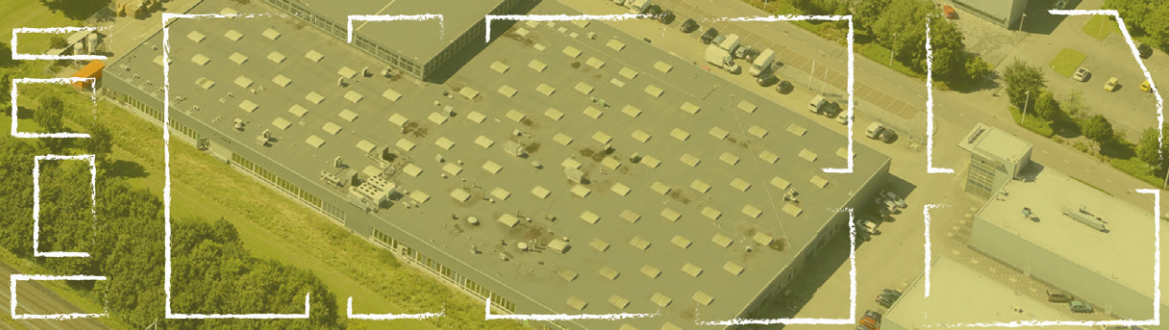
Gemeente Amsterdam

versie dd. 20-10-2023

NOTA VAN BEANTWOORDING

Ontwerp openbare ruimte SLOTERDIJK I ZUID



1. Inleiding en leeswijzer Nota van Beantwoording

2. Korte samenvatting inspraakreacties

3. Beantwoording inspraakreacties

1. Algemeen

2. Relatie Haven-Stad

3. Ontwikkelstrategie Sloterdijk I Zuid

Planologische - en financiële onzekerheden

Leefbaarheid

Voorstellen voor een zo snel mogelijke uitvoering

Kavelgewijze aanpak

4.Relatie met Westerpark

Gebied ligt tegen het Westerpark

Behoud en bescherming Toekomstbestendig Westerpark

Mediacollege en overgang Westerpark

Westerpark aansluiting op Sloterdijk I Zuid

Fietsroutes en busbaan Westerpark

Busbaan door volkstuinen

(Snel)fietspaden Westerpark

Toekomstgericht fietsbeleid Westerpark

Fietsroute door Westerpark

Inhoudsopgave

5. Groen

Gemeentelijke groennormen en ecologie

Onderhoud en beheer openbare ruimte en groen

Groenstrook naast gevels

Groen balkon – Zonnepanelen

6. Verkeer

6a. Verkeersveiligheid

Veiligheid kinderen

Overgang semiopenbaar en straten

Veiligheid snelle elektrische fietsen

Autoluwe straten nieuwe situatie

6b. Openbaar vervoer

Reservering bus/ tramverbinding noord-zuid

6c. Fiets- en voetgangersverbindingen

Maak van Isolatorweg en fietsroute langs spoor Plus-/Hoofdnet Fiets

Uitbreiding Plusnet fiets

Fietsroute langs het Spoor

Aansluitingen voor fietsers

Plan vermindert juist lopen en fietsen

Ontbreken kaart voetgangersnetwerk

Maximum snelheid woon/fietsstraten

6d. Parkeren

Inpandig auto- en fietsparkeren

Fietsparkeren op straat

Kortstondig parkeren

In- en uitrit parkeergarage

7. Straten en pleinen

Turbinestraat

Aanpassing Transformatorweg

Gefaseerde ophoging straten

Contactweg

Overige openbare straten in het gebied

Contactplein

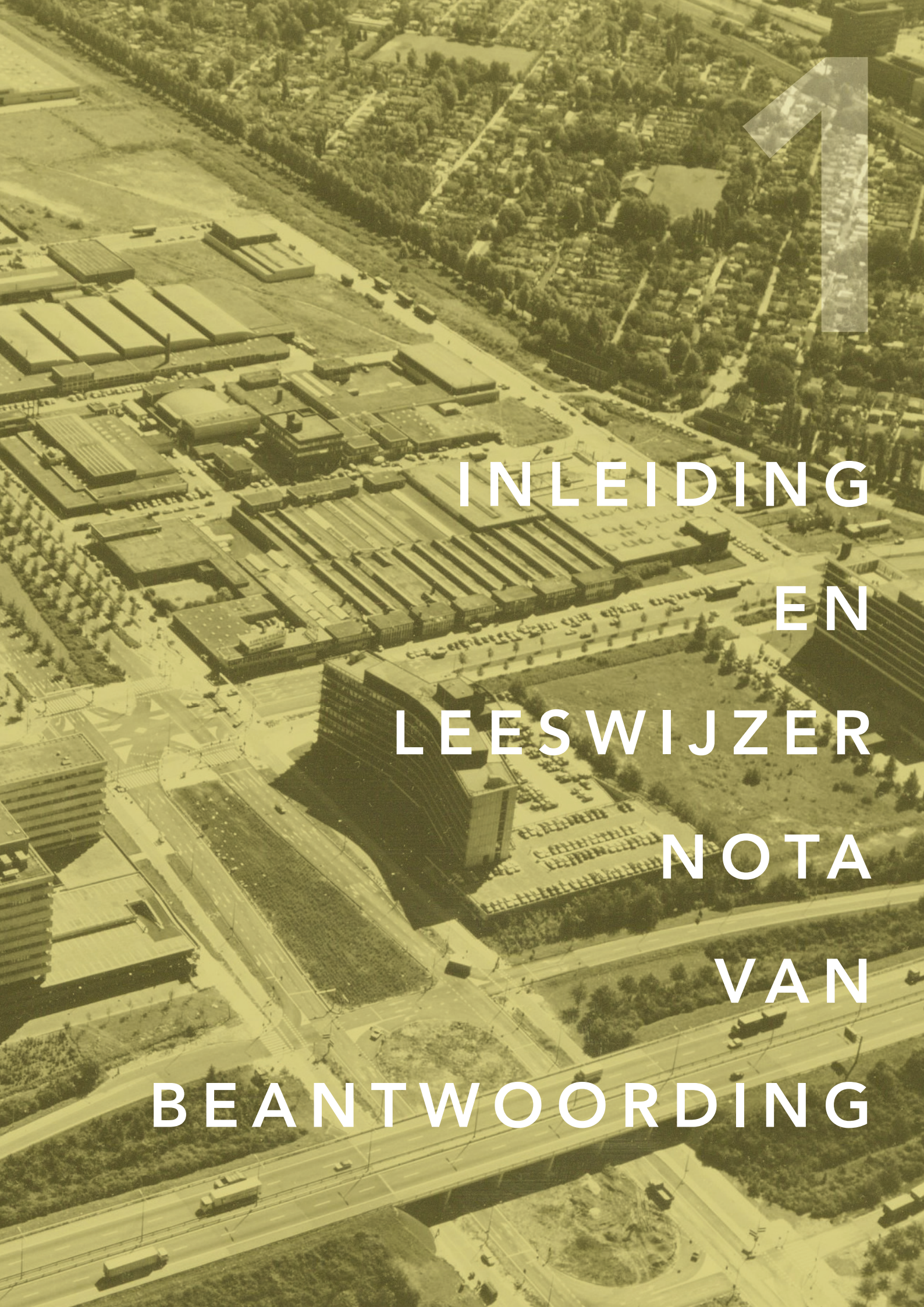
8. Spoortalud

9. Afval

4. Overzicht codes en lijst inspraakreacties

5. Complete Inspraakreacties





1

INLEIDING EN LEESWIJZER NOTA VAN BEANTWOORDING

1 Inleiding en leeswijzer Nota van beantwoording

Sloterdijk I Zuid transformeert de komende jaren van een bedrijventerrein naar een gemengde woon-werkwijk. Er worden gefaseerd circa 4.700 woningen gebouwd met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast wordt er 86.000 m2 aan bedrijfsruimte gerealiseerd in de 'plint' van de gebouwen.

Een compleet nieuwe woon-werkwijk vraagt ook om een nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Hiervoor heeft de gemeente Amsterdam het Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid opgesteld – kortgezegd 'ontwerp'. Sommige onderdelen zijn nog in ontwikkeling en worden pas definitief in het Definitieve Ontwerp Sloterdijk I Zuid.

Inspraak

Het college van burgemeester & wethouders heeft het ontwerp op 27 september 2022 vrijgegeven voor inspraak. De inspraaktermijn liep van 12 oktober t/m 23 november 2022. De beantwoording van de inspraakreacties staat in deze voorliggende Nota van Beantwoording Sloterdijk I Zuid.

De inspraakperiode is bekendgemaakt via een kennisgeving op de website

www.bekendmakingen.amsterdam.nl. De stukken lagen ter inzage bij de stadsloketten/ afdeling vergunningen van stadsdeel West en Nieuw-West. De stukken waren tevens in te zien en te downloaden op de projectpagina van Sloterdijk I (www.amsterdam.nl/projecten/ sloterdijk I). Op de website stond ook een digitaal invulformulier dat gebruikt kon worden voor het indienen van inspraakreacties.

Informatiebijeenkomst

Op 26 oktober 2022 is een informatiebijeenkomst gehouden in Broedplaats Contact (Contactweg 47 te Amsterdam). Deze locatie ligt direct ten noorden van het plangebied Sloterdijk I Zuid. De informatieavond is bekendgemaakt met een huis-aan-huis verspreide flyer in Sloterdijk I en directe omgeving. Tevens is per mail en nieuwsbrief een uitnodiging verstuurd aan alle mensen en organisaties die zijn opgenomen in het adressenbestand van het project Sloterdijk I Zuid.

Tijdens de informatiebijeenkomst werd het ontwerp voor de openbare ruimte gepresenteerd. Aansluitend vond een informatiemarkt plaats met verschillende thematafels, waar mensen vragen konden stellen over het ontwerp. Op de informatiebijeenkomst waren ongeveer vijftig personen aanwezig.

In totaal zijn er negen inspraakreacties binnengekomen van zowel individuele insprekers als organisaties en instellingen, zowel per post als via het digitaal invulformulier van de website. Sommigen hadden zowel via het digitaal invulformulier als via post de Inspraakreacties ingediend.

Opvallend gegeven is dat veel inspraakreacties juist niet gingen over het ontwerp, maar over onderwerpen daarbuiten. Toch zijn ook die waar mogelijk beantwoord.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste inspraakreacties en conclusies.

In hoofdstuk 3 vindt u de feitelijke beantwoording en in hoofdstuk 4 kunt u de originele, volledige inspraakreacties teruglezen.

Sommige inspraakreacties gaan over meerdere onderwerpen en zijn om die reden opgesplitst – zo kon er enige structuur worden aangebracht in de beantwoording. De inspraakreacties zijn per onderwerp ingedeeld. Een overzicht van alle onderwerpen vindt u in de inhoudsopgave.

Soms leidde het opsplitsen van een inspraakreactie tot een dilemma. Bijvoorbeeld: ‘Een busbaan door het Westerpark’ kan worden ondergebracht bij zowel ‘Openbaar vervoer’ als ‘Westerpark’. In dit geval hebben de samenstellers gekozen voor Westerpark. Het is dus soms even zoeken, maar het staat erin.

Ook zijn – op grond van artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens – alle negen inspraakreacties geanonimiseerd: in plaats daarvan hebben ze een code gekregen. Namen van individuele insprekers komen dus niet voor. Namen van organisaties en instellingen mogen wel, maar ook deze inspraakreacties zijn gecodeerd.

De beantwoording vindt plaats in vijf kolommen:

Kolom 1: nummer van een inspraakreactie

Kolom 2: de inspraakreactie zelf, waar mogelijk verkort voor de leesbaarheid

Kolom 3: de code van de inspraakreactie

Kolom 4: de beantwoording van de inspraakreactie

Kolom 5: geeft aan of de inspraakreactie heeft geleid tot een wijziging in het ontwerp.

Kolom 6: geeft aan of de inspraakreactie betrekking heeft op het ontwerp of gaat over onderwerpen daarbuiten zoals over de ontwikkelstrategie van Haven-Stad of het Groot Westerpark

Hoofdstuk 4 bevat een overzicht van de indieners van de inspraakreacties. In verband met artikel 1 van de Wet Bescherming Persoonsgegevens zijn de namen van alle insprekers op grond van dit artikel geanonimiseerd.

In hoofdstuk 5 vindt u de volledige inspraakreacties. De namen

zijn in deze inspraakreacties geanonimiseerd

In juli 2023 wordt een formele adviesaanvraag ingediend bij het dagelijks bestuur van stadsdeel West. Dit advies zal samen met een reactie van het college van burgemeester & wethouders worden opgenomen als bijlage bij het ontwerp openbare ruimte en de Nota van Beantwoording.

Aan de inhoud is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven. Aan de informatie in de nota kunnen geen rechten worden ontleend.





2

KORTE SAMENVATTING INSPRAAKREACTIE

2 Korte samenvatting inspraakreacties

Op 8 oktober 2022 heeft het college van burgemeester & wethouders het Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid (hierna 'ontwerp') vrijgegeven voor inspraak. Het ontwerp heeft ter inzage gelegen van 12 oktober t/m 23 november 2022.

In totaal zijn er negen Inspraakreacties of inspraakreacties binnengekomen, zowel via de mail als via het invulformulier op de website. Het gaat om:

- twee reacties van particulieren

- een reactie namens de Vrienden van het Westerpark;

- twee reacties namens van de erfpachters/ ontwikkelaars uit het gebied (blok II_N en blok IV-N)

- een reactie namens 'Bescherming cultureel erfgoed Westerpark'

- een reactie van ProRail

- een reactie van een vertegenwoordiger van Buren van Minervahaven, Buren van Haven-Stad Z-W

- een reactie van de Fietsersbond

De negen ingediende Inspraakreacties zijn omvangrijk qua omvang en gedetailleerdheid. Opvallend is dat een aantal inspraakreacties niet zozeer betrekking hebben op het ontwerp, maar zich vooral richten op de Ontwikkelvisie Haven-Stad, de ontwikkelingen in het Groot Westerpark en op verbindingen in de aanliggende buurten. Hoewel deze opmerkingen buiten de scope van het ontwerp vallen, heeft de gemeente er toch voor gekozen (zij het summier) een reactie te geven op deze vragen en opmerkingen. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het project Groot Westerpark of naar het programma Haven-Stad.

Hieronder een korte samenvatting van de belangrijkste punten uit de inspraakreacties. Gezien de gedetailleerdheid van de inspraakreacties worden in deze samenvatting niet alle punten benoemd.

Algemeen

- Een aantal insprekers spreekt zijn/haar tevredenheid uit over het ontwerp voor het Dijkpark en de inrichting van de straten. Ook worden er complimenten gegeven over de detaillering van het ontwerp, waarin de afsluiting van de Contactweg met de Sloterdijkerweg en de versterking van de groene lijn naar Sloterdijk Centrum veel aandacht krijgen.

Relatie met Ontwikkelstrategie Haven-Stad 2017

- Verzoek om de Ontwikkelstrategie Haven-Stad aan te passen naar nieuwe ontwikkelingen in de samenleving (toename elektrische fietsen, belang groene en goed bereikbare buitenruimte. Goede verbindingen aanleggen met bestaande stad.

Relatie Ontwikkelstrategie Sloterdijk I Zuid

- Een van de indieners vraagt zich af of de ontwikkelstrategie van Sloterdijk I Zuid met de blokgewijze ontwikkeling – zoals is vastgesteld in het investeringsbesluit – wel werkt. En of de gemeente niet beter een bestemmingsplan kan opstellen voor het plangebied?

- De leefbaarheid van de nieuwe wijk Sloterdijk I Zuid moet goed in het vizier gehouden worden.

- Een inspreker spreekt de hoop uit dat het ontwerp voor de openbare ruimte voortvarend wordt uitgevoerd en vraagt zich af of er voldoende financiële middelen in de grondexploitatie aanwezig zijn. Daarnaast wordt de wens uitgesproken om een aantal plannen die het ontwerp overstijgen, zo snel

mogelijk uit te voeren. Zoals het integraal groen gebiedsvoorstel Haven-Stad, de aanleg van het SDZ sportpark en een onderzoek naar de realisatie van een groen balkon op de Hemspoorlijn.

Relatie met het Westerpark

- Een aantal insprekers spreekt hun zorg uit over het toekomstbestendige Westerpark. Het Westerpark is als stads- en landschapspark van grote betekenis voor de leefbaarheid en de gezondheid van bewoners uit Amsterdam-West en Centrum. Door de grootstedelijke ontwikkeling van Haven-Stad komt de groenstructuur van het Westerpark steeds verder onder druk te staan door verstedelijking en verstening. Hier moet terdege rekening mee gehouden worden bij de verdere planvorming en ontwikkeling van Haven-Stad.

- Daarnaast moet veel aandacht worden besteed aan het overgangsgebied tussen het Mediacollege en de Spaarndammerdijk.

- Bus/tramverbinding noord-zuid: insprekers spreken hun zorg uit over een eventueel toekomstige (na 2030) bus/tramverbinding door de volkstuinen ten zuiden van Sloterdijk I Zuid en de (snel)fietspaden door het Westerpark. Dit gaat ten koste van de ecologie en leidt tot verstening.

Groen

- Een inspreker maakt bezwaar dat volgens hem in dit eerste deelplan van Haven-Stad 4 ha groentekort gaat ontstaan, zonder dat wordt vermeld waar dit tekort gecompenseerd gaat worden. In de door de gemeenteraad vastgestelde investeringsnota (2019) is een uitwerking opgenomen hoe het groentekort gecompenseerd gaat worden. Deze berekening is nog steeds van kracht en inmiddels zelfs geactualiseerd, zo is te lezen in de beantwoording door de gemeente over de groennorm.

- Gepleit wordt voor de aanleg van een hondenuitlaatstrook. Dit zal worden onderzocht in de vervolgfase bij de totstandkoming van het definitieve ontwerp.

- Ook wordt aandacht gevraagd om bij de aanleg van openbaar groen rekening te houden met het beheer en behoud van de kwaliteit ervan. Dit geldt ook voor de aanleg en beheer van eventuele geveltuintjes.

- Graag ziet een van de insprekers de realisatie van een ‘groen’ balkon over het spoor aan de zuidzijde van het gebied.

Verkeer

<u>Verkeersveiligheid</u>

- twee insprekers vragen aandacht voor de veiligheid van kinderen en andere voetgangers in de straten bij het oversteken naar het Dijkpark en de aansluiting vanuit de binnentuinen naar de openbare ruimte.

- Ook werd de vraag gesteld of in het ontwerp voldoende rekening wordt gehouden met de snelheid van elektrische fietsen en de veiligheid van de voetgangers en spelende kinderen. Komt er een duidelijke fietsinfrastructuur waarin snelfietsers gescheiden worden van langzamere fietsen en voetgangers?

- Daarnaast is gevraagd hoe autoluw de wijk uiteindelijk wordt ondanks de lage parkeernorm, en wat de maximumsnelheid wordt in de straten.

- Sloterdijk I Zuid is onderdeel van Haven-Stad met een forse doelstelling voor meer gebruik van fiets en openbaar vervoer. Volgens een inspreker wordt dit met het voorliggende ontwerp niet gestimuleerd. De aan de rand gelegen voorzieningen zorgen volgens de inspreker juist voor meer autogebruik en ontbreken nieuwe fietsverbindingen.

Parkeren /uitritten

Ook over parkeren zijn vragen gesteld:

- Komen er fietsvakken op straat voor kortparkeren vlakbij voorzieningen?

- Worden er plekken op straat aangewezen voor kortparkeren, laden en lossen en onderhoudsauto's, zodat de straat niet steeds geblokkeerd wordt?

Fiets- en voetgangersverbindingen tussen verschillende gebieden

- Een aantal insprekers maakt bezwaar dat enkele belangrijke groene en noodzakelijke voetgangers- en fietsersverbindingen qua uitwerking en uitvoering in het ontwerp buiten beschouwing zijn gebleven omdat zij als 'bovenwijks' worden aangemerkt. Deze 'bovenwijkse' verbindingen zijn echter opgenomen in het Integraal Raamwerk Haven-Stad. In het ontwerp is wel gekeken naar de aansluiting op deze verbindingen.

- Een inspreker pleit voor goede verbindingen tussen de gebieden aan weerszijden van het spoor, om de oude en nieuwe stad aan elkaar te verbinden via loop- en fietsroutes. Een extra onderdoorgang onder het spoor voor voetgangers zou aan de westzijde van de Overbrakerpolder gerealiseerd kunnen worden.

- Een hoogstedelijk woon- en werkgebied in Sloterdijk I Zuid, en in heel Haven-Stad, vraagt volgens een inspreker om een fijnmaziger fietsnetwerk. Voorgesteld wordt voor een fietsroute langs het spoor en de Isolatorweg aan het bestaande Plus/Hoofdnet Fiets toe te voegen.

- Daarnaast wordt voorgesteld om van de nieuwe fietsroute langs het spoor over de gehele lengte een doorlopend vrijliggend fietspad te maken, ook ter hoogte van de Condensatorweg. En aan de oostkant van het plangebied ook een fietsverbinding te maken tussen de doodlopende tak van de Contactweg (zuidelijk langs het Mediacollege Amsterdam) en de dijk.

