te garanderen is de basis verhouding tussen de straatbreedtes van standaard straten (ca 20 meter) en de bebouwingswanden (met een basishoogte van max. 21 meter hoog) ongeveer 1 : 1.
Naast de basisvolumes kent het Stadscentrum ook torens/hoogteaccenten tot max. 41,7 meter vanaf maaiveld in de bouwblokken. Voor deze torens/hoogteaccenten kan de onderlinge afstand variëren. Er wordt gestreefd naar een afstand tussen de torens/hoogteaccenten van minimaal 25 meter, conform hoogbouwbeleid van de gemeente Amsterdam.

- De volgende bouwregel over *Bezonning en windhinder* is toegevoegd:

Bij de nieuwbouw in Stadscentrum osdorpplein fase2 dient rekening te worden gehouden met voldoende zon op de gevel bij nieuwe en bestaande gebouwen. Ook dient rekening te worden gehouden met de schaduwwerking op de openbare ruimte. Voor Stadscentrum Osdorpplein is de 'lichte' TNO-norm uitgangspunt: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
Ook dient windhinder op maaiveld zoveel mogelijk te worden beperkt. Voor de hoogteaccenten cq torens van maximaal 41,7 hoogte vanaf maaiveld (en de drie mogelijke torens van 60 meter) dient winderhinder onderzoek plaats te vinden om waar nodig tot optimalisatie te komen.

- De volgende bouwregel is toegevoegd:

Setbacks bebouwing aan Hoekenes, M. van Geffenstraat en Tussen Meer
De nieuwe gebouwen aan de oostzijde van de straat Hoekenes krijgen een setback van 2 à 4 meter ter hoogte van de 7 meter hoge plint. Alle setbacks aan Hoekenes liggen bij voorkeur in één lijn en/of worden nadrukkelijk in ruimtelijke samenhang uitgewerkt. Hiermee wordt ruimtelijk gereageerd op de contrastrijke overgang tussen de villa's aan de westzijde en de stedelijke nieuwbouw aan de oostzijde van de straat. Ook beperkt de setback de windhinder op straatniveau.
Ook de nieuwbouw aan de noordzijde van de nieuwe oost-west gerichte Martini van Geffenstraat krijgt een setback van 3,5 meter op plintniveau (7 meter hoogte) om iets meer ruimte en lucht in deze straat, waar ook enkele torens/hoogteaccenten aan liggen, te creëren.
Tenslotte dienen de 5e en 6e verdieping van het nieuwe gebouw aan de zuidzijde van winkelstraat Tussen Meer een setback van 3 meter diep aan de straatzijde te krijgen. Hiermee wordt ruimtelijk gereageerd op de bestaande bebouwing aan de noordzijde van Tussen Meer en wordt de extra schaduwwerking in de winkelstraat op maaiveldniveau beperkt. Deze setback aan de zuidzijde van de Tussen Meer draagt in sterke mate bij aan de ruimtelijke balans van de kenmerkende lange bebouwingswanden aan weerszijden van de

Tussen Meer.

- De volgende bouwregel is toegevoegd:

Galerijen

Er komen geen galerijen van woningbouw aan de straatzijdes van de gebouwen. Dit doet te veel afbreuk aan de sociale veiligheid op straat en het straatbeeld in het algemeen.
Ook aan openbare pleinen, parkjes en plantsoenen dienen bij voorkeur geen galerijen te worden ontwikkeld. Uitzonderingen aan deze openbare pleinen, parkjes en plantsoenen zijn alleen mogelijk als de galerijen zodanig ontworpen worden dat het een mengvorm is van galerij en collectieve buitenruimte/balkon, een kleinschalige uitstraling kent en ruimtelijk hoogwaardig is uitgewerkt.

- De volgende bouwregel is toegevoegd:

Gemengd programma

In fase2b wordt in totaal gestreefd naar het toevoegen van circa 33% niet-woonprogramma. Bij de ontwikkeling van een centrumgebied is behalve verdichting immers voldoende functiemenging cruciaal. Daarom is de ambitie om bij de nieuwe bouwblokken behalve wonen ook minimaal 10% niet-woon functies (maatschappelijke en commerciële voorzieningen, kleinschalige kantoren en bedrijven, detailhandel en horeca) in de nieuwbouw op te nemen. Bij voorkeur in de plint, maar over meerdere verdiepingen kan ook. Aan de Meer en Vaart (locatie huidige Meervaart) en aan de westentree van Tussen Meer wordt een beduidend hoger percentage niet-woonfuncties in de nieuwe bouwblokken nagestreefd. Hier zijn naast wonen ook detailhandel, horeca, hotels en bijzondere culturele en leisure voorzieningen gewenst.

- De bouwregel voor het thema *Groene daken en daktuinen* is als volgt gewijzigd en uitgewerkt:

Groene collectieve dak- en binnentuinen, groene daken en groene gevels

De ambitie is om de daken van de gebouwen in Stadscentrum Osdorp groen in te richten. Dit draagt bij aan een groen, duurzaam en klimaatadaptief Stadscentrum Osdorpplein en aan de leefkwaliteit van de bewoners. Minimaal 40% van het totale dakoppervlak van de gebouwen dient groen en natuurinclusief te worden ingericht, met uit biodiverse en inheemse dakbegroeiing. Voor de inpassing van het groen moet voldoende gronddekking en waterbeschikbaarheid worden meegenomen in het ontwerp. In overleg en goed onderbouwd kan hiervan worden afgeweken, mits de afname van het groen wordt ingeruild voor een invulling die ten goede komt aan de duurzaamheid.

Van de collectieve (binnen)tuinen in de samengestelde bouwblokken op de parkeergarages en plinten wordt minimaal 60% van het dakoppervlak van de (binnen)tuin groen ingericht; het dak op de parkeergarage kent een gronddekking van minimaal 30 à 50 cm, als conditie voor de weelderige beplanting. Lokaal, daar waar echt één of enkele grote bomen in de binnentuinen gewenst zijn, is een gronddekking van 1 meter voorwaarde; de beplanting, struiken en bomen in de (binnen)tuinen zijn vanuit de straten zichtbaar en gulpt als het ware over de randen. Deze daktuinen op de plinten en parkeergarages zijn bruikbaar voor bewoners en kennen een inrichting met veel groen. De groene uitstraling van met name deze binnentuinen, is ook vanaf de straat zichtbaar en draagt bij aan de belevingskwaliteit van het verdichte Osdorpplein.

Behalve de binnentuinen op de parkeergrages en plinten vragen ook de hoger gelegen daken van de hogere bebouwing (max. 21 of 41,7 meter) zo veel mogelijk een groene inrichting. Hier kan echter ook een sedum- of kruidendak volstaan, mogelijk gecombineerd met zonnepanelen, installaties en dakterrassen.

Tenslotte worden ook meer groene gevels van gebouwen in het Stadscentrum geambieerd.

Bij het ontwerp van gebouwen gelden eisen voor het vasthouden en vertragen van infiltrerend hemelwater. We gaan ervan uit dat gebouwen een bui van 60 millimeter in een uur zelf opvangen en daarna geleidelijk afvoeren. Deze ontwerpeis is terug te vinden in de Hemelwaterverordening Amsterdam (2021). Toelichting op: https://www.rainproof.nl/hemelwaterverordening.

