Nota van Beantwoording Zienswijzen

Behorend bij de terinzagelegging van de eerste actualisatie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2025)

Inleiding

Op 20 mei 2025 is de 'Ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – actualisatie 2025' door het College van Burgemeester en Wethouders (verder: het college) vastgesteld en vrijgegeven voor openbare terinzagelegging. Dit betekent dat de actualisatie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (OVA2050) met alle relevante documenten is gepubliceerd in het gemeenteblad. De kennisgeving en de stukken waren ook te zien op de inspraakpagina van de gemeente Amsterdam. De terinzagelegging liep van 13 juni tot 24 juli 2025. Iedereen kon toen een zienswijze indienen. Tijdens deze periode was de ontwerp-Omgevingsvisie digitaal beschikbaar op het platform Regels op de kaart binnen het Omgevingsloket. Hier staan alle regels en beleid van de overheden bij elkaar. Ook lagen er gedrukte exemplaren op het stadhuis en op de stadsdeelkantoren.

De actualisatie van de omgevingsvisie heeft twee aanleidingen: het gereedmaken van de OVA2050 voor het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en de integratie van stadsgebied Weesp. Het college heeft van deze technische aanleidingen gebruik gemaakt om ook na 2021 vastgesteld beleid erin mee te nemen en enkele kleine fouten te herstellen.

Deze Nota van Beantwoording biedt een overzicht van de 28 ingediende zienswijzen en de antwoorden daarop van het college, inclusief wijzigingsvoorstellen voor de OVA2050 ten opzichte van het ontwerp van 20 mei 2025. Het college dankt alle indieners van harte voor het aanleveren van hun aandachtspunten bij deze eerste actualisatie van de omgevingsvisie. De beantwoording van de zienswijzen in deze Nota van Beantwoording maakt deel uit van de stukken ter definitieve vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – actualisatie 2025.

Zienswijzen zijn in samengevatte vorm in deze nota opgenomen. Een omgevingsvisie heeft een zeker abstractieniveau. Gedetailleerde opmerkingen zijn daarom niet altijd op hetzelfde detailniveau beantwoord en soms neergelegd bij degenen die er wel iets mee kunnen. Alle volledige zienswijzen zijn – met inachtneming van privacyregels – op aanvraag beschikbaar. Stuur daartoe een email naar omgevingsvisie@amsterdam.nl.

Om privacyredenen blijft de herkomst van individuele zienswijzen in deze nota anoniem. Elke indiener kan zelf aan de hand van het unieke nummer zijn of haar zienswijze terugvinden. Zij ontvangen daarover bericht. De meeste zienswijzen zijn echter afkomstig van instituten en organisaties, en juist bij hen speelt het privacybelang niet. Daarom kan bij veel zienswijzen van organisaties worden herleid van welke zij afkomstig zijn.

Met het Digitaal Stelsel Omgevingswet wordt de publiekstoegankelijkheid van omgevingsvisies in potentie verbeterd, maar verliezen we ook iets: het voor ingewijden bekende rode boek van de Amsterdamse omgevingsvisie verliest z'n formele geldigheid. In plaats daarvan zal de lezer op een scherm informatie moeten opzoeken en het verhaal van de omgevingsvisie Amsterdam tot zich moeten nemen.

Participatie

Gezien het grotendeels technische karakter van deze actualisatie bleef het aantal zienswijzen beperkt en het participatietraject bescheiden. Voorafgaand aan de zienswijzenperiode is een emailbericht over deze actualisatie breed verspreid onder bekende maatschappelijke partners van Amsterdam en specifiek ook Weesp. In totaal ging dat om ruim honderd adressen. Het voornaamste doel was informeren, met een uitnodiging tot gesprek. Met degenen die aangaven daar behoefte aan te hebben, zijn persoonlijke gesprekken gevoerd. Dat betrof de volgende organisaties:

- Zuidoostcity
- Hart voor de K Buurt
- Waternet
- MKB
- ORAM
- Veban
- ROVER
- Universiteit van Amsterdam
- Vrije Universiteit

Daar waren geen Weesper organisaties bij, maar enkelen van hen hebben in plaats daarvan het Dagelijks Bestuur van stadsgebied Weesp gevoed met hun advies.

Alle gesprekken verliepen constructief en boden gelegenheid tot toelichting van beide kanten. Ten behoeve van een transparante weging van wensen en ideeën hebben verschillende van bovenstaande organisaties hun opmerkingen eveneens in een zienswijze verwoord, zie daarvoor elders in deze nota.

Wijze van beantwoording

De zienswijzenprocedure van nu is geheel anders dan die in 2021, bij vaststelling van de oorspronkelijke omgevingsvisie. Het speelterrein is nu veel beperkter: dit is een technische actualisatie, geen platform voor nieuw beleid. Het college is dus terughoudend geweest in de beantwoording. De beperkte reikwijdte is terug te zien in het aantal zienswijzen: bij oorspronkelijke vaststelling 670, nu 28. Verschillende zienswijzen hebben deze gelegenheid desondanks aangegrepen voor pleidooien voor beleidswijzigingen op specifieke gebieden, zoals toerismebeleid of Erotisch Centrum. Dat is hun goed recht, maar ongeacht hoe het college inhoudelijk tegen deze zienswijzen aankijkt, achten wij deze 'achterdeur' daarvoor niet de geschikte route. Veel zienswijzen hebben daarom om louter procedurele reden niet geleid tot wijzigingen in de omgevingsvisie.

Verschillende wijzigingsroutes

Laatste wijzigingen kenden verschillende routes. Ten eerste uiteraard via zienswijzen, zoals in deze nota opgevoerd. Een bijzondere positie had het Waterschap Gooi en Vecht, dat een zienswijze indiende, maar als zusterorganisatie ook ambtshalve wijzigingsvoorstellen heeft gedaan.

Ook de pleidooien voor schrapping van de indicatieve OV-lijn door Belgiëplein en Kasterleepark kenden verschillende routes: als zienswijzen, maar ook via een ongevraagd advies vanuit de Stadsdeelcommissie Nieuw West. De uitkomst van deze bestuurlijke route is bepalend geweest voor de inhoud van de beantwoording van de zienswijze.

Ook het gevraagde advies van het Dagelijks Bestuur van stadsgebied Weesp heeft geleid tot enkele wijzigingen, in de passages die over Weesp gaan in de omgevingsvisie. Dit advies is niet opgenomen in deze nota maar in een separaat document, inclusief de antwoorden van het college op alle adviespunten.

Tot slot zijn er rond de periode van terinzagelegging van het ontwerp op verschillende plekken in de tekst **ambtshalve laatste puntjes op de i** gezet. Vrijwel altijd ging het om kleine, feitelijke correcties of aanvullingen, mede naar aanleiding van recente bestuurlijke besluiten. Deze aanpassingen zijn geïntegreerd in het WAS-WORDT-document, maar niet afzonderlijk zichtbaar. Op hoofdlijnen hadden die laatste ambtelijke aanpassingen betrekking op:

- Transitievisie warmte, ruimtevraag restwarmte datacenters
- CO_2-uitstoot van de eigen organisatie
- Bodemdaling
- Andere kleine bodem-aandachtspunten, waaronder bodemenergie
- Actualisatie tekst over windenergie
- Watergerelateerde aandachtspunten
- Naamstelling Stelling van Amsterdam en Hollandse Waterlinie
- Status bedrijventerrein Nijverheidslaan in Weesp
- Evenementenlocaties in Zuidoost
- Formulering en status van Hoofdgroenstructuur
- Lijst met beleidsdocumenten en uitwerkingsopgaven
- Een verwijzing naar het gedachtegoed van de Ecologische Visie 2012
- Ruimtelijke reserveringen (voor hubs en IJ-infrastructuur)
- Kleine redactionele en taalkundige correcties.

Overzicht van zienswijzen en antwoorden

Thema	Code	Samenvatting	Beantwoording
Bedrijven-vestigingen	0000-0001	Bedrijven in de groen-, grond- en infrasector zijn belangrijk voor de lokale economie. Deze bedrijven, vertegenwoordigd door brancheorganisatie Cumela, zijn veelal gevestigd in het buitengebied van de gemeente Amsterdam en zij 'bewerken' ook veel van de gronden in Amsterdam. Zij dragen daarmee bij aan het bereiken van veel doelen van de Amsterdamse omgevingsvisie, zoals bodemkwaliteit, waterveiligheid, verkeersveiligheid, ecologisch beheer, energietransitie en circulaire ambities. Ondernemers in deze sector zijn ambitieus, vakbekwaam, duurzaam en innovatief. Deze bedrijven beslaan relatief veel ruimte en zijn – door verschuivingen in het gebruik van het landelijk gebied – niet altijd agrarisch georiënteerd. Maar ze zijn wel nodig, júist in het buitengebied en liefst met bedrijfswoning. Erken in de omgevingsvisie daarom hun positie in het buitengebied. Bestaande bedrijfslocaties moeten worden behouden, er moet ruimte zijn voor ontwikkeling, uitbreiding en ook nieuwvestiging. Er moet ruimte zijn voor (buiten)opslag en voor duurzame energieopwek- en opslag ten behoeve van de bedrijfsvoering. Bedrijven in deze sector gedijen minder goed op een bedrijventerrein. Bedrijven die daar wél zijn gevestigd, moeten goed bereikbaar zijn. Bij aanleg, verandering of onderhoud van ontsluitingswegen moet rekening worden gehouden met het grote materieel waarmee de sector werkt. De omgevingsvisie beoogt een transformatie van de landbouw. Dat gaat niet zonder de bedrijven in deze sector. Doe	Dank voor uw opmerkingen en uw aanbod. Het college erkent het belang van uw bedrijfssector zeker. De transformatie van het landelijk gebied, ook door u genoemd, staat de komende jaren op de agenda. Die koers bepalen we in gezamenlijkheid. Uw bedrijfssector zal daarbij worden betrokken. Ontsluitingswegen moeten vanzelfsprekend geschikt zijn voor rijdend materieel dat daarvan gebruik maakt. Ons beeld is dat dat nu het geval is. Knelpunten hoort de gemeente graag, via de betreffende projectleider of gebiedsmakelaar (Gebiedsmakelaars, de contactpersonen voor uw buurt - Gemeente Amsterdam) in het betreffende stadsdeel. Deze geactualiseerde omgevingsvisie verandert vrijwel niets aan de positie van uw bedrijfssector. Bestaande bedrijfsvestigingen worden al beschermd door het omgevingsplan. De door u terloops genoemde 'uitbreiding' en 'nieuwvestiging' kunnen echter niet zomaar. Ons landelijk gebied is waardevol; groenwaarden, landbouw en recreatie staan daar voorop. Inbreuken daarop van wat dan ook moeten goed en van geval tot geval worden afgewogen.