Reservering bus/tramverbinding noord-zuid

- Een inspreker maakt bezwaar tegen een ruimtelijke reservering in het mobiliteitsplan Haven-Stad en Sloterdijk II voor een eventueel toekomstige (na 2030) te realiseren noord-zuid tram/busverbinding tussen Coen- en Vlothaven en Nieuw West, en tegen een reservering voor het doortrekken van tram 5 vanuit de Coenhaven via de Contactweg. De inspreker wenst dat het programmabureau Haven-Stad zo snel mogelijk een mobiliteitsstrategieplan gaat opstellen met een planningshorizon tot 2055. Hiermee kunnen onduidelijkheden en onnodige reserveringen voor verschillende varianten worden weggenomen.

Straten en pleinen

Ook over de afzonderlijke straten en pleinen in het ontwerp zijn enige (verduidelijkende) vragen gesteld:

Turbinestraat

- Er is een verzoek om in de Turbinestraat tweerichtingsverkeer aan te houden. Dit zou volgens inspreker voorkomen dat verkeer uit de toekomstige parkeergarage van blok II en vrachtwagens uit de Turbinestraat om moeten rijden via de school aan de Magneetstraat en het Contactplein.

Contactweg/ Contactplein

- Wat betreft de Contactweg: de Fietsersbond is positief over de autoknip op de Contactweg/ Sloterdijkerweg. Een reactie gaat in op de locatiekeuze van het Contactplein als centraal ontmoetingsplein voor de buurt. De inspreker had liever een andere locatie gezien, bijvoorbeeld aan de Isolatorweg bij de metrohalte. Ook wordt de vraag gesteld of de geplande waterpartij in te zetten is voor een wadi of voor de afvoer van regenwater.

Transformatorweg

- Vragen en verzoeken van diverse insprekers om de Transformatorweg zo snel mogelijk aan te passen met een smallere en verkeersluwere inrichting die aantrekkelijk is voor wandelaars en fietsers.

Geluidsscherm en spoortalud Dijkpark

- Op het spoortalud grenzend aan het Dijkpark wordt een geluidsscherm aangelegd voor de woningbouw in Sloterdijk I Zuid. ProRail heeft een aantal vragen en opmerkingen gemaakt over de aanleg van het geluidsscherm, de veiligheid van en stabiliteit van het talud in relatie met het Dijkpark, de watergang en het spoor. Afgesproken is dat ProRail nauw betrokken wordt bij het ontwerp van het talud en het geluidsscherm.

Afval

Een inspreker maakt bezwaar tegen het uitgangspunt in het ontwerp dat afval inpandig opgelost moet worden. Inpandige opslag van afval neemt veel ruimte in beslag en trekt ongedierte aan.

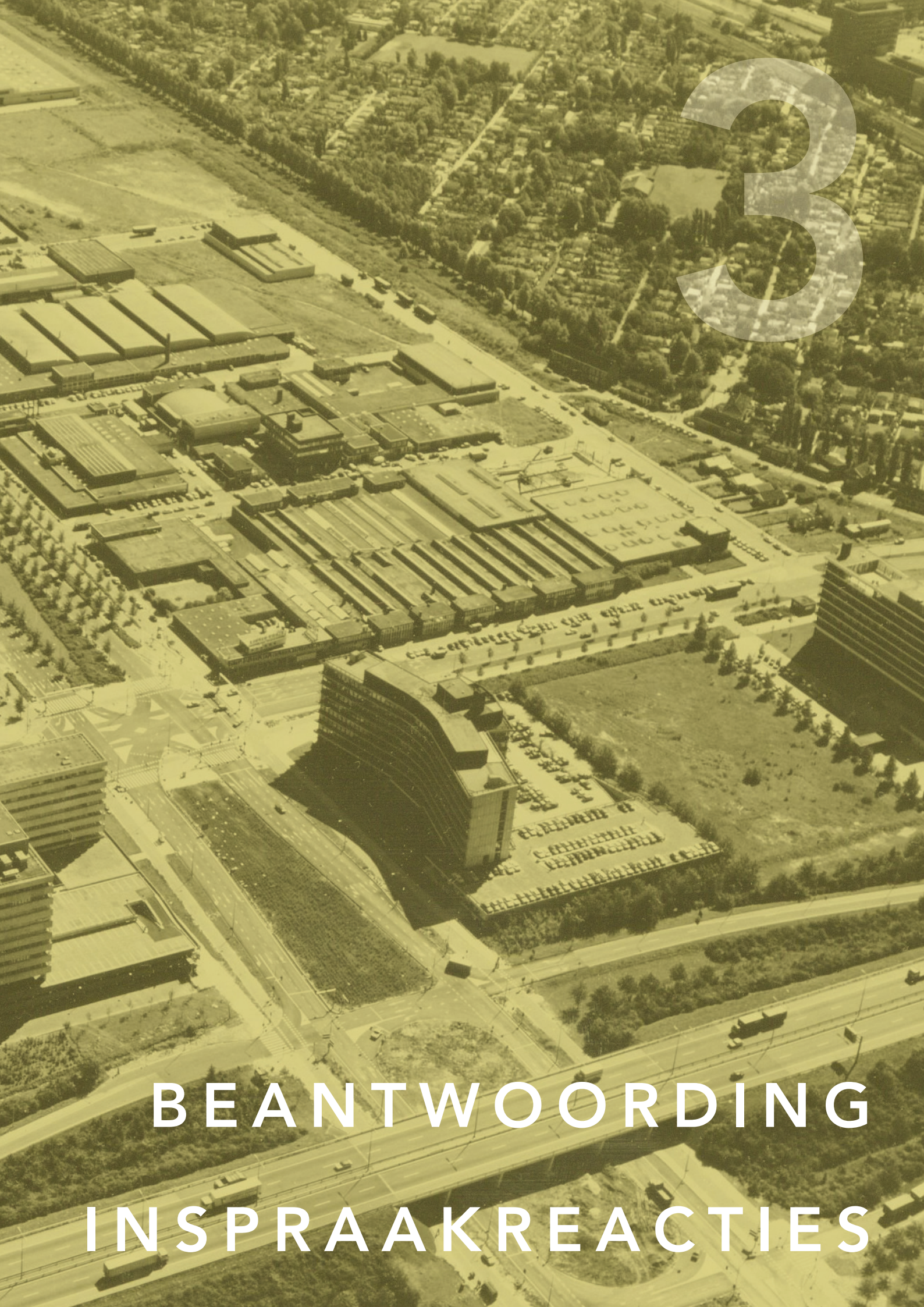
Wijzigingen in de investeringsnota door inspraakreacties

De meeste reacties geven geen reden tot wijzigingen in het ontwerp. Dit wordt veroorzaakt doordat veel opmerkingen niet gaan over het ontwerp zelf, maar over het Toekomstbestendig Westerpark of de ontwikkelvisie/mobiliteitsplan van Haven-Stad, of over andere zaken die buiten de scope vallen van het ontwerp. Getracht is wel de reacties zoveel mogelijk te beantwoorden. Voor meer informatie wordt doorverwezen naar de zojuist genoemde projecten.

Naast een paar tekstuele opmerkingen, werd een opmerking gemaakt over de wenselijkheid van de aanleg van een hondenuitlaatplek in de openbare ruimte. Naar aanleiding van deze reactie zal een hondenuitlaatplek in de uitwerking van het ontwerp naar een definitief ontwerp van het Dijkpark en/of andere plekken in de openbare ruimte worden opgenomen. Verder werd door ontwikkelaars gevraagd of er aandacht besteed kan worden aan de veiligheid voor met name kinderen in de overgangen tussen de semiopenbare ruimten (binnentuinen) van de bouwblokken en de straten. Ook is er aandacht gevraagd voor veiligheid van de route voor kinderen naar de speelgelegenheden in het park.

Deze opmerkingen zullen zoveel mogelijk worden meegenomen in de gesprekken die gevoerd worden met de ontwikkelaars in het gebied bij de nadere uitwerking van de ontwikkelplannen en het definitieve ontwerp van de inrichting van de straten. Dit geldt ook voor de opmerkingen die door ProRail zijn gemaakt over de inrichting van het spoortalud in relatie met het park.





3

BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES

3 Beantwoording inspraakreacties

Inspraakreactie (korte weegave inhoud) | Indieners (nummers verwijzen naar lijst) | Wijziging in de nota? | Relatie openbare ruimte

Reactie

Nr.		Indiener	Beantwoording	Wijziging ja/nee	Relatie VO
1	**Algemeen**				
1	ProRail is blij om te lezen dat de gemeente Amsterdam haar woningbouwopgave zoekt in het transformeren van bestaand vastgoed naar gemengde functies. Dus wonen, werken en commercie samen, waarbij niet dichter bij het spoor wordt gebouwd.	3	Dank voor uw positieve reactie.	Nee	Ja
2	Het ontwerp voor het Dijkpark ziet er mooi en divers uit, met ruimte voor groen, water en biodiversiteit. Dit park zal voorzien in een grote behoefte, temeer daar het Westerpark nu al reeds zwaar overbelast is.	7	Dank voor uw positieve reactie.	Nee	Ja
3	Als een van de ontwikkelaars van blok IV met het project Kwartiermaker is Aquarius positief over het ontwerp van de openbare ruimte voor het gebied. Het ontwerp sluit aan bij de doelstelling van Kwartiermaker, een plek creëren waar het fijn wonen is, waar je jong kunt zijn en oud kunt worden, waar voldoende mogelijkheden zijn elkaar te ontmoeten, waar voor de jonge kinderen in de zijstraten dicht bij huis goede speelvoorzieningen zijn, en het Dijkpark veel mogelijkheden biedt voor sport, spel en recreatie.	8	Dank voor uw positieve reactie.	Nee	Ja
4	Wij spreken onze tevredenheid uit wat betreft de voorgestelde detaillering van het ontwerp, waarin gesproken wordt over de sluiting van de verbindingsweg met de Sloterdijkerweg, de versterking van de groene lange lijn naar Sloterdijk Centrum, de voorgestelde waterreserveringen c.q. de waterlopen alsmede de voorgestelde cascades nabij het Dijkpark. Kortom een lovenswaardig product waar we het komende jaar hopelijk respectvol met elkaar over in gesprek gaan in de te organiseren werkateliers “Samen Haven-Stad Maken”.	9	Dank voor uw positieve reactie.	Nee	Ja
5	Pag. 56 Foutje in de tekening: de hoogte moet niet 1,05+ NAP zijn, maar 1,50+ NAP.	2	Dank voor uw opmerking, foutje is inmiddels gecorrigeerd.	Ja	Ja
2	**Relatie Haven-Stad**				
6	De plannen voor Haven-Stad zijn gebaseerd op de Ontwikkelstrategie uit 2017. Sindsdien is de wereld in een rap tempo veranderd. Naast een pandemie, een oorlog, een wooncrisis en een energiecrisis stevenen we af op een klimaatramp van ongekende omvang. Amsterdammers zijn zich massaal op elektrische fietsen gaan verplaatsen en dit zal alleen maar toenemen. Men is in coronatijd gaan wandelen en heeft ontdekt hoe belangrijk een groene en goed bereikbare buitenruimte is. Al deze ontwikkelingen hebben grote invloed op de inrichting van de toekomstige stad. Men doet er dan ook verstandig aan de Ontwikkelstrategie 2017 aan te passen aan de huidige ontwikkelingen en bevindingen. Daarbij moeten we niet vergeten dat deze nieuwe wijk goed moet aansluiten op de reeds bestaande stad. Dit is ingewikkeld en tijdrovend, maar biedt de kans om van Haven-Stad een wijk te maken die is opgewassen tegen de uitdagingen van deze tijd.	7	Het aanpassen van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad aan de huidige ontwikkelingen vindt plaats via twee sporen. Ten eerste op hoofdlijnen voor het *gehele plangebied* via het Integraal Raamwerk Haven-Stad. Dat raamwerk wordt periodiek geactualiseerd op basis van de laatste inzichten en ontwikkelingen. Hierbij kunnen inzichten ook voortkomen uit het samenwerkingsproces met belanghebbenden in Atelier Samen Haven-Stad Maken. Ten tweede via stappen *per deelgebied* (zoals Sloterdijk I Zuid of Westerpark) waar sprake is van een formeel georganiseerd – op uitvoering gericht – ontwikkelproject. Inzichten op het niveau van het integraal raamwerk en inzichten uit de ontwikkelprojecten per deelgebied worden op elkaar afgestemd. Het ontwerp gaat alleen over de inrichting van de openbare ruimte in deelgebied Sloterdijk I Zuid. Daarin wordt uitgebreid ingespeeld op genoemde aandachtspunten.	Nee	Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
3.	**Ontwikkelstrategie Sloterdijk I Zuid**				
	Planologische - en financiële onzekerheden				
7	Waar uitvoering van het stedenbouwkundig plan voor Sloterdijk I Zuid zonder meer een spannende en experimentele onderneming is, impliceert het tegelijkertijd ook een grote juridisch planologische onzekerheid. Er wordt verondersteld dat – op basis van vrijwilligheid – door de erfpachteigenaren gewerkt gaat worden aan de ruimtelijke transitieopgave voor het gebied. Per blok uit te voeren met behulp van sturende aanpassing erfpachtvoorwaarden. Er worden verder geen aanvullende juridische en andere hulpmiddelen ingezet, zoals bijvoorbeeld minnelijke verwerving en/of verplaatsing. We vragen ons af of het toch niet verstandig is een bestemmingsplan voor het gebied op te stellen volgens de klassieke methode. Heeft de gemeente een transitiescenario B achter de hand als vrijwilligheid tot een stroperig proces leidt zonder daadwerkelijk aantoonbare resultaten? Het incrementeel planningsproces van transitie is zeer vernieuwend, maar in tijd bezien moeilijk te overzien en te plannen. Op dat punt aangekomen constateren we spijtig dat er reeds een achterstand van vijf jaar in het transitieproces is ontstaan. In 2016 werd aangekondigd dat in 2018 de eerste woningen gebouw zouden gaan worden. Dit is niet gebeurd. Wellicht te wijten aan de aarzelingen van de geïnteresseerde vastgoedinvesteerders akkoord te gaan met de gemeentelijke verdeelnorm woningcategorieën, zoals vastgesteld is in Investeringsnota. Haast is geboden nu aan de slag te gaan en zichtbaar te maken met wat er mogelijk is met de gebiedstransformatie. Mede daarom is het belangrijk dat de gemeente zelf – bij de uitvoering van het ontwerp en het toekomstbestendig maken van Westerpark – een stimulerend en motiverend voorbeeld ten toon spreidt hoe zij de transitie van het gebied in de openbare ruimte praktisch aanpakt. Dit ontwerp mag daarom beslist niet blijven steken in goede bedoelingen en mooie plaatjes. Het moet niet alleen zichtbaar worden voor de vastgoedinvesteerders, maar ook voor de bewoners uit de omliggende buurten dat het de gemeente menens is met de transformatie van Sloterdijk I Zuid. Mede daarom stellen wij de vraag of dit ontwerp getoetst is op haar financiële haalbaarheid in relatie tot de beschikbare middelen uit de grondexploitatie? Het m2 bedrag van € 335 dat besteed kan worden aan de openbare ruimte per m2 bouwvolume lijkt ons ontoereikend uitvoering te geven aan de ambities die spreken uit de plaatjes.	9	De werkwijze is in de investeringsnota in november 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van die werkwijze worden er in vier blokken transformatieplannen met marktpartijen ontwikkeld. Wij zien dus vooralsnog geen reden af te wijken van de gehanteerde werkwijze. Waar blokontwikkelingen concreet worden, zal het ontwerp in een definitief ontwerp worden uitgewerkt. Gelijktijdig met de uitvoering van de blokken wordt de uitvoering van de omliggende openbare ruimte voorbereid, zodat er zo snel mogelijk sprake is van een complete hoogwaardige leefomgeving voor directe bewoners en gebruikers uit omliggende gebieden. Dan is het voor iedereen helder dat het menens is met de transformatie. Het budget voor de inrichting van de openbare ruimte is door de gemeenteraad vastgesteld in de investeringsnota. Dit ontwerp past binnen het budget en is gefundeerd met een kostenraming. Deze raming wordt elk jaar geïndexeerd en betreft de wijzingen van eenheidsprijzen. Daarbij wordt er zeer efficiënt en creatief omgegaan met verschillende onderdelen: bijvoorbeeld door hergebruik van bestaande materialen in zowel tijdelijke als definitieve fases en door (waar mogelijk) de openbare ruimte definitief in te richten.	Nee	Ja
	Leefbaarheid				
8	Gelet op de vele gestapelde transitie-ambities voor de ontwikkeling van Haven-Stad en specifiek voor de acht ambities zoals verwoord in hoofdstuk 2 van de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid, is het van belang de leefbaarheid van het gebied zelf en haar directe omgeving constant in het vizier te houden. Heel	9	Wij zijn het daarmee eens. Het ontwerp staat deze zorgvuldigheid niet in de weg.	Nee	Deels