In het Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen (Gemeente Amsterdam, 2019) is een puntensysteem opgenomen. Binnen dit systeem is veel vrijheid maar er dient aan een pakket aan maatregelen van minimaal 30 punten te voldaan. Meer informatie op: https://issuu.com/gemeenteamsterdam/docs/toe-brochure-nib-2018-v4

Bij het definitief ontwerp (DO) van een gebouw stelt de ontwikkelende partij een plan op om te laten zien hoe klimaatadaptie tot z'n recht komt op de kavel. Het betreft een kavel gerichte stresstest op hitte, droogte, extreme neerslag en overstromingsrisico.

- *De volgende afwijkende principes en bouwregels (t.o.v. de generieke basisprincipes en bouwregels) zijn aangescherpt en/of toegevoegd:*

Bladergroen bouwblok afwijkend

Uitzondering op deze generieke bouwhoogtes vormt het Bladergroen blok en het ten westen daarvan gelegen SuHa2C blok (fase 1)waar met hoogtes van 14,5 en 38,5 meter aansluiting wordt gezocht op respectievelijk de al gerealiseerde duoblokken aan de zuidkant van de Nieuwe Osdorpergracht én de monumentale Anslijnflat. Het Bladergroen bouwblok kent L-vormige laagbouw en een toren op de kop.
Er komt alleen niet-woonprogramma (maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen) in de plint van de toren.

SuHa 3 bouwblok afwijkend

Het samengestelde SuHa 3 bouwblok aan de noordzijde van de Van Suchtelen van de Haarestraat is niet zozeer in de hoogte afwijkend, maar wel in de vorm afwijkend. Het is een U-vormig bouwblok bestaand uit meerdere gebouwen rondom een openbaar parkje cq publieke stadstuin.

Slanke torens tot 60 meter nader te onderzoeken

Op de kaart van het stedenbouwkundige plan zijn op een 3-tal locaties hoogteaccenten met een sterretje gemarkeerd. Hier zijn hogere slanke torens van maximaal 60 meter hoog (met een footprint van maximaal 500 m2) wenselijk, ter markering van de randen en entrees van het Stadscentrum. In fase 2a betreft het de locatie aan de zuidzijde van de Tussen Meer bij Hoekenes, de locatie in de uiterste noordwesthoek bij de kruising L. van Sonsbeeckstraat en Hoekenes en de locatie van de huidige Meervaart aan de Meer en Vaart. Deze mogelijk hogere torens dragen ook bij aan een groter en meer divers woningaanbod.
Voor hoogbouw boven 41 meter +NAP is vrijstelling nodig van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol. De gemeente heeft daarom bij het Rijk een aanvraag gedaan om voor de toren van 60 meter op de hoek Tussen Meer - Hoekenes vrijstelling te krijgen van het LIB. De reactie van het Rijk hierop wordt eind 2023 verwacht. Voor de overige torenlocaties dienen separate vrijstellingsaanvragen bij het Rijk te worden gedaan.

5.2 Uitwerking ontwikkelingsvelden / ontwikellocaties

- Voor een aantal ontwikkelvelden hebben de eigenaren aangeven te willen herontwikkelen. Samen met gemeente worden deze initiatieven verder verkend en uitgewerkt. In deze paragraaf zijn voor 5 ontwikkelingsvelden van fase 2a een schematische 3D-impressie opgenomen, en worden specifieke stedenbouwkundige uitgangspunten voor het betreffende ontwikkelingsveld in het kort beschreven. Deze stedenbouwkundige uitgangspunten zijn aanvullend op de basisprincipes en bouwregels Ook wordt het indicatieve programma in vierkante meters vloeroppervlak en een raming van het aantal te realiseren woningen aangeduid. De uitgangspunten zijn aangescherpt volgens de laatste inzichten.
- Met name de structuur van de bouwblokken van de ontwikkelvelden TMZ en SuHa 3 is behoorlijk veranderd. SuHa 2 is een U-vormig blok geworden bestaand uit 3 gebouwen rondom een buurtpark. Bij TMZ is er ook nieuwbouw aan de Tussen Meer bijgekomen en is de diepte van dit samengesteld bouwblok vergroot. De winkels van de nieuwbouw aan de Tussen Meer worden ontsloten vanaf een inpandige expeditiestraat aan de zuidzijde.
- De ontwikkellovatie NWH-A wordt NWH (Noordwesthoek)

- Voor de ontwikkellocaties NWH, TMZ en MVL zijn het indicatieve beoogde programma ook opgesplitst per gebouw.

6 De Nieuwe Meervaart

In dit hoofdstuk is de structuur enigszins gewijzigd. De paragaaf 6.3 Uitwerking en vergelijking opties inpassing Nieuwe Meervaart is verplaatst naar de bijlage. Ook zijn er 3 paragrafen bijgekomen, namelijk:

- *Inpassingsgebied nader te bepalen: wensen- en bedenkingenprocedure*
- *Integrale opgave: aanpak zuidwestoever Sloterplas (aanscherping en aanvulling van eerdere teksten)*
- *Promenade Sloterplas met verschillende sferen (dit deel zat voorheen in het hoofdstuk Een hoogwaardige en duurzame openbare ruimte*

Hiermee omvat hoofdstuk 6 niet alleen alle uitgangspunten en ambities voor het gebouw Nieuwe Meervaart, maar beschrijft ook het nader te bepalen inpassingegebied en de wensen- en benkingenprocedure, de integrale opgaven van het ontwerp van gebouw, de ontsluiting ervan en het "landschap" van de Sloterplasoevers.
De titel van het hoofdstuk is dan ook gewijzigd in *De Nieuwe Meervaart en zuidwestoevers Sloterplas.*

Uitgangspunten, programma en ambities de Nieuwe Meervaart

- In deze paragraaf is en specificatie van het ruimtelijk-programmatisch bouwprogramma van de Nieuwe Meervaart opgenomen en is in het hoofdstuk verplaatst

Keuze voor optie Zuid

- De paragraaf *Uitwerking en vergelijking opties inpassing de Nieuwe Meervaart* uit het Concept SP is uit dit hoofdstuk gehaald en verplaatst naar de bijlagen
- In deze paragraaf is nu de definitieve locatie, optie Zuid, voor de Nieuwe Meervaart opgenomen

Optie Zuid: toelichting plankaart

- Hier volgt een korte toelichting op de aanduiding van de Nieuwe Meervaart en het uitwerkingsgebied eromheen op de plankaart
- Ook zijn twee mogelijke configuraties van het gebouw met een footprint van 6.600 m2 en een footprint van 9.000 m2 toegevoegd om de bandbreedte van het de footprint en de volumes van het beouw beter te illustreren. Deze impressies zijn nadrukkelijk geen ontwerpen, maar wel mogelijke composities van de verschillende gebouwonderdelen.

Inpassingsgebied nader te bepalen: wensen- en bedenkingenprocedure

- Deze paragraaf is toegevoegd:

De exacte omvang van het inpassingsgebied voor de Nieuwe Meervaart en de ontsluiting ervan, dient als integraal onderdeel van de herinrichtingsopgave voor de zuidwestoevers van de Sloterplas nader te worden bepaald. Centraal hierbij staat de vraag of het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart kan worden uitgebreid in de hoofdgroenstructuur, zoals aangegeven in de adviezen aan B&W.

Voor het bepalen van het inpassinggebied wordt een zogenaamde wensen en bedenkingen procedure gevolgd. In deze procedure wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om wensen en bedenkingen te uiten op basis van een voorgenomen besluit van het College van B&W. De door de raad aangegeven wensen en bedenkingen worden gewogen door het College, waarna een definitief collegebesluit over het al dan niet verruimen van het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. De wensen- en bedenkingenprocedure zorgt voor een zorgvuldige en open bestuurlijke afweging van het dilemma. Op hoofdlijnen gaat het om de vraag naar de mate van ontwerpvrijheid die bij de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de zuidwestoevers wordt gegeven- wel of niet een inpassingsgebied dat ook (deels) in de hoofdgroenstructuur mag komen?