		het daarom samen; de bedrijven participeren graag in de uitwerkingen van de omgevingsvisie. Samen maken we het buitengebied veiliger, mooier en beter. Betrek dit alles in de omgevingsvisie én het omgevingsplan.	
Bedrijven-vestigingen	4102-9675	De economische en bedrijfsmatige belangen dienen goed mee te wegen in de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, met een evenwichtiger benadering van maatschappelijke en economische belangen en een betere balans tussen wonen en werken. Deze actualisatie van de omgevingsvisie biedt gelukkig enkele aanscherpingen op dit gebied. Omdat de opgaven complexer zijn geworden en de urgentie om ruimte voor werk te behouden en te ontwikkelen is gegroeid, pleit de ORAM voor nieuwe samenwerkingsvormen. Wij zoeken manieren van gebiedsontwikkeling die passender zijn bij complexe gebiedstransformaties. Ook roepen wij op om anders te kijken naar bedrijventerreinen, hoe we erover praten en de maatschappelijke waarde die we deze plekken toedichten in het ruimtelijk debat. Het zijn niet louter hectaren grond waar toevallig bedrijven gevestigd zijn, maar essentiële onderdelen in het ecosysteem van de regionale economie. Op te transformeren terreinen moet 'werken' het vertrekpunt zijn en zal woningbouw zich daaraan dienen aan te passen. De behoefte aan bedrijventerreinen in Amsterdam is groot: in 2040 dreigt een tekort van 150 hectare. Houd transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde woonwerkgebieden daarom kritischer tegen het licht. Sommige bedrijvigheid mengt nu eenmaal niet goed met woningen. Wegdrukking van stadsverzorgende bedrijvigheid naar de regio vergroot de afstand tot afzetgebieden. Bovendien loopt ook de regio steeds voller. Regionale samenwerking en sturing moet niet langer vrijblijvend zijn, maar voorwaardelijk. Een	Het college deelt uw oproep tot evenwichtigheid, ruimte voor productieve bedrijvigheid en een diverse economie. Daarom ontzien wij bijvoorbeeld in de recente ontwikkelstrategie enkele bedrijventerreinen ('Bouwen aan buurten van de toekomst - ontwikkelstrategie 2035'). Ook hebben we de eisen voor watergebonden bedrijvigheid in het havengebied aangescherpt. Mooie formulering waar u spreekt van 'essentiële onderdelen van het ecosysteem van de regionale economie'. We voegen daaraan toe: het economische en sociale ecosysteem van de stad. Stadsverzorgende bedrijvigheid is daarin belangrijk. Wegdrukking daarvan is geen gemeentelijk doel (integendeel!), helaas wel een autonoom proces door de enorme druk op de stad. Het tegenwicht dat de gemeente daaraan op verschillende manieren biedt, helpt onvoldoende. Het college gaat daarom graag in op uw suggestie voor nieuwe samenwerkingsvormen, bijvoorbeeld bij vorming en behoud van betaalbare bedrijfsplinten. Ook bij de nieuwe kantorenstrategie en bij de komende herijking van 'Ruimte voor de Economie van Morgen' trekken we graag samen op. In het havengebied koerst de gemeente des te meer op toename van milieuruimte naarmate je meer naar het westen gaat, met maximale milieuruimte aan de westkant. Afhankelijk van ontwikkelingen in Haven-Stad kan de milieuruimte aan de oostkant de komende jaren wel degelijk

		regionale economische strategie met bijbehorend instrumentarium is noodzakelijk, met de MRA Bedrijventerreinenstrategie als leidraad. Stuur op een diverse economie, met ruimte voor diensten én productieve bedrijvigheid. Maak een actiegericht programma 'ruimte voor werk'. We denken daar graag in mee. Ook denken en doen we graag mee met herijking van 'Ruimte voor de Economie van Morgen'. Het is cruciaal dat de continuïteit van de Amsterdamse haven met al haar (watergebonden) bedrijvigheid is geborgd, inclusief hoge veiligheids- en milieuruimte. Juist voor de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie is dit belangrijk. De circulaire economie kan niet zonder de binnenvaart en de kustvaart. De beoogde focus op bedrijven met een grotere milieucontour aan de westkant van het havengebied kan niet betekenen dat de milieuruimte aan de oostzijde wordt ingeperkt. Ook die milieuruimte is hard nodig. Besteed meer aandacht aan optimale benutting van de huidige fysieke- en milieuruimte in het havengebied. Houd voorts vast aan een strategische reservering voor de uitbreiding van het havenareaal in de Houtrakpolder en sorteer niet voor op waterberging als alternatieve ruimteclaim aldaar. De ruimtedruk neemt toe, makkelijke oplossingen zijn er niet. Nog meer dan voorheen is daarom een structurele samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen noodzakelijk. We denken en doen hierin graag mee.	afnemen. Dat gaat echter in samenhang met bedrijfsverplaatsingen en niet geforceerd. Het college voegt de MRA Bedrijventerreinenstrategie aan de omgevingsvisie toe. Het college houdt vast aan de tekst in het Ontwikkelperspectief NZKG, dat inzet op waterberging, de vestiging van een 380 kV-station en landschappelijke invulling in de Houtrakpolder. In overeenstemming met het Ontwikkelperspectief NZKG wordt ingezet om de strategische reservering los te laten indien: • 'er voldoende nautische ruimte is in de haven en voldoende fysieke ruimte in de haven en industriegebieden; • er voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) is vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie; • er voldoende ruimte is voor de inpassing van de energietransitie, en noodzakelijke transformatoren ingepast worden in het landschap, waarbij versterking van het landschap wordt gerealiseerd; • de Energiehaven gerealiseerd is, en de Plus-ambitie voor later in de tijd door Rijk, regio en partners wordt gezien als een realistische ontwikkeling voor de lange termijn.'
Bedrijvenvestigingen	4368-0404	Industrievereniging Weesp benoemt aandachtspunten over functiemenging op Weesper bedrijventerrein en de intensivering van deze gebieden. De ambitie is om een woon-werkbalans te behouden van 0,9 banen per inwoner van de beroepsbevolking.	In de paragraaf voor stadsgebied Weesp in hoofdstuk 8 is te lezen dat de Hogeweyselaan, de westelijke grens van bedrijventerrein Noord, wordt ingericht voor functiemenging. In de Omgevingsvisie Weesp 2050 is dit al de gewezen locatie

		Er is geen sprake van bescherming van bedrijventerreinen voor de transformatie naar woonbestemmingen. Bescherm dit beter en wijs ook zoekgebieden aan voor werk.	voor functiemenging op Weesper bedrijventerreinen en dit is zodoende overgenomen. Intensivering van bedrijventerrein is een van de pijlers van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050: het is een belangrijke randvoorwaarde om voldoende bedrijfsruimte in de gemeente te behouden terwijl in andere delen van de gemeente, zoals Hamerkwartier en Haven-Stad, bedrijventerreinen worden getransformeerd naar woon-werkgebieden. Ook voor de Weesper bedrijventerreinen Noord, Nijverheidslaan en Van Houten geldt dat hier geïntensiveerd kan worden. De arbeidscoëfficient van 0,9 werd in de ontwerpstukken van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 gemist. Dit is een terechte opmerking, want deze werd wel vermeld in de Omgevingsvisie Weesp 2050. Dit is dan ook toegevoegd aan de alinea over werk in de paragraaf voor stadsgebied Weesp in hoofdstuk 8. In de paragraaf voor stadsgebied Weesp in hoofdstuk 8 wordt genoemd dat de bedrijventerreinen in Weesp worden beschermd. Hier dient, afgezien van functiemenging op de Hogeweyselaan met maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening, geen transformatie plaats te vinden. Dit is ook zichtbaar op de bijbehorende stadsgebiedskaart. Ook wordt in bovengenoemde paragraaf benoemd dat bij het stationsgebied wordt gekeken of hier verdicht kan worden met woon- en werkfuncties, om de economische positie op zakelijke dienstverlening te versterken. Het klopt dat de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 niet kijkt naar nieuwe zoekgebieden voor werk, en dat blijft ook zo. Weesp groeit

			in principe binnen de bestaande bebouwingsgrenzen; hiervoor is eerdergenoemde intensivering cruciaal.
Bedrijven-vestigingen	9130-8406	De gemeente Zaanstad uit zorgen over de ruimtelijke druk die ontstaat door de keuze van Amsterdam om binnen de stadsgrenzen te groeien. Dit leidt tot verdringing van functies naar omliggende gemeenten, waaronder Zaanstad, en veroorzaakt toenemende verkeers- en recreatiedruk. Zaanstad vraagt om structurele afstemming en (financiële) compensatie voor de negatieve effecten hiervan. Enkele verzoeken tot specifieke correcties betreffen een verwijzing naar de regionale bedrijventerreinenstrategie, een correctie van kaartbeelden en een genuanceerdere weergave van de transformatie van de Achtersluispolder. Graag ook aandacht voor de impact van Amsterdamse autoluwe maatregelen op de regio, de noodzaak van betere afstemming over mobiliteit, en het toevoegen van een pontverbinding tussen het Hembrugterrein en Amsterdam. Bij stedelijke verdichting en bedrijventerreinen is een integrale aanpak belangrijk, verwijs mede daarom naar de MRA bedrijventerreinenstrategie. Verduidelijk en actualiseer voorts de passages over de haven, milieuruimte, en transformatieplannen, zodat deze beter aansluiten bij regionale afspraken en ontwikkelingen.	De door u genoemde ruimtelijke druk wordt door iedereen gevoeld. Dat blijkt alleen al uit de overige zienswijzen in deze nota. Daarvoor biedt deze actualisatie natuurlijk geen oplossing. Het beste dat we kunnen doen, is structureel afstemmen en hierover in gesprek blijven, zoals u zelf al suggereert. Een algemeen principe voor 'compensatie' achten wij niet aan de orde, ook dit moet – indien nodig en gerechtvaardigd - onderdeel zijn van specifieke afstemming. Uw verzoek om verwijzing naar de Regionale Bedrijventerreinenstrategie van de MRA nemen wij over, in woord en geest. Ook nemen we de transformatie van de Achtersluispolder genuanceerder op, in woord en kaart.
Mobiliteit	0000-0002	ProRail spreekt waardering uit voor de ambitie en samenhang van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en erkent de belangrijke keuzes die de gemeente maakt op het gebied van bereikbaarheid, klimaat, wonen, werken en energie. Tegelijkertijd vraagt ProRail aandacht voor het behoud en de bescherming van het spoornetwerk, dat essentieel is voor de bereikbaarheid van de stad en de regio. Het netwerk heeft ruimte nodig om goed te kunnen functioneren en kent	Het college erkent uw aandachtspunten met betrekking tot de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties nabij het spoor. De beperkingen rondom de Hoofdspoorweginfrastructuur (HWSI) zijn ons bekend en zullen bij ontwikkelingen in de omgeving van het spoor worden gerespecteerd. Rigoureus vergroenen nabij het spoor vereist inderdaad aandacht: door u genoemde risico's kunnen de continuïteit

		beperkingen rond de Hoofdspoorweginfrastructuur (HWSI). Vroegtijdige betrokkenheid van ProRail bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoor is dus van groot belang. Bij verdichting rond stations en andere ontwikkelingen nabij het spoor is zorgvuldige inpassing van belang. Aandachtspunten zijn onder andere geluid, trillingen, externe veiligheid en logistiek. Behoud van ruimte voor onderhoud, hulpdiensten en logistieke bewegingen is essentieel, net als ruimtereserveringen voor toekomstige spooruitbreidingen. Daarnaast wijst ProRail op de vergunningplicht en de noodzaak om belemmeringen voor het functioneren en de veiligheid van het spoornetwerk te voorkomen. Ook de ontwikkeling van groen nabij het spoor brengt aandachtspunten met zich mee. Zo kan bladval of ondertunneling door fauna tot problemen leiden voor de dienstverlening op het spoor. Wel wijst ProRail op de kansen die braakliggende gebieden met daarop een ruimtelijke reservering voor spooruitbreiding bieden voor tijdelijke of vooruitlopende dubbelfuncties. De gemeentelijke focus op duurzame mobiliteit en het versterken van mobiliteitsknooppunten is goed. Het stimuleren van openbaar vervoer, het realiseren van een 15-minutenstad en het vergroenen van de stad sluiten aan bij de ambities van ProRail. Tegelijk moet er aandacht zijn voor mogelijke risico's, zoals de impact van groenontwikkelingen te dicht op het spoor en de combinatie van functies nabij goederenroutes. Samenwerking is nodig om deze uitdagingen aan te pakken en de ambities van de gemeente te realiseren. ProRail biedt aan om actief mee te denken bij de uitwerking van de plannen. Het spoor speelt een cruciale rol in de	van het spoor aantasten. U geeft aan graag mee te denken in de planvorming en wij nemen dit aanbod ter harte. Ook wanneer er vanuit het oogpunt van ProRail ruimte is voor dubbelgebruik van braakliggende gebieden gaan we hier graag over in gesprek. Wat betreft uw punt over het voorkomen van belemmeringen voor het functioneren en de veiligheid van het spoornetwerk: bij deze actualisatie zijn geen wijzigingen aangebracht in de ruimtelijke reserveringen voor het spoor. Voor alle ruimtelijke reserveringen geldt de planhorizon tot 2050, met één uitzondering: S16 (de achteringang van het emplacement Aziëhavenweg), waarvoor de reservering tot 2040 geldt. Ten aanzien van uw punt over de bescherming van de omgeving tegen de effecten van het spoor, benadrukt het college dat bij gebiedsontwikkelingen nabij het spoor de initiatiefnemer verplicht is aan te tonen dat negatieve effecten, zoals door u genoemd, worden voorkomen of gemitigeerd. U wijst specifiek op het emplacement Westhaven, dat deels binnen de ring ligt, en de afwijkende situatie daar met betrekking tot externe veiligheid. Dit aandachtspunt neemt het college mee in de verdere beleidsontwikkeling op het gebied van externe veiligheid. Tot slot benadrukt het college de goede samenwerking met ProRail en danken we u voor het aandragen van waardevolle aandachtspunten bij deze actualisatie.