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	specifiek dient ten volle rekening gehouden te worden met de in het gebied thans aanwezige ruimtelijke leefbaarheidskwaliteiten op gebied van groen, ecologie, sport-, spel- en recreatievoorzieningen. Deze mogen niet ondoordacht ingewisseld worden voor nieuwe, wenselijk ruimtelijke kwaliteiten zonder dat er een verantwoorde afweging van ruimtelijke tegengestelde belangen plaatsvindt.				
	Voorstellen voor een zo snel mogelijke uitvoering				
9	Vanuit daadkracht geredeneerd stellen wij voor de volgende voorstellen uit het ontwerpplan zo snel mogelijk in uitvoering te nemen: 1e aanleg van het Dijkpark noordzijde Hemspoorlijn in samenhang met uitvoering plannen zuidzijde Hemspoorlijn volgens nota Toekomstbestendig Westerpark; 2e aanleg van het Contactplein als groene verbindingsschakel met landschappelijk karakter van Westerpark-Noord en haar waterlopen; 3e afwaardering zuidzijde Transformatorweg deel Contactweg/Tunnel; 4e integraal groen gebiedsvoorstel Haven-Stad voor aanleg recreatieve voetganger- (wandelaars) en fietsverbindingen met overbruggingen over Hemspoorlijn; 5e inpassing van SDZ sportpark als multifunctioneel sportcomplex in het kader van Haven-Stad in de verdere planvorming voor het toekomstbestendig maken van het Westerpark met noodzakelijke uitbreiding; 6e onderzoek naar realisatie van een groen balkon op de Hemspoorlijn in samenhang met de aanleg van groene geluidsschermen op het talud aan de noord- en zuidzijde van het spoor en – indien mogelijk – van zonnecollectoren.	9	De punten 1 en 2 uit deze inspraakreactie hebben betrekking op het ontwerp. De uitvoering van de verschillende onderdelen van de openbare ruimte hangt samen met de ontwikkelingen van de verschillende bouwblokken. Dat geldt ook voor het Contactplein. Daarnaast wordt er – afhankelijk van de uitvoering van het geluidsscherm langs het spoor en de spreiding van de financiële investeringen – gekeken wanneer het Dijkpark kan worden gerealiseerd. De punten 3 tot en met 6 hebben betrekking op ontwikkelingen die op zich van belang zijn voor de context van Sloterdijk I Zuid, maar niet vallen onder het ontwerp. Uitspraken over deze punten volgen te zijner tijd bij de uitwerking van later te ontwikkelen deelgebieden (zoals de Hemknoop) en van onderdelen die een deelgebied overstijgen en zijn opgenomen in het Integraal Raamwerk Haven-Stad.	Nee	Ja Nee
	Kavelgewijze aanpak				
10	De kavelgewijze aanpak en de ingrijpende maaiveldverhouding zullen zorgen voor meer overlast. Dat vermindert nog verder het aantrekkelijk gebruik van lopen en fietsen.	1	Er is geen sprake van een kavelgewijze aanpak, maar van een blokgewijze aanpak, waarbij een blok uit meerdere kavels bestaat. In de tijdelijke situaties wordt er rekening gehouden met goede en veilige routes door, van en naar Sloterdijk I Zuid. Door middel van een BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) wordt daar sturing aan gegeven. Hinder is echter onvermijdelijk in een tijdelijke situatie als gevolg van bouwactiviteiten.	Nee	Ja
4.	**Relatie met Westerpark**				
	Gebied ligt tegen het Westerpark				
11	Het gebied ligt aan de rand van het stads- en landschapspark Westerpark, zijnde het diepste element/de punt van de groene, ecologische long de Brettenzone. Dit maakt het voor vastgoedinvesteerders aantrekkelijk hier grote bouwvolumes voor luxueus wonen neer te zetten. Westerpark zelf maakt weer onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam. Deze hoofdgroenstructuur beoogt de groene en ecologische waarde van plant, mens en dier in de aangewezen gebieden te borgen. Gelet op de strijd om ruimte die gevoerd wordt in Amsterdam, lukt dit	9	Deze inspraakreactie raakt twee verschillende niveaus: die van Haven-Stad en die van Sloterdijk I Zuid in het ontwerp. Hoewel de punten voor Haven-Stad geen onderdeel uitmaken van het inspraakproces voor dit ontwerp, zijn deze in de beantwoording wel aangestipt. Haven-Stad De drijvende kracht voor deze ontwikkeling is de behoefte aan woningen. De gemeente heeft besloten om een groot industrieterrein, met	Nee	Deels Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	steeds minder. Door de ontwikkeling van Haven-Stad komt de daar aanwezige groenstructuur verder onder druk te staan door verstedelijking en verstening. Westerpark op zichzelf beschouwd als stads- en landschapspark met de daarin aanwezige cultureel erfgoederen en cultureel-recreatieve voorzieningen, is van grote lokale betekenis voor de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners uit het westelijk deel van stadsdeel Centrum en stadsdeel West. Dit is een niet te veronachtzamen gegevenheid waar volwaardig door de gemeentelijke overheid rekening mee gehouden dient te worden bij de verdere planvorming van Haven-Stad. Sluiting van de korte metroringlijn volgens de variant 3 impliceert bijvoorbeeld onherroepelijk een ernstige aantasting van het landschappelijk karakter van het noordelijk deel van Westerpark. Dit lokale belang van Westerpark kan hier niet genoeg benadrukt worden als tegenhanger van het nationale en internationale belang dat gegeven wordt aan de Westergas als evenementenlocatie. Deze leefbaarheidsfunctie van het park staat – door de verdichting van de gebieden eromheen in combinatie met een steeds intensiever gebruik van het park als evenementen- en protestlocatie – in toenemende mate onder druk (zie hiervoor ook de inspraakreactie Vrienden van het Westerpark). Dit is een bepalend gegeven voor onze bedenkingen; waar bewoners uit stadsdeel West en de westelijke Jordaan zich ook zorgen over maken.		weinig groen en biodiversiteit, om te vormen naar een gemengde en groene stad met veel woningen. Bovendien is de locatie nabij het centrum ideaal voor deze ontwikkeling. Om dit nieuwe stadsdeel goed te ontsluiten op een duurzame manier, wordt gedacht aan een metro. Dat de komst van zoveel woningen het gebied transformeert van stadsrand naar stad, staat vast. De hoofdgroenstructuur is beschermd. De mate van verstening is aan richtlijnen gebonden. De komst van een metro aan de noordzijde zal veel veranderingen teweegbrengen. Bijvoorbeeld minder overlast in de buurten bij evenementen en meer voetgangersdrukte op specifieke plekken. De vele mooie voorbeelden van parken met nabije metro's laten zien dat dit niet ten koste hoeft te gaan van de kwaliteit en leefbaarheid. Sloterdijk I Zuid Binnen dit kader zijn ook plannen gemaakt om het groen (flink) te vergroten en waar nodig een kwaliteitsimpuls te geven. Het ontwerp is daar een voorbeeld van; het gebied wordt veel groener dan nu. Zo is in het ontwerp expliciet een Dijkpark toegevoegd om in de nieuwe wijk zorg te dragen voor een aangename groene verblijfsruimte voor de gebruikers van Sloterdijk I Zuid zelf en uit de omgeving.		Ja
	Behoud en bescherming Toekomstbestendig Westerpark				
12	Behoud en bescherming van Westerpark als groene, ecologische long van de Brettenzone dient voorop te staan. Vanuit dit oogpunt bezien is het niet voldoende een nota van uitgangspunten vast te stellen voor maken van een toekomstbestendig Westerpark als daar vervolgens géén serieuze uitwerking aan gegeven wordt door gebrek aan financiële middelen. Of doordat het ontbreekt aan beleid vanuit het stadsdeelbestuur Westerpark het bestaande Westerpark in haar huidige fysieke "stenigheid" drastisch te "vergroenen". Het is onbegrijpelijk dat de mogelijkheid Westerpark aan de noordwestkant van de Hemspoorlijn uit te breiden, genegeerd en geblokkeerd wordt. Ook de gedane gemeentelijke toezegging over de komst van een 2e stadspark na 2040 in de Coen- en Vlothaven, vormt geen serieus antwoord op de actuele schreeuw voor méér groen en vergroening van het stadspark Westerpark. De gemeente is aan zichzelf verplicht – gelijktijdig met de start van de transformatie Sloterdijk I Zuid – ook te starten met de uitvoering van een Toekomstbestendig Westerpark; de door ons	9	Deze inspraakreactie valt grotendeels buiten het ontwerp, behalve op het gemaakte punt van de gewenste snelle start van uitvoering. De overige punten hebben betrekking op het niveau van Haven-Stad en worden in deze beantwoording aangestipt. Sloterdijk I Zuid Zoals ook bij reactie 9 aangegeven: de uitvoering van de verschillende onderdelen van de openbare ruimte hangt samen met de ontwikkelingen van de verschillende bouwblokken. Dat geldt ook voor het Contactplein. Daarnaast wordt er afhankelijk van de uitvoering van het geluidsscherm langs het spoor en de spreiding van de financiële investeringen gekeken wanneer het Dijkpark kan worden gerealiseerd. Haven-Stad In het Integraal Raamwerk Haven-Stad is een uitgekiende fasering aangegeven om openbaar groen mee te laten groeien met de ontwikkelingen, met als doel het huidige	Nee	Deels Ja Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	voorgestelde uitbreiding Westerpark Noordwaarts met het Transformator sportpark van SDZ serieus in overweging te nemen. Een vergelijkbare verplichting rust op haar schouders wat betreft het daadwerkelijk ten uitvoering brengen van de wijkse en bovenwijkse groene voorstellen zoals vermeld in het ontwerp. De nieuw te creëren stadswijk Sloterdijk/Overbraeck kan zich daarmee gaan profileren als de eerste unieke hoogstedelijk groene, duurzame en inclusieve toplocatie van Haven-Stad.		openbaar areaal in het park niet verder onder druk te zetten. De fasering houdt in dat de gemeente 4,5 ha (verhuurde en/of privé) groen in het noordelijk deel van het Westerpark openbaar toegankelijk wil maken. Park over Hemspoor Het maken van nieuw groen op bedrijfs- of infraterrein in eigendom van derden is op korte termijn onmogelijk en zeer kostbaar. Bovendien, met de voorgestelde maatregelen, onnodig om voldoende gebruiksgroen voor nieuwe inwoners van Sloterdijk I Zuid te realiseren. De voorgestelde ideeën met betrekking tot het Westerpark, sportpark Transformatorweg en de integratie van de Hemspoorlijn zijn pas te zijner tijd onderwerp van gesprek, onderzoek en afweging. Dit gebeurt bij de uitwerking van later te ontwikkelen deelgebieden (zoals de Hemknoop) of van onderdelen die een deelgebied overstijgen en zijn opgenomen in het Integraal Raamwerk Haven-Stad.		Nee
	Mediacollege en overgang Westerpark				
13	Studies in het ontwerp geven aan dat er een keuze gemaakt moet worden tussen wat genoemd wordt een campusachtig overgangsgebied of een parkachtig overgangsmodel. We zijn benieuwd naar de specifieke uitwerking van deze genoemde twee varianten. Wij vinden het belangrijk dat het specifieke ontwerp voor deze overgang optimaal aansluit op het eigen karakter van de historische Spaarndammerdijk ter plekke en dit karakter ten volle respecteert. Onzes inziens dient de campusfunctie vooral gezocht te worden binnen de grenzen van Blok I _ Noord zelf. Hetzelfde geldt overigens ook voor het parkeren van fietsen en auto's. Het liefst zien wij de Contactweg, gelegen tussen Blok I _ Zuid en Noord, als een groene allee, parkeervrij van auto's en fietsen. Het voorstel een dubbelbaans brede autotoegangsweg te creëren – naast het Contactplein – voor het verkeer van Blok I _ Noord, heeft niet onze instemming. Dit dient een enkelvoudige groene toegangsweg te worden waar de auto te gast is.	9	Wij zijn het eens met algemene doelstelling. Vanuit het ontwerp houden we rekening met de historische context. Op plekken waar dit mogelijk is, worden de historische elementen zichtbaar gemaakt of benadrukt. In de gehele openbare ruimte worden – dus ook de toegangsweg tussen Blok I _ Noord en I _ Zuid geen parkeerplaatsen op straat gerealiseerd. Dit ruimtegebruik wordt bijna overal één op één vervangen door groen. Er is bij het voorstel voor de straat tussen Blok I _Noord en I _ Zuid geen sprake van een 'dubbelbaans brede autoweg'. De straat zal worden ingericht voor een gematigde verkeerssnelheid, langzaam verkeer en met een goede verblijfskwaliteit. Een eventuele campusachtige functie c.q. verkaveling speelt vooral binnen de grenzen van kavels.	Nee	Ja
	Westerpark aansluiting op Sloterdijk I Zuid				
14	Het Westerpark zal nog lange tijd het stadspark zijn voor de nieuwe bewoners. Dan is het van belang zorgvuldig te kijken naar een naadloze aansluiting van Sloterdijk I Zuid op het Westerpark, met een goede toegankelijkheid. Het Westerpark zal hoe dan ook drukker worden, terwijl het nu al na het Vondelpark het drukste park van Amsterdam is. Wij vinden dan ook dat het Westerpark meegenomen moet worden in de ontwikkelingsplannen. Er zijn nog veel plekken met laagwaardig groen, die omgezet kunnen worden in ecologisch hoogwaardig groen of aantrekkelijk recreatiegroen. Daarbij moet ook gekeken worden naar het Cultuurpark Westergasfabriek dat veel weinig benutte steenvlakten kent (hotspots) waar deels hoogwaardig recreatiegroen kan worden aangelegd om de drukte te spreiden. Daarnaast is het belangrijk	5	Deze inspraakreactie valt buiten de scope van het ontwerp. Sloterdijk I Zuid We zijn het eens met het betoog dat de openbare ruimte naadloos moet aansluiten op het Westerpark. In het ontwerp is daar al op ingezet. Bijvoorbeeld door ecologische groenstructuren aan elkaar te knopen dan wel te versterken, zoals de verbinding Overbrakerpad en het toekomstige Dijkpark. Haven-Stad Het idee om het Westerpark uit te breiden op het spooremplacement valt buiten de scope van het ontwerp. Het idee dient binnen het	Nee	Deels Ja Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	om te onderzoeken hoe het Westerpark uitgebreid kan worden. Het spooremplacement lijkt daar een logische kandidaat voor, waarmee de Spaarndammerbuurt ook meer bij het park betrokken kan worden.		deelproject 'Toekomstbestendig Westerpark' te zijner tijd verder besproken te worden. De herinrichting van delen van het Westerpark naast Sloterdijk I Zuid, maakt deel uit van het project 'Toekomstbestendig Westerpark', waarvoor een nota van uitgangspunten is opgesteld en waarvoor zo spoedig mogelijk een projectorganisatie wordt opgezet. Dit valt buiten de scope van het ontwerp, al begrijpen wij de wens voor het verder vergroenen van het Cultuurpark Westergasfabriek. De gebouwen in het Cultuurpark Westergasfabriek zijn eigendom van de private onderneming Westergas. De openbare ruimte is eigendom van de gemeente en wordt beheerd door de centrale stad.		Nee
	Fietsroutes en busbaan Westerpark				
15	In het ontwerp staan de fietsroutes en de busbaan door het Westerpark nog net zo beschreven als in het Raamwerk. Zoals eerder betoogd is dat geen verstandig idee. Qua mobiliteit is het de simpelste oplossing, een strakke lijn tussen twee punten.	5	Dit vraagstuk valt buiten het ontwerp, maar het is van belang om Haven-Stad en de bestaande stadswijken (Centrum, West, Nieuw-West en Noord) goed met elkaar te verbinden, zodat rond 2035 de scholen, zorg-, sport- of cultuurvoorzieningen in Haven-Stad ook voor bestaande wijken goed bereikbaar zijn. Daar horen voldoende en goede noord-zuid lopende fietsverbindingen door het Westerpark/de volkstuinen bij. Momenteel wordt binnen het project Haven-Stad met de volkstuinparken gekeken naar een eerste opzet van een fietsverbinding, zorgvuldig ingepast in het volkstuinpark. Aanvullend hierop zou er pas op de lange termijn (na 2040) behoefte kunnen bestaan aan openbaar vervoer in de vorm van een tram of bus, of beide. Een openbaar vervoersverbinding – bovengronds of ondergronds – zal dan ook nader worden onderzocht. Bij een ontwerp streven we naar een fraaie parkroute die de omgeving zo weinig mogelijk geweld aandoet. Ook bij dit ontwerpproces zullen belanghebbenden weer bij elke stap betrokken worden.	Nee	Nee
	Busbaan door volkstuinen				
16	Bij een mogelijke busbaan door de volkstuinen is er sprake van verstening en vernieling van het ecologisch meest hoogwaardige deel van het Westerpark. Het druist ook in tegen de afspraken die in 2012 zijn gemaakt met wethouder Van Poelgeest. Daar is toegezegd dat een eventuele verbinding ondergronds zou gaan. 12.500 mensen hebben onze petitie hierover ondertekend. Dat is een heel groot tal voor een heel lokaal probleem.	5	Dit vraagstuk valt buiten het ontwerp, maar het is van belang om Haven-Stad en de bestaande stadswijken (Centrum, West, Nieuw-West en Noord) goed met elkaar te verbinden, zodat rond 2035 de scholen, zorg-, sport- of cultuurvoorzieningen in Haven-Stad ook voor bestaande wijken goed bereikbaar zijn. Daar horen voldoende en goede noord-	Nee	Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
			zuid lopende fietsverbindingen door het Westerpark/de volkstuinen bij. Momenteel wordt binnen het project Haven-Stad met de volkstuinparken gekeken naar een eerste opzet van een fietsverbinding, zorgvuldig ingepast in het volkstuinpark. Aanvullend hierop zou er pas op de lange termijn (na 2040) behoefte kunnen bestaan aan openbaar vervoer in de vorm van een tram of bus, of beide. Een openbaar vervoersverbinding – bovengronds of ondergronds – zal dan ook nader worden onderzocht. Bij een ontwerp streven we naar een fraaie parkroute die de omgeving zo weinig mogelijk geweld aandoet. Ook bij dit ontwerpproces zullen belanghebbenden weer bij elke stap betrokken worden.		
	(Snel)fietspaden Westerpark				
17	Ook problematisch worden de snelfietspaden door het park. De belangrijkste fietsroute door het park is nu het Brettenpad oost-west. Dat wordt ook gebruikt door wandelaars. De afgelopen jaren is dat steeds drukker geworden, de stadsbrede discussie over de elektrische fietsen speelt ook hier. Recent onderzoek van de Fietsersbond geeft aan dat het niet alleen de drukte is, maar ook de snelheid van die fietsen. Het aantal elektrische fietsen zal de komende jaren alleen maar toenemen. Het gemeentelijk plan om het fietsverkeer van het Centraal Station naar West langs de Haarlemmerhouttuinen te leiden (met bij de Willemspoort een fietsbrug die aansluit op het Brettenpad) is weliswaar uit de begroting gehaald, maar niet van de baan. Dat zou een enorme toename van het (elektrische) fietsverkeer oost-west door het park inhouden. Met fietspaden noord-zuid naar Sloterdijk I Zuid komt daar een kruisende verkeersstroom bij. Die twee stromen kruisen gelijkvloers op plekken waar ook wandelaars lopen. Dat wordt een grote en gevaarlijke chaos.	5	Dit onderwerp valt buiten het ontwerp, maar is inderdaad een zeer belangrijk aandachtspunt. Dit wordt een apart project. Het speelt bij verschillende voorstellen voor verbeteringen aan het Westerpark, zoals te lezen is in project ‘Toekomstbestendig Westerpark’, waarvoor een nota van uitgangspunten is opgesteld. Hiervoor komt een eigen participatietraject, waarin voldoende gelegenheid is om genoemde punten naar voren te brengen.	Nee	Nee
	Toekomstgericht fietsbeleid Westerpark				
18	Wij pleiten voor een toekomstgericht fietsbeleid. Dat betekent dat bestemmingsverkeer (veelal elektrisch tegen de tijd dat Sloterdijk I Zuid wordt opgeleverd) om het park heen moet rijden. Dat is uiteraard een langer traject, maar met de elektrische fietsen in tijdsduur niet langer dan nu door het park fietsen met een klassieke fiets. De recreatieve fietser die meanderend door het park fietst blijft welkom, maar moet wellicht eerst enige hekjes omzeilen om het park in te kunnen.	5	De gemeente wil eerst de fietspaden om het Westerpark zodanig inrichten dat die optimaal kunnen worden benut. Voor elektrische fietsen wordt een nieuw beleid ontwikkeld.	Nee	Nee
	Fietsroute door Westerpark				
19	De kaart met het fietsnetwerk op pag. 22 is niet erg duidelijk. Wat opvalt, is dat deze kaart nog steeds de fietsroute aangeeft die dwars door het Westerpark loopt. Dit is zeer schadelijk voor de groenstructuur in het Westerpark en is bovendien tegen eerder gemaakte afspraken. We komen nu al heel veel groen tekort in Amsterdam, en in Haven-Stad komt het	7	Het fietsnetwerk Haven-Stad is weergegeven als context voor het ontwerp. Strikt genomen vallen de routes door het Westerpark buiten het plangebied en dus buiten dit ontwerp. Haven-Stad	Nee	Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	grote park pas vele jaren na het bouwen van de eerste woningen tot ontwikkeling. Bij advies- en ingenieursorganisatie Arcadis scoort Amsterdam in 2022 slecht op gebied van milieu en buitenruimte. We zullen het Westerpark dan ook moeten koesteren en behouden. Een uitbreiding van het Westerpark in plaats van het opdelen in stukken is dan eerder op zijn plaats. Een fietssnelweg om het park ligt dan ook voor de hand, temeer daar toekomstige fietsers zich voor het overgrote deel elektrisch zullen verplaatsen en een klein stukje omfietsen geen enkel probleem zal opleveren.		De fietsroute door het Westerpark is een parkroute waar zowel fietsers als voetgangers gebruik van mogen maken. Het is eenzelfde soort verbinding als de parkroute die vanaf de Spaarndammerstraat richting het terrein van de Westergasfabriek loopt, ofwel een voetgangersgebied waar fietsen is toegestaan. De inrichting van deze nieuwe parkroute zal integraal zijn, dus koppeling met gebruik, verblijf en ecologie. Kortom: het vergt een landschappelijke inpassing. Daarbij is het zeer zeker niet de bedoeling om een scheiding aan te brengen binnen de bestaande parkstructuur. De focus op korte termijn ligt met name op het verbeteren van bestaande verbindingen.		
5.	**Groen**				
	Gemeentelijke groennormen en ecologie				
20	Het valt moeilijk uit te leggen, dat in het eerste het beste deelplan dat tot uitvoering gebracht gaat worden in het kader van Haven-Stad ontwikkeling, er maar liefst 4 ha groentekort gaat ontstaan. Nota bene zonder dat in het ontwerp concrete duiding te geven waar dit tekort elders feitelijk gecompenseerd gaat worden. In het ontwerp dient ons inzien daarom klip en klaar een financiële en ruimtelijke inspanningsverplichting vastgelegd te gaan worden hoe de gemeente dit tekort - parallel aan het transitieproces van het gebied zelf – denkt te kunnen compenseren elders in de omgeving. Wij stellen voor deze compensatie bij prioriteit te vinden en te organiseren aan de noordzijde van de Hemspoorlijn. Dit onder de doelstelling van Behoud – Bescherming en Uitbreiding Westerpark. Hiervoor doen wij de volgende suggesties en vragen u deze te onderzoeken op hun haalbaarheid: • Blok I _ Zuid in het document Stedenbouwkundig Kader Ruimtelijke kwaliteit uit het plan los te weken en dit blok een voorwaardelijk groene parkbestemming geven. Vervolgens in overleg treden met de vastgoedeigenaar van dit blok over minnelijke werving of uitruil van gemeentelijke grond elders in het kader van Haven-Stad ontwikkeling. • Versneld afwaarderen van de Transformatorweg vanaf de Contactweg tot aan kruising Nieuwe Hemweg/Spaarndammerdijk aan de zuidzijde. De vrijkomende grondstroken toevoegen aan het bestaande parkdeel en daar een bijzondere landschappelijk groene bestemming aan geven. Blok I _ Noord toevoegen aan dit nieuwe groengebied. • Een apart Toekomstbestendig Openbaar Ruimte Plan ontwerpen voor Landschappelijk Westerpark-Noord, inclusief het gebied dat aan de oostkant ingeklemd ligt tussen de Contactweg en de treinsporen Schiphol-Hemspoorlijn. In dat plan op te nemen het multifunctioneel sportparkcomplex “Samenwerking Doet Zegevieren”.	9	Hoe het groentekort voor Sloterdijk I Zuid wordt opgelost, is in de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid als volgt geformuleerd; Binnen Haven-Stad wordt volgens de referentienormen gestreefd naar het realiseren van 22 m2 groen per huishouden. Voor Sloterdijk I Zuid is de ambitie om circa 103.000 m2 gebruiks- en ecologisch groen te realiseren: - door het opheffen van de route Sloterdijkerweg-Contactweg is het mogelijk langs de zuidrand een parkstrook van zo’n 45.470 m2 in te richten; - op de voormalige Contactweg-Zuid wordt een hoogwaardig verblijfsgebied met een groen karakter van zo’n 2.000 m2 gerealiseerd; - de noord-zuidstraten worden met lommerrijke groenstroken ter omvang van zo’n 6.475 m2 duurzaam groen ingericht. Samen met aangrenzende projectgebieden (Westerpark) en overige deelprojecten (Algemeen Groenplan Haven-Stad) komt daar veel nieuw gebruiksgroen bij ten gunste van Sloterdijk I Zuid. * Ten noorden van het spoor wordt tussen het meest westelijke bouwproject en de snelweg A10 een groene zone (9.626m2) aangelegd voor gebruik en ecologie; * Tot slot wordt er een groene overgang gecreëerd aan de oostzijde van Sloterdijk I Zuid met het Westerpark. Dit bedraagt ca. 2.500 m2 aan groen. In totaal wordt er binnen de grenzen van Sloterdijk I Zuid dus circa 66.100 m2 groen gerealiseerd. Dit betekent dat er nog ongeveer 36.900 m2 groen moet worden aangewend om aan de groennorm te voldoen. Deze groengebieden bevinden zich: * ten oosten van Sloterdijk I Zuid, tussen de Transformatorweg en de bestaande spoorlijn Amsterdam – Haarlem. Hier ligt een 19.000 m2 tellend groenperceel dat recentelijk door het Havenbedrijf is overgedragen aan de stad;	Nee	Ja Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	• De versmalde Transformatorweg vanaf de Contactweg verlagen tot het tunnelniveau, waardoor een veilige overgang gecreëerd kan worden voor voetgangers, fietsers, wandelaars, sporters en bezoekers naar het sportcomplex. Het groene-ecologische deel en haar waterlopen dat noordelijk achter de sportvelden gelegen is en onderdeel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur, wordt in dat ontwerpplan meegenomen. Extra sportvelden kunnen gevonden worden aan de oostelijke zijde van de Contactweg naast de huidige sportvelden. Op zo'n manier maken wij het stadspark Westerpark compleet en werkelijk toekomstbestendig. Ook voor Haven-Stad zelf. Andere suggesties voor compensatie van het tekort aan groen in het gebied: • Creëren van een groen balkon voor wandelaars van het Westerpark op de Hemlijn, ter hoogte van de Contactweg in combinatie met oversteekmogelijkheden en uitkijktoren (zie in bescheidenheid de referenties *High line park* in New York en *Tree park* in Singapore) • Compensatie vinden op Zaanstraat-emplacement (zie motie Ernsting). Verbreding van het Dijkpark met de Condensatorweg en beoogd verkeerscirculatieplan voor Sloterdijk I Zuid daarvoor aanpassen.		* op de verschillende dijklichamen langs hetveenweidegebied. De taludzones op deze dijken zijn ongeveer 19.900 m2 groot. Direct ten zuiden hiervan liggen zones die op termijn toegevoegd kunnen worden aan het openbaar groenareaal; * Tot slot komt daar een 12.200 m2 tellende groenstrook bij ten oosten van Sloterdijk I Zuid (tussen begraafplaats St Barbara en de spoordijk). In totaal komt er dus circa 51.100 m2 groen bij. Dit is méér dan volgens de gehanteerde groennorm noodzakelijk is. Hiermee heeft Sloterdijk I Zuid – na volledige voltooiing – zelfs een overschot van 14.120 m2 groen. Het grootste deel van de suggesties van inspreker om de hoofdgroenstructuur van Haven-Stad kwalitatief en kwantitatief verder uit te werken, valt buiten de scope van het ontwerp en dienen verder besproken te worden in het kader van het Integraal Raamwerk Haven-Stad. Inspreker is hierbij betrokken en heeft hier de gelegenheid zijn ideeën verder naar voren te brengen. In het actuele Integraal Raamwerk Haven-Stad is aangegeven hoe de kwalitatief en kwantitatief de nieuwe hoofdgroenstructuur wordt voorgesteld. De suggestie om een groen balkon boven de spoorlijn te realiseren is een aantrekkelijke, maar voor het ontwerp afgevallen vanwege de te verwachten exorbitant hoge kosten. Een eventuele uitvoering van dit idee in het geval er voldoende financiële middelen zouden zijn, wordt in de verre toekomst niet uitgesloten door het ontwerp. De suggestie om het Dijkpark te vergroten door de Condensatorweg hieraan toe te voegen, is voor het ontwerp afgevallen. Het uit het ontsluitingssysteem halen van de Condensatorweg in alle andere straten zou leiden tot tweerichtingsverkeer, hetgeen ongewenst is voor de veiligheid en leefbaarheid in deze straten.		Ja Ja
	Onderhoud en beheer openbare ruimte en groen				
21	Het ontwerp is ambitieus in de aanleg van het vele groen, zowel in de straten en pleinen als in het Dijkpark. Wel zal al bij de aanleg rekening gehouden moeten worden met het beheer en het behoud van de beoogde kwaliteit. We zien in de stad veel voorbeelden van verwaarloosd openbaar groen.	8	Goed punt. , Er wordt sowieso gekeken naar een plek voor een hondenuitlaatstrook. Of de spoortaludzone in het toekomstige Dijkpark een optie is, wordt nader onderzocht.	Ja, in vervolgfase	Ja