Integrale opgave: aanpak zuidwestoever Sloterplas

- Deze paragraaf is toegevoegd en uitgewerkt met gebruik van eerdere passages uit dit hoofdstuk en het hoofdstuk openbare ruimte om de integrale opgave en ambities voor het ontwerp van het gebied, de ontsluiting en inpassing ervan én de herinrichting van het landschappelijk en recreatief ontwerp van de zuidwestoevers te verduidelijken.

Promenade Sloterplas met verschillende sferen

- Deze paragraaf is vanuit het hoofdstuk Openbare Ruimte naar dit hoofdstuk verplaatst

7 Een hoogwaardige en duurzame openbare ruimte

PM; nog uitschrijven!

7.1 Vernieuwen en verbeteren van de openbare ruimte

- Extra paragraaf toegevoegd: **Parkje en plantsoenen**

Het winkelhart kent diverse pleinen en pleintjes, met veelal een eigen thema: entreeplein, speelplein, horecaplein, waterplein, etc. De openbare ruimte in fase 2a krijgt waar mogelijk een groener karakter, en meer verblijfs- en speelruimte.

In de Martini van Geffenbuurt komt er -naast het onlangs aangelegde Johann Ammanplantsoen aan de Nieuwe Osdorpergracht (fase 1)- een buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat. Ook wordt het plantsoen met speelvoorzieningen aan de M. Hanenbergstraat vernieuwd en krijgen de plantsoenen aan de Hoekenesgracht een kwaliteitsimpuls.

- Toevoeging en wijziging in paragraaf **De Straten**:

De Martini van Geffenstraat wordt tussen de straten Hoekenes en Osdorpplein/Jan Celesstraat recht getrokken (de bajonet in de straat verdwijnt), waardoor de wegenstructuur duidelijker wordt. Het centrale deel van de Martini van Geffenstraat wordt autovrij en krijgt een circa 8 meter brede beplantingsstrook (lineaire parkstrip) met verblijfkwaliteit en speelplekken erin. Hiermee krijgt deze straat een veel groenere uitstraling.

Het groene profiel van de Hoekenes wordt versterkt. De bestaande bomen direct aan de straat worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Aan de westzijde, waar de villa's staan, komen de bomen in groenstroken te staan en krijgen zo betere groeicondities. Aan de oostzijde komt een breed trottoir met een beplantingsstrook rond de rij bestaande bomen langs de straat. Hier komt langsparkeren voor bezoekers.

De Van Suchtelen van de Haarestraat krijgt een eenvoudiger profiel met langsparkeren voor bezoekers en bomen aan weerszijden van de straat. Aan de westzijde komt er wel een nieuw buurtparkje annex stadstuin aan deze straat te liggen.

De groenere inrichting van en aan de Martini van Geffenstraat, Hoekenes en Van Suchtelen van de Haarestraat dragen bij aan extra leefkwaliteit en een klimaatbestendig gebied.

- Toevoeging en wijziging in paragraaf **Gracht en bruggen**

De Nieuwe Osdorpergracht is een bijzondere openbare ruimte aan de zuidzijde van het Stadscentrum, voor een groot deel onderdeel van fase 1. De nieuwe gracht krijgt een groene parkachtige natuurvriendelijke zuidoever met bomen en waterplanten en een meer stedelijke stenen kade aan de noordzijde met een breed voetpad, beplanting in stroken, kunst en speelvoorzieningen en watertrappen naar het water. Bij de Hoekenes komt een brug voor alle verkeer en ter hoogte van de Jan Celesstaat komt een brede langzaamverkeerbrug.

Het ontwerp van de Nieuwe Osdordorpergracht wordt in fase 2a afgemaakt. Op de oostkop van de gracht komt een bijzondere verblijfsplek, die in een participatietraject samen met de omwonenden nader wordt uitgewerkt. Gedacht kan worden aan een inrichting met bijvoorbeeld watertrappen, een groen pleintje, een speelplek, een combinatie hiervan of iets anders.

Over de Hoekenesgracht komt een nieuwe voetgangersbrug naar het naastgelegen Stadspark Osdorp, waar een aantal sport- en speelvoorzieningen worden uitgebreid. Door het toevoegen van bruggen en de gracht ontstaan ook nieuwe ommetjes rond het centrum.

- Toevoeging/wijziging in paragraaf **Minimaliseren parkeren in de openbare ruimte**

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk vrij gemaakt van geparkeerde auto's en vrachtwagens. Laad- en losverkeer maakt gebruikt van venstertijden. Dit zijn door de gemeente bepaalde vaste tijdstippen waarop vrachtwagens mogen laden en lossen. Om de ruimte voor de voetganger te vergroten, wordt

ingezet op minder doorgaand autoverkeer en op het beperken van parkeren op straat. *De Nieuwe Osdorpergracht wordt autovrij en de Martini van Geffenstraat deels. De overige straten behouden nog wel maaiveldparkeren voor bezoekers, bewoners met bewonersvergunningen uit de bestaande flats en bijzondere parkeerplaatsen voor taxi, minder validen en autodelen.*

7.2 Groen, sport, bomen en water

- De tekst over groen en bomen is toegespitst op fase 2a. De compensatie cijfers voor fase 1 en fase 2b zijn hier weggelaten. Dit alles heeft tot de volgende tekst voor de nieuwe paragraaf **Groen en bomen** geleid:

Programma groen volgens referentienorm
Bij het bepalen van de hoeveelheid benodigd groen maken we als richtlijn gebruik van de Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. Deze gaan uit van vierkante meters gebruiksgroen en ecosysteemgroen op basis van toegevoegd (woon)programma. Op basis van de richtlijnen voor een centrum stedelijk woonmilieu leidt dit per functie tot de benodigde hoeveelheden opgenomen in onderstaande tabel.

• ***Functie***	• ***Norm***	• ***Benodigde hoeveelheid***
• *Gebruiksgroen*	• *8m2/woning*	• *6.560 m2*
• *Ecosysteem groen*	• *8m2/woning + 0.1m2/1m2 BVO*	• *11.560 m2*

Gebruiksgroen
Gebruiksgroen is stedelijk attractief groen met een minimale omvang van 0,5 hectare (5.000 m2) dat (recreatief) gebruikt kan worden, ook voor sporten en spelen (maximaal 40%). Gebruiksgroen kan en mag daarnaast ook ecosysteemkwaliteit hebben.

In een hoogstedelijk gebied als Osdorpplein is binnen fase 2a onvoldoende ruimte om gebruiksgroen met een dergelijke minimale omvang te realiseren. Er zijn echter voldoende gebruiksmogelijkheden in de directe omgeving. Het Stadspark Osdorp aan de westzijde van Osdorpplein en de zuidwestoever van de Sloterplas zullen door bewoners gebruikt worden om te recreëren en te verblijven. Vanuit het project Osdorpplein wordt ingezet op het optimaliseren van de gebruiksmogelijkheden van beide locaties in de vorm van sport- en spelvoorzieningen en het verbeteren van de functionele relatie tussen groen en water (zuidwestoevers Sloterplas). Om het Stadspark Osdorp beter bereikbaar te maken vanuit Osdorpplein komt er een extra voetgangersbrug over de Hoekenesgracht.

Op een kleinere schaal wordt in fase 2a wel extra gebruiksgroen gerealiseerd: het buurtparkje aan de Suchtelen van de Haarestraat (2.500 à 3.000 m2) en een parkstrook in de verlegde Martini van Geffenstraat (ca. 850 m2).