		bereikbaarheid en ontwikkeling van Amsterdam, en ProRail wil bijdragen aan het succes van de Omgevingsvisie. Daarbij wordt ook gewezen op het belang van duidelijke communicatie naar bewoners over de effecten van wonen nabij het spoor en het benutten van expertise, zoals die van Bureau Spoorbouwmeester, bij de ruimtelijke inrichting.	
Mobiliteit	4177-8843	Het Platform Amsterdamse Fietsverhuurders vindt de rol van commerciële deelfietsen in de omgevingsvisie zorgelijk. Deelfietsen worden in de praktijk vooral door toeristen gebruikt (meer dan 80%) en dragen nauwelijks bij aan duurzame mobiliteit. Dit heeft geleid tot schade voor lokale fietsenwinkels, waarvan er negen in het centrum failliet zijn gegaan. Amsterdam, met een hoge fietsdichtheid, een goed functionerend OV-fietssysteem en een sterk netwerk van fietsverhuurders, heeft geen behoefte aan commerciële deelfietsen. Deelfietsen nemen publieke ruimte in, versterken toerismedruk en creëren oneerlijke concurrentie voor lokale ondernemers. Bestaande systemen, zoals de OV-fiets en toeristische fietsverhuur, functioneren al goed en aanvullende initiatieven, zoals buurtbakfietsen of fietsen bij P+R-locaties, bieden meer waarde. Commerciële deelfietsprojecten hebben in het verleden gefaald en zijn vaak afhankelijk van subsidies, terwijl ze nauwelijks bijdragen aan CO_2-reductie of inclusiviteit. Herijk daarom het deelfietsbeleid, met meer focus op oplossingen die bewoners echt helpen, zoals buurtgerichte initiatieven en bescherming van het lokale fiets-MKB. Kom tot een stadsvisie die recht doet aan de unieke fietscontext van Amsterdam en de belangen van bewoners en lokale ondernemers.	Mede door de verdichting van de stad gaan mobiliteitsontwikkelingen de laatste tijd snel. Deelfietsen en andere deelvervoerinitiatieven plaatst de gemeente inderdaad voor tal van dilemma's. Uw overwegingen zijn interessant, maar ons beleid rondom commerciële deelfietsen hebben we al uitgebreid verwoord in de Nota Deelvervoer uit 2023. Deze nota is via consultatie van externe partijen tot stand gekomen; er is destijds een Nota van Beantwoording opgesteld. Deze technische actualisatie van de omgevingsvisie is niet de plek om daar andere keuzes in te maken en volstaat met een verwijzing naar die nota.

Mobiliteit	4378-8398 (aanvulling op 8256-3108)	Rover Amsterdam draagt 30 punten aan met betrekking tot het openbaar vervoer in de gemeente. Het betreft: Beleidsvisie en strategie 2.1. Openbaar vervoer moet een centrale rol spelen in verstedelijkingsbeleid, met betere ontsluitingen en zuiniger ruimtegebruik. 2.2. Verbetering van OV-relaties tussen stadsdelen is essentieel, met behoud en uitbreiding van vrije tram- en busbanen. 2.3. Stapsgewijze verbetering van OV is nodig, afgestemd op de woningbouwproductie. 2.4. Nieuwbouwwijken moeten goed verbonden worden met stedelijke voorzieningen via OV en fiets. 2.5. Compact bouwen bij OV-knooppunten kan bijdragen aan woningbouw en groenbehoud. 2.6. Gefaseerde uitbreiding van metroprojecten is nodig, zoals doortrekken van de Noord-Zuidlijn en andere tracés. 2.7. Versterking van het bestaande bus- en tramnetwerk blijft noodzakelijk. 2.8. Tijdige OV-ontsluiting van nieuwbouwgebieden en betere wijkverbindingen zijn essentieel. Omschrijving openbaar vervoer 3.1. Gemeentelijk OV-beleid moet consistent worden toegepast, met focus op vrije banen en logische haltes. 3.2. Behoud van infrastructuur en logische routes in de stad is belangrijk, inclusief binnenstad. 3.3. Alle tramlijnen moeten een hoogwaardige status krijgen, met behoud en uitbreiding van vrije banen. 3.4. Concrete verbindingen tussen stadsdelen moeten worden gerealiseerd.	Rover is uitgenodigd voor een aanvullend gesprek met medewerkers van de directie Verkeer & Openbare Ruimte om de concrete voorstellen voor projecten en ruimtelijke reserveringen verder te bespreken. Voor welke punten dit aan de orde is, wordt dit benoemd. 2.1: De gemeente heeft in de OVA2050 (vastgesteld in 2021) de volgende prioritering aangehouden bij de inrichting van de stad: voetgangers op de eerste plaats, gevolgd door fietsers, OV op de derde plaats en als laatste auto's. Er heeft sindsdien geen politieke besluitvorming plaatsgevonden over de volgordelijkheid hiervan en dit blijft dus van kracht bij deze actualisatie. De gemeente erkent wel het grote belang van OV, dat in de OVA2050 veelvuldig wordt onderschreven. 2.2: In de OVA2050 zijn de volgende keuzes gemaakt: *Een door infrastructuur gedomineerde leefomgeving zorgt voor vervreemding en verlies van oriëntatie. Voorkomen moet worden dat de ruimte onnodig wordt opgeknipt voor afzonderlijke verkeerssoorten. Autonoom functionerende netwerken willen we alleen als het de beste totaaloplossing is, bijvoorbeeld voor metro of ander hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op een vrij liggende spoor- of busbaan waar dat kan of ondergronds in zeer dichtbebouwde gebieden. Openbaar vervoer zoals de klassieke Amsterdamse tram en de stadsbus, al dan niet op een eigen baan, mengen zich veel beter met actief verkeer en het stedelijk leven. Hoewel deze systemen soms minder efficiënt zijn, passen ze vaak wel beter bij grote delen van het bestaande stedelijk gebied en nieuw te ontwikkelen gebieden.* Bus- en trambanen worden soms ook voor autoverkeer beschikbaar gesteld om elders ruimte te maken voor fiets,

		Voorstellen voor concrete OV-projecten 4.1. Tramlijn naar Havenstad-Zuid met ruimtelijke reserveringen. 4.2. Tweede brug voor tram- en fietsverbindingen tussen IJburg en Oost. 4.3. Doortrekken tramlijn 17 in Osdorp. 4.4. Doortrekken tramlijn 19 naar Zuidoost via Diemen-Sniep. 4.5. Tramverbinding via nieuwe IJ-bruggen naar nieuwbouwwijken langs het IJ. 4.6. Busroute in Slotermeer voor betere verbinding met Sloterdijk. 4.7. Busverbinding Bijlmer-Arena naar Amstel III. 4.8. OV-verbinding Bijlmer-Arena – De Nieuwe Kern – Amstelkwartier – Rivierenbuurt. 4.9. Metrostation bij Noord-Zuidlijn-opstelterrein met grote P&R. 4.10. Gefaseerd doortrekken metro Isolatorweg – Hemknoop – Nassauplein. 4.11. Gefaseerd doortrekken Noord-Zuidlijn naar Amstelveenseweg en Schiphol-Noord. 4.12. Tramverbinding Oud-Zuid naar Schinkelkwartier. 4.13. Verder doortrekken tramlijn 26 in IJburg. 4.14. Doortrekken tramlijn 24 langs Zuidas naar RAI. 4.15. Eén compact busstation bij Sloterdijk met betere verbindingen. 4.16. Behoud vrije busbaan Haarlemmerhouttuinen en instellen tramverbinding. 4.17. Tramlijn 26 laten eindigen in busstation achter CS. 4.18. Planologische vastlegging van OV-tracés in bouwplannen.	voetganger en OV, of voor groen, klimaatadaptatie of een andere invulling van de openbare ruimte. Er zijn ook voorbeelden waarbij autoverkeer van ov-corridors wordt afgehaald, zoals in de Ferdinand Bolstraat of de nieuwe Van Woustraat. Er is sinds de vaststelling van de OVA2050 hierover geen nieuw beleid vastgesteld. Om die reden wordt dit niet gewijzigd bij deze actualisatie. 2.3: Goed OV is belangrijk. De nadruk ligt hierbij niet enkel op grote metroprojecten, zoals het verlengen van de Noord-Zuidlijn. Dit wordt in de OVA2050 veelvuldig benoemd, met nu iets meer nadruk op fijnmazig OV. 2.4: De OVA2050 benoemt in hoofdstuk 10 alle ruimtelijke reserveringen, op de onderdelen spoor, ov, weg, fiets, IJ en hubs. Met deze reserveringen wordt ook rekening gehouden bij gebiedsontwikkelingen. 2.5: Over dit punt is het college het geheel eens. Juist daarom is in 2021 al het concept 'stationskwartieren' geïntroduceerd. 2.6: Zowel in het kader van MIRT-Verkenning OVSA als MIRT-Verkenning OVAH wordt rekening gehouden met de kansen van gefaseerde aanleg van metrolijnen. 2.7: We zijn het eens. Wat betreft vrij liggende infrastructuur voor ov: zie onder 2.2. 2.8: Met de strategische keuze 'Groeien binnen grenzen' kent Amsterdam zeer beperkt echte nieuwbouwgebieden. Aandachtspunten zijn IJburg en Weespersluis, waar wel buiten de bestaande stad wordt ontwikkeld. In hoofdstuk 8 worden aandachtspunten en ambities voor de ontsluiting van beide gebieden genoemd. 3.1: Zowel bij de locatie en inrichting van haltes als de keuze om OV wel of niet te mengen met overig verkeer, is er

			maatwerk. Per situatie moet worden beoordeeld welke keuze het beste past. Bij deze afwegingen volgen we de prioritering van de omgevingsvisie, zoals omschreven onder 2.1 en 2.2. Het opheffen van haltes heeft vaak als doel om het OV efficiënter te maken en beter te laten doorstromen. Maar een reden kan ook zijn om één nieuwe, toegankelijke halte te maken en zo te voldoen aan wettelijke eisen. Soms is er onvoldoende ruimte om aan deze eisen te voldoen en worden haltes samengevoegd. 3.2: In de geactualiseerde OVA2050 zijn geen aanpassingen gedaan wat betreft het netwerk openbaar vervoer (pagina 64-66). Richting 2050 is nog steeds de ambitie dat er dragend OV van buiten de ring A10 naar het centrum gaat, ook verder dan de binnenring. Welke infrastructuur hiervoor ter beschikking kan worden gesteld hangt af van de situatie ter plaatse, zoals onder 3.1 omschreven. 3.3: Alle tramlijnen eenzelfde hoogwaardige status geven stuit op verschillende bezwaren. Hiërarchie is nodig om te differentiëren tussen corridors. Enerzijds is fijnmazigheid nodig, oftewel goed verspreid een bepaalde basis bieden, maar anderzijds is het ook nodig om trams snelheid en doorstroming te bieden waar dat ruimtelijk past. 3.4: Beantwoording volgt in onderdeel 4. 4.1: Een tramlijn vanaf de binnenring naar Havenstad-Zuid (OV6) wordt momenteel onderzocht in het kader van de MIRT-Verkenning OVSA. Hierbij wordt gekeken naar geschikte tracés. Uit de eerste analyses blijkt dat het oversteken van het Westerkanaal niet overal ruimtelijk inpasbaar is. Dit is echter niet een gevolg van onvoldoende ruimtereservering in de Omgevingsvisie. De reserveringen staan indicatief weergegeven op kaarten in de Omgevingsvisie en vormen geen blauwdruk voor het precieze tracé.