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	Daarmee zouden bovenstaande positieve effecten teniet worden gedaan. Kwartiermaker besteedt aan het beheer van het groen in haar project dan ook veel aandacht. Zo moet ook voorkomen worden dat het Dijkpark een hondenuitlaatplek wordt, waar de mensen die sporten of met het gezin gaan picknicken veel last van ondervinden. Een hondenuitlaatstrook aan de rand van het park kan mogelijk een oplossing bieden. Het groen dat Aquarius gaat aanleggen in openbaar gebied is ook kwetsbaar voor overlast door het uitlaten van honden. Wij willen graag aandacht voor dit onderwerp in het vervolgontwerp.		Maar ongeacht de keuze voor een locatie is het beheer minstens zo belangrijk, zodat een hondenuitlaatplek aantrekkelijk blijft en niet verschraald of vervuild.		
	Groenstrook naast gevels				
22	Pag. 33 Strook van 80 cm langs de gevels. Een strook waarin bewoners bijvoorbeeld bloempotten en bankjes mogen plaatsen. Hoe ziet de gemeente het beheer en eigendom hiervan?	2	Dit is een flexibel (met groen) in te richten zone. De precieze invulling daarvan vindt in de definitieve ontwerpen op kavelniveau plaats en kan afhangen van de functies op de begane grond. Eventuele nadere afspraken over gebruik en beheer door bewoners zullen in een later stadium besproken moeten worden en vastgelegd.	Nee	Ja
	Groen balkon – Zonnepanelen				
23	Ons idee is een groen balkon boven op de bestaande Hemspoorlijn te realiseren voor wandelaars met één of meerdere overbruggingen. Een en ander zou gecombineerd kunnen worden met de aanleg van groene schermen en zonnepanelen. Dit laatste voor de opwekking van groene energie welke benut kan worden door het Westergasdorp. Hiervoor dient dan in overleg met ProRail, Westergasfabiek, Vrienden van het Westerpark en stadsdeel West een afzonderlijk bijzonder ontwerp te worden gemaakt. Met dit ontwerp kan dan aan fondswerving gedaan worden voor verdere financiering bij Rijk, gemeente, banken en fondsen.	9	De suggestie om een groen balkon boven de spoorlijn te realiseren is een aantrekkelijke, maar voor het ontwerp afgevallen vanwege de te verwachten exorbitant hoge kosten. Een eventuele uitvoering van dit idee in het geval er voldoende financiële middelen zouden zijn, wordt in de verre toekomst niet uitgesloten door het ontwerp.	Nee	Ja
6	**Verkeer**				
6a	**Verkeersveiligheid**				
	Veiligheid kinderen				
24	Pag. 75 Er wordt gesproken over een speelvoorziening in het Dijkpark. Hoe is er in voorzien dat de kinderen van de lagere school in ons plan (Blok II_N) veilig de straten over kunnen steken? Dit pleit tevens voor ons dringende verzoek om de Turbinestraat een stukje tweerichtingsverkeer te maken zodat de rest rond het plan autoluw kan blijven.	2	Het zuidelijk deel van de Turbinestraat blijft een tweerichtingsweg. Voor een veiligere route naar het park kan men kiezen om de Magneetstraat (eenrichtingsverkeer) over te steken. Vermoedelijk zal er ook een drempel komen waardoor er gelijkvloers kan worden overgestoken. De leerlingen kunnen dan hun weg vervolgen langs de westgevel van Blok II _ Zuid. Bij de uitwerking tot een definitief ontwerp voor deze omgeving komen wij hierop terug.	Ja, in vervolgfase	Ja
	Overgang semiopenbaar en straten				
25	Kwartiermaker biedt sport- en spelvoorzieningen voor haar bewoners en voor de heel jonge kinderen in de semiopenbare binnentuin. Een soepele aansluiting van de binnentuin op de straat is belangrijk voor de beleving van de overgang van semi naar openbaar. We vragen daar aandacht voor in het definitieve ontwerp.	8	De overgang van semiopenbaar naar openbaar zal zeker de nodige aandacht krijgen bij de verdere uitwerking naar een definitief ontwerp.	Ja, in vervolgfase	Ja
	Veiligheid snelle elektrische fietsen				

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
26	Op pag. 43 zie ik een afbeelding van 'de straat van de toekomst'. Ik neem aan dat deze straat als voorbeeld dient voor de dwarsstraten die uitkomen op het Dijkpark. Ik zie in deze straat van de toekomst fietsers, de auto als gast, voetgangers en spelende kinderen. Mijn vraag is dan ook hoe in het ontwerp rekening gehouden gaat worden met de immense snelheden waarmee een groot deel van de fietsers zich zullen verplaatsen in relatie met voetgangers, spelende kinderen en – voor zover zij zich ook in de deze wijk zouden willen vestigen – ouderen? Komt er een duidelijke fietsinfrastructuur waarin snelfietsers gescheiden worden van langzamere fietsers en voetgangers? Ik zie in Amsterdam nooit mensen lopen met de fiets aan de hand, integendeel, men stapt pas af op de plek waar men de fiets gaat parkeren, in dit geval in de gebouwen. Dat betekent dat er in de ruime doorgangen langs de gevels, zoals te zien op afbeelding 34 op pag. 44, veel (hard) gefietst zal worden, hetgeen onveilige situaties zal opleveren bij het lopen in deze doorgangen en bij het verlaten van de gebouwen. Ik heb begrepen dat er in dit ontwerp vanuit gegaan wordt dat een groot deel van het dagelijks leven zich op straat zal afspelen, wat ik toejuich. Het zal dan echter wel sprake moeten zijn van een veilige leefomgeving.	7	De Centrale Verkeers Commissie (CVC) heeft geadviseerd om deze straten als 30 km straten te beschouwen. Dat is gedaan met een inrichting die de snelheid verder naar beneden kan brengen. Deze afbeelding schetst de ambitie die de gemeente heeft met betrekking tot het leven op straat en de integrale straat met groen, die klimaatadaptief is en voor iedereen te gebruiken. Er zal geen aparte infrastructuur komen voor de snelfiets, en dat is ook niet de oplossing voor het door indiener geschetste probleem. Voor elektrische fietsen wordt een nieuw beleid ontwikkeld.	Nee	Ja
	Autoluwe straten nieuwe situatie				
27	Door de knip Contactweg/Sloterdijkerweg blijft voor woon-werkgebied alleen bestemmingsverkeer over. Hoe autoluw de verschillende straten daadwerkelijk zullen worden, is nog de vraag. De parkeernorm voor de toekomst is met 0,2 per woning laag. Maar met 4700 woningen betekent dat nog altijd ruim 900 auto's voor bewoners. Samen met autoverkeer voor andere functies zullen op de straten waar autoverkeer samenkomt (Condensatorstraat, Kabelweg en Contactplein) aanzienlijke aantallen auto's rijden. Waarschijnlijk te veel om fietsers veilig en prettig samen te laten rijden met auto's.	6	Er wordt in hoge dichtheden gebouwd en dus zal er veel verkeer zijn. De intensiteiten van de auto zijn nergens zo hoog dat auto en fiets niet samen van de rijbaan gebruik kunnen maken. Fietsverkeer wordt zo veilig mogelijk gemaakt door hier bij de inrichting van de openbare ruimte zoveel mogelijk rekening mee te houden. Denk hierbij aan de aanleg van fietsstraten en fietsstroken. Ook geldt er een maximumsnelheid voor autoverkeer van 30 km per uur, waardoor het niet onveilig aanvoelt.	Nee	Ja
6b	**Openbaar vervoer**				
	Reservering bus/tramverbinding noord-zuid				
28	Het Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II maakt onderdeel uit van de planvorming voor Sloterdijk I Zuid. In dit mobiliteitsplan wordt zonder enige onderbouwing de noodzaak vastgesteld voor een in de toekomst te realiseren noord-zuid tramverbinding tussen Coen- en Vlothaven met Nieuw-West. Op grond van deze geconstateerde noodzaak is hiervoor een ruimtelijke reservering gemaakt die o.a. terugkomt in het omgevingsplan Amsterdam en het raamplan Haven-Stad. Het bedoelde mobiliteitsplan baseert zich echter op een planningshorizon tot 2030. Dit vinden wij bezwaarlijk en ontoereikend om ingrijpende beslissingen te kunnen nemen over nieuw aan te leggen hoogwaardige openbaarvervoerlijnen in het kader van Haven-Stad ontwikkeling. Het is al langere tijd bekend dat het de intentie van het programmabureau Haven-Stad is een mobiliteitsstrategieplan op te stellen met een planningshorizon tot 2055. Onzes inziens is het wenselijk nu snel te beginnen met het verzamelen van de vervoerprognoses daarvoor en daar een	9	Studies over het sluiten van de metroring of het doortrekken van tram 5 naar de Minervahaven en later eventueel naar de Coen- en Vlothaven, hebben geen directe relatie met het ontwerp. Ook is er een misverstand bij de inspreker over de definitie van het tracé voor tramlijn 5: deze zou kunnen rijden door de Spaarndammerstraat, Minervahaven en uiteindelijk de Coenhavenweg. Het tracé tramlijn 5 heeft geen relatie met de Contactweg of het Westerpark. Hier gaat daar om een zelfstandige openbaar vervoerslijn tussen Coen- en Vlothaven en Amsterdam-West c.q. Nieuw-West. Voortkomend uit het programma Haven-Stad en binnenkort binnen het kader van het formele 'MIRT-project verlenging metroringlijn en tram 5' zullen verkenningen naar het sluiten	Nee	Nee

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	geschikte mobiliteitsstrategie en plannen vanaf te leiden. Hiermee kunnen ontstane onzekerheden en onduidelijkheden over het hoogwaardige openbaarvervoerstelsel wat Haven-Stad voor ogen heeft, mogelijk mee weggenomen worden. Indien het Haven-Stad project in dit stadium – onafhankelijk van een horizon die verder reikt dan 2030 – blijft vasthouden aan haar oorspronkelijk voorkeurvariant 3 – ondergronds of bovengronds _ voor het sluiten van de kleine metroringlijn, dan is het inderdaad noodzakelijk in de verschillende varianten een noord-zuid tramverbinding in de transformatieplannen voor Haven-Stad gebieden als reservering te blijven opvoeren. Wordt er echter uiteindelijk op basis van een mobiliteitsstrategieplan met een horizon tot 2055 gekozen voor een verlenging- en sluitingsvariant met een metrostation aan de westkant van de Schiphollijn – volgens de buurtvariant 4b of wellicht 4a – dan ontstaat er een situatie waarbij de noodzakelijkheid met minder stelligheid verder vermeld hoeft te worden in de Haven- Stad deelplannen. Verder is het wenselijk dat door de verkeersspecialisten van de gemeente Amsterdam snel duidelijkheid wordt gegeven over de verschillende nieuwe en verlengde noord-zuid tramlijnvarianten die genoemd worden in de plannen van Haven-Stad. Hier dreigt verwarring over te ontstaan. Er wordt gesproken over een variant waarbij de huidige tramlijn 5 via het Nassauplein en de Spaarndammerstraat doorgetrokken wordt naar de Coen- en Vlothaven. Een andere variant – soms ook aangeduid in de vervoersplannen als tramlijn 5 – wordt opgevoerd als een volledig nieuwe tramlijn vertrekkend vanuit de Coenhaven via de Contactweg, Bos- en Lommerweg richting Nieuw-West. Welke waarde en betekenis deze nieuwe tramlijnen hebben voor de openbaar vervoersontsluiting van Haven-Stad, wordt niet onderbouwd met data.		van de kleine ring en het doortrekken van tramlijn 5 na 2025 starten. MIRT is het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport.		
6c	**Fiets- en voetgangersverbindingen**				
29	Een aantal belangrijke groene en noodzakelijke voetgangers- en fietsersverbindingen qua uitwerking en uitvoering zijn verder in het ontwerp buiten beschouwing gebleven doordat zij als “bovenwijks” worden aangemerkt. Hetzelfde geldt voor een aantal andere voorgestelde ruimtelijke voorzieningen. Dit vinden wij een misser.	9	Deze ‘bovenwijkse’ verbindingen zijn opgenomen in het Integraal Raamwerk Haven-Stad. In het ontwerp is wel gekeken naar de aansluiting op deze verbindingen.	Nee	Nee
30	Het Dijkpark is een mooi element, dat zeer voor de hand ligt: het ligt er als het ware al. Maar de langgerektheid vraagt ook om goed inzicht in de verbindingen tussen de gebieden aan weerszijden van het spoor, om de oude en de nieuwe stad aan elkaar te verbinden via loop- en fietsroutes. Die helderheid bieden de tekeningen in het ontwerp niet. a. Ik kan op de plankaart (pag. 30-31) twee aanduidingen vinden, een in het verlengde van de Isolatorweg (bestaande onderdoorgang voor auto’s die wordt omgebouwd), de andere bij de Kabelweg (bestaand), zo puzzel ik uit. De afstand tussen Isolatorweg en Overbrakerpad (tussen Woeste Westen en Barbara) is echter zeer aanzienlijk. Als de plannen willen voorzien in het ontlasten van het overvolle Westerpark, dan is een extra	4	Het plangebied van Sloterdijk I Zuid voorziet inderdaad in twee (bestaande) onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers onder het spoor door. Haven-Stad Binnen het programma Haven-Stad kan op de vragen het volgende worden opgemerkt: a. Een nieuwe onderdoorgang of brug op de voorgestelde positie is onderdeel van de nota van uitgangspunten voor het ‘Toekomstbestendig Westerpark’ waar deze op langere termijn is benoemd als kans of wens. Alleen is de vraag of hier voldoende financiële draagkracht voor is, afwegende andere	Nee	Ja