Ecosysteemgroen
Ecosysteemgroen is groen dat bijdraagt aan een klimaatadaptieve stad. Bij de herontwikkeling van bestaande gebouwen en bij nieuwbouw binnen Osdorpplein wordt actief ingezet op verduurzaming en klimaatadaptatie. In fase 2a is de opgave om 11.560m2 ecosysteemgroen te realiseren. Dit ecosysteemgroen wordt gerealiseerd op de daken van gebouwen en door kwaliteitsverbetering van bestaand openbaar groen.

De ambitie is om van het totale dakoppervlak van elke kavel minimaal 40% in te richten als groen dak, met een natuurinclusieve inrichting. Vanuit de Amsterdamse referentienorm mag maximaal 25% van de vereiste hoeveelheid ecosysteemgroen op kavels of daken worden meegeteld. Dat komt neer op ca. 3.000 m2 dakgroen. Met 30.000 m2 aan nieuwe daken in fase 2a, waarvan de ambitie is hiervan 12.000 m2 groen in te richten, kunnen de daken in fase 2a voor 25% bijdragen aan het benodigde m2 ecosysteemgroen.

De overige 75% van het benodigde ecosysteemgroen in fase 2a wordt gevonden in het omvormen van bestaand groen naar meer biodivers groen en het toevoegen van nieuw groenareaal, door:

- *vergroenen zuidwestoever Sloterplas: "ontstening" van de westoever aan de Meer en Vaart;*
- *natuurvriendelijke zuidoever van de Nieuwe Osdorpergracht (het deel in fase 2a);*
- *aanleg van nieuw buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat;*
- *aanleg van parkstrook in het autovrije deel van de Martini van Geffenstraat.*
- *Bij elkaar komt dit neer op minimaal 6.000m2 extra ecosysteemgroen.*
- *Daarnaast wordt geïnvesteerd in een natuurvriendelijker in te richten zuidoever van de Sloterplas en het omvormen van de noordberm van de Lelylaan naar een meer extensief beheerd en gradiëntrijk gebied.*

Bomen

Bomen vormen nu en in de toekomst een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in Stadscentrum Osdorpplein. De bomen aan de Osdorpergracht en de straten Hoekenes en Meer en Vaart zijn onderdeel van de hoofdbomenstructuur van Amsterdam. De bomen blijven hier zo veel mogelijk behouden en waar mogelijk in aantal uitgebreid. Aan de Nieuwe Osdorpergracht wordt een nieuwe parkachtige bomenstructuur toegevoegd. Daarnaast worden in alle straatjes en plantsoenen/parkjes bomen aangeplant, hetgeen bijdraagt aan een prettig leefklimaat.

Helaas ontkomen we er niet aan dat er ook bomen verwijderd moeten worden. In fase 2a zullen er ca. 210 bomen verwijderd moeten worden. Het stedenbouwkundig plan voorziet in deze fase in herplant van circa 180 nieuwe bomen.

Het compensatiebeleid van de gemeente Amsterdam bepaalt op basis van de leeftijd van te kappen bomen wat er aan compensatie terug moet komen. Door het merendeel van de bomen in een vrij grote maat (stamomtrek van 30-35cm) aan te planten voldoen we in fase 2a aan dit beleid. Dit draagt ook bij een groener beeld direct na aanplant.

De aantallen te verwijderen en her te planten bomen kunnen nog enigszins wijzigen bij de nadere uit-werking van het ontwerp voor de openbare ruimte.

Alle nieuwe bomen krijgen een optimale groeiplaats (voldoende aarde ondergronds), zodat ze goed kunnen groeien.

- De tekst over sporten en spelen is toegespitst op fase 2a. De compensatie cijfers voor fase 1 en fase 2b zijn hier weggelaten. Dit alles heeft tot de volgende tekst voor de nieuwe paragraaf **Sporten en spelen** geleid:

De Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen geeft per toegevoegde woning (in fase 2a zo'n 820 woningen) aan hoeveel vierkante meters sport en spelvoorzieningen er in het gebied beschikbaar moeten zijn. In onderstaande tabel is de opgave samengevat.

Functie	***Norm***	***Benodigde hoeveelheid***
Spelen 0-5 jaar	*1 speelplek van 150 m2 per 300 woningen*	*3 plekken*
Spelen alle leeftijden	*1 speelveld per 1.000 woningen van 1.000 m2*	*1 veld*
Sporten in de openbare ruimte	*1 m2/woning*	*820 m2*
Georganiseerd sporten	*2 m2 buitensport/woning*	*1.640 m2*

In fase 2a worden verspreid door het gebied op 4 plaatsen nieuwe speelplekken gerealiseerd:

1. *in het straatje Geduld en op kop van de Anslijnstraat;*
2. *in plantsoen Van Hanenbergstraat;*
3. *in lineaire groenstrook van de Martini van Geffenstaat;*
4. *in het buurtparkje aan de Van Suchtelen van de Haarestraat.*

De belangrijkste sportvoorziening in de openbare ruimte voor Osdorpplein komt aan de zuidoever van de Sloterplas: een urban sportszone van ongeveer 2.000 m2. Qua gebruik wordt gedacht aan sporten als skaten, freerunning, calesthenics en streetdance.
Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan een opwaardering van Park Osdorp. Hier worden meerdere sport- en spelvoorzieningen toegevoegd die uitnodigen tot bewegen.

Speciale aandacht gaat uit naar de (anders) georganiseerde sporten, zoals voetbal en hockey. Hier is veel vraag naar in Amsterdam, met name in centrum-stedelijk gebieden. Dit geldt voor kinderen, maar ook volwassen Amsterdammers sporten graag in georganiseerd verband. Volgens de norm is er voor fase 2a ongeveer 1.800 m2 extra sportruimte nodig in het gebied. Binnen het plangebied (stedelijk centrumgebied) is het niet mogelijk om sportvelden toe te voegen. Omdat in de nabijheid drie grote sportparken liggen (Ookmeer, Sloten en De Eendracht), wordt hier het benodigde ruimte volgens de sportnorm toegevoegd. Hiervoor worden vanuit dit project middelen vrij gemaakt. Een extra sporthal en een zwembad hoeven in Stadscentrum Osdorpplein niet gerealiseerd te worden. Het bestaande aanbod in de directe omgeving is voldoende om de behoefte van de nieuwe bewoners op te vangen.

- De tekst over watercompensatie is toegespitst op fase 2a. De compensatie cijfers voor fase 1 en fase 2b zijn hier weggelaten. Ook is de tekst over waterkwaliteit nader uitgewerkt. Dit alles heeft tot de volgende tekst voor de nieuwe paragraaf **Water** geleid:

Water
De aanwezigheid van veel water is een belangrijke kwaliteit van Osdorpplein. De grachten en de Sloterplas bepalen mede de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van Osdorpplein en zijn belangrijke onderdelen van de waterstructuur van Nieuw West.

Waterkwaliteit, beheer en onderhoud
De inpassing van de Nieuwe Meervaart in en aan de Sloterplas zal naar verwachting effect hebben op de waterkwaliteit, door onder andere het dempen van een stukje water en de schaduwwerking van het gebouw op het water. De verandering van de waterkwaliteit zal moeten worden gecompenseerd. Waternet hanteert voor het bepalen van de kwaliteit van stilstaande wateren negen ecologische sleutelfactoren zoals opgesteld door STOWA, zoals productiviteit van de waterbodem, lichtklimaat, habitatgeschiktheid en toxiciteit. Bij de achteruitgang van 1 van deze 9 factoren zal de waterkwaliteit achteruit gaan.

Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de zuidwestoevers, zal samen met een aquatisch ecoloog, onderzocht worden op welke wijze de waterkwaliteit behouden en eventueel verbeterd kan worden. We denken hierbij aan het realiseren van nieuwe verondiepingen als onderdeel van de Nieuwe Meervaart en/of het aanpassen van de oevers op een aantal plaatsen.
Bij de realisatie van de Nieuwe Osdorpergracht in fase 1 en 2a (oostelijk deel) wordt ook ingezet op een goede waterkwaliteit. Aan de zuidzijde krijgt de gracht een ecologische inrichting en op de bodem van de gracht worden mosselbanken gerealiseerd.

Watercompensatie
In de Keur stelt het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) eisen aan watercompensatie in dit te verdichten centrumgebied. Te dempen water dient 100% gecompenseerd te worden en voor extra verharding dient 10% van het extra verhard oppervlak te worden gecompenseerd als nieuw open water.
In Stadscentrum Osdorpplein komt er in fase 2a (samen met fase 1) maximaal 27.000 m2 verharding bij, inclusief de bouw van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas. Hierbij is uitgegaan van een maximale footprint van de Nieuwe Meervaart van 9.000 m2, grotendeels in het water en deels op de oever (in de bocht). Bij de maximale footprint van de Nieuwe Meervaart is sprake van 5.700 m2 te dempen water voor de Nieuwe Meervaart. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat er aan de westoever ook een klein stukje extra water in de Sloterplas wordt gemaakt door de oever daar recht te trekken.

De verdichting van Stadscentrum Osdorpplein en de realisatie van de Nieuwe Meervaart (deels) in de Sloterplas betekent een vraag naar watercompensatie. Als onderdeel van deze watercompensatie is voorzien in een groot nieuw waterlichaam in de vorm van de Nieuwe Osdorpergracht.
Na het gereedkomen van fase 2a (en fase 1) zal door het graven van deze gracht met ca. 10.000 m2 water ruim voldoende water aanwezig zijn om het toename aan verhard oppervlak en de bouw van de Nieuwe Meervaart (deels) in de Sloterplas te compenseren.
Met het dempen van 5.700 m2 water en het 10% compenseren van de extra 27.000 m2 verharding blijft er per saldo een overschot aan nieuw oppervlaktewater over van ruim 1.600 m2.
Hiermee wordt voor fase 1 en fase 2a ruimschoots voldaan aan de watercompensatie-eis uit de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

De nog verder uit te werken de kop van de Nieuwe Osdorpergracht in een participatietraject leidt mogelijk tot een iets kortere gracht en dus minder watercompensatie. De kop van de Nieuwe Osdorpergracht kan maximaal 45 meter korter worden, voor eventuele extra verblijfsruimte en/of watertrappen. Bij een grachtbreedte van 20 meter zou deze ruimte maximaal 900 m2 beslaan. In de huidige watercompensatie is uitgegaan van een plein van 500 m2. De watercompensatie kan dus nog met maximaal 400 m2 afnemen. Gezien het overschot van 1.600 m2, is dit geen probleem.
Totdat de Nieuwe Osdorpergracht is aangelegd, wordt de benodigde watercompensatie van fase 1 (tijdelijk) gedekt met de watercompensatiereserve binnen de Sloterbinnenpolder.

8 Verkeer en mobiliteit

- De tekst in dit hoofdstuk is behoorlijk gewijzigd, met name op de volgende onderdelen:

- alle mogelijke verkeerskundige wijzigingen voor fase 2b hieruit zij gehaald en op hoofdlijnen worden benoemd in een nieuwe hoofdstuk 12 Fase 2b: een toekomstperspectief;
-de wegenstructuur bij met name de Martini van Geffenstraat is behoorlijk gewijzigd, en daarmee ook het maaiveldparkeren;
- het programma van fase 2a is enigszins gewijzigd, waardoor ook de cijfers in de parkeerbalans voor auto's en fietsen zijn gewijzigd en bovendien zijn toegespitst op fase 2a

8.1 Voetgangers en fietsers staan centraal

-

8.2 Wegenstructuur

- alle onzekere fase 2b elementen eruit gehaald
- aanscherping: autoluwer maken Haanenbergstraat en Anslijnstraat; deel M. van Geffenstraat autovrij

- De paragraaf **Wegenstructuur** is als volgt gewijzigd; met name de wijzigingen in M. van Geffenstraat, Anslijnstraat en Hanenwergstraat zijn expliciet gemaakt:

Per 8 december 2023 is in Amsterdam de maximumsnelheid op een aantal gebiedsontsluitingswegen verlaagd van 50km/uur naar 30km/uur. Dit geldt ook voor het deel Meer en Vaart ter hoogte van Stadscentrum Osdorpplein. Het betreft een nieuw soort wegtype, genaamd de GOW 30, waar het verkeer kan doorstromen met een veilige snelheid. Het wegprofiel blijft hierbij zoveel mogelijk intact met toevoeging van verkeersremmende maatregelen om deze wegen verkeersveiliger te maken.
In fase 2a vinden drie wijzigingen in de wegenstructuur van Stadscentrum Osdorpplein plaats.
De eerste wijziging komt voor uit de aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht. Dit betekent dat de verbinding tussen de Anslijnstraat en de Don Boscostraat/Geduld vervalt. De Anslijnstraat wordt een doodlopende straat met een éénrichtingcircuit. De straat Geduld eindigt straks op de Nieuwe Osdorpergracht. Hiermee kruist er minder autoverkeer het doorgaande fietspad Hoekenespad.
De tweede wijziging betreft de verlegging van de Martini van Geffenstraat. In de nieuwe wegenstructuur wordt deze vanaf de Jan Celesstraat rechtdoor getrokken naar de Hoekenes. De haakse bocht verdwijnt. Vanaf de Martini van Geffenstraat worden de parkeergarages en de inpandige expeditiestraat voor de winkels aan de zuidzijde van de Tussen Meer ontsloten. Hiermee verdwijnt dit laad- en losverkeer op de

Tussen Meer en is daar op termijn meer ruimte voor voetgangers.
Het middelste deel van de Martini van Geffenstraat wordt autovrij. Het straatje dat de Martini van Geffenstraat met de Van Suchtelen van de Haarestraat verbindt wordt versmald.
De derde wijziging betreft de Hanenbergstraat. Het huidige westelijk stukje Hanenbergstraat verdwijnt. Dit gebied wordt de autovrije tussen de toekomstige nieuwbouw in de noordwesthoek van het Stadscentrum. De Hanenbergstraat wordt daarmee een doodlopende straat.

- In de paragraaf **Openbaar vervoer** is het volgende gewijzigd**:** fase 2b elementen**,** zoals mogelijke verplaatsing tram-&buslus en verplaatsing tramhalte Tussen Meer eruit gehald en als nader te onderzoeken mogelijkheid voor de lange(re) termijn in hoofdstuk 12 Fase 2b opgenomen

- De paragraaf **Voetgangers en fietsers staan centraal:**

In het stedenbouwkundig plan van Osdorpplein staan voetgangers en fietsers centraal. Het centrumgebied heeft autoluwe straten en pleintjes. Het winkelhart met het Lammetjesplein en de straatjes en pleintjes daaromheen zijn voetgangersgebied. Dat geldt ook voor de kades van de toekomstige Nieuwe Osdorpergracht.
De meeste straatjes in het westelijk deel van het projectgebied blijven toegankelijk voor auto's, met uitzondering van een deel van de te verleggen Martini van Geffenstraat. Deze straatwordt voor een deel autovrij en krijgt een groene inrichting.
Door de realisatie van inpandige parkeergarages onder de nieuwe bouwblokken en betere benutting van de reeds bestaande parkeergarages zijn er beduidend minder parkeerplaatsen op maaiveld nodig en ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Wandelroutes
De wandelverbindingen met de omgeving worden verbeterd. Zo komt er in fase 2a een extra voetgangersbruggetje over de Hoekenesgracht naar het Stadspark Osdorp bij en wordt ingezet om op een extra voetgangersbruggetje vanaf de zuidoever van de Sloterplas naar het watersporteiland. De exacte positie en aansluiting op de bestaande wandelpaden aan de zuidoever van de Sloterplas wordt nog uitgewerkt in overleg met de omgeving.