			4.2: Er is al een ruimtelijke reservering voor het doortrekken van tramlijn 1, 3 en/of 14 naar Zeeburgereiland via de Amsterdamsebrug. 4.3: Graag gaat de gemeente over dit voorstel in gesprek. De afspraak staat. We benadrukken wel dat politieke besluitvorming nodig is voordat een voorstel wordt overgenomen. 4.4: Over dit voorstel gaat de gemeente graag met u in gesprek. 4.5: Bij het opstellen van de Omgevingsvisie 2050 is voor beide bruggen over het IJ onderzocht of naast fiets ook OV nodig is. Bij de Westbrug bleek deze potentie veel groter dan bij de Oostbrug, onder andere doordat in de omgeving van de Oostbrug minder nieuwe woningen worden gebouwd en er via de Schellingwouderbrug al een alternatief wordt geboden. 4.6: Over dit voorstel gaat de gemeente graag met u in gesprek. 4.7: GVB heeft volgens het Programma van Eisen de plicht om nieuwbouwgebieden tijdig te ontsluiten, dat geldt ook voor Amstel III. De Holterbergweg wordt zo aangepast dat bussen hier kunnen rijden en halteren. Naar verwachting zal GVB ook passend OV gaan verzorgen. Deze intentie blijkt bijvoorbeeld ook al uit nachtlijn N85, die hier binnenkort gaat rijden. 4.8: Het gebied van Bijlmer-ArenA naar het Amstelkwartier en naar de Rivierenbuurt wordt voldoende ontsloten door de trein- en metroverbinding die hier loopt, aangevuld met de tram- en busverbinding vanaf het Amstelstation. Hiermee wordt deze verbinding afdoende verzorgd. 4.9: Dit voorstel kan alleen uitgevoerd worden als het metro-opstelterrein wordt verplaatst. Deze verplaatsing is ook opgenomen in de Omgevingsvisie (OV13).

			4.10: Momenteel loopt de MIRT-Verkenning OVSA, waarbij ook wordt bekeken tot waar de metro kan worden doorgetrokken met het beschikbare budget in de eerste fase. 4.11: Hiervoor is een ruimtelijke reservering gedaan: OV24. Dit is gefaseerd in de periode van 2021 tot 2030. Op verzoek van ProRail en de gemeente Amsterdam is versneld verlengen van de Noord/Zuidlijn tot de Amstelveenseweg en/of het Schinkelkwartier als faseringsvariant opgenomen in de MIRT-Verkenning OVAH. 4.12: Over dit voorstel gaat de gemeente graag met u in gesprek. 4.13: Er is een ruimtelijke reservering voor het doortrekken van tramlijn 26 (OV24). 4.14: Over dit voorstel gaat de gemeente graag met u in gesprek. 4.15: In de Omgevingsvisie hebben we de keuze gemaakt om ruimte te reserveren voor een busstation ten noorden van het spoor, aan het Piarcoplein (OV15). 4.16: Over dit voorstel gaat de gemeente graag met u in gesprek. 4.17: Indien CS de eindhalte blijft voor tram 26, is dit een dure ingreep waarvan de toegevoegde waarde beperkt blijft. Dit ligt misschien anders als de tram wordt doorgetrokken, bijvoorbeeld richting Haven-Stad of een tracé zoals voorstel 4.16. In de MIRT-Verkenning OVSA worden diverse oplossingsrichtingen met een tram tussen West en CS onderzocht, waarbij ook het doortrekken van tram 26 als variant wordt meegenomen in de afwegingen. 4.18: Nieuwe verbindingen worden in eigen procedures planologisch mogelijk gemaakt. De OVA2050 kan dit niet regelen.

Innovatiedis-tricten	0000-0003 en 0000-0004	De actualisatie van de Omgevingsvisie biedt een kans om het belang van innovatiedistricten te benadrukken en hun ontwikkeling prioriteit te geven in het ruimtelijk, economisch en maatschappelijk beleid van Amsterdam. Innovatiedistricten zijn cruciaal voor een krachtig kennisecosysteem en de aanpak van maatschappelijke vraagstukken. Ze combineren kennisinstellingen, overheden, bedrijven, maatschappelijke partners en burgers in levendige gebieden met goede voorzieningen, woningen en bereikbaarheid. Dit versterkt de lokale economie, het vestigingsklimaat en de strategische autonomie van de stad. Er wordt gepleit voor meer ambitie en samenwerking tussen kennisinstellingen en de gemeente, en voor een duidelijke vastlegging hiervan in de Omgevingsvisie. Aandachtspunt is het grote tekort aan betaalbare woningen voor essentiële beroepsgroepen zoals docenten, zorgpersoneel, onderzoekers en studenten. Betaalbare huisvesting is noodzakelijk om maatschappelijke taken in zorg, onderwijs en onderzoek te kunnen uitvoeren. Dit vraagt om gezamenlijke inspanningen van de stad, buurgemeenten en andere betrokkenen, en om een duidelijke plek in de Omgevingsvisie. Ambitieuze investeringen in bereikbaarheid en openbaar vervoer zijn belangrijk voor het goed functioneren van innovatiedistricten, stad en metropoolregio, en voor het verduurzamen van vervoersbewegingen.	Het college onderschrijft het belang van innovatiedistricten. In 2023, twee jaar na vaststelling van de omgevingsvisie, is de Strategie Innovatiedistricten door de gemeenteraad vastgesteld. Adviezen en bijdragen van onder meer kennisinstellingen zijn daarin meegenomen. In de omgevingsvisie verwijzen we daarnaar, met actualisatie van de naamgeving ervan. Innovatiedistricten zijn daarmee goed geborgd. De door u gewenste samenwerking moet niet in de omgevingsvisie, maar in de dagelijkse praktijk tot stand komen. Ook de door u bepleite gezamenlijke inspanningen voor betaalbare huisvesting onderschrijft het college, maar met inachtneming van de zeer weerbarstige context van de huidige woningmarkt en de enorme druk op Amsterdam. Er zijn minder dingen haalbaar dan het college zou willen. Datzelfde geldt voor openbaar vervoer: het wensenlijstje is langer dan de rijksoverheid bereid of in staat is (mede) te financieren. Het college zet zich de komende jaren in om doelen op het gebied van wonen en openbaar vervoer te bereiken, met de omgevingsvisie als integrerende onderlegger en aanjager.
Gebiedsontwikkeling	0649-2415	De herontwikkeling van de Minervahaven is urgent om het gebied per 2029 bewoonbaar te maken. Ondanks eerdere toezeggingen van de gemeente, zoals het onderzoeken van een transformatieplicht en het maken van concrete werkafspraken, is er sinds 2021 weinig voortgang geboekt. Dit leidt	Het college onderkent het belang van gebiedsontwikkeling in de Minervahaven, daar hebben we dan ook een projectteam voor. De omgevingsvisie biedt ruimte voor deze ontwikkeling, maar gaat niet over planningen en concrete werkafspraken. Genoemde punten kunnen het best worden

		tot leegstand en gemiste kansen, terwijl de druk op de woningmarkt blijft toenemen. Het Convenant pas-op-de-plaats maakt sinds januari 2024 planvorming mogelijk. Samenwerking tussen gemeente en private partijen is essentieel. Betrek stedenbouwkundigen of ontwikkelaars, zoals Ruby van den Munckhof, bij het gemeentelijke projectteam. Transparantie, wederzijds vertrouwen en een breed gedragen stappenplan zijn voorwaarden om de planvorming tijdig te starten en de eerste woningen in 2029 op te leveren.	besproken in het genoemde projectteam. Het projectteam is van uw zienswijze op de hoogte gebracht.
Haven	1978-2242	Het Havenbedrijf Amsterdam (PoA) benadrukt dat zij zich onverminderd inzet om de doelstelling van 10 megawatt extra windenergie in het havengebied te behalen, ondanks de complexiteit van de zoektocht naar geschikte locaties. Dit wordt ondersteund door eerdere afspraken in de Gemeentelijke Visie Haven 2020-2040, de RES 1.0 en de PoA Strategie 2025-2028. PoA voert momenteel een milieueffectrapportage (MER) uit om de mogelijkheden voor nieuwe windturbines in de haven te onderzoeken. Pas de tekst in de Omgevingsvisie op dit punt aan, zodat deze beter aansluit bij de gemaakte afspraken en inspanningen.	De omgevingsvisie noemde in hoofdstuk 14 dat het Havenbedrijf in 2030 10 megawatt extra windenergie opwekt. Bij de actualisatie is een zinsnede toegevoegd die benoemt dat het Havenbedrijf meedenkt of meer opwek van windenergie in het havengebied mogelijk is. Deze toevoeging heeft inderdaad geen basis in bestuurlijk vastgestelde documenten en draait het college daarom terug. In lijn met gemaakte afspraken is de zin over windenergie in het beheersgebied van het Havenbedrijf nu aangepast naar: *De gemeente Amsterdam heeft daarnaast met het Havenbedrijf Amsterdam afgesproken dat het Havenbedrijf zich gaat inspannen om in 2030 10 MW extra opgesteld vermogen windenergie te realiseren binnen haar beheergebied.*
Wonen	1380-3316	Voeg twee beginselen uit de oude Omgevingsvisie Weesp 2050 toe aan de nieuwe Concept Omgevingsvisie Amsterdam 2050 - actualisatie 2025, omdat deze door de integratie verloren zijn gegaan. Ten eerste wijkgroen: Het wijkgroen in Aetsveld Zuid en andere buurten moet expliciet worden erkend als onderdeel	Een van de strategische keuzen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is 'groeien binnen grenzen': dit betekent onder meer dat woningbouw niet wordt voorzien in groene gebieden. Dat geldt ook voor het omliggende groen van Aetsveld, zoals is te zien op de visiekaart van stadsgebied Weesp.