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	onderdoorgang onder het spoor wenselijk, omdat daarmee mensen zich over verschillende routes en rondjes kunnen en zullen verspreiden. Bovendien is uiteindelijk ook de haven een aantrekkelijk doel voor mensen uit Bos en Lommer en de Staatsliedenbuurt. b. Een logische plek voor zo'n extra verbinding voor voetgangers ligt aan de westzijde van de Overbrakerpolder, in het verlengde van het pad langs de duiven en de honden. Die route kan (met een klein bochtje zoals dat nu al bestaat) noordwaarts worden doorgetrokken tot over de Transformatorweg, door het groen ten westen van SDZ. Daar vlakbij staat volgens het ontwerp een waterpartij en windgemaal gepland. Kan dit worden gecombineerd met een extra onderdoorgang alhier? Of maakt het windgemaal een toekomstige onderdoorgang onmogelijk? Zo ja dan graag andere plek voor dit windgemaal.		benodigde ingrepen bij de ontwikkeling van Haven-Stad en bestaande stadsdelen. Het ontwerp maakt dit voorgestelde element niet onmogelijk. b. Wat betreft het windgemaal. Mocht daar in de buurt ooit een tunnel of onderdoorgang komen, dan is dit geen sta-in-de-weg.		
	Maak van Isolatorweg en fietsroute langs spoor Plus-/Hoofdnet Fiets				
31	De basis voor fietsen in, naar en door het gebied is het Plus/Hoofdnet Fiets. Dat is nu nog bemeten op de functie bedrijventerrein. Een hoogstedelijk woon-werkgebied in Sloterdijk I Zuid, en in heel Haven-Stad, vraagt om een fijnmaziger fietsnetwerk. De Fietsersbond stelt voor om de voorgestelde fietsroute langs het spoor en de Isolatorweg aan het bestaande Plus/Hoofdnet Fiets toe te voegen.	6	Het wijzigen van het fietsnetwerk valt buiten de scope van het project. Het fietsnetwerk in het ontwerp is overgenomen uit het Integraal Raamwerk en Mobiliteitsstrategie Haven-Stad. Deze twee nota's zijn uitvoerig in overleg met alle (ambtelijk en maatschappelijk) belanghebbenden tot stand gekomen. De gemeente blijft uiteraard monitoren hoe de routes gebruikt worden in de toekomst en zal – als daar aanleiding voor is – het beleid wijzigen. Wij verwachten echter geen wijzigingen tot 2030.	Nee	Ja
	Uitbreiding Plusnet Fiets				
32	Hoewel niet expliciet genoemd in het Ruimtelijk Plan, ziet de Fietsersbond in de plannen een logische voortzetting van het bestaande Hoofd- en Plusnet Fiets in dit gebied. Dit netwerk is nu nog bemeten op de functie bedrijventerrein. Een hoogstedelijk woon-werkgebied vraagt om een fijnmaziger hoofdfietsnetwerk en op sommige punten een andere kwaliteit dan in het ontwerp wordt voorgesteld. Wij stellen voor om aan het Hoofd- en Plusnet de volgende onderdelen toe te voegen:	6	Het wijzigen van het fietsnetwerk valt buiten de scope van het project. Het fietsnetwerk in het ontwerp is overgenomen uit het Integraal Raamwerk en Mobiliteitsstrategie Haven-Stad. Deze twee nota's zijn uitvoerig in overleg met alle (ambtelijk en maatschappelijk) belanghebbenden tot stand gekomen. De gemeente blijft uiteraard monitoren hoe de routes gebruikt worden in de toekomst en zal – als daar aanleiding voor is – het beleid wijzigen. Wij verwachten echter geen wijzigingen tot 2030.	Nee	Nee
	Fietsroute langs het spoor				
33	De nieuwe fietsroute langs het spoor zien wij graag over de gehele lengte als doorlopend vrijliggend fietspad, ook het deel ter hoogte van de Condensatorweg. De fietsroute noordelijk langs het spoor in het ontwerp biedt ideale kansen voor een nieuwe groene fietsroute over grotere afstand. Met bestaande ongelijkvloerse kruisingen met het spoor, Radarweg en de A10 en in de toekomst een verbinding over het begin van de spoorboog bij het emplacement Zaanstraat (zoals aangegeven op pag. 87 van het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad), wordt dit een veilige en autoluwe fietsroute vanuit Centrum en Westerpark naar station Sloterdijk en verder	6	Het inpassen van een volwaardig vrijliggend fietspad tussen de waterkering en de straat is niet mogelijk. Op de dijk is het niet breed genoeg, hetgeen betekent dat een vrijliggend fietspad in het toch al smalle park had moeten komen. Dat zou weer ten koste gaan van gebruiks- en ecologisch groen, met als resultaat kwaliteitsverlies voor mens en dier. Dit staat haaks op de verplichting die de gemeente heeft om voldoende groen voor de toekomstige bewoners te creëren. Samen met de Centrale Verkeers Commissie (CVC) is de fietsroute in het ontwerp als beste oplossing gekozen. De Condensatorstraat zal	Nee	Ja

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	westwaarts via Rhônepark, en Theemsweg naar Halfweg en verder. Een gezond alternatief voor de Transformatorweg, waar fietsers oponthoud en onveiligheid ondervinden, en een mooie aanvulling op de oost-westverbinding door het Westerpark. De fietsersbond ondersteunt deze route langs het spoor van harte. Wel pleiten we ervoor de route over de gehele lengte als vrijliggend fietspad uit te voeren. Dat is duidelijker en comfortabeler dan 'geheel uitgevoerd in baksteen met aan de noordzijde een witte blokmarkering voor fietsers', wat het ontwerp op blz. 83 voor de Condensatorweg voorstelt. En we pleiten ervoor om de fietsroute (fietspad) zoveel mogelijk direct langs het spoor te situeren. Zo wordt de kans op conflicten met in het park spelende kinderen geminimaliseerd. Het fietspad moet vanaf de start van de transformatie aangesloten worden op het Overbrakerpad (net buiten het plangebied).		verkeersluw zijn, waardoor dit een veilige oplossing is. Verder is het zeker wenselijk om de fietsroute tussen Overbrakerpad en Sloterdijk I Zuid snel te realiseren. Het tempo is echter ook afhankelijk van de plaatsing van het geluidsscherm en de fasering van de investeringen.		
	Aansluitingen voor fietsers				
34	De Fietsersbond is blij met de voorgestelde zigzag tussen de Isolatorweg en de tunnel van Sloterdijkerweg onder het spoor. Daarmee ontstaat een waardevolle verbinding voor fietsers en voetgangers. Aan de oostkant van het plangebied is ook een verbinding gewenst tussen de doodlopende tak van de Contactweg (zuidelijk langs het Mediacollege) en de dijk. Het steile olifantenpaadje aldaar toont de behoefte daaraan. In dit rijtje noemen we vanwege het belang nogmaals de zeer gewenste goede oversteek voor fietsers en voetgangers over de Transformatorweg ter hoogte van de Isolatorweg.	6	De tunnel vanaf de Sloterdijkerweg zal sociaal veilig en comfortabel voor fietsers en voetgangers worden ingericht. Zodat men op een aangename manier de bestaande waterkering kan kruisen en de weg vervolgen in noordelijke richting over de Isolatorweg. Een verbinding tussen de Contactweg en de dijk is onderzocht. Maar ruimtelijk gezien komen we hier niet uit met het overbruggen van de hoogte van ongeveer 2,5 à 3 meter. Om dit hoogteverschil 'fietsbaar' te maken, zou een behoorlijke lange hellingbaan moeten worden gemaakt. Een dergelijke hellingbaan zou obstructies opleveren voor de inrichting, bijvoorbeeld voor de ontsluiting van de bouwblokken aan weerzijden van de hellingbaan. Bij de Transformatorweg zal ter hoogte van metrohalte Isolatorweg een volwaardige fiets- en voetgangersoversteekplaats worden gerealiseerd. Daardoor kan men makkelijk de metrohalte en de aangrenzende gebieden bereiken.	Nee	Ja
	Plan vermindert juist lopen en fietsen				
35	Sloterdijk is onderdeel van Haven-Stad met een forse doelstelling voor mobiliteit met meer fiets (en lopen?), openbaar vervoer en (veel) minder autogebruik naar verhouding. Het plan voor Sloterdijk I Zuid wijzigt het autogebruik niet en bevordert het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer niet. Mede daarom is de belangrijke autoroute Transformatorweg buiten het plan gehouden en mist het plan nieuwe fietsverbindingen. De aan de rand gelegen voorzieningen zorgen ook voor meer autogebruik en minder lopen of fietsen. Het plan wekt de indruk van onverschilligheid voor de mobiliteitsgevolgen.	1	In het ontwerp wordt juist ingezet op stimuleren van fietsen en lopen en op beperking van automobiliteit. Als eerste wordt het autogebruik sterk gedemotiveerd door verlaging van de stallingsmogelijkheden door het hanteren van een lage parkeernorm. Het parkeren vindt bovendien inpandig plaats zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers. Daarnaast worden de bestaande tweerichtingswegen, waarbij de nadruk op gemotoriseerd verkeer ligt, grotendeels getransformeerd naar eenrichtingsstraten. De focus bij de inrichting ligt op de fietsers en de voetgangers.	Nee	Ja

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
			De focus op langzaamverkeer (fietsers en voetgangers) is mogelijk omdat wordt gewerkt aan een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (bus) tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal met twee haltes ter hoogte van Sloterdijk I Zuid. Tot slot worden bestaande (maar ook nieuwe) fiets- en voetverbindingen verbeterd en gecreëerd, zoals het Overbrakerpad op het Dijkpad. Deze sluiten aan op bestaande langzaamverkeersverbindingen buiten het plangebied Sloterdijk I Zuid, zodat de nieuwe bewoners gemakkelijk van en naar alle windrichtingen kunnen fietsen. De Transformatorweg valt niet binnen het plangebied, omdat deze functioneert als een verkeersroute waarvan het belang uitstijgt boven dat van Sloterdijk I Zuid. In het kader van het programma Haven-Stad is voorzien dat de Transformatorweg op termijn kan worden afgewaardeerd op het moment dat het verkeer van en naar de stad kan worden omgelegd naar de Nieuwe Hemweg en een verbeterde aansluiting S101.		
	Ontbreken kaart voetgangersnetwerk				
36	In het ontwerp is geen kaart aanwezig met een duidelijk voetgangersnetwerk met verbindingen tussen de nieuwe en de oude stad. De voetganger komt er in Amsterdam bekaaid vanaf en de ontwikkeling van Haven-Stad biedt een enorme kans de situatie voor voetgangers te verbeteren. Van groot belang zijn dan goede onderlinge verbindingen voor voetgangers. Een voetgangersnetwerk dat wandelen bevordert, is van groot belang voor gezondheid en welzijn van de Amsterdammers. Om de drukte te spreiden, is het noodzakelijk dat de (groen)gebieden van Amsterdam goed met elkaar verbonden zijn via ruime wandelpaden die, om de veiligheid van de wandelaars te waarborgen, niet toegankelijk zijn voor fietsers.	7	We zorgen ervoor dat de routes voor voetgangers en fietsers goed aansluiten op het netwerk van de bestaande stad. In het Integraal Raamwerk Haven-Stad is het voetgangersnetwerk in kaart gebracht, en ook op pagina 104/105 van het ontwerp. De verbindingen met de bestaande stad liggen weliswaar buiten het plangebied, maar de herinrichting van de Transformatorweg biedt zeker kansen om ook de voetganger een goede verbinding te geven. Het afsluiten van de Contactweg/ Sloterdijkerweg voor autoverkeer en de beoogde herinrichting tot Dijkpark bieden ook mogelijkheden om voetgangersverbindingen te verbeteren. Ten noorden van de spoorlijn loopt de Condensatorweg die naar het oosten toe overgaat in een voetpad in het Dijkpark, die vervolgens een goede verbinding heeft met Westerpark. De voetpaden binnen Sloterdijk I Zuid worden royaal aangelegd. De minimale breedte is ongeveer 3 meter. Binnen deze zone komen geen bankjes, masten van verlichting of prullenbakken. Zo stimuleren we juist het bewegen door ruim baan te geven aan de voetgangers.	Nee	Ja
	Maximumsnelheid woon/fietsstraten				
37	Pag. 39 In de straten geldt een maximale snelheid van 15 km/h. Worden het woonerven? Indien het fietsstraten worden, geldt er over het algemeen een maximale snelheid van 30 km/h? En welke straten worden 15 km/h?	2	De Centrale Verkeers Commissie (CVC) heeft geadviseerd om de straten als 30 km straten te beschouwen. Bij het maken van het definitief ontwerp wordt de maximumsnelheid nog nader onderzocht.	Nee	Ja
6d	**Parkeren**				
	Inpandig auto- en fietsparkeren				

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
38	Het ontwerp gaat uit van inpandig parkeren van zowel auto's als fietsen. Dat uitgangspunt delen wij voor fietsen en auto's van bewoners. We gaan ervan uit dat in het ontwerp bij de plaatsing van elementen in de openbare ruimte rekening wordt gehouden met de uitgang van de fietsparkeergarage en bij de uitgang van de parkeergarage met de veiligheid van voetgangers. Wat fietsparkeren betreft pleiten we voor het aanbrengen van een aantal fietsvakken voor kort parkeren in de openbare ruimte, bij de horecafunctie op de Transformatorweg, het servicepunt en de maatschappelijke functies zoals apotheek en huisarts.	8	Er komen geen kortparkeervakken voor bezoekers op straat waardoor de parkeercapaciteit in de blokken voor bezoekers zou verminderen. Wel wordt er – met het oog op de veiligheid – rekening gehouden met de inrichting van de openbare ruimte rondom de uitgangen van fietsenstallingen en parkeergarages.	Nee	Ja
	Fietsparkeren op straat				
39	Er moet voor bezoekers voldoende gelegenheid komen op straat. In het ontwerp (pag. 33) moeten alle fietsen inpandig geparkeerd worden, zowel van bewoners als van bezoekers. Voor bezoekers is inpandig fietsparkeren onnodig gecompliceerd en in de praktijk een illusie. Wij pleiten er daarom voor om clusters van fietsnietjes te plaatsen nabij de ingangen van de appartementencomplexen, zoals gebruikelijk bij nieuwbouwprojecten. En door de breedte van de ''integrale straten'' is daar ook meer dan genoeg ruimte voor. Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat veel bewoners overdag hun fiets binnen handbereik willen hebben. Vaak zal dat buiten op straat zijn.	6	Wij houden vast aan het uitgangspunt dat al het parkeren inpandig wordt opgelost. Ook fietsen van bezoekers kunnen best binnen worden gestald als de fietsenstalling goed aangegeven en goed toegankelijk is.	Nee	Ja
	Kortstondig parkeren				
40	Pag. 26, 41, 51 Hoe kijkt de gemeente naar voorzieningen voor incidenteel c.q. kortstondig opstellen/parkeren in de gebieden waar intensief gebruik is? Denk aan de Turbinestraat, de Magneetstraat en het Contactplein, laad- & losplekken en wachtplekken voor: • Detailhandel en bedrijfjes • Regiotaxi's (ouderen- en gehandicaptenvervoer) • Reguliere taxi's en Ubers • Pakketdiensten • Onderhoudsvoertuigen (die te hoog voor de parkeergarage zijn) Met het voorzien in deze plekken wordt voorkomen dat voertuigen in de straten moeten wachten en daarmee de straten blokkeren. Indien bijvoorbeeld busjes van pakketdiensten gewoon op de doorgaande straat (met knipperlichten) bezorgen, kan het met name bij de woontorens enige tijd duren voordat een bewoner het pakketje in ontvangst kan nemen. Al die tijd staat dat busje daar en blokkeert de doorgaande weg.	2	De rijbaan is in principe breed genoeg voor een bestelbusje om stil te staan en wel zodanig, dat er nog een bestelbusje kan passeren. Op deze manier kunnen ook taxi's en dergelijke stoppen om mensen af te zetten. Twee vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. Wat betreft zwaarder vrachtverkeer hangt dit ook af van de precieze locatie en het programma; hiervoor wordt maatwerk geleverd zodat passeren altijd mogelijk is indien nodig. Het is echter niet toegestaan dat reguliere, bedrijfsmatige leveranties aan functies binnen de blokken op straat plaatsvinden. Hiervoor dienen expeditiestraten in de blokken en bijbehorende garages te worden opgenomen.	Nee	ja
	In- en uitrit parkeergarage				
41	De positie van de in- en uitrit van de parkeergarage niet juist aangegeven. Deze ligt in ons plan meer naar de Transformatorweg, evenals de ingang van het expeditiehof.	2	Deze plannen zijn ter indicatie. Het zijn geen daadwerkelijke locaties van de ingangen van parkeergarages, het is illustratief. In overleg met de betreffende ontwikkelaars zullen gebouw en straatontwerp op elkaar worden afgestemd.	Nee	Ja
7	**Straten en pleinen**				
	Turbinestraat				

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
42	Pag. 11 In het kader van de ambitie om het gebied autoluw te maken, is de wens om bijvoorbeeld in- en uitritten van parkeergarages en expeditiestraten zo dicht als mogelijk tegen de Transformatorweg aan te leggen. Om te voorkomen dat al het verkeer komende uit de parkeergarage en vrachtwagens uit de Turbinestraat om moeten rijden via de school aan de Magneetstraat en het parkachtige Contactplein, verzoeken wij jullie toch serieus om de Turbinestraat tweerichtingsverkeer te houden. In ieder geval het stuk vanaf de Transformatorweg tot aan de in- en uitritten van de parkeergarage en het expeditiehof.	2	In overleg met de verkeerskundigen en de ontwikkelaar wordt dit aspect van het ontwerp nog nader onderzocht.	Nee	Ja
43	Pag. 31 Op de tekening lijkt het of de Turbinestraat niet doorloopt en niet aansluit op de Transformatorweg. Hoe is dit bedoeld?	2	De Turbinestraat is aangesloten op de Transformatorweg. De noordzijde van Turbinestraat is alleen toegankelijk vanaf de Transformatorweg.	Nee	Ja
44	Pag. 41/48 Is de draaicirkel van de vrachtwagens voor het inrijden van het expeditiehof vanuit de Turbinestraat gecontroleerd? Als de doorgaande weg aan de kant van Blok II-N ligt, wordt de draaicirkel niet gehaald.	2	De draaicirkels zijn op basis van een illustratieve inrichting op de kavel gecontroleerd. Vrachtwagens kunnen vanuit het blok de Turbinestraat indraaien. Uiteindelijk dient dit gecontroleerd te worden als de plannen van het blok concreter zijn.	Nee	Ja
	Aanpassing Transformatorweg				
45	Pag. 17, 89 Is er al een indicatie te geven wanneer de Transformatorweg wordt aangepast van 2x2 naar 2x1 rijstroken in verband met geluidsbelasting?	2	In het ontwerp blijft de Transformatorweg 2x2. Nadere informatie volgt in de nota van uitgangspunten voor de Transformatorweg. De officiële inspraak over de nota van uitgangspunten Transformatorweg zal vermoedelijk in 2024 plaatsvinden.	Nee	Nee
46	Verzoek voor een ander plan inbegrepen de aanpak van de Transformatorweg en een inrichting die aantrekkelijk wordt voor wandelaars en fietsers. Dat plan beperkt ook de hinder van de beoogde kavelgewijze aanpak. Een veel smallere Transformatorweg geeft ruimte voor nieuwe voorzieningen op deze meer centraal gelegen – en dus voor lopen, fiets en openbaar vervoer – beter bereikbare plek.	1	Haven-Stad Momenteel wordt er gewerkt aan een nota van uitgangspunten voor de Transformatorweg met daarin de inpassing van de HOV-bus en de watergang. Het streven is om van dit huidige, onaantrekkelijke, puur functionele profiel een profiel te maken waarin verblijf, groen, ecologie en klimaatadaptatie voorop staan. Het plan zal nog ter inspraak worden gelegd. De Transformatorweg zal op korte termijn echter niet worden versmald omdat de ruimte nodig is voor het inpassen van de Hoogwaardige Openbaar Vervoers busverbinding, vrijliggende fietspaden en voor het inpassen van een waterloop. Sloterdijk I Zuid Wel wordt de huidige ventweg opgeheven en omgezet naar royaal voetpad met daarnaast een groenstrook en een vrijliggend fietspad.	Nee	Nee Ja
47	De huidige situatie in Sloterdijk I Zuid is verre van autoluw. Tijdens de herontwikkeling, die lang zal duren, moeten de straten steeds een veilige plek voor fietsers bieden. Voor de leefbaarheid van deze nieuwe woonwijk en verbindingen met de omgeving is het van groot belang dat de Transformatorweg minder druk wordt. We begrijpen dat dit in een apart project onderzocht wordt en zien uit naar de resultaten daarvan. Mogelijk zijn vóór een uiteindelijke herinrichting kleinere ingrepen mogelijk die de barrièrewerking van deze weg verminderen.	6	Haven-Stad Het plan voor de Transformatorweg zal publiekelijk worden gemaakt en er zal ook participatie plaatsvinden. We nodigen u uit om te zijner tijd hierover mee te komen praten en te denken.	Nee	Nee
	Gefaseerde ophoging straten				