Winkelhart is voetgangersgebied
Het winkelhart inclusief de winkelstraten is voetgangersgebied. Fietsers maken gebruik van fietsparkeerplaatsen aan de randen van het winkelhart en de nieuwe inpandige openbare fietsenstalling onder de MIX (fase 1). De winkelstraat, gelegen in het verlengde van de Van Suchtelen van de Haarestraat, geldt als uitzondering. Fietsen door deze winkelstraat wordt gedoogd. In fase 2a wordt de mogelijkheid onderzocht voor een tweede inpandige fietsenstalling gekoppeld aan de ontwikkellocatie van de huidige Meervaart.

Optimalisatie versteekbaarheid Meer en Vaart
De gemeente wil nader onderzoeken of de oversteektijden van de verkeerslichten aan de Meer en Vaart verkort kunnen worden, om de barrièrewerking van de Meer en Vaart voor de voetganger te verminderen. Dit is van belang om het Stadscentrum nog beter met de Sloterplas en haar oevers te verbinden.

30km/uur straten voor fietsers
De Meer en Vaart en Tussen Meer hebben vrijliggende fietspaden. Het Hoekenespad is en blijft een belangrijke doorgaande fietsroute vanaf de Lelylaan en zuidoevers van de Sloterplas richting Stadspark Osdorp en Osdorp-West. De her in te richten (kleinere) straten in Osdorpplein fase 2a krijgen een profiel van 30km/uur een erftoegangsweg. Dat betekent klinkerverharding in de rijbaan en de fietsers rijden –net als de auto's- over de rijbaan. Over de Nieuwe Osdorpergracht komt een fiets- en voetgangersbrug als doorgaande verbinding tussen de Jan Celesstraat en de straat Volharding.
De Hoekenes ten noorden van de Tussen Meer is een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) en krijgt een daarbij behorende inrichting met en asfalt rijbaan van 7 meter breed en fietsstroken aan weerszijden van de rijbaan. Aan de oostzijde van de straat komt langsparkeren voor bezoekers. De bomen aan de oostzijde worden gehandhaafd en aan de westzijde bij het Hoekenesplantsoen komen nieuwe bomen in het trottoir.

Fietsparkeren
Het aantal bewoners en bezoekers van Osdorpplein zal met de jaren toenemen. Zij worden zoveel mogelijk aangemoedigd om de fiets te gebruiken of om met het openbaar vervoer te komen. Voor bewoners en bezoekers van Stadscentrum Osdorpplein dienen er voldoende fietsparkeerplaatsen te komen en tegelijkertijd dient de openbare ruimte niet te vol komen te staan met fietsparkeervoorzieningen op maaiveld, om voldoende ruimte voor de voetganger en voldoende verblijfskwaliteit in de straten en op de pleintjes te behouden.

Bij de nieuwe woongebouwenin fase 2a komen inpandige fietsbergingen voor de bewoners. Het grootste deel van het fiets- en scooterparkeren vindt inpandig plaats. Daarnaast komen in de straten buiten het voetgangersgebied ook op maaiveld hier en daar fietsparkeerplekken. De nieuwe fietsenrekken, fietsnietjes en fietsparkeervakken op maaiveld worden in groepjes en rijen geclusterd op logische plekken, zoals in de nabijheid van een tram-/bushalte, de entrees van het winkelgebied en bij entrees van voorzieningen en woongebouwen.

Fietsparkeerbalans
Om te waarborgen dat er voldoende fietsparkeerplekken worden gerealiseerd is er voor Osdorpplein fase 1 en 2a een zogenaamde fietsparkeerbalans opgesteld. Basis hiervoor is een telling, die tegelijkertijd is uitgevoerd met de parkeertelling voor auto's in 2021. Uit de telling blijkt dat de bestaande behoefte 1.050 plaatsen bedraagt. De huidige normen voor fietsparkeren voorzien in het oplossen van de benodigde fietsparkeerplekken voor bewoners op eigen terrein. Alleen voor bezoekers van woningen worden fietsparkeerplekken in de openbare ruimte voorzien. In het totaal gaat het om 1.122 extra plekken.

Omdat er ook behoefte (104) verdwijnt vanwege de sloop van woningen en er op straat reeds een capaciteit is van 881 plekken is de extra behoefte in fase 2a (1050 + 1.122 -104 -881 =) 1.187 plaatsen. Daarvan zijn er 450 voorzien in een geplande inpandige fietsenstalling in de nieuwbouw de MIX. De resterende 737 plaatsen worden verspreid in de openbare ruimte van fase 1 en fase 2a gerealiseerd. In fase 1 gaat het om 143 en in fase 2a 593 plaatsen in de openbare ruimte.

Bij de uitwerking van de ontwikkellocatie Huidige Meervaart zal te zijner tijd nader onderzocht worden of een tweede publieke inpandige fietsenstalling op deze locatie noodzakelijk is en wat de exacte fietsparkeercapaciteit dient te zijn. Deze zou dienen voor bezoekers van de Meer en Vaart, Westmarket (om het aantal fietsp.p. op maaiveld te beperken) en mogelijk voor een deel van de gebruikers van het openbaar vervoer.

- De paragraaf **Parkeren** is gewijzigd in:

Het toevoegen van meer programma in Stadscentrum Osdorpplein fase 2a zal zorgen voor een toename van de vraag naar parkeerplaatsen. Omdat er ook parkeercapaciteit bij wordt gebouwd, blijft er ook op piekmomenten, zoals zaterdagmiddag voldoende ruimte om te parkeren.

In begin november 2021 zijn parkeertellingen uitgevoerd. Dit was weliswaar tijdens de coronapandemie, maar er waren op dat moment geen lockdown maatregelen. De winkels waren bij de parkeermeeting open en voor de Meervaart waren geen restricties aan de verkoop van zitplaatsen. Ten tijde van dat onderzoek waren er 866 plaatsen op de openbare weg en 1.290 plaatsen in de huidige vier openbare parkeergarages. Na realisatie van fase 2a zal het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zijn afgenomen tot 459 stuks. Het aantal plaatsen in openbare garages zal – door de aanleg van een vijfde publieke parkeergarage bij MIX- in die periode zijn toegenomen tot 1.447. Daarnaast worden bij de nieuwbouwwoningen conform de vigerende parkeernormen minimaal 552 parkeerplaatsen in inpandige/ondergrondse parkeergarages aangelegd voor de bewoners van deze woningen.

De bewoners met een parkeervergunning kunnen op straat te parkeren . Dat blijft ook in de toekomst zo. De gemeente is voornemens om in 2024 ook buiten het plangebied betaald parkeren in te voeren. Als dat doorgaat worden de bewonersvergunningen ook in deze uitbreidingsgebieden geldig. Andersom zijn vergunningen die worden uitgegeven in de uitbreidingsgebieden niet geldig in het Stadscentrum Osdorpplein. Bewoners van de nieuwbouw komen niet in aanmerking voor parkeervergunningen. Zij parkeren op eigen terrein. Bezoekers parkeren op straat, maar meer nog in de publieke parkeergarages.