		van de hoofdgroenstructuur (HGS). Woningbouw aan de randen van Aetsveld zou hiermee in strijd zijn. Ten tweede hoogbouw: er moet duidelijkheid komen over waar hoogbouw is toegestaan. De norm is drie woonlagen, vijf in subcentra, en meer dan vijf op bijzondere locaties, zoals eerder vastgelegd in de oude visie. Deze toevoegingen zijn belangrijk om de specifieke kenmerken van Weesp, zoals groen en bouwhoogtes, te behouden en te verduidelijken in de nieuwe visie.	Om tot een nieuwe Hoofdgroenstructuur (HGS) te komen, heeft de gemeente Amsterdam een burgerberaad georganiseerd. Dit beraad komt naar verwachting in de herfst van 2025 met haar adviezen. Pas daarna en in lijn daarmee wordt in 2026 waarschijnlijk een nieuwe HGS vastgesteld, waar Weesp onderdeel van zal zijn. Tot die tijd geldt voor Weesp het oude beschermingsregime en de beschermende functie van het omgevingsplan. Bouwhoogten zijn vastgelegd in het Hoogbouwbeleid Amsterdam. Dit beleid geldt ook voor stadsgebied Weesp en is mede gebaseerd op de Omgevingsvisie Weesp 2050 (pagina 7 en 8). De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 verwijst voor regels omtrent hoogbouw naar het desbetreffende beleid.
Wonen	1533-7022	Particuliere toeristische verhuur, zoals vakantieverhuur en B&B's, heeft slechts een klein aandeel in het totaal aantal overnachtingen in Amsterdam en veroorzaakt volgens onderzoek geen direct aantoonbare overlast. De huidige regelgeving is voldoende om negatieve effecten op leefbaarheid te beperken en woningen primair voor bewoning te behouden. Deze vorm van verhuur draagt bij aan de spreiding van toerisme en versterkt de lokale economie. Gasten verblijven vaak langer, gedragen zich meer als tijdelijke bewoners en besteden geld buiten de toeristische hotspots. Dit sluit aan bij de ambities van de Omgevingsvisie om toerisme te verduurzamen en de economische meerwaarde ten goede te laten komen aan de stad en haar bewoners. Daarnaast zijn de inkomsten uit toeristische verhuur voor veel huishoudens belangrijk, zeker gezien de stijgende kosten van levensonderhoud.	Dit thema ligt maatschappelijk zeer gevoelig. Uw zienswijze is helder, maar wordt niet gedeeld door vele Amsterdamse burgers en organisaties. Net als andere populaire Europese steden bewandelt het college daarom met haar gemeentelijke beleid al jaren een wankel evenwicht tussen zeer uiteenlopende belangen en haalbaarheden. Ook de komende jaren zullen de dossiers wat betreft wonen en toerisme volop aandacht vragen. Het college acht deze technische actualisatie van de omgevingsvisie niet geschikt om wijzigingen in beleid of prioriteiten door te voeren. Uw zienswijze is beter op zijn plaats in debatten en procedures die directer gaan over particuliere toeristische verhuur, die ongetwijfeld nog zullen komen.

		Eerdere wijkverboden zijn door de Raad van State als disproportioneel beoordeeld, en nieuwe beleidsvoornemens moeten zorgvuldig worden getoetst aan de Dienstenrichtlijn. Het inperken van toeristische verhuur wordt niet gezien als een dwingende reden van algemeen belang en vraagt om een zorgvuldige afweging. Erken in de definitieve Omgevingsvisie dat particuliere toeristische verhuur in zijn huidige gereguleerde vorm geen significante bedreiging vormt voor woningvoorraad of leefbaarheid. In plaats van nieuwe generieke inperkingen kan beter maatwerk worden toegepast, met een focus op handhaving van bestaande regels en monitoring van overlast.	
Wonen	7330-1273	De Amsterdamse woningcorporaties ondersteunen de ambities in de geactualiseerde Omgevingsvisie Amsterdam 2050, maar uiten zorgen over de stapeling van beleidsdoelen en de haalbaarheid van betaalbare woningbouw. Wees daarom terughoudend bij het invoeren van nieuwe regels en procedures. In het streven naar versnelling en vereenvoudiging wordt inmiddels gewerkt onder het motto "Gewoon Goed", waarbij kritisch is gekeken naar de opeenstapeling van eisen. In deze actualisatie zien de corporaties echter juist een toename van beleid en procedures, wat het tempo van ontwikkeling onder druk zet. Dit geldt niet alleen voor nieuwbouw, maar ook voor renovaties, die steeds duurder worden door aanvullende eisen en kosten zoals mobiliteitslasten, precario en vergunningendruk. De omgevingsvisie mist een duidelijke benadering van de opgave om te bouwen in de bestaande stad. Omdat nieuwe uitbreidingen vrijwel uitgesloten zijn, moet stedelijke groei vooral plaatsvinden in bestaande wijken. Daarbij zijn sloopnieuwbouw en verdichting essentieel om zowel de	Het college begrijpt uw zorgen over de toenemende regeldruk rondom woningbouw. De actualisatie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 bevat echter geen nieuwe kaderstellende regelgeving die niet voortkomt uit sectoraal beleid dat tussen 2021 en 2025 al in een eigen traject bestuurlijk is vastgesteld. Dit terughoudende uitgangspunt stond centraal bij deze technische actualisatie. Wel zijn uitwerkingsopgaven opgenomen, zoals voor geurbeleid, geluidbeleid, instrumenten voor behoud en realisatie van bedrijfsruimte en beleid voor Erfgoed in een Dynamische Stad. Deze onderwerpen raken inderdaad aan de werkzaamheden van de Amsterdamse woningcorporaties. De gemeente zal u hier daarom (te zijner tijd) bij betrekken. In uw zienswijze schetst u de botsende belangen van de strategische keuze 'Groeien binnen grenzen' en de beschermingsregimes die de gemeente Amsterdam kent over bestaande bouw, en ook normen rond voorzieningen, duurzaamheid en klimaatadaptatie. De omgevingsvisie is een

		woningvoorraad uit te breiden als te verduurzamen. Tegelijk worden in Amsterdam bijna alle bestaande wooncomplexen als cultuurhistorisch waardevol gezien, wat verdichting belemmert. In wijken als Nieuw-West, Zuidoost en Noord is het wenselijk om bij verdichting flexibel om te gaan met het aandeel sociale huurwoningen, bijvoorbeeld bij de 40-40-20-verdeling. Dat voorkomt verdere concentratie van sociale huur en draagt bij aan meer gemengde wijken en een betere investeringsbalans. De visie spreekt over het belang van 'samen stadmaken'. Prima, maar dit roept ook vragen op over de praktische uitvoering. Participatie vergt tijd, afstemming en goede organisatie. Het is onduidelijk hoe nieuwe vormen zoals buurtbatenovereenkomsten en buurtplatforms gaan bijdragen aan versnelling. Neem daarom een aparte paragraaf op waarin de aanpak en organisatie van participatie helder wordt uitgewerkt, met oog voor effectiviteit en werkbaarheid. Verder graag aandacht voor de sociale ondergrens van mobiliteit. Hoewel de wens om minder ruimte te besteden aan parkeren begrijpelijk is, is het voor veel huurders niet haalbaar om zonder auto te wonen. De gemeente moet bij nieuwbouw rekening houden met doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor parkeervergunningen op straat of het realiseren van betaalbare collectieve parkeeroplossingen. Behoud van bedrijvigheid in de stad moet geen doel op zich worden. Het huidige beleid stuurt op behoud van grote hoeveelheden bedrijfsruimte, maar dit bemoeilijkt soms gebiedsontwikkelingen en legt druk op ruimte, leefbaarheid en	strategische langetermijnvisie die op bepaalde thema's op hoofdlijnen opereert. Ambities worden concreet gemaakt in thematische en gebiedsgerichte omgevingsprogramma's, een instrument onder de Omgevingswet. Dat kost tijd en samenwerking met belanghebbenden zoals corporaties. Het verplicht terugbouwen van sociale huurwoningen bij sloop-nieuwbouw is een vereiste om grip te houden op het aanbod van sociale woningen in Amsterdam en om Amsterdammers een kans te geven om terug te keren in de wijk waar zij woonden. Deze vereiste komt uit de Prestatieafspraken 2024-2027, waar deze actualisatie niet aan tornt. Wat betreft samen stadmaken: de omgevingsvisie biedt hiervoor al een apart hoofdstuk. Dat samen stadmaken gepaard gaat met onduidelijkheid en dilemma's is evident. Een extra hoofdstuk zou die niet kunnen wegnemen, stadsontwikkeling blijft altijd ook maatwerk en mensenwerk. De nieuwe participatieverordening (2024), met daarin onder meer het buurtplatformrecht, biedt al extra handvatten. Overigens beoogt het college dat samen stadmaken stadsontwikkeling juist soepeler maakt, met meer onderling begrip en minder strijd en procedures. Wat betreft de sociale ondergrens van mobiliteit brengt het college graag de actualisatie van de Nota Parkeernormen onder de aandacht, als een van de uitwerkingsopgaven van de geactualiseerde Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Een van de aanleidingen hiervoor is de zeer lage parkeernorm voor woningen, die af en toe flinke discussies over inclusiviteit veroorzaakt. In Amsterdam Maakt Ruimte wordt de ambitie uitgesproken om deze sociale ondergrens beter te bewaken. Daarnaast blijft de realisatie van parkeerhubs een

		haalbaarheid. Er is behoefte aan een scherpere definitie van welke bedrijvigheid wenselijk is en aan flexibiliteit richting de toekomst, waarin economische en technologische ontwikkelingen de vraag kunnen veranderen. In algemene zin kan worden vastgesteld dat verschillende ambities in de visie op gespannen voet met elkaar staan en dat de stapeling ervan het ontwikkeltempo en de realisatie van betaalbare woningen kan blokkeren. Neem daarom een aanvullend hoofdstuk in de visie op waarin keuzes, prioriteiten en concrete uitwerkingen worden benoemd. De woningcorporaties willen graag actief meewerken aan gebieds- en ontwikkelvisies die uitvoerbaar, flexibel en toekomstbestendig zijn, met realistische randvoorwaarden en voldoende ruimte om de beoogde doelen daadwerkelijk te behalen.	belangrijke ambitie binnen de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Het college hoopt duidelijk te hebben gemaakt waarom uw zienswijze bij deze technische actualisatie niet leidt tot wijzigingen. We hopen de komende jaren de goede samenwerking met de AFWC voort te zetten om bij toekomstig beleid uitgebreider stil te staan bij de door u genoemde punten.
Wonen	8092-7576	De actualisatie van de Omgevingsvisie 2050 zou meer aandacht moeten besteden aan alternatieve woonvormen zoals woonboten en varend erfgoed, gezien hun historische, ruimtelijke en klimaatbestendige waarde. Daarnaast is structurele ruimte voor bewonersinitiatieven en co-creatie belangrijk, met nadruk op maatwerk en lokaal initiatief in plaats van top-down beleid. Er is te weinig balans tussen regulering van toerisme en ruimte voor legitieme gastvrijheid, zoals B&B's en tijdelijke verhuur, die essentieel zijn voor kleine ondernemers. Benut bestaande woonruimte beter om de kamernood onder studenten en jongeren snel te verlichten, bijvoorbeeld door fiscale prikkels voor tijdelijke verhuur. Verkort bezwaarprocedures bij bouwprojecten om vertragingen te voorkomen, met compensatiemechanismen achteraf.	Alternatieve woonvormen krijgen in de visie al aandacht, maar deze beperkte actualisatie biedt geen ruimte voor een verschuiving van prioriteiten daarin. Bewonersinitiatieven en co-creatie krijgen veel aandacht in de strategische keuze 'samen stadmaken'. De gemeente heeft deze strategische keuze in 2021 juist geïntroduceerd om het eigen, vrije, diverse en kleinschalige karakter van Amsterdam zoveel mogelijk te waarborgen. De nieuwe participatieverordening (2024), met daarin het buurtplatformrecht, biedt extra handvatten voor bewoners en lokale initiatieven. De balans tussen toerisme en ruimte voor legitieme gastvrijheid is, zoals de kranten bijna dagelijks laten zien, een heet maatschappelijk hangijzer. Het college onderkent dat die balans de komende tijd flinke aandacht verdient, maar achten de 'achterdeur' van deze beperkte actualisatie van de omgevingsvisie niet geschikt om nieuw beleid te introduceren. Dat doet het college via andere, directere routes. Ook