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
48	Pag. 30 Gefaseerde ontwikkeling van de blokken kan leiden tot ophoging van wegen voor maar de helft. Dit lukt niet bij de Turbinestraat in verband met de in- en uitrit van de parkeergarage en het expeditiehof. Daarnaast lukt dit niet als het stuk Turbinestraat vanaf de Transformatorweg tot aan de in- en uitritten van de parkeergarage en het expeditiehof noodzakelijkerwijs tweerichtingsverkeer is.	2	De ophogingen zijn minimaal in bepaalde gebieden. In dat gebied varieert de ophoging van 10 tot 40 cm. Dit wordt in afstemming met het Ingenieursbureau Amsterdam verder uitgewerkt. Het is, zoals beschreven in het ontwerp, een uitgangspunt dat de bestaande en nieuwe bedrijven kunnen (blijven) functioneren. In het stadium van het definitief ontwerp zullen we dit afstemmen met de ontwikkelaar van het betreffende blok.	Nee	Ja
	Contactweg				
49	De Fietsersbond is positief over de autoknip op de Sloterdijkerweg. Deze is noodzakelijk voor de leefbaarheid van het gebied en om (nog meer) sluipverkeer via de Sloterdijkerweg te voorkomen.	6	Goed te horen dat de fietsersbond de ingreep en de achterliggende motivatie onderschrijft.	Nee	Ja
	Overige openbare straten in het gebied				
50	Voor de meeste straten met uitsluitend bestemmingsverkeer zal de ''integrale straat'' voldoen. Deze bestaat uit een rijbaan voor auto's en fietsers met daarnaast veel ruimte voor voetgangers en groen. Maar een rijbaan van 4,5 meter is wel erg minimalistisch. Voor eenrichting auto plus tweerichting fietsen zien wij het liefst 5,5 meter, met 5 meter als minimum.	6	Vertrekpunt bij het ontwerp is een relatief smal profiel om de snelheid voor alle gebruikers te matigen. In het definitief ontwerp worden de straten verder uitgewerkt. Dit gebeurt in afstemming met de verschillende programmaonderdelen van de bouwblokken, Dan wordt ook duidelijk op welke plekken de straat breder moet worden dan de basismaat van 4,5 meter. Bijvoorbeeld bij een inrit naar een blok of een plek waar leveranciers halteren.	Nee	Ja
	Contactplein				
51	Pag. 107 Op het Contactplein wordt een mooie waterpartij voorzien. Is er een mogelijkheid om deze waterpartij voor aanliggende percelen in te zetten als wadi of ter lozing van overtollig regenwater?	2	Het element dat het water opvangt vanuit de openbare ruimte moet nog nader worden uitgewerkt. Ontwikkelaars van vastgoed moeten zelf zorgdragen voor de opvang van regenwater op eigen terrein conform de hemelwaterverordening.	Nee	Ja
52	Pag. 117 Volgens het ontwerp wordt er op het Contactplein een grasstrook gecreëerd. Alle bomen die daar nu staan gaan dus weg?	2	Een deel van de bomen blijft staan en wordt ingepast. Met name het bestaande bosschage aan de oostzijde van het plein blijft gehandhaafd. De bestaande platanen in het midden van het huidige profiel van de Contactweg worden bekeken op de mogelijke verplantbaarheid. Als dit een duurzame optie is, worden deze opgenomen in de toekomstige openbare ruimte van Sloterdijk I Zuid, bijvoorbeeld in het toekomstige Dijkpark.	Nee	Ja
53	In onze zienswijze 2019 op de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid wordt voorgesteld het bestaande Westerpark aan de noordkant van de Hemspoorlijn ter hoogte van de Contactweg/ Transformatorweg uit te breiden met een groen waterplein. Het betreft hier een nieuw toe te voegen ruimtelijk element in het te ontwerpen openbaar ruimteplan voor Sloterdijk I Zuid als een blauw-groene ecologische verbindingsschakel met een rustieke kwaliteit. Aan de oostkant direct verbonden met het landschappelijk karakter van stads- en landschapspark Westerpark-Noord. Aan de Westkant verbonden met het hoogstedelijk gebied Sloterdijk I Zuid en het tot stand te brengen attractieve Dijkpark. In het ontwerp van de gemeente positioneert het Contactplein zich als een hoogstedelijk dynamisch ontmoetingsplein voor geheel Sloterdijk I. In het Stedelijk Ontwerp Ruimtelijke Kwaliteit wordt hierop	9	De zone rond het kruispunt Transformatorweg-Contactweg wordt sinds de Strategienota Sloterdijk I gezien als de beste plek voor het tot stand brengen van een centrale verzamel- en verblijfsplek in de eerste fases van Haven-Stad. In de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid is ervoor gekozen om deze verblijfsplek vorm te geven als een driezijdig omsloten plein. Door het plein aan drie zijdes met publieksfuncties te omsluiten, is de kans gemaximaliseerd dat het plein een prettige, levendige verblijfsplek wordt met een menselijk schaal. Het gebouw aan de zuidzijde van het plein is hierbij essentieel. Om deze reden wordt de suggestie het Contactplein als een niet omsloten 'uitloper' van het Westerpark ten zuiden van het spoor te zien, niet aangenomen.	Nee	Ja

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	voorgesorteerd met een gereserveerde bestemming van hoogbouwblok I _ Zuidwest van 50 bij 70 en 40 meter hoog, gelegen in het Contactplein zelf. Dit gebouw is vervolgens bestemd als een grootstedelijke, culturele voorziening van 1300 m2 voor het gebied met een aantal passende voorzieningen daaraan toegevoegd. In het ontwerp wordt vervolgens het Contactplein omringd door supermarkten, horeca en winkelvoorzieningen. Tenslotte wordt geanticipeerd op de mogelijke aanleg van een noord-zuid tramlijnverbinding tussen Coen- en Vlothaven en Nieuw-West. Onze bedenking hiertegen richt niet zozeer op de noodzaak een dynamische ontmoetingsplek en/of pleinfunctie te creëren in het totale te transformeren gebied Sloterdijk I en de Alfadriehoek. Ook niet tegen de grootstedelijke culturele voorziening als magneetfunctie voor ontmoeting op of nabij het plein. Wij hebben moeite met de locatiekeuze. Deze dient gebaseerd te zijn op een zorgvuldige afweging van verschillende opties en ruimtelijke belangen. In het ontwerp wordt merkwaardig géén rekening gehouden met de mogelijkheid een levendige centrale ontmoetingsfunctie voor geheel Sloterdijk inclusief Alfadriehoek te creëren op een mogelijk geschiktere plek in het gebied. Bijvoorbeeld in de nabijheid van het metrostation Isolatorweg of aan de noordkant van de Isolatorweg bij de kruising met de Transformatorweg. Deze laatste locatie in samenhang met de daar te creëren waterloop. Het treft ons dat nergens in de planvorming van Sloterdijk I de kansen en de mogelijkheden van een hoogstedelijke ontwikkeling rondom dit metrostation in ogenschouw genomen wordt en het kennelijk ook niet gezien wordt als een hoogwaardig openbaar vervoersbelang voor alle toekomstige Sloterdijk I bewoners. Sloterdijk I Zuid beschikt overigens over twee metrostations die binnen de scope van 800 meter liggen. Nu heeft de locatiekeuze voor de centrale ontmoetingsfunctie van het Contactplein in het ontwerp de schijn een opportunistische te zijn. Rechtstreeks verbonden met de mogelijke komst van een metrostation Westerpark aan de westkant van het Zaanstraat-emplacement en de geplande hoogstedelijke verdichting van het Zaanstraat-emplacement en sportpark SDZ/ Amsterbaken. In onze ruimtelijke visie krijgt het Contactplein ook een ontmoetingsfunctie. Minder vanuit dynamische hoogstedelijkheid gedacht, zoals bijvoorbeeld het Haarlemmerplein, maar meer vanuit een rustieke, parkachtige levendigheid met veel water- en groen en indirect onderdeel uitmakend van Westerpark-Noord. Als nieuw te creëren groen-ecologisch ruimte-element is het verbonden met de aanwezige waterlopen, het Woeste Westen, St. Barbera, het Amstelbaken-gebied en het ecologische gebied ten noorden van het sportpark SDZ. Vervolgens ook verbonden met de nieuw te creëren waterloop Dijkpark richting Haarlemmertrekvaart en de in de toekomst te creëren waterloop aan de		Het gebouw ten zuiden van het plein wordt rondom met een alzijdig hoogwaardige architectuur vormgegeven, zodat het ook vanaf de bestaande stad ter hoogte van de Haarlemmerweg en in latere fases vanuit de noordelijke delen van Haven-Stad gezien gaat worden als een ‘baken’ in het stedelijk weefsel dat helpt bij de oriëntatie in de stad. Het vormgeven op deze wijze van een verblijfsplek hier staat niet in de weg dat soortgelijke verblijfsplekken te zijner tijd gerealiseerd worden bij metrostation Isolatorweg, het nieuw aan te leggen metrostation Hemknoop of elders in Haven-Stad. De omvang van het plangebied en de uiteindelijke hoge gebruikersaantallen maakt de realisatie van meerdere compacte stadspleinen naar verwachting zelfs noodzakelijk. Bij de uitwerking van toekomstige deelgebieden zal hier aandacht aan worden besteed. Dit valt buiten de planvorming van Sloterdijk I Zuid. Wat betreft de Alfadriehoek; bij de aangrenzende metrohalte Isolatorweg is het goed denkbaar dat daar ook een plein komt, op een steenworp afstand van een buurtpark. Daarmee komt is er voor de Alfadriehoek ook een ontmoetingsplek.		

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	Transformatorweg. Het groene waterplein functioneert tevens als waterberging bij grote regenneerslag. In onze visie vormt het Contactplein de nieuwe entree aan de noordkant voor het toekomstbestendige Westerpark. Het geplande hoogbouwblok I – Zuidwest wordt door ons uit het ontwerp geschrapt. Hiervoor in de plaats komt een bescheiden horecabestemming van maximaal 300 m2 met buitenterrassen. Voor de geplande grootstedelijke culturele voorziening wordt een geschikte locatie elders gezocht in het nog te ontwikkelen Sloterdijk I Noord. Bij voorkeur nabij het ook daar mogelijk te creëren centrale ontmoetingsplein in de omgeving van metrostation Isolatorweg of de stadsstraat Transformatorweg noordzijde/ Isolatorweg.				
54	**Ouderen woonvoorziening nabij Contactplein/ Mediacollege** In de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid wordt uitgegaan van de bouw van minimaal 4691 appartementen. 5% daarvan wordt gelabeld als 65+-woningen. Vooruitlopend op de verdeling van de 235 te bouwen appartementen voor ouderen over de verschillende kavels in het gebied, willen wij ervoor pleiten een substantieel aantal daarvan te situeren in het Blok I _ Noordwest als woongroepsvoorziening voor levensbestendig wonen, vergelijkbaar aan het project zoals dat is opgezet voor ouderen in de Houthavens.	9	Het ontwerp betreft de inrichting openbare ruimte, niet de programmering van de bouwblokken.	Nee	Nee
	Geluid/tramverbinding				
55	Pag. 103 Er wordt gesproken over de mogelijkheid van een tramverbinding over het Contactplein. In hoeverre moet hier nu met de geluidsbelasting al rekening worden gehouden?	2	Voor het Contactplein moet medio 2040 rekening gehouden worden met een noord-zuid lopende openbaar vervoersverbinding tussen de Coen- en Vlothaven en stadsdeel West en Nieuw-West. Het is nog niet zeker dat dit een tram of een andersoortig openbaar vervoerssysteem wordt. Dit zal medio 2030 bepaald dienen te worden. Dan kan de ook geluidsconsequentie in beeld gebracht worden. Het is niet te verwachten dat dit tot onoplosbare problemen zal leiden. Indien nodig zal de snelheid worden aangepast.	Nee	Ja
8	**Spoortalud**				
56	Pag. 65 Er zou sprake zijn van de bouw van een geluidswal. Komt deze er, en zo ja, wanneer? Dit in verband met de geluidsbelasting op de gevels van ons plan.	2	Het geluidsscherm maakt geen onderdeel uit van het ontwerp. Hiervoor is een separaat ontwerpproces gestart onder aansturing van de gemeente en ProRail. De uitwerking en de fasering van die geluidsschermen wordt meegenomen in het overleg met ProRail. Vraagsteller zal op de hoogte gehouden van voortgang in deze.	Nee	Ja
57	Wij zijn verheugd met het voorstel aan de noordkant van de Hemspoorlijn – in de volle lengte van het aan te leggen Dijkpark – een groen geluidsscherm te realiseren en daar een overleg over te starten met ProRail. Dit voorstel geeft ons de gelegenheid onze eigen voorstellen van jaren geleden weer ter sprake te brengen. Wij zijn er vurige voorstanders van dat de huidige barrière, die de aanleg van de Hemlijn destijds heeft veroorzaakt tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van de Binnenbrakerpolder, en nu gezien kan worden als een barrière tussen	9	Dit onderwerp zal worden meegenomen in de uitwerking van het park/spoortalud in het overleg met ProRail.	Nee	Ja

	Inspraakreactie (korte weegave inhoud)	Indieners (nummers verwijzen naar lijst)	Reactie	Wijziging in de nota?	Relatie openbare ruimte
	Westerpark-Noord en Westerpark-Zuid, op een of ander manier geslecht wordt.				
58	Is onderhoud en bereikbaarheid van de geluidsschermen door onderhoudsvoertuigen nog mogelijk? Hoe wordt voorkomen dat men de geluidsschermen kan bereiken/ afscherming van de geluidsschermen ter voorkoming van onder andere graffiti? Hoe wordt geborgd dat de vluchtdeuren in de geluidschermen toegankelijk blijven? Hoe wordt het behoud van hekwerken en overige afrastering geborgd? Hoe wordt de verlichting in het park in relatie tot verblinding van machinisten gerealiseerd? Hoe wordt voorkomen dat er aantrekking zal zijn van diersoorten die wellicht de stabiliteit van de dijk kunnen beïnvloeden?	3	Al deze vragen en opmerkingen van ProRail worden meegenomen in de uitwerking van het park/spoortalud in het overleg met ProRail.	Nee	Ja
59	Realisatie van onderdoorgangen, hoe wordt de afstemming hierover geregeld?	3	Het realiseren van de onderdoorgangen met o.a. de aanleg van de waterloop en de sociale veiligheid, wordt afgestemd in nauw overleg met ProRail en Rijkswaterstaat.	Nee	Ja
60	Hoe wordt de stabiliteit van de spoordijk geborgd (onder andere in relatie tot graven waterlopen) Wat is de impact van de wijziging op de waterhuishouding?	3	Over dit ontwerp is een berekening gemaakt van de stabiliteit van de spoordijk/ in relatie tot de watergangen. Deze zal in een later stadium in overleg met ProRail nader worden uitgewerkt.	Nee	Ja
61	ProRail kan niet akkoord gaan met het gebruik van haar gronden totdat overeenstemming is bereikt over de (on)mogelijkheden en deze afspraken zijn vastgelegd. Hierover gaat ProRail graag met de gemeente in gesprek.	3	Dat gesprek heeft inmiddels plaatsgevonden. Het ontwerp van het Dijkpark zal in overleg met ProRail nader worden uitgewerkt.	Nee	Ja
62	Gevraagd wordt rekening houden met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld in zomer 2021) en de daarin opgenomen ruimtereserveringen voor het spoor, in dit geval specifiek tussen station Sloterdijk (laag) en de Zaanstraat (aan de zuidzijde van het huidige baanlichaam, voor eventueel twee extra sporen).	3	Wordt meegenomen in een overleg tussen ProRail en gemeente, maar valt verder buiten de scope van het ontwerp	Nee	Nee
9	**Afval**				
63	In het ontwerp wordt uitgegaan van ook inpandig oplossen van afval. Aquarius heeft geprobeerd dat in Kwartiermaker te realiseren voor droog afval, karton, papier en dergelijke in de zeer beperkte ruimte die we daarvoor nog beschikbaar hebben. Echter de opslag van huishoudelijk afval is wat ons betreft inpandig niet mogelijk. Afval is niet hygiënisch, trekt ongedierte aan en geeft stankoverlast. Het maakt allerlei vervoersbewegingen door het pand noodzakelijk. Vervoersbewegingen die stank veroorzaken en schade opleveren. Er moeten koelinstallaties worden geïnstalleerd tegen de stank. Kortom: een enorme en dure opgave, met grote risico's voor het woongenot.	8	Het uitgangspunt dat afval niet op straat wordt opgeslagen maar inpandig, maakt deel uit van de in november 2019 vastgestelde Investeringsnota Sloterdijk I Zuid. Gezien het feit dat in hoge dichtheden wordt gebouwd, is de ruimte op straat te beperkt. Het ontwerp heeft als uitgangspunt; voldoende ruimte te creëren voor een aangename verblijfsruimte op straat, voor groen en bomen, ter voorkoming van hittestress en een goede opvang van regenwater in het kader van Rainproof. Met ontwikkelaars wordt gekeken hoe de inpandige opslag zo kan worden gecreëerd dat deze goed aansluit op het afvalophaalsysteem dat de gemeente hiervoor kan organiseren. Die gesprekken lopen nog. De beantwoording is	Nee	Ja





4

LIJST INSPRAAKREACTIES EN CODES

4 Lijst inspraakreacties en codes

1. Bewoner
2. Adriaan Van Erk groep
3. ProRail
4. Buren van Minervahaven, Buren van Havenstad Z-W
5. Vrienden van het Westerpark
6. Fietsersbond
7. Bewoner Haparadam
8. Aquarius
9. Bescherming Cultureel erfgoed Westerpark

Persoonsnamen zijn geanonimiseerd





5

COMPLETE INSPRAAKREACTIES

5 Complete inspraakreacties

Van: [redacted]
Verzonden: zondag 6 november 2022 15:15
Aan: Sloterdijk1 <Sloterdijk1@amsterdam.nl>
Onderwerp: inspraak Sloterdijk-zuid

Sloterdijk is onderdeel van Haven-stad met een forse doelstelling voor mobiliteit met meer fiets (en lopen?), openbaar vervoer (OV) en (veel) minder autogebruik naar verhouding.
Het Plan voor Sloterdijk-zuid wijzigt het autogebruik niet en bevordert het fietsgebruik en OV gebruik niet, mede daarom is de belangrijke autoroute Transformatorweg buiten het plan gehouden en mist het plan nieuwe fietsverbindingen. De aan de rand gelegen voorzieningen zorgen ook voor meer autogebruik en minder lopen of fietsen.
Het plan wekt de indruk van onverschilligheid voor de mobiliteitsgevolgen.

De kavelgewijze aanpak en de ingrijpende maaiveldverhouding zullen zorgen voor meer overlast. Dat vermindert nog verder het aantrekkelijk gebruik van lopen en fietsen.

Bij deze het verzoek voor een ander plan inbegrepen de aanpak van de transformatorweg en een inrichting die aantrekkelijk wordt voor wandelaars en fietsers.
Dat plan beperkt ook de hinder van de beoogde kavelgewijze aanpak.
Een veel smallere Transformatorweg geeft ruimte voor nieuwe voorzieningen op deze meer centraal gelegen en dus voor lopen, fiets en OV beter bereikbare plek.

met vriendelijke groet
[redacted]

PIONIER AMSTERDAM

Adriaan van Erk Ontwikkeling

Betreft	**Reactie op VO openbare ruimte Sloterdijk I Zuid (12 aug 2022)**
Belanghebbende	Adriaan van Erk Ontwikkeling B.V. Kadijk 4a 2861 CM BERGAMBACHT
Hoedanigheid	Ontwikkelaar Sloterdijk I Zuid Blok II-N
Datum	16 nov 2022

	ONDERWERP	
Blz 11	In het kader van de ambitie om het gebied autoluw te maken, is de wens om bijvoorbeeld in- en uitritten van parkeergarages en expeditiestraten zo dicht als mogelijk tegen de Transformatorweg aan te leggen. Hier hebben wij in ons plan van blok II-N (Pionier) navolging aan gegeven. Om te voorkomen dat al het verkeer komende uit de parkeergarage en vrachtwagens uit de Turbinestraat om moeten rijden via de school aan de Magneetstraat en het parkachtige Contactplein, verzoeken wij jullie toch serieus om de Turbinestraat 2 richtingsverkeer te houden. In ieder geval het stuk vanaf de Transformatorweg tot aan de in- en uitritten van de parkeergarage en de expeditie-hof.	
Blz 17 en 89	Is er al een indicatie te geven wanneer de Transformatorweg wordt aangepast van 2x2 naar 2x1 rijstroken ? Dit in verband met eventuele gevolgen voor de geluidsbelasting op de gevels van ons plan blok II-N (Pionier).	
Blz 26, 41 en 51	Hoe kijkt de gemeente naar voorzieningen voor incidenteel c.q. kortstondig opstellen/parkeren in de gebieden waar intensief gebruik is zoals Turbinestraat, de Magneetstraat en het Contactplein laad & losplekken / wachtplekken voor: • detailhandel en bedrijfjes • regiotaxi's (ouderen- en gehandicaptenvervoer) • reguliere taxi's en Ubers • pakketdiensten • onderhoudsvoertuigen (die te hoog voor de parkeergarage zijn) Met het voorzien in deze plekken wordt voorkomen dat wachtende voertuigen in de straten moeten wachten en daarmee de straten rondom het plan blokkeren. Indien bijvoorbeeld busjes van pakketdiensten gewoon op de doorgaande straat (met knipperlichten) bezorgen, kan het met name bij de woontorens enige tijd duren voordat een bewoner het pakketje in ontvangst kan nemen. Al die tijd staat dat busje daar en blokkeert de doorgaande weg.	
Blz 30	Gefaseerde ontwikkeling van de blokken kan leiden tot ophoging van wegen voor maar de helft. Dit lukt niet bij de Turbinestraat i.v.m. de in- en	

	uitrit van de parkeergarage en expeditie-hof. Daarnaast lukt dit niet als het stuk Turbinestraat vanaf de Transformatorweg tot aan de in- en uitritten van de parkeergarage en de expeditie-hof noodzakelijkerwijs 2-richtingsverkeer is.	
Blz 31	Op de tekening lijkt het of de Turbinestraat niet doorloopt en niet aansluit op de Transformatorweg. Hoe is dit bedoeld ?	
Blz 33	Strook van 80 cm langs de gevels. Een strook waarin bewoners bijvoorbeeld bloempotten en bankjes mogen plaatsen. Hoe ziet de gemeente hier het beheer en eigendom hiervan ?	
Blz 39	In de straten geldt een maximale snelheid van 15 km/h. Worden het woonerven ? Indien het fietsstraten worden, geldt er over het algemeen een maximale snelheid van 30 km/h. Hoe zit het nu ? En welke straten worden 15 km/h ?	
Blz 41 en 48	Is de draaicirkel van de vrachtwagens t.b.v. het inrijden van de expeditie-hof vanuit de Turbinestraat gecontroleerd ? Als de doorgaande weg aan de kant van Blok II-N ligt wordt de draaicirkel niet gehaald.	
Blz 56	Foutje in de tekening. De hoogte moet niet 1,05 + NAP zijn, maar moet 1,50 + NAP zijn.	
Blz 65	Er zou sprake zijn van de bouw van een geluidwal. Komt deze er, en zo ja, wanneer ? Dit i.v.m. de geluidbelasting op de gevels van ons plan.	
Blz 75	Er wordt gesproken over een speelvoorziening in het Dijkpark. Hoe is er in voorzien dat de kinderen van de lagere school in ons plan veilig de straten over kunnen steken ? Dit pleit tevens voor ons dringende verzoek om de Turbinestraat een stukje 2-richtingsverkeer te maken zodat de rest rond het plan autoluw kan blijven.	
Blz 99	Op de tekening staat de positie van de in- en uitrit van de parkeergarage niet juist aangegeven. Deze ligt in ons plan meer naar de Transformatorweg. Evenals de ingang van de expeditie-hof.	
Blz 103	Er wordt gesproken over de mogelijkheid van een tramverbinding over het Contactplein. In hoeverre moet hier nu al met de geluidsbelasting rekening gehouden worden ?	
Blz 107	Op het contactpeil wordt een mooie waterpartij voorzien. Is er een mogelijkheid om deze waterpartij voor aanliggende percelen in te zetten als wadi of ter lozing van overtollig regenwater ?	
Blz 117	Volgens het VO wordt er op het Contactplein een grasstrook gecreëerd. Alle bomen die daar nu staan gaan dus weg?	