Voor het parkeren is een parkeerbalans opgesteld op basis van het gemeentelijke parkeernormenbeleid, zoals dat op 1 november 2023 van toepassing was. De balans laat zien dat er op basis van dit stedenbouwkundig plan voor fase 2a voldoende parkeerplaatsen zijn. De verdichting zal wel gevolgen hebben voor de parkeerdruk. Deze is nu met gemiddeld 69% (67% op straat en 70% in de garages) laag. In de toekomst zal deze ook op de wekelijkse piekmomenten onder de 90% blijven. Omdat een garage een afgesloten terrein is achter een slagboom, kun je deze alleen betreden als er daadwerkelijk plek is. Dit, en omdat de routing door de garage je idealiter langs alle parkeerplekken voert, is vrije ruimte voor zoekend verkeer is minder relevant dan op straat. De bezetting van een garage kan dus fors hoger zijn dan 90%. Idealiter vind je altijd een plek in een garage. Dat is het geval wanneer er minimaal 1 plaats vrij is. Er zit dus tot en met 2034 vrij veel lucht in de parkeerbalans.

De huidige vier publieke parkeergarages (Q Park Osdorpplein met 421 p.p., AH XL met 416 p.p, Heros met 222 p.p. en Nieuw-West met 231 p.p.) hebben een parkeercapaciteit van bijna 1.290 parkeerplaatsen. Er komt in de MIX nog een publieke parkeergarage van 157 openbare parkeerplaatsen bij, die naar verwachting in 2026 wordt geopend. Daarmee kent het Stadscentrum dan vijf publieke parkeergarages.

De toekomst is echter moeilijk te voorspellen, zeker op het gebied van mobiliteit. De komende jaren zal daarom de parkeerdruk in Stadscentrum Osdorpplein gemonitord worden en de ontwikkelingen omtrent Amsterdam als autoluwe stad in de gaten moeten worden gehouden. De ontwikkeling van het openbaar vervoer rondom Osdorpplein speelt daarin een belangrijke rol, net als de uitrol van parkeerregulering (betaald parkeren) in het hele stadsdeel Nieuw-West en het (toenemende) gebruik van deelmobiliteit of het al dan niet invoeren van rekening rijden.

Mocht het onverhoopt toch nodig zijn om de parkeerdruk op termijn te willen verlagen dan beschrijft de 'Parkeervisie Osdorpplein 2020-2040' hiervoor de volgende oplossingsrichtingen of "knoppen om aan te draaien", waaronder:

- *Reduceren van de parkeervraag in het gebied door goede aansluiting op het openbaar vervoer te realiseren, (elektrische) deelmobiliteiten en mobiliteitshubs aan te bieden.*
- *Door sturend parkeerbeleid autobezit en gebruik beïnvloeden. Parkeerregulering inzetten voor het optimaal verdelen van de schaarse ruimte door de juiste parkeerder op de juiste plaats laten parkeren en parkeren in de garage aantrekkelijker maken dan op straat.*
- *Benutten restcapaciteit in parkeergarages door een dynamisch parkeerverwijssysteem waarmee automobilisten actuele informatie kunnen inzien over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in parkeergarages.*

9 Duurzame gebiedsontwikkeling

- De tekst over de MilieuPrestatie Gebouwen onder het kopje **Circulair bouwen** is gewijzigd in:

…Landelijk zijn er eisen gesteld aan de milieubelasting van materialen. Om de milieubelasting in kaart te brengen wordt gebruik gemaakt van een maatstaf: de 'MilieuPrestatie Gebouwen' (MPG). Hoe lager deze waarde is, hoe duurzamer het materiaalgebruik. Om milieubewust materiaalgebruik te garanderen geldt in Stadscentrum Osdorpplein de landelijke standaard MPG norm met een maximum grenswaarde van 0,8. MPG staat voor Milieu Prestatie Gebouwen. Hoe lager deze waarde is, hoe duurzamer het materiaalgebruik. Ontwikkelaars dienen rekening te houden met een aanscherping van de landelijke MPG norm naar 0,5 in 2025.
Daarnaast wordt het gebruik van hergebruikte en biobased materialen aangemoedigd en zetten we in op

adaptief en demontabel bouwen.

10 Beeldkwaliteitsplan

- De structuur van dit hoofdstuk is enigszins verduidelijkt met 3 paragrafen:
- Regie op Ruimtelijke Kwaliteit
- Hoge Architectuurkwaliteit: AUP geïnspireerd
- Sturende principes en eisen beelkwaliteit

- De paragraaf **Regie op ruimtelijke kwaliteit,** dat wil zeggen de rol van het bouwteam, supervisor en Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en het Protocol van bouwplannen, is nader aangescherpt, net als de paragraaf over **Hoge Architectuurkwaliteit: AUP geïnspireerd.**

- Bij paragraaf ***Sturende principes en eisen beeldkwaliteit*** *is de tekst onder de kop* ***A. Osdorpplein*** *als volgt gewijzigd**:***

Op schaal van het Stadscentrum Osdorpplein vragen de nieuwe gebouwen om heldere (rooi)lijnen, begeleiding van de lange structuurlijnen van Nieuw West, zichtlijnen en verbindingen met omliggende buurten en vooral naar de weidsheid van de Sloterplas. Aan Meer en Vaart komt op en aan de locatie van de huidige Meervaart een nieuw stedelijke waterfront aan de Sloterplas, met veel publiek en cultureel programma aan deze boulevard. Aan de oostzijde van Hoekenes dient een samenhangende stoere stedelijke bebouwingswand te komen, die op een prettige wijze contrasteert met de villa's aan de Nieuwe Osdorpergracht. Ook aan de noordzijde aan de Osdorpergracht komt nieuwe stedelijke bebouwing met voorkanten en gevarieerd levendig programma erin; ook deze achterkant wordt langzaam maar zeker een voorkant en representatieve entree van het Stadscentrum. De tussenstraten, pleintjes en plantsoenen kennen eenduidige rooilijnen en straatwanden.

- Bij paragraaf ***Sturende principes en eisen beeldkwaliteit*** *is de tekst onder de kop* ***C. Gebouw Osdorpplein*** *aangescherpt. Hier volgende belangrijkste wijzigingen:*

Plint en pui
Elk gebouw heeft een ruimtelijke plint van bruto 7 meter. De hoge ruimtelijke plint is duidelijk herkenbaar in de architectuur en kent veel transparantie in de pui. Veelal zal deze hoge ruimtelijke plint bestaan uit een begane grond van 4 meter en een 1e verdieping van 3 meter hoog. De plint biedt ruimte aan een mix van woonfuncties en niet-woonfuncties, zoals bedrijven en commerciële en maatschappelijke of culture voorzieningen. Bij de entrees/foyers en belangrijke collectieve en publieke functies kent de plint een verdiepingsvrije hoogte van 7 meter, hetgeen meer grandeur in het centrumgebied introduceert. Op sommige locaties, zoals op de huidige Meervaartlocatie aan de Meer en Vaart, is dit meer gewenst dan op andere locaties. De verhoogde plint faciliteert ook functieveranderingen op termijn beter.
Puien zijn open en transparant vormgegeven over de volle hoogte van de plint en tonen de achtergelegen activiteit van de programmering. Puien van plinten liggen terug t.o.v. de rooilijn. Kolommen die bovengelegen gevels dragen zijn wel in de rooilijn geplaatst en hebben een vorm die de lichtvoetigheid van de opgetilde massa accentueren.