		Pas meer fiscale rechtvaardigheid toe, zoals het belasten van passief vastgoedbezit en grotere bedrijven met een lage maatschappelijke bijdrage, om actieve bewoners en kleine ondernemers te ondersteunen. De omgevingsvisie moet ruimte blijven bieden voor kleinschaligheid, vrijheid en diversiteit, waarden die Amsterdam groot hebben gemaakt.	uw juridische en fiscale suggesties zijn, hoewel het overwegen waard, niet via de omgevingsvisie te regelen. Vaak betreft dat zelfs verantwoordelijkheden van de rijksoverheid.
Belgiëplein	1709-8427	De mogelijke aanleg van een OV-lijn over het Belgiëplein en door het Kasterleepark is een slecht idee. Het is niet realistisch omdat beide locaties recent zijn opgeknapt en belangrijke functies vervullen: ontspanning in het groen en dagelijkse voorzieningen. Het plan is in strijd met het streven naar bewonersgeluk. Tegelijk verslechteren bestaande OV-voorzieningen en wordt bestaande infrastructuur, zoals de Laan van Vlaanderen en de Sloterweg, suboptimaal gebruikt. Schrap daarom de ruimtereservering voor een OV-lijn door genoemde gebieden en gebruik de huidige infrastructuur beter, zoals meer OV-haltes, om vereenzaming en zorgvraag door verminderde mobiliteit bij een vergrijzende bevolking te voorkomen.	Deze lijn in de omgevingsvisie betreft, en wij citeren uit twee kaarten: "Een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers. Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus op lange termijn." 'Ruimtelijke reserveringen' (zie hoofdstuk 10 in de omgevingsvisie) zijn van een andere orde: precieze lijnen of locaties die vanwege een voorziene ontwikkeling voorlopig open blijven. Daar is hier geen sprake van: er is rond het Belgiëplein en Kasterleepark al bebouwing. De stippellijn langs Belgiëplein en Kasterleepark dient alleen als indicatieve verbeelding van een verbeterd OV-netwerk na eventuele realisatie van de verlengde Noord/Zuidlijn. Wanneer hier nieuwe metrostations worden opgeleverd, zijn goede aansluitingen op de rest van Nieuw-West zeer logisch en wenselijk. De manier waarop en de precieze tracés staan nog open. Omdat een omgevingsvisie transparant moet zijn over voorziene ontwikkelingen op termijn, achten wij het van belang dat deze stippellijn zichtbaar blijft op de kaart.
Belgiëplein	5076-7331	In de herziening van de Omgevingsvisie blijft een toekomstige OV-verbinding gereserveerd door het recent opgeknapte Belgiëplein en het Kasterleepark. Schrap deze ruimtereservering, omdat deze geen waarde heeft. Een bus past niet tussen de panden op het Belgiëplein zonder gevaar voor winkelend publiek, en het recht trekken van de route zou het verzorgingsgebied aan de oostzijde van Nieuw Sloten, waar de Westtangent nu rijdt, overslaan.	Deze lijn in de omgevingsvisie betreft, en wij citeren uit twee kaarten: "Een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers. Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus op lange termijn." 'Ruimtelijke reserveringen' (zie hoofdstuk 10 in de omgevingsvisie) zijn van een andere orde: precieze lijnen of locaties die vanwege een voorziene ontwikkeling voorlopig

			open blijven. Daar is hier geen sprake van: er is rond het Belgiëplein en Kasterleepark al bebouwing. De stippellijn langs Belgiëplein en Kasterleepark dient alleen als indicatieve verbeelding van een verbeterd OV-netwerk na eventuele realisatie van de verlengde Noord/Zuidlijn. Wanneer hier nieuwe metrostations worden opgeleverd, zijn goede aansluitingen op de rest van Nieuw-West zeer logisch en wenselijk. De manier waarop en de precieze tracés staan nog open. Omdat een omgevingsvisie transparant moet zijn over voorziene ontwikkelingen op termijn, achten wij het van belang dat deze stippellijn zichtbaar blijft op de kaart.
Belgiëplein	6039-9451	Schrap de ingetekende OV-verbinding door het Belgiëplein.	Deze lijn in de omgevingsvisie betreft, en wij citeren uit twee kaarten: "Een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers. Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus op lange termijn." 'Ruimtelijke reserveringen' (zie hoofdstuk 10 in de omgevingsvisie) zijn van een andere orde: precieze lijnen of locaties die vanwege een voorziene ontwikkeling voorlopig open blijven. Daar is hier geen sprake van: er is rond het Belgiëplein en Kasterleepark al bebouwing. De stippellijn langs Belgiëplein en Kasterleepark dient alleen als indicatieve verbeelding van een verbeterd OV-netwerk na eventuele realisatie van de verlengde Noord/Zuidlijn. Wanneer hier nieuwe metrostations worden opgeleverd, zijn goede aansluitingen op de rest van Nieuw-West zeer logisch en wenselijk. De manier waarop en de precieze tracés staan nog open. Omdat een omgevingsvisie transparant moet zijn over voorziene ontwikkelingen op termijn, achten wij het van belang dat deze stippellijn zichtbaar blijft op de kaart.
Belgiëplein	7075-3953	Heroverweeg of schrap de ingetekende OV-lijn door het Kasterleepark richting Belgiëplein.	Deze lijn in de omgevingsvisie betreft, en wij citeren uit twee kaarten: "Een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers.

			Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus op lange termijn." 'Ruimtelijke reserveringen' (zie hoofdstuk 10 in de omgevingsvisie) zijn van een andere orde: precieze lijnen of locaties die vanwege een voorziene ontwikkeling voorlopig open blijven. Daar is hier geen sprake van: er is rond het Belgiëplein en Kasterleepark al bebouwing. De stippellijn langs Belgiëplein en Kasterleepark dient alleen als indicatieve verbeelding van een verbeterd OV-netwerk na eventuele realisatie van de verlengde Noord/Zuidlijn. Wanneer hier nieuwe metrostations worden opgeleverd, zijn goede aansluitingen op de rest van Nieuw-West zeer logisch en wenselijk. De manier waarop en de precieze tracés staan nog open. Omdat een omgevingsvisie transparant moet zijn over voorziene ontwikkelingen op termijn, achten wij het van belang dat deze stippellijn zichtbaar blijft op de kaart.
Belgiëplein	9622-3869	Laat geen OV of auto's door het Belgiëplein rijden, omdat het fietspad daar al bijna gevaarlijk is voor voetgangers bij de winkels.	Deze lijn in de omgevingsvisie betreft, en wij citeren uit twee kaarten: "Een schets voor de stad in 2050 op hoofdlijnen. Gewenste verbinding voor voetgangers en fietsers. Onderzoek naar mogelijkheid en inpassing van tram of bus op lange termijn." 'Ruimtelijke reserveringen' (zie hoofdstuk 10 in de omgevingsvisie) zijn van een andere orde: precieze lijnen of locaties die vanwege een voorziene ontwikkeling voorlopig open blijven. Daar is hier geen sprake van: er is rond het Belgiëplein en Kasterleepark al bebouwing. De stippellijn langs Belgiëplein en Kasterleepark dient alleen als indicatieve verbeelding van een verbeterd OV-netwerk na eventuele realisatie van de verlengde Noord/Zuidlijn. Wanneer hier nieuwe metrostations worden opgeleverd, zijn goede aansluitingen op de rest van Nieuw-West zeer logisch en wenselijk. De manier waarop en de precieze tracés staan nog open. Omdat een omgevingsvisie transparant moet zijn over

			voorziene ontwikkelingen op termijn, achten wij het van belang dat deze stippellijn zichtbaar blijft op de kaart.
Agrarische sector	2348-5706	LTO Noord vraagt om meer aandacht voor de agrarische sector in de geactualiseerde Omgevingsvisie. Waar in de visie van Weesp nog een duidelijke plek voor landbouw is, komt het agrarische in de nieuwe visie nauwelijks aan bod. Maak daarom een aparte landbouwparagraaf, zoals in andere stedelijke omgevingsvisies gebruikelijk is. Betracht meer nuance in de visie op bodemdaling. Het enkel benoemen van waterpeilverhoging als oplossing is te stellig, omdat er nog onderzoek loopt naar meerdere alternatieven. Dat de agrarische sector moet afstappen van kostprijsstrategie en zich meer op de lokale markt moet richten is een onterecht negatieve suggestie. Veranderingen in de keten vereisen een bredere maatschappelijke aanpak. Geef de agrarische sector een volwaardige plek in de visie en betrek hen actief bij het verdere beleidsproces.	De omgevingsvisie besteedde al aandacht aan de Amsterdamse ambities op het terrein van de agrarische sector, maar onder meer naar aanleiding van uw zienswijze voegt de gemeente woorden toe over de rol van Amsterdamse agrariërs en de opgaven waarvoor zij staan. Deze zijn verwerkt in het onderdeel *Landschap, recreatie en landbouw*. De Amsterdamse ambities op het gebied van landbouw zijn op verschillende plekken van de omgevingsvisie terug te vinden en richten zich onder meer op de bevordering van kringlooplandbouw. De nadruk ligt daarbij op het buitengebied van Amsterdam-Noord. Vanuit de geïntegreerde Omgevingsvisie Weesp is nu opgenomen dat in Weesp vooral wordt ingezet op multifunctionele landbouw, omdat de keuze voor kringlooplandbouw hier niet eerder was gemaakt. In Weesp kiezen we voor landbouw die naast voedselproductie andere functies vervult, zoals recreatie en natuurbeheer. De gemeente Amsterdam zal de komende jaren het gesprek aangaan met agrariërs in het buitengebied, om voor de volgende actualisatie van de omgevingsvisie een helderder en toekomstbestendig landbouwperspectief te kunnen opstellen, dat in een specifieke paragraaf tot uitdrukking zal komen. Amsterdam heeft de ambitie om bodemdaling zoveel mogelijk te beperken en negatieve effecten hiervan te verminderen of te voorkomen, een urgente opgave die vooral speelt in veenweidegebieden. In de omgevingsvisie wordt het ontwateren van veengronden benoemd als een belangrijke oorzaak van bodemdaling. In het onderdeel *Robuust maaiveldniveau en bodemdaling* wordt het verhogen van het