AANGETEKEND

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Amsterdam
T.a.v. project Sloterdijk I Zuid
Postbus 1104
1000 BC AMSTERDAM

En e-mail: Sloterdijk1@amsterdam.nl

Datum	21 november 2022	Eigenaar	[redacted]
Ons kenmerk	LJV / PLA / IR / #14652	Telefoonnummer	
Bijlage	1	E-mail	
Onderwerp	Amsterdam, inspraakreactie concept Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid		

Financiën
.eefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

Geacht College,

Het concept Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid, welke met ingang van 12 oktober tot en met 23 november 2022 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om - in formele zin - tijdig de volgende inspraakreactie in te brengen.

ProRail is blij om te lezen dat dat de gemeente Amsterdam haar woningbouwopgave zoekt in het transformeren van bestaand vastgoed naar gemengde functies. Dus wonen, werken en commercie samen, waarbij niet dichter bij het spoor wordt gebouwd.

Wel levert de toekomstige inrichting rond en in het talud van het spoor voor ProRail de nodige vragen op.

- Is onderhoud en bereikbaarheid door onderhoudsvoertuigen nog mogelijk?
- Is onderhoud en bereikbaarheid van de geluidschermen nog mogelijk?
- Hoe wordt voorkomen dat men de geluidschermen kan bereiken / afscherming van de geluidschermen ter voorkoming van onder andere graffiti?
- Hoe wordt geborgd dat de vluchtdeuren in de geluidschermen toegankelijk blijven?
- Hoe wordt het behoud van hekwerken en overige afrastering geborgd?
- Realisatie van onderdoorgangen, hoe wordt de afstemming hierover geregeld?
- Hoe wordt de stabiliteit van de spoordijk geborgd (onder andere in relatie tot graven waterlopen)?
- Wat is de impact van de wijziging op de waterhuishouding?
- Hoe wordt de verlichting in het park in relatie tot verblinding van machinisten gerealiseerd?
- Hoe wordt voorkomen dat er aantrekking zal zijn van diersoorten die wellicht de stabiliteit van de dijk kunnen beïnvloeden?

De beschikbare ruimte inrichten met groen is vanuit ons als spoorbeheerder gezien een mooi alternatief. Er bestaat ook een handboek voor: landschapsplan van het spoor III, handboek begroeiing in de spoorberm (zie bijgevoegd bestand).
In dit handboek worden afstanden tot het spoor gegeven waar bepaalde typen begroeiing zijn toegestaan en zijn ook type planten aangegeven.

ProRail kan dus niet akkoord gaan met het gebruik van haar gronden totdat overeenstemming is bereikt over de (on)mogelijkheden en deze afspraken zijn vastgelegd. Hierover gaat ProRail graag met de gemeente in gesprek. Een eerste gesprek met vertegenwoordigers van uw gemeente en ProRail staat gepland op 24 november aanstaande.

Tenslotte verzoekt ProRail u rekening houden met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld in zomer 2021) en de daarin opgenomen ruimtereserveringen voor Spoor, in dit geval specifiek tussen station Sloterdijk (laag) en de Zaanstraat (aan de zuidzijde van het huidige baanlichaam, ten behoeve van eventueel 2 extra sporen).

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe opmerkingen/zienswijzen kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,



[redacted]

Gemeente Amsterdam

21-11-2022 18:16

Amsterdam formulieren Inspraakreactie Voorlopig ontwerp openbare Ruimte Sloterdijk I Zu

Inspraakreactie Voorlopig ontwerp openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid

Naam	[redacted]
E-mail	
Adres	
Postcode	
Telefoonnummer	
Organisatie	Buren van de Minervahaven, Buren van Haven-Stad Zuid-West
Uw reactie	Inspraakreactie VO Openbare Ruimte Sloterdijk Zuid versie 12-08-2022. 221121 2 vragen: 1. Hoe verhoudt zich dit VO inhoudelijk tot het Integraal Raamwerk Haven-Stad? Dat laatste was immers geen ruimtelijk plan, maar een 'rekenexercitie', en zo is ons in de voorbereidingen van ons Atelier Havenstad Zuid-West verzekerd: er ligt nog niets vast. In hoeverre legt het VO wél dingen vast van het Raamwerk? Waarvan is het VO een nadere uitwerking? Want meerdere malen wordt het Raamwerk genoemd, als een parallel werkproces, maar nergens wordt expliciet gemaakt hoe dit VO zich inhoudelijk verhoudt tot het Raamwerk. Het is m.i. met name van belang om te beseffen wat er met dit VO wél wordt vastgelegd en wat dat impliceert voor (de beloofde 'flexibiliteit' van) het Raamwerk. En het is ook zeer goed mogelijk dat het VO bepaalde dingen onmogelijk maakt?! (onder 2b wordt als voorbeeld zo'n mogelijk probleem aangekaart). 2. Het Dijkpark is een mooi element, dat zeer voor de hand ligt: het ligt er als het ware al. Maar de langgerektheid vraagt ook om goed inzicht in de verbindingen tussen de gebieden aan weerszijden van het spoor, om de oude en de nieuwe stad aan elkaar te verbinden via loop- en fietsroutes. Die helderheid bieden de tekeningen in het VO niet. a. Ik kan op de plankaart (pp. 30-31) twee aanduidingen vinden, een in het verlengde van de Isolatorweg (bestaande onderdoorgang voor auto's die wordt omgebouwd), de andere bij de Kabelweg (bestaand), zo puzzel ik uit. De afstand tussen Isolatorweg en Overbrakerpad (tussen Woeste Westen en Barbara) is echter zeer aanzienlijk. Als de plannen willen

voorzien in het ontlasten van het overvolle Westerpark dan is een extra onderdoorgang onder het spoor wenselijk, omdat daarmee mensen zich over verschillende routes en rondjes kunnen en zullen verspreiden. Bovendien is uiteindelijk ook de Haven een aantrekkelijk doel voor mensen uit Bos en Lommer en de Staatsliedenbuurt. Haven-Stad willen we immers maken.

b. Een logische plek voor zo'n extra verbinding voor voetgangers ligt aan de westzijde van de Overbrakerpolder, in het verlengde van het pad langs de duiven en de honden. Die route kan (met een klein bochtje zoals dat nu al bestaat) noordwaarts worden doorgetrokken tot over de Transformatorweg, door het groen ten westen van SDZ. Daar vlakbij staat volgens het VO een waterpartij en windgemaal gepland. Kan dit worden gecombineerd met een extra onderdoorgang alhier? Of maakt het windgemaal een toekomstige onderdoorgang onmogelijk? Dan maak ik daar bij deze bezwaar tegen en pleit voor een andere positionering van het windgemaal.

Bestand

Verzenden

Afhandeling

Referentienummer 5797-1052

Inspraak Sloterdijk I Zuid
Reactie vereniging Vrienden van het Westerpark

In het voorlopig ontwerp maaiveld Sloterdijk I Zuid staan de fietsroutes en de busbaan door het Westerpark nog net zo beschreven als in het Raamwerk.
Zoals eerder betoogd is dat geen verstandig idee. Qua mobiliteit is het de simpelste oplossing, een strakke lijntussen twee punten.
Maar het Westerpark is meer dan een ondergrond voor mobiliteit.
Het Westerpark is in een steeds drukker Amsterdam ook een park met een groot aantal bezoekers en een groot aantal evenementen. Daarnaast zal het een steeds groter verzorgingsgebied krijgen. Naast de Houthavens zal het voor de komende decennia ook het park zijn voor de bewoners van Sloterdijk I Zuid. Het geplande 'Dijkpark' langs de spoordijk is een mooi ontwerp, maar zal niet afdoende zijn om de toenemende druk op het Westerpark te op te vangen.
Zoals recent het onderzoek van Arcadis aangeeft scoort Amsterdam slecht op groen en ecologie. Dan moet je zuinig zijn op je groenstructuur.

1.
In het geval van de mogelijke busbaan door de volkstuinen is er sprake van verstening en vernieling van het ecolgisch meest hoogwaardige deel van het Westerpark.
Het druist ook in tegen de afspraken die in 2012 zijn gemaakt met wethouder Van Poelgeest. Daar is toegezegd dat een evt. verbinding ondergronds zou gaan.
12.500 mensen hebben onze petitie hierover ondertekend. Dat is een heel groot aantal voor een heel lokaal probleem.
Ook problematisch worden de snelfietspaden door het park.
De belangrijkste fietsroute door het park is nu het Brettenpad oost-west. Dat wordt ook gebruikt door wandelaars. De afgelopen jaren is dat steeds drukker geworden, de stadsbrede discussie over de elektrische fietsen speelt ook hier. Recent onderzoek van de fietserbond geeft aan dat het niet alleen de drukte is, maar ook de snelheid van die fietsen. Het aantal elektrische fietsen zal de komende jaren alleen maar toenemen. Het gemeentelijk plan om het fietsverkeer van het Centraal Station naar West langs de Haarlemmehouttuinen te leiden met bij de Willemspoort een fietsbrug die aansluit op het Brettenpad is weliswaar uit de begroting gehaald, maar niet van de baan.
Dat zou een enorme toename van het (elektrische) fietsverkeer oost-west door het park inhouden. Met fietspaden noord-zuid naar Sloterdijk I Zuid komt daar een kruisende verkeersstroom bij. Die twee stromen kruisen gelijkvloers op plekken waar ook wandelaars lopen. Dat wordt een grote en gevaarlijke chaos.
Wij pleiten voor een toekomstgericht fietsbeleid. Dat betekent dat bestemmingsverkeer (veelal elektrisch tegen de tijd dat Sloterdijk I Zuid wordt opgeleverd om het park heen moet rijden. Dat is uiteraard een langer traject, maar met de elektrische fietsen in tijdsduur niet langer dan nu door het park fietsen met een klassieke fiets. De recreatieve fietser die meanderend door het park fietst blijft welkom, maar moet wellicht eerst enige hekjes omzelilen om het park in te kunnen.

22 november 2022

2.
Het Westerpark zal nog lange tijd het stadspark zijn voor de nieuwe bewoners. Dan is het van belang zorgvuldig te kijken naar een naadloze aansluiting van Sloterdijk I Zuid op het Westerpark, met een goede toegankelijkheid.
Het Westerpark zal hoe dan ook drukker worden, terwijl het nu al na het Voldelpark het drukste park van Amsterdam is.
Wij vinden dan ook dat het Westerpark meegenomen moet worden in de ontwikkelingsplannen. Er zijn nog veel plekken met laagwaardig groen, die omgezet kunnen worden in ecologisch hoogwaardig groen of aantrekkelijk recreatiegroen.
Daarbij moet ook gekeken woden naar het Cultuurpark Westergasfabriek dat veel weinig benutte steenvlakten kent (hotspots) waar deels hoogwaardig recreatiegroen kan worden aangelegd om de drukte te speiden. Daarnaast is het belangrijk om te onderzoeken hoe het Westerpark uitgebreid kan worden. Het spoorenplacement lijkt daar een logische kandidaat voor, waarmee de Spaarndammerbuurt ook meer bij het park betrokken kan worden.

22 november 2022

Reactie Fietsersbond op Concept Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid

23 november 2022

WG-plein 84, 1054RC Amsterdam | 020-6854794 | amsterdam@fietsersbond.nl

Samenvatting

- De Fietsersbond is positief over de autoknip op de Sloterdijkerweg. Deze is noodzakelijk voor de leefbaarheid van het gebied en om (nog meer) sluipverkeer via de Sloterdijkerweg te voorkomen.
- De basis voor fietsen in, naar en door het gebied is het Plus/Hoofdnet Fiets. Dat is nu nog bemeten op de functie bedrijventerrein. Een hoogstedelijk woon-werkgebied in Sloterdijk I Zuid, en in heel Haven-Stad, vraagt om een fijnmaziger fietsnetwerk. De Fietsersbond stelt voor om de voorgestelde fietsroute langs het spoor en de Isolatorweg aan het bestaande Plus/Hoofdnet Fiets toe te voegen.
- De nieuwe fietsroute langs het spoor zien wij graag over de gehele lengte als doorlopend vrijliggend fietspad, ook het deel t.h.v. de Condensatorweg.
- De Kabelweg – Plusnet Fiets – wordt naar onze verwachting te druk voor een prettige en veilige fietsstraat. Wij stellen daar vrijliggende fietsvoorziening(en) voor.
- Wat betreft fietsparkeren moet er voor bezoekers voldoende gelegenheid komen op straat, en er moet rekening mee worden gehouden dat veel bewoners overdag hun fiets binnen handbereik willen hebben. Vaak zal dat buiten op straat zijn.

1. Inleiding

Dit is de reactie van de Fietsersbond, afdeling Amsterdam op het Concept Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid (verder Ruimtelijk Ontwerp).
Wij behandelen eerst de algemene opzet. Dan gaan wij in op het geplande fietsnetwerk, vervolgens bespreken wij het fietsparkeren.

2. Opzet: belofte van autoluw

De belangrijkste verandering in de verkeerscirculatie is een autoknip op de Sloterdijkerweg. Daarmee wordt doorgaand autoverkeer op de route Contactweg – Sloterdijkerweg – Molenwerf onmogelijk en verdwijnt het doorgaande autoverkeer uit dit gebied. Wij zijn hier zeer positief over omdat daardoor in het toekomstige woon/werkgebied alleen bestemmingsverkeer overblijft.
Hoe autoluw de verschillende straten daadwerkelijk zullen worden is nog de vraag. De parkeernorm voor de toekomst is met 0,2 per woning laag. Maar met 4700 woningen betekent dat nog altijd ruim 900 auto's voor bewoners. Samen met autoverkeer t.b.v. andere functies zullen op de straten waar autoverkeer samenkomt − Condensatorstraat, Kabelweg en Contactplein − aanzienlijke aantallen auto's rijden. Waarschijnlijk teveel om fietsers veilig en prettig samen te laten rijden met auto's.
Daarnaast is de huidige situatie verre van autoluw. Tijdens de herontwikkeling, die lang zal duren, moeten de straten steeds een veilige plek voor fietsers bieden.

Voor de leefbaarheid van deze nieuwe woonwijk en verbindingen met de omgeving is het van groot belang dat de Transformatorweg minder druk wordt. We begrijpen dat dit in een apart project onderzocht wordt en zien uit naar de resultaten daarvan. Mogelijk zijn vóór een uiteindelijke herinrichting kleinere ingrepen mogelijk die de barrièrewerking van deze weg verminderen.

3. Fietsnetwerk

Hoewel niet expliciet genoemd in het Ruimtelijk Plan, ziet de Fietsersbond in de plannen een *logische voortzetting van het bestaande Hoofd- en Plusnet Fiets* in dit gebied. Dit netwerk is nu nog bemeten op de functie bedrijventerrein. Een hoog stedelijk woon-werkgebied vraagt om een fijnmaziger hoofdfietsnetwerk en op sommige punten een andere kwaliteit dan in het Ruimtelijk Ontwerp wordt voorgesteld.

Wij stellen voor om aan het Hoofd- en Plusnet de volgende onderdelen toe te voegen:

a. Langs het Spoor

De fietsroute noordelijk langs het spoor in het Ruimtelijk Ontwerp biedt ideale kansen voor een nieuwe groene fietsroute over grotere afstand. Met bestaande ongelijkvloerse kruisingen met het spoor, Radarweg en de A10 en in de toekomst een verbinding over het begin van de spoorboog bij het emplacement Zaanstraat (zoals aangegeven op p. 87 van het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad) wordt dit een veilige en autoluwe fietsroute vanuit Centrum en Westerpark naar station Sloterdijk en verder westwaarts via Rhônepark, en Theemsweg naar Halfweg en verder.
Een gezond alternatief voor de Transformatorweg, waar fietsers oponthoud en onveiligheid ondervinden, en een mooie aanvulling op de oost-west verbinding door het Westerpark.
De fietsersbond ondersteunt deze route langs het spoor van harte.
Wel pleiten we ervoor de route over de gehele lengte als vrijliggend fietspad uit te voeren. Dat is duidelijker en comfortabeler dan 'geheel uitgevoerd in baksteen met aan de noordzijde

een witte blokmarkering voor fietsers', wat het Ruimtelijk Plan op blz. 83 voor de Condensatorweg voorstelt. En we pleiten ervoor om de fietsroute (fietspad) zoveel mogelijk direct langs het spoor te situeren. Zo wordt de kans op conflicten met in het park spelende kinderen geminimaliseerd.
Het fietspad moet vanaf de start van de transformatie aangesloten worden op het Overbrakerpad (net buiten het plangebied).

b. De Isolatorweg

De afstand tussen Kabelweg en Contactweg is zo'n 600m, terwijl voor een hoofdfietsnet een maaswijdte van 300m gewenst is. Wij stellen voor de Isolatorweg toe te voegen aan het hoofdnet. Ook deze route is op p. 87 van het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad aangegeven. De zig-zag verbinding tussen Isolatorweg en tunnel onder het spoor die het Ruimtelijk Plan op p. 76 voorstelt is een waardevolle eerste nieuwe schakel in deze verbinding die een mooie (relatief) autoluwe verbinding zal worden naar metrostation Isolatorweg en verder noordwaarts. Een oversteek over de Transformatorweg is er nu niet, maar toch steken hier al geregeld fietsers en voetgangers over (getuige olifantenpad). Dat toont een duidelijke behoefte die met de herontwikkeling alleen maar meer zal worden. Wij pleiten ervoor om deze behoefte voor oversteken ook te betrekken bij het onderzoek naar de Transformatorweg. Mogelijk is de aanleg van een veilige oversteek hier een eerste aanpassing en een eerste stap in het terugdringen van autoverkeer op deze weg.

Voor de volgende onderdelen van het fietsnetwerk stelt de Fietsersbond de volgende aanpassingen van het Ruimtelijk Ontwerp voor:

c. De Kabelweg

Het Ruimtelijk Ontwerp stelt op p. 85 voor deze Plusnet Fietsroute een fietsstraat van 7,5m breed voor fiets en auto in twee richting voor. Of deze inrichting voldoet hangt sterk af van het aantal auto's dat er zal rijden. Als dat er ook maar iets te veel zijn − en wij vermoeden dat dat het geval zal zijn − voldoet een dergelijke fietsstraat niet.

Als alternatief stelt de Fietsersbond voor *een 4,5 meter breed 2-richting fietspad naast een 4,5 meter brede rijweg*.

Daarnaast pleiten we er met klem voor om in ieder geval gedurende de lange fase van herontwikkeling in deze straat de huidige inrichting te behouden. Op het fietspad in twee richtingen langs de westzijde zijn fietsers gevrijwaard van gevaarlijk bouw-verkeer.
Overigens staat op p. 83 een foutje: daar staat dat de fietsstraat op de Kabelweg 'wordt uitgevoerd in rood asfalt gecombineerd met klinkers op de rijbaan.' Dat moet een vergissing zijn. Een kenmerk van een fietsstraat is juist dat de fietsers op de rijbaan rijden en dat die in asfalt is.
Mocht er ondanks ons pleidooi voor een vrijliggend fietspad toch gekozen worden voor een fietsstraat, dan pleiten wij er sterk voor om de rabatstroken naast de rijbanen ook in asfalt uit te voeren, desgewenst voorzien van streetprint. Dan zijn er geen materiaalovergangen waar door slijtage gevaarlijke randen en geulen in de lengterichting ontstaan.

d. Aansluitingen voor fietsers

De Fietsersbond is blij met de voorgestelde zig-zag tussen Isolatorweg en de tunnel van Sloterdijkerweg onder het spoor. Daarmee ontstaat een waardevolle verbinding voor fietsers en voetgangers.
Aan de oostkant van het plangebied is er ook een verbinding gewenst tussen de doodlopende tak van de Contactweg (zuidelijk langs het Media College) en de dijk. Het steile olifantenpaadje aldaar toont de behoefte daaraan. (In dit rijtje noemen we vanwege het belang nogmaals de zeer gewenste goede oversteek voor fietsers en voetgangers over de Transformatorweg ter hoogte van de Isolatorweg.)

e. Overige openbare straten in het gebied

Voor de meeste straten met uitsluitend bestemmingsverkeer zal de ''integrale straat'', bestaande uit een rijbaan voor auto's en fietsers met daarnaast veel ruimte voor voetgangers en groen, voldoen. Maar een rijbaan van 4,5 meter is wel erg minimalistisch. Voor 1-richting auto plus 2-richting fietsen zien wij het liefst 5,5 meter, met 5 meter als minimum.