Luifel of uitkragende band
Op die plekken waar dat nu of in de toekomst door programmatische invulling, door ruimtelijke beleving en/of door voetgangers logisch is wordt op een hoogte van 7 meter de plint/pui "omlijst" een luifel dan wel uitkragende band, die integraal onderdeel is van de architectuur. Luifels heeft een uitkraging van tussen de 2 en 3 meter uit de gevel. De mogelijke luifel zit aan/in het gebouw en heeft geen kolommen in de openbare ruimte staan.
Op plekken waar een luifel niet logisch of mogelijk en wenselijk is (ter beoordeling door het gemeentelijk bouwplanbegeleidingsteam) wordt in plaats van een luifel op 8 meter hoogte een horizontale band gemaakt die tussen de 0,5 en 1 meter uitkraagt (lokaal en met naastgelegen bebouwing af te stemmen). De luifels en uitkragende banden vormen een continuïteit in de straatbeleving op Osdorpplein en dragen bij aan de gestrektheid en architectonische horizontaliteit.

Horizontaliteit plint en luifels
De eenheid, gestrektheid en architectonische horizontaliteit van de plint van 7 meter kan aan de bovenzijde worden versterkt met bijvoorbeeld een horizontale band, een luifel, een iets terugliggende plintverdieping of op een andere architectonische wijze. Bij publieke functies en collectieve entrees zijn luifels mogelijk, die een integraal onderdeel van de architectuur dienen te zijn en bijdragen aan de gestrektheid en architectonische horizontaliteit. Luifels hebben een uitkraging van tussen de 2 en 3 meter uit de gevel en hebben géén kolommen in de openbare ruimte staan.

Horizontale geleding en gestrektheid gevels
Generieke basisbouwhoogte van gebouwen is 6 bouwlagen (maximaal 21 meter). Dat zijn 4 lagen bovenop de dubbele plint van 7 meter én een architectonische dakrand. Deze gebouwdelen hebben een horizontale geleding en gestrektheid (kenmerkend voor AUP-architectuur). Ramen en balkons versterken dit effect. Koppen van deze bouwdelen zijn opengewerkt en vormgegeven als vizier op de omliggende openbare ruimte. Opnemen van terug liggende balkons in deze koppen is aannemelijk. Neggen en omlijstingen van balkons en ramen zijn subtiel en onderdeel van de architectonisch gevelconcept. Eventuele ornamentiek in gebouwen is verwerkt in deze functionele delen. Voor de hoogteaccenten of torens gelden vergelijkbare architectonische uitgangspunten als voor de 21 meter hoge gebouwdelen.

Geleding gebouwdelen, tussenlaag
Er wordt gestreefd naar een geleding van de verschillende gebouwdelen, die aansluit bij de kenmerkende vormentaal van AUP-architectuur. De hoogteaccenten of toren van maximaal 41,7 meter hoogte (en drie toren van mogelijk 60 meter hoogte) zijn zo ontworpen dat ze ruimtelijk duidelijk een eigen gebouwdeel vormen in relatie tot de gebouwdelen van 21 meter hoog. Dit kan op twee wijzen:

- *de hoogteaccenten of torens zijn leesbaar als autonome, verticaal vormgegeven gebouwdelen die zich door een tussenlaag, een dilatatie of op andere wijze ruimtelijk losmaken van de naastgelegen 21 meter hoge gebouwdelen, of*
- *Het gebouwdeel van het hoogteaccent of torendeel boven de 21 meter hoogte wordt onderscheiden met de gebouwdelen tot 21 meter hoogte door een terug liggende tussenvloer van één verdieping of op een alternatieve manier in de architectuur.*

- Bij paragraaf ***Sturende principes en eisen beeldkwaliteit*** *is de tekst onder de kop* ***D. Gebouwelementen en functionaliteiten*** *aangescherpt. Hier volgende de belangrijkste wijzigingen:*

Collectieve daktuinen en groene daken
De daken zijn een integraal onderdeel van het ontwerp. Collectieve binnen-/daktuinen zijn een essentiële kwaliteit in Stadscentrum Osdorpplein. Per te ontwikkelen kavel zal 40% van het totale dakoppervlak ingericht moeten worden als collectieve daktuin en/of groen dak. Van de lage binnentuinen op een niveau van 7 meter boven het maaiveld, gesitueerd op het dak van plinten of parkeergarages, dient 60% een weelderige groene inrichting te krijgen. Zie ook de uitgebreidere basisprincipes en bouwregels in paragraaf 5.1 .
De daktuinen zijn onderdeel van de architectonische ontwerpopgave en worden in samenhang met de gebouwen ontworpen door de landschapsarchitect die is aangesteld door de ontwikkelaar. De ambitie ten aanzien van de daktuinen zal verder worden uitgewerkt als onderdeel van de bouwenvelop. De daktuinen fungeren als ecosysteemgroen met daarbij een kijk- en gebruiksfunctie. Ook hebben ze een waterbergende functie. Het groen is zo vormgegeven dat het goed zichtbaar is vanuit het publieke domein, meestal naastgelegen straten. De lagere daktuinen (tot 7 meter) zijn toegankelijk vanuit naastgelegen woontorens of woongebouwen.
Het ontwerp van de dakrand, toepassing van zonnepanelenen installaties op de daken en overige (groene) inrichting van de daken zijn een integraal en volwaardig onderdeel van het ontwerp.

Balkons, erkers en galerijen
In paragraaf 5.1 staan de basisprincipes en bouwrgeels voor balkons, erkers en galerijen.
Qua beeldkwaliteit zijn balkons, erkers en galeijen een integraal onderdeel van de horizontale gerichtheid

van het architectonisch gevelconcept.

- Bij paragraaf ***Sturende principes en eisen beeldkwaliteit*** *is de tekst onder de kop* ***E. Bruggen*** *aangescherpt:*

De bestaande bruggen in en naar Osdorpplein zijn kenmerkend voor de na-oorlogse bruggenarchitectuur in Nieuw-West. Ze zijn vormgegeven als een familie, met veel aandacht voor de vormgeving van pijlers, brugdek en relingen. Voor de nieuwe bruggen over de grachten aan het Stadscentrum geldt dat de constructie, dek, leuning en landhoofden een samenhangend architectonisch geheel vormen, dat aansluit op modernistische vormentaal van de bruggen en andere civieltechnische kunstwerken in Nieuw West.
De bruggen zijn galant, lichtvoetig en helder vormgegeven. Ze verbeelden dynamiek en beweging en zijn niet statisch of symmetrisch. Langzaamverkeerbruggen over de grachten krijgen bij voorkeur geen steunpunten of pijlers onder de brug in het water.

11 Ontwikkelingsstrategie

- De potentiële ontwikkellocaties van fase 2b en uberhaupt heet fase 2b is uit dit hoofdstuk en uit de planning gehaald.
- De planning van de 5 ontwikkelingslocaties van de fase 2a plus de Nieuwe Meervaart zijn geactualiseerd op de laatste inzichten

12 Fase 2b: een ontwikkelingsperspectief

- Fase 2b valt buiten de scope van het investeringsbesluit, maar schetst wel enige kansen en een mogelijk toekomstperspectief voor de doorontwikkeling van met name de noordelijke zone van het Stadscentrum Osdorpplein en mogelijke verkeerskundige ingrepen in de hoofdwegen Meer en Vaart en Tussen Meer.