			waterpeil genoemd als een mogelijke oplossingsrichting om bodemdaling te beperken. De visie kiest bewust niet voor een eenzijdige inzet op peilverhoging, maar benadrukt het belang van effectmeting en nader onderzoek naar de haalbaarheid. Belangrijk is het beperken of voorkomen van bodemoxidatie, rekening houdend met de totale uitstoot van broeikasgassen. Op dit moment zijn er in deze problematiek geen makkelijke en goedkope maatregelen voorhanden. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI), zoals verwoord in het rapport *Stop bodemdaling in veenweidegebieden: Het Groene Hart als voorbeeld* (september 2020), acht het huidige gebruik van het Nederlandse veenweidegebied echter niet houdbaar. In dialoog met de landbouwsector willen we de komende tijd daarom op zoek naar (nog) duidelijker keuzes en oplossingen om onzekerheid bij boeren en waterschappen te verminderen.
Weesp	2646-1356	Buurtplatform Leeuw&Sluis brengt de volgende punten onder de aandacht: 1. De actualisatie lijkt vooral Amsterdamse keuzes te volgen zonder echte integratie met de Weesper visie. Doordat de oorspronkelijke Weesper uitgangspunten ontbreken in het vergelijkingsdocument, is niet duidelijk hoe beslissingen tot stand zijn gekomen. 2. De Amsterdamse woonmilieus sluiten niet aan bij de ruim opgezette, groene wijken van Weesp. Een nieuw woonmilieu is nodig om dit te erkennen; anders ontstaat ruimte voor stedelijker bouw dan de Weesper visie toestond. 3. De hoofdgroenstructuur negeert Weespersluis grotendeels, waardoor waardevol groen onbeschermd blijft. Deze wijk zou als blauw-groene hotspot erkend moeten worden. 4. De visie spreekt te vrijblijvend over voorzieningen, terwijl Weespersluis juist dringend behoefte heeft aan sportvelden,	1. Een van de voornaamste aanleidingen om de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 te actualiseren was de integratie van stadsgebied Weesp. Hiervoor is de Omgevingsvisie Weesp 2050 als uitgangspunt genomen. Van alle paragrafen in de omgevingsvisie Weesp is gekeken of dit aansluiting vond bij de waarden en ambities van die van Amsterdam. Zo ja, dan is bekeken of Weesp in deze teksten expliciet moest worden genoemd. Specifieke Weesper opgaven of ambities zijn opgenomen in de nieuwe paragraaf over het stadsgebied in hoofdstuk 8. Deze werkwijze is in oktober 2024 door het projectteam besproken met het Dagelijks Bestuur van stadsgebied Weesp en uitvoering ging in nauwe samenwerking met ambtenaren van het stadsgebied. De resultaten van de integratie zijn voor de zomer van 2025 gedeeld met de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening van het stadsgebied. We hebben in de procedure formeel advies gevraagd aan het Dagelijks Bestuur van het stadsgebied. De

		scholen en zorg. Dit vraagt harde normen en duidelijke tijdslijnen in plaats van inspanningsverplichtingen. 5. Er is onvoldoende aandacht voor ecologie in Weesp. Groene oevers, extra bomen tegen hittestress en ecologische integratie in de stedenbouw zouden expliciet opgenomen moeten worden, maar de huidige kaarten zijn te globaal. 6. Het deel over Amsterdam is concreet en uitgebreid, maar het Weesper stuk blijft vaag en bevat onrealistische ideeën zoals een tweede station, terwijl bestaande problemen zoals de spooronderdoorgang al lang niet opgelost worden. 7. De beoordeling van het OV klopt niet: in Weespersluis zijn geen verbindingen en fietsverbindingen richting Amsterdam zijn onveilig en slecht verlicht. Dit vraagt een herziening. 8. De tekst bevat achterhaalde informatie, zoals de verwijzing naar een ontsluitingsweg die al door de Waterlinie is vervangen. 9. De Bloemendalerpolder wordt niet genoemd bij bodemdaling, terwijl dit gebied als bebouwde polder juist belangrijk is voor toekomstbestendig bouwen en waterbeheer. 10. De visie noemt 'Samen stadmaken' en 'open ontwerpen', maar maakt niet concreet hoe bewoners van Weespersluis daadwerkelijk kunnen meedoen in de inrichting van hun leefomgeving.	actualisatie is vervolgens in een technische sessie besproken in de Bestuurscommissie van Weesp, gevolgd door drie overleggen bij de vergaderingen van de Bestuurscommissie en een aanvullende sessie om het advies te bespreken. Tijdens deze overleggen zijn door leden van de Bestuurscommissie meerdere aandachtspunten meegegeven, die we deels hebben verwerkt. Al met al: het college hoopt dat deze toelichting wat betreft het integratieproces helpt. 2. De stad Amsterdam en de stad Weesp kennen beide gebieden met laagbouw, veel groen en een ruime opzet. De verschillen tussen bijvoorbeeld Weespersluis, Aetsveld, Nieuwendam, Kantershof en De Aker zijn niet zo groot. Deze gebieden zijn gemarkeerd in een lichtgele kleur op de omgevingsvisiekaart, die staat voor een luw gebied. 3. In hoofdstuk 16.3 van de geactualiseerde OVA wordt uitgelegd waarom er geen nieuwe locaties in het beleidskader Hoofdgroenstructuur staan: "In juni 2024 is een referendum gehouden over een voorstel voor nieuw Hoofdgroenstructuurbeleid. Omdat een meerderheid tegen het nieuwe beleid heeft gestemd, heeft de raad het voorstel voor het nieuwe beleid verworpen en een motie aangenomen waarin verzocht wordt om een burgerberaad te organiseren over 'rigoureus vergroenen in een groeiende stad'. De uitkomsten van het burgerberaad (2025) zijn bepalend voor actualisatie van het beleidskader Hoofdgroenstructuur." Stadsgebied Weesp wordt onderdeel van een eventuele nieuwe Hoofdgroenstructuur. Dit moet nu dus wachten op het Burgerberaad. Dit betekent echter niet dat het Weesper groen vogelvrij is: bij het juridisch afwegen van keuzes wordt bestaand Weesper groenbeleid gehanteerd. Onder het toetsingskader van de Hoofdgroenstructuur ligt bovendien altijd het bestemmingsplan/omgevingsplan als basis. 4. De omgevingsvisie is niet de plek waar harde normen en

			tijdslijnen voor de realisatie van voorzieningen worden opgenomen. In de geactualiseerde omgevingsvisie is al veel meer aandacht voor het voorzieningenniveau in Weesperspluis en Weesp dan in de Omgevingsvisie Weesp 2050. De sterke groei van Weesp, die veel groter bleek dan de gemeente Weesp had verwacht, legt een hoge druk op het voorzieningenniveau. Het college erkent dat hier de komende jaren aan gewerkt moet worden. 5. In de beleidsagenda van de omgevingsvisie (hoofdstuk 11 tot en met 18) wordt uitgebreid stilgestaan bij opgaven die gelden voor de hele gemeente, ook voor Weesp, ook voor ecologie en klimaatadaptatie. Deze opgaven zijn niet per stadsdeel of stadsgebied expliciet gemaakt. De ambities van de gemeente Amsterdam zijn voor deze thema's grotendeels in lijn met de ambities die ook de omgevingsvisie Weesp kende en zijn daarom niet overgeheveld naar de paragraaf over het stadsgebied in hoofdstuk 8. Wat ecologie en klimaatadaptie betreft verwijzen we naar hoofdstukken Leefbaar Amsterdam en Duurzaam Amsterdam. 6. Juist voor stadsgebied Weesp zijn opgaven relatief concreet omschreven ten opzichte van de stadsdelen. Als gevolg van het integreren van de Omgevingsvisie Weesp 2050 kent de paragraaf voor het stadsgebied Weesp een vrij hoog detailniveau. Een onderdoorgang van het spoor blijft een streven, zoals ook in de Omgevingsvisie Weesp 2050 stond. Een mogelijk tweede station is geen proefballon: dit komt voort uit de Omgevingsvisie Weesp 2050 (pagina 136). Daarnaast kende de kaart 'Netwerk openbaar vervoer' in hoofdstuk 7 al de nieuwe hov-verbinding IJburg - station Weesp. Wel zijn andere ov-lijnen op uw attenderen aan de kaart toegevoegd. 7. In de paragraaf over stadsgebied Weesp is niet benoemd dat er nu goede ov-verbindingen zijn. Het klopt dat met

			name Weespersluis matig bereikbaar is met het ov. De Omgevingsvisie Weesp 2050 laat op pagina 138 een indicatieve lijn zien voor een nieuwe potentiële busroute. Op basis van uw zienswijze hebben we deze overgenomen op de kaart van het Netwerk openbaar vervoer in hoofdstuk 7. 8. De tekst over de Waterlinie is inderdaad achterhaald. Deze tekst is overgenomen uit de Omgevingsvisie Weesp 2050 en is daarna over het hoofd gezien. We hebben dit aangepast. 9. Na de vaststelling van de ontwerpversie van de geactualiseerde omgevingsvisie zijn de teksten voor bodemdaling aangescherpt. Bodemdaling wordt genoemd als een stedelijke en landelijke opgave. Bodemdaling geldt niet alleen als opgave in de Bloemendalerpolder, maar in heel Amsterdam. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om negatieve effecten van bodemdaling zoveel als mogelijk te voorkomen. 10. Een omgevingsvisie is niet bedoeld om ambities concreet te maken. Dat doet de gemeente in specifiek beleid, uitwerkingen, allerlei projecten en vooral met mensenwerk. Wat samen stadmaken betreft heeft de gemeente de afgelopen jaren verschillende dingen geregeld die bewoners helpen bij het actief zijn voor hun leefomgeving. Zo is er nu een participatieverordening met daarin opgenomen het buurtplatformrecht. U was nota bene het eerste buurtplatform dat erkenning kreeg! En dat dingen in de praktijk soms onduidelijk en lastig blijven, is evident: samen stadmaken is vallen en opstaan.
Groen	3365-3441	De Omgevingswet verplicht overheidsinstanties zoals gemeenten om een omgevingsvisie op te stellen. Deze visie schetst ambities en een toekomstbeeld voor de fysieke leefomgeving en wordt ondersteund door een Omgevingseffectrapportage (OER). De OER analyseert niet alleen milieueffecten, maar ook aspecten zoals gezondheid, veiligheid en	De geactualiseerde omgevingsvisie wijzigt niets in het gebied rond de Gaasperplas dat is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit gebied is ook onderdeel van de Hoofdgroenstructuur (HGS), wat voor een des te steviger beschermingsregime zorgt. Naar verwachting komt het Burgerberaad Groene Stad deze herfst met haar adviezen. Die

		sociale effecten. In Amsterdam wordt de OER gebruikt om bredere thema's in de fysieke leefomgeving te beoordelen, waaronder geluidsoverlast, natuurbehoud en bouwplannen. Een belangrijk aandachtspunt is de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), dat cruciaal is voor flora, fauna en bouwbeperkingen. In de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan Amsterdam moet de status van het NNN geborgd blijven. Dit geldt ook voor plannen zoals de herinrichting van het Gaasperpark, waar intensievere recreatie en meer horeca worden overwogen. Bouwactiviteiten in het NNN, zoals op de zuidoever van de Gaasperplas, zijn niet toegestaan. De gemeente moet zich bewust zijn van haar juridische verplichtingen onder nationale en internationale wetgeving, zoals de Verdragen van Bonn, Bern en Aarhus, die natuur en omwonenden beschermen. Geluidsoverlast, bijvoorbeeld tijdens festivals, vormt een groot probleem. Het huidige geluidsniveau in parken overschrijdt de normen voor natuurbehoud en verstoort broedende vogels. Dit is in strijd met de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet. De gemeente moet bestaande wet- en regelgeving naleven en deze borgen in de Omgevingsvisie, het actieplan geluid en het evenementenbeleid. Daarnaast moet de gemeente bij al haar beslissingen rekening houden met samenhangende belangen in de fysieke leefomgeving, zoals milieubescherming, natuurbescherming en het tegengaan van klimaatverandering. De Omgevingsverordening Noord-Holland, die het NNN beschermt, moet worden opgenomen in de gemeentelijke plannen. Een ecologische visie van de gemeente, die geen juridische status heeft, kan niet dienen als vervanging van de NNN-	zullen een belangrijke rol spelen bij verdere groene keuzes in Amsterdam, waaronder wellicht een geactualiseerde Hoofdgroenstructuur. Bouwen in het NNN is in principe niet toegestaan, omdat dit netwerk bedoeld is om natuurgebieden te beschermen en te verbinden. Uitzonderingen zijn mogelijk, maar alleen onder strikte voorwaarden. Volgens de Omgevingswet mag er alleen gebouwd worden als er geen alternatieven zijn en als het project van groot openbaar belang is. Daarnaast moet er compensatie plaatsvinden voor de schade aan de natuur. Het 'Toekomstplan Gaasperplas 2021 en verder' spreekt inderdaad over de mogelijke ontwikkeling van recreatie en horeca. Dit zal dus aan deze vereisten moeten voldoen. In het nieuwe Evenementenbeleid zijn de locatieprofielen aangepast aan de hand van een participatietraject en advies van specialisten. Hier is rekening gehouden met overlast voor natuur en mens. Dit participatietraject is inmiddels afgerond en het nieuwe Evenementenbeleid geldt vanaf het evenementenseizoen 2027. De gemeente Amsterdam dient zich zoals elke gemeente te houden aan de regelgeving omtrent het NNN. Voor de goede orde: de omgevingsvisie was en is hiermee niet in strijd.