4. Fietsparkeren: ook op straat

In het Ruimtelijk Ontwerp (p. 33) moeten alle fietsen inpandig geparkeerd worden, zowel van bewoners als van bezoekers. Voor bezoekers is inpandig fietsparkeren onnodig gecompliceerd en in de praktijk een illusie. Wij pleiten er daarom voor om clusters van fietsnietjes te plaatsen nabij de ingangen van de appartement-complexen, zoals gebruikelijk bij nieuwbouwprojecten. En door de breedte van de ''integrale straten'' is daar ook meer dan genoeg ruimte voor.
Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat veel bewoners overdag hun fiets binnen handbereik willen hebben. Vaak zal dat buiten op straat zijn.

Gemeente Amsterdam

23-11-2022 09:48

Amsterdam formulieren Inspraakreactie Voorlopig ontwerp openbare Ruimte Sloterdijk I Zu

Inspraakreactie Voorlopig ontwerp openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid

Naam	[redacted]
E-mail	
Adres	
Postcode	
Telefoonnummer	
Organisatie	
Uw reactie	REACTIE OP HET VOORLOPIG ONTWERP DIJKPARK

Na het doorlezen van het ontwerp van het Dijkpark heb ik de volgende opmerkingen/vragen.

Het ontwerp voor het Dijkpark ziet er mooi en divers uit, met ruimte voor groen, water en biodiversiteit. Dit park zal voorzien in een grote behoefte, temeer daar het Westerpark nu al reeds zwaar overbelast is. Ik heb wel een aantal vragen /opmerkingen over het voorlopige ontwerp:

1. Op p 43 zie ik een afbeelding van 'de straat van de toekomst'. Ik neem aan dat deze straat als voorbeeld dient voor de dwarsstraten die uitkomen op het Dijkpark. Ik zie in deze straat van de toekomst fietsers, de auto als gast, voetgangers en spelende kinderen. Met name over deze laatste twee groepen maak ik mij zorgen. De bewoners van Sloterdijk-Zuid en Haven-Stad zullen, gezien de vaak beperkte omvang van de appartementen, voor een groot deel bestaan uit de jongere generaties die zich voor verreweg het grootste deel zullen verplaatsen via elektrische fietsen. En deze zullen weer voor het grootste deel bestaan uit 'VanMoofachtige fietsen en fatbikes.
Zoals uit zeer recent onderzoek van de Fietsersbond bleek is verreweg het grootste deel van deze fietsen opgevoerd en ligt de gemiddelde snelheid bij deze fatbikes en VanMoofachtigen rond de 30 kilometer per uur. De Fietsersbond nam zelfs geregeld nog veel hogere snelheden waar.
De parkeerplekken voor deze fietsen (en elektrische bakfietsen!) bevinden zich in de gebouwen. Zelf woon ik in een appartementengebouw waarbij zich vele bakfietsen in de onderliggende parkeergarage bevinden en mijn ervaring is dat deze al direct na het verlaten van de parkeergarage een enorme snelheid ontwikkelen. De geplande hoge woningdichtheid zal als gevolg een intensief gebruik van de openbare ruimte hebben. Er zal hoogstwaarschijnlijk veel

gebruik gemaakt gaan worden van maaltijdbezorgers, die zich allemaal veel te snel bewegen op bovengenoemde fietsen.

Mijn vraag is dan ook hoe in het ontwerp rekening gehouden gaat worden met de immense snelheden waarmee een groot deel van de fietsers zich zullen verplaatsen in relatie met voetgangers, spelende kinderen en voor zover zij zich ook in de deze wijk zouden willen vestigen, ouderen? Komt er een duidelijke fietsinfrastructuur waarin snelfietsers gescheiden worden van langzamere fietsers en voetgangers?
Ik zie in Amsterdam nooit mensen lopen met de fiets aan de hand, integendeel, men stapt pas af op de plek waar men de fiets gaat parkeren, in dit geval in de gebouwen. Dat betekent dat er in de ruime doorgangen langs de gevels, zoals te zien op afbeelding 34 op p 44, veel (hard) gefietst zal worden, hetgeen onveilige situaties zal opleveren bij het lopen in deze doorgangen en bij het verlaten van de gebouwen.
Ik heb begrepen dat er in dit ontwerp vanuit gegaan wordt dat een groot deel van het dagelijks leven zich op straat zal afspelen, wat ik toejuich. Het zal dan echter wel sprake moeten zijn van een veilige leefomgeving.

2. Verder valt mij op dat er in het voorlopig plan geen kaart aanwezig is met een duidelijk voetgangersnetwerk met verbindingen tussen de nieuwe en de oude stad. De voetganger komt er in Amsterdam bekaaid vanaf en de ontwikkeling van Haven-Stad biedt een enorme kans de situatie voor voetgangers te verbeteren. Van groot belang zijn dan goede onderlinge verbindingen voor voetgangers. Een voetgangersnetwerk dat wandelen bevordert is van groot belang voor gezondheid en welzijn van de Amsterdammers. Om de 2drukte te spreiden is het noodzakelijk dat de (groen)gebieden van Amsterdam goed met elkaar verbonden zijn via ruime wandelpaden die, om de veiligheid van de wandelaars te waarborgen, niet toegankelijk zijn voor fietsers.

De kaart met het fietsnetwerk op p22 is niet erg duidelijk. Wel valt mij op dat deze kaart nog steeds de fietsroute aangeeft dwars door het Westerpark. Dit is zeer schadelijk voor de groenstructuur in het Westerpark en is bovendien tegen eerder gemaakte afspraken. We komen nu al heel veel groen tekort in Amsterdam en in Haven-Stad komt het grote park pas vele jaren na het bouwen van de eerste woningen tot ontwikkeling.Bij advies- en ingenieursorganisatie Arcadis scoort Amsterdam in 2022 slecht op gebied van milieu en buitenruimte. We zullen het Westerpark dan ook moeten koesteren en behouden. Een uitbreiding van het Westerpark in plaats van het opdelen in stukken is dan eerder op zijn plaats. Een fietssnelweg om het park ligt dan ook voor de hand, temeer daar toekomstige fietsers zich voor het overgrote deel elektrisch zullen verplaatsen en een klein stukje omfietsen geen enkel probleem zal opleveren.

3. De plannen voor Haven-Stad zijn gebaseerd op de Ontwikkelstrategie uit 2017. Sindsdien
is de wereld in een rap tempo veranderd. Naast een pandemie, een oorlog, een
wooncrisis en een energiecrisis stevenen we af op een klimaatramp van ongekende
omvang. Amsterdammers zijn zich massaal op elektrische fietsen gaan verplaatsen en
dit zal alleen maar toenemen. Men is in coronatijd gaan wandelen en heeft ontdekt hoe
belangrijk een groene en goed bereikbare buitenruimte is. Al deze ontwikkelingen
hebben grote invloed op de inrichting van de toekomstige stad.
Men doet er dan ook verstandig aan de Ontwikkelstrategie 2017 aan te passen aan de
huidige ontwikkelingen en bevindingen. Daarbij moeten we niet vergeten dat deze
nieuwe wijk goed moet aansluiten op de reeds bestaande stad. Dit is ingewikkeld en
tijdrovend, maar biedt de kans om van Haven-Stad een wijk te maken die is opgewassen
tegen de uitdagingen van deze tijd.

Bestand reactie op dijkpark.pdf

Verzenden

Afhandeling

Referentienummer 7254-5717

Inspraakreactie op Voorontwerp openbare ruimte Sloterdijk I Zuid

Als een van de ontwikkelaars van kavel IV met het project ***Kwartiermaker*** is Aquarius positief over het ontwerp van de openbare ruimte voor het gebied. Het ontwerp sluit aan bij de doelstelling van ***Kwartiermaker***, een plek creëren waar het fijn wonen is, waar je jong kunt zijn en oud kunt worden, waar voldoende mogelijkheden zijn elkaar te ontmoeten, waar voor de jonge kinderen in de zijstraten dicht bij huis goed speelvoorzieningen zijn, en het Dijkpark veel mogelijkheden biedt voor sport, spel en recreatie. Kwartiermaker biedt deze voorzieningen voor haar bewoners en voor de heel jonge kinderen in de semi-openbare binnentuin. Een soepele aansluiting van de binnentuin op de straat is belangrijk voor de beleving van de overgang van semi naar openbaar. We vragen daar aandacht voor in het definitieve ontwerp.

Het ontwerp is ambitieus in de aanleg van het vele groen, zowel in de straten en pleinen als het Dijkspark. Wel zal al bij de aanleg rekening gehouden moeten worden met het beheer en het behoud van de beoogde kwaliteit.
We zien in de stad veel voorbeelden van verwaarloosd openbaar groen, daarmee zouden bovenstaande positieve effecten teniet worden gedaan. Kwartiermaker besteedt aan het beheer van het groen in haar project dan ook veel aandacht. Zo moet ook voorkomen worden dat het Dijkspark een hondenuitlaatplek wordt waar de mensen die sporten of met het gezin gaan picknicken veel last van ondervinden. Een hondenuitlaatstrook aan de rand van het park kan mogelijk een oplossing bieden. Het groen dat Aquarius gaat aanleggen in openbaar gebied is ook kwetsbaar voor overlast door het uitlaten van honden. Wij willen graag aandacht voor dit onderwerp in het vervolg ontwerp.

Het ontwerp gaat uit van inpandig parkeren van zowel auto's als fietsen. Dat uitgangspunt delen wij voor fietsen en auto's van bewoners. We gaan ervan uit dat in het ontwerp bij de plaatsing van elementen in de openbare ruimte rekening wordt gehouden met de uitgang van de fietsparkeergarage en bij de uitgang van de parkeergarage met de veiligheid van voetgangers.
Wat fietsparkeren betreft pleiten we voor het aanbrengen van een aantal fietsvakken voor kortparkeren in de openbare ruimte, bij de horecafunctie op de Transformatorweg, het servicepunt en de maatschappelijke functies zoals apotheek en huisarts.

In het ontwerp wordt uitgegaan van ook inpandig oplossen van afval. Aquarius heeft geprobeerd dat in ***Kwartiermaker*** te realiseren voor droog afval, karton, papier e.d. in de zeer beperkte ruimte die we daarvoor nog beschikbaar hebben. Echter de opslag van huishoudelijk afval is wat ons betreft inpandig niet mogelijk. Afval is niet hygiënisch, trekt ongedierte aan en geeft stankoverlast. Het maakt allerlei vervoerbewegingen door het pand noodzakelijk die stank veroorzaken en schade opleveren, er moeten koelinstallaties worden geïnstalleerd tegen de stank. Kortom een enorme en dure opgave, met grote risico's voor het woongenot.

We pleiten voor de oplossing zoals die in een andere nieuwe wijk, het NDSM-terrein is gekozen. Die is mooi, efficiënt en effectief.

Aquarius Ontwikkeling

[redacted]





Aan het College van Burgemeester & Wethouders

Gemeente Amsterdam

Voor deze Haven- Stad projectteam Sloterdijk I – Zuid **Per email verzonden**.

Onderwerp : Zienswijze op het Voorontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I – Zuid

Amsterdam, 23 november 2020

Geacht college,

Gaarne maken wij gebruik van de mogelijkheid te kunnen reageren op het **Concept voorontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I – Zuid.** Met passende nieuwsgierigheid en waardering hebben wij kennisgenomen van de voorstellen voor het desbetreffende gebied van Sloterdijk I. Vanuit nieuwsgierigheid vanwege jarenlange betrokkenheid bij het gebied zelf; vanuit waardering voor de transformatie ambities gelet op de actuele klimaat- en wooncrisissen. Wat betreft de voorgesteld détaillering van de het voorlopig ontwerp spreken wij onze tevredenheid uit over de sluiting van de verbindingsweg met de Sloterdijkerweg, de versterking van de groene lange lijn naar Sloterdijk Centrum, de voorgestelde waterreserveringen c.q. de waterlopen alsmede de voorgestelde cascades nabij het Dijkpark. Kortom een lovenswaardig product waar we het komende jaar hopelijk respectvol met elkaar over in gesprek gaan in de te organiseren werkateliers ***"Samen Haven- Stad Maken".*** Hierop vooruitlopend doen wij U een aantal kritische bedenkingen - genummerd van I t/ VII**I**- toekomen. Dit op grond van de volgende overwegingen:

Het betreft hier een complexe ruimtelijke ordeningsopgave. Een excessief maar toch nog redelijk goed functionerend monofunctioneel bedrijventerrein met een omvang van **29 ha** , dient getransformeerd te worden tot een hoog stedelijke leefbare stadswijk.

Het gebied ligt aan de rand van het stad- en landschapspark Westerpark, zijnde het diepste element/de punt van de groene- ecologische long de Bretterzone. Dit maakt het voor vastgoedinvesteerders aantrekkelijk hier grote bouwvolumes voor luxueus wonen te willen weg te zetten. Westerpark zelf maakt weer onderdeel uit van de Hoofd Groenstructuur van de gemeente Amsterdam. Deze Groenstructuur beoogt de groen- en ecologische waarde van plant- mens- en dier in de aangewezen gebieden te borgen. Gelet op de strijd om ruimte die gevoerd wordt in Amsterdam lukt dit steeds minder. Door Haven- Stad ontwikkeling komt de daar aanwezige Groenstructuur verder onder drukt te staan door verstedelijking en verstening.

Westerpark op zichzelf beschouwd als stads- en landschapspark met de daarin aanwezige cultureel erfgoederen en cultureel- recreatieve voorzieningen is van grote lokale betekenis voor de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners uit het Westelijkdeel van het stadsdeel Centrum en het Stadsdeel West. Dit is een niet te veronachtzamen gegevenheid waar volwaardig door de gemeentelijk overheid rekening mee dient worden gehouden bij de verdere planvorming Haven- Stad. Sluiting van de korte Metro ringlijn volgens de varianten 3 impliceert bv. onherroepelijk een ernstige aantasting van het landschappelijk karakter van het Noordelijk deel Westerpark.

Dit lokale belang van Westerpark kan hier niet genoeg benadrukt worden als tegenhanger van het nationale- en internationale belang dat gegeven wordt aan de Westergas als evenementenlocatie. Deze leefbaarheid functie van het park staat door de verdichting van de gebieden eromheen in combinatie met een steeds intensiever gebruik van het park als evenementen – en protestlocatie in toenemende mate onder druk. *(Zie hiervoor ook de inspraakreactie Vrienden van het Westerpark)* Dit is bepalend gegeven voor onze bedenkingen; waar bewoners uit het stadsdeel West en Westelijke Jordaan zich ook zorgen over maken.

Bedenking I : Ambities - ruimtelijke kwaliteiten – prestatie eisen

Gelet op de vele gestapelde transitie ambities voor Haven- Stad ontwikkeling en specifiek voor de **acht** ambities zoals verwoord in **hoofdstuk 2 van de Investeringsnota Sloterdijk I – zuid** is het van belang de leefbaarheid van het gebied zelf en haar directe omgeving constant in het vizier te houden. Heel specifiek dient ten volle rekening gehouden te worden met de in het gebied thans aanwezige ruimtelijke leefbaarheidskwaliteiten op gebied van groen, ecologie, sport- spel- en recreatievoorzieningen. Deze mogen niet ondoordacht ingewisseld worden voor nieuwe wenselijk ruimtelijke kwaliteiten zonder dat er een verantwoorde afweging van ruimtelijke tegengestelde belangen plaats vindt.

Behoud en Bescherming van Westerpark als groene – ecologische long van de Bretterzone dient voorop te staan. Vanuit dit oogpunt bezien is het niet voldoende een nota van uitgangspunten vast te stellen voor maken van een Toekomstbestendig Westerpark als daar vervolgens géén serieuze uitwerking aan gegeven wordt door gebrek aan financiële middelen; er geen beleid vanuit het stadsdeel bestuur Westerpark wordt gemaakt het bestaande Westerpark in haar huidige fysieke “stenigheid “ drastisch te “vergroenen “ ; is het onbegrijpelijk dat de mogelijkheid Westerpark aan de Noord- Westkant van de Hemspoorlijn uit te breiden genegeerd en geblokkeerd wordt. Ook de gedane gemeentelijke toezegging over de komst van een 2e stadspark na 2040 in de Coen- en Vlothaven vormt geen serieuze antwoord op de actuele schreeuw voor méér groen en vergroening van het stadspark Westerpark.

De gemeente is aan zichzelf verplicht - gelijktijdig met de start van de transformatie Sloterdijk I – Zuid – ook te starten met de uitvoering van een Toekomstbestendig Westerpark; de door ons voorgestelde uitbreiding Westerpark Noordwaarts met het Transformator sportpark van SDZ serieus in overweging te nemen. Een vergelijkbare verplichting rust op haar schouders wat betreft het daadwerkelijk ten uitvoering brengen van de wijkse en bovenwijkse groene voorstellen zoals vermeldt in het van het openbaar ruimte plan Sloterdijk I- Zuid. De nieuw te creëren stadswijk Sloterdijk/ Overbraeck kan zich daarmee gaan profileren als de eerste unieke hoog stedelijk groene, duurzame en inclusieve toplocatie van Haven- Stad.

In dat verband spijt het ons te moeten constateren dat een aantal belangrijke groene en noodzakelijke voet- en fietsersverbindingen qua uitwerking en uitvoering verder in het ontwerp buiten beschouwing blijven doordat zij als “ bovenwijks “ worden aangemerkt. Hetzelfde geldt voor een aantal andere voorgestelde ruimtelijke voorzieningen. Dit vinden wij een misser.

Vanuit daadkracht geredeneerd stellen wij voor de volgende voorstellen uit het ontwerpplan zo snel mogelijk in uitvoering te nemen:

1e aanleg van het Dijkpark Noordzijde Hemspoorlijn in samenhang met uitvoering plannen Zuidzijde Hemspoorlijn volgens nota Toekomstbestendig Westerpark

2e aanleg van het Contactplein als groene verbindingsschakel met landschappelijk karakter van Westerpark Noord en haar waterlopen.

3e afwaardering Transformatorweg Zuidzijde deel Contactweg – Tunnel

4e integraal groen gebiedsvoorstel Haven- Stad voor aanleg recreatieve voetgangers – wandelaars – fietsers verbindingen met overbrugging verbindingen over Hemspoorlijn.

5e inpassing van SDZ sportpark als multifunctioneel sportcomplex in het kader van Haven- Stad in de verder planvorming voor Toekomst bestendig maken Westerpark met noodzakelijke uitbreiding

6e onderzoek naar realisatie van een groen balkon op de Hemspoorlijn in samenhang met aanleg van groene geluidsschermen aan Noord- en Zuidzijde talud spoorzijden en mogelijk zonnecollectoren. (zie ook bedenking VII)

Bedenking II : Planologische – en financiële onzekerheden

Waar uitvoering van het stedenbouwkundig plan voor Sloterdijk I – Zuid zonder meer een spannende en experimentele onderneming is, impliceert het tegelijkertijd ook een grote juridisch planologische onzekerheid. Er wordt verondersteld, dat op basis van vrijwilligheid door de erfpachteigenaren gewerkt gaat worden aan de ruimtelijke transitie opgave voor het gebied. Per kavel uit te voeren met behulp van sturende aanpassing erfpachtvoorwaarden. Er worden verder geen aanvullende juridische en andere hulpmiddelen ingezet, zoals bijvoorbeeld minnelijke verwerving en/of verplaatsing.

We vragen ons af of het toch niet verstandig is een bestemmingsplan voor het gebied op te stellen volgens de klassiek methode. Heeft de gemeente een transitie scenario B achter de hand als vrijwilligheid tot een stroperig proces leidt zonder daadwerkelijk aantoonbare resultaten? Het incrementeel planningsproces van transitie is zeer vernieuwend maar in tijd bezien moeilijk te overzien en te plannen. Op dat punt aangekomen constateren we spijtig dat er reeds een achterstand van vijf jaar in het transitieproces is ontstaan. In 2016 werd aangekondigd dat in 2018 de eerste woningen gebouw zouden gaan worden. Dit is niet gebeurd. Wellicht te wijten aan de aarzelingen van de geïnteresseerde