		status. Plannen die het NNN aantasten, zoals het creëren van een evenemententerrein in het Gaasperpark, zijn in strijd met de Omgevingsverordening en moeten worden voorkomen.	
Erotisch Centrum	3894-6536	Het is begrijpelijk dat er iets moet gebeuren om massatoerisme tegen te gaan, maar als toeristische functies naar andere delen van de stad worden gebracht, zullen die stadsdelen ook last hebben van overlast, zeker als het gaat om drugs en sekswerk. Er is een nieuwe stripclub op de Middenweg die tot veel overlast leidt van toeristen, in een verder rustige woonbuurt. Cluster sekswerk en bedrijven die drugs verkopen daarom rondom het Erotisch Centrum, met versterkte handhaving na 23:00.	Deze stripclub heeft een vergunning gekregen, die natuurlijk niet zomaar kan worden ingetrokken. Dat er gehandhaafd moet worden op overlast, is evident. Bij veel klachten treedt de gemeente op. Uw suggestie om sekswerk te clusteren rondom het Erotisch Centrum ligt, kijkend naar andere zienswijzen op deze actualisatie, bij veel andere Amsterdammers zeer gevoelig. Het is altijd een puzzel hoe de gemeente ruimte voor dergelijke functies moet organiseren in Amsterdam. Daarom zijn procedures hiervoor zorgvuldig.
Erotisch Centrum	5490-1384	De locatie van het Erotisch Centrum staat op gespannen voet met de rustige woonomgeving en het nabijgelegen park. De komst van deze functie zal naar verwachting leiden tot een forse toename van verkeersdrukte, overlast en onveiligheid. De buurt ervaart deze effecten al tijdens grote beurzen in de RAI. Het Erotisch Centrum zal de verkeerssituatie, bereikbaarheid en leefbaarheid verder onder druk zetten. Daarnaast bestaan er grote twijfels over de effectiviteit van het Erotisch Centrum als oplossing voor overtoerisme en de werkomstandigheden van sekswerkers op de Wallen. Hoewel er sprake is van het sluiten van 100 ramen op de Wallen, is onduidelijk hoe dit zich verhoudt tot de tijdlijn van de bouw van het Erotisch Centrum. Er zijn alternatieven denkbaar die de veiligheid en werkomstandigheden van sekswerkers op kortere termijn en met minder maatschappelijke weerstand kunnen verbeteren.	Een stedelijke voorziening als deze past in principe binnen de omgevingsvisie en binnen het stationskwartier RAI. Na veel onderzoek is deze voorkeurslocatie gekozen voor het Erotisch Centrum. De inspraakperiode van het projectbesluit is achter de rug. Dat besluit wordt aan het einde van 2025 verwacht. De volgende stap is dan een investeringsbesluit, met stedenbouwkundig plan (programma, bereikbaarheid, openbare ruimte, veiligheid) en financiële consequenties (kosten en opbrengsten). Dit zal wederom gepaard gaan met een participatietraject, waar u uw genoemde zorgen kunt bespreken. De omgevingsvisie is niet de plek voor deze discussie; de omgevingsvisie volgt de besluiten van college en raad en doet geen eigen uitspraken over voorlopige locatiekeuze en gekozen proces.

		Het participatietraject is als weinig transparant en niet overtuigend ervaren, omdat de indruk werd gewekt dat de locatiekeuze al vaststond en de zorgen van omwonenden onvoldoende werden meegenomen. Er zijn zorgen over een waardedaling van woningen, een aantasting van het gevoel van veiligheid en een negatief effect op het imago van het gebied, wat gevolgen kan hebben voor de aantrekkelijkheid voor expats, werknemers van internationale organisaties en nieuwe bewoners. Heroverweeg de huidige locatiekeuze en onderzoek alternatieven die geen directe woonomgeving raken. Doe een onafhankelijke risicoanalyse waarin overlast, verkeersdruk, veiligheid en handhaving integraal worden beoordeeld. Het is essentieel dat omwonenden een duidelijke stem krijgen en daadwerkelijk worden betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming.	
Erotisch Centrum	5628-3857	De keuze voor het ontwikkelen van een erotisch centrum dient te worden heroverwogen en gestopt. Er is brede maatschappelijke kritiek op het voornemen. Het verplaatsen van de problemen op de Wallen naar een andere locatie is niet rationeel. Het nu intrekken van het voornemen zou een eventueel mislukken van het plan voorkomen.	Een stedelijke voorziening als deze past in principe binnen de omgevingsvisie en binnen het stationskwartier RAI. Na veel onderzoek is deze voorkeurslocatie gekozen voor het Erotisch Centrum. De inspraakperiode van het projectbesluit is achter de rug. Dat besluit wordt aan het einde van 2025 verwacht. De volgende stap is dan een investeringsbesluit, met stedenbouwkundig plan (programma, bereikbaarheid, openbare ruimte, veiligheid) en financiële consequenties (kosten en opbrengsten). Dit zal wederom gepaard gaan met een participatietraject, waar u uw genoemde zorgen kunt bespreken. De omgevingsvisie is niet de plek voor deze discussie; de omgevingsvisie volgt de besluiten van college en raad en doet geen eigen uitspraken over voorlopige locatiekeuze en gekozen proces.

Erotisch Centrum	8427-3024	Het Erotisch Centrum biedt geen oplossing voor massatoerisme en overlast in de binnenstad, maar creëert juist nieuwe problemen. Het centrum wordt een extra toeristische attractie met miljoenen bezoekers, wat in strijd is met het toerismebeleid van de gemeente. Onderzoek toont aan dat de meeste Wallen-bezoekers niet naar een locatie buiten de binnenstad zullen gaan. Er ontbreekt onderbouwing, adviezen voor kleinschalige oplossingen worden genegeerd, en de beoogde locatie is ongeschikt vanwege bestaande toeristische druk en ruimtelijke beperkingen.	Een stedelijke voorziening als deze past in principe binnen de omgevingsvisie en binnen het stationskwartier RAI. Na veel onderzoek is deze voorkeurslocatie gekozen voor het Erotisch Centrum. De inspraakperiode van het projectbesluit is achter de rug. Dat besluit wordt aan het einde van 2025 verwacht. De volgende stap is dan een investeringsbesluit, met stedenbouwkundig plan (programma, bereikbaarheid, openbare ruimte, veiligheid) en financiële consequenties (kosten en opbrengsten). Dit zal wederom gepaard gaan met een participatietraject, waar u uw genoemde zorgen kunt bespreken. De omgevingsvisie is niet de plek voor deze discussie; de omgevingsvisie volgt de besluiten van college en raad en doet geen eigen uitspraken over voorlopige locatiekeuze en gekozen proces.
Water	5789-5048	De Omgevingsvisie benoemt diverse onderwerpen met raakvlakken met het areaal en de beheertaken van Rijkswaterstaat, zoals nieuwe bruggen over het IJ, verbindingen naar Zeeburgereiland en IJburg, waterrecreatie en hubs langs het hoofdwegennet. Er lopen gesprekken tussen de gemeente en Rijkswaterstaat over deze onderwerpen, en er wordt verzocht om relevante uitkomsten hiervan door te laten werken in de Omgevingsvisie. Treed bij verdere uitwerking van onderwerpen met raakvlakken met Rijkswaterstaat - zoals ligplaatsen, chartervaart en vervoer over water - in overleg om gezamenlijk mogelijkheden en beperkingen te bepalen.	Het college is het met u eens: ruimtelijke ontwikkelingen die uw bevoegdheden raken doen we in overleg met u en uitkomsten daarvan zullen landen in de eerstvolgende (actualisatie van de) omgevingsvisie. Het college heeft haar best gedaan om formele uitkomsten van gezamenlijke processen tot nu toe te laten landen in deze (geactualiseerde) omgevingsvisie.
Water	8536-0064	Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht benadrukt dat vier belangrijke thema's nadrukkelijker moeten worden opgenomen in de Omgevingsvisie. Deze punten werden al genoemd tijdens de terinzagelegging van de omgevingsvisie in 2021. Het waterschap waarschuwt dat het watersysteem in Amsterdam onder druk staat en zijn grenzen bereikt. Een	Het waterschap heeft een bijzondere positie in deze nota, omdat het voor de gemeente deels een 'interne' partij is. De door u genoemde punten zijn dan ook eveneens aan de orde gekomen in onderlinge gesprekken.

		meer sturende rol van water in de ruimtelijke ordening is nodig. Ook is er het belang van een goede waterkwaliteit voor een aantrekkelijke leefomgeving en de noodzaak om water- en klimaatopgaven beter te integreren met andere stedelijke opgaven. Sinds de vaststelling van de Omgevingsvisie in 2021 is er meer aandacht gekomen voor waterthema's, zoals via het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027, klimaatadaptatie, grondwaterneutrale kelders, gebiedsgerichte programma's en het omgevingsplan. Ook de inspanningen van het Assetteam Water worden gewaardeerd. Met de ontvlechting van Waternet wil het waterschap de samenwerking met de gemeente verder versterken. Neem de vier eerder genoemde aandachtspunten alsnog op in de Omgevingsvisie en integreer de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) als bovengemeentelijk kader. Lozingen van warmte (zoals koelwater en aquathermie), koude (aquathermie) of grondwater (bronnering, bodemenergie en geothermie) kunnen schadelijk zijn voor de aquatische ecologie. Bij gebiedsontwikkelingen moet compensatie voor dergelijke effecten als voorwaarde gelden. Besteed tot slot expliciet aandacht aan de taken rondom gemeentelijk vaarwegbeheer en nautisch beheer, vooral in relatie tot nieuwe ruimtelijke projecten en de overdrachten die daarvoor nodig zijn.	Het college onderschrijft de urgentie van de door u genoemde opgaven, en ook dat die urgentie langzaamaan toeneemt. Op grond van de door u genoemde nota's en beleidslijnen hebben we verschillende watergerelateerde teksten dan ook aangescherpt. Voor details verwijzen we naar het WAS-WORDT document of de geactualiseerde omgevingsvisietekst zelf. Gezien het evidente belang van uw punten verwachten we weinig maatschappelijke weerstand tegen deze aanscherpingen. Op termijn voorziet het college de noodzaak van scherpere keuzes. Dat wil zeggen: waterbeleid gaat meer en directere gevolgen hebben voor andere keuzes in de omgevingsvisie. Deze zijn, gezien het beperkte karakter van deze actualisatie, nog niet expliciet gemaakt. Ze zijn nu onderdeel van enkele uitwerkingsopgaven; bij een eerstvolgende (actualisatie van de) omgevingsvisie zullen keuzes ongetwijfeld nadrukkelijker op tafel komen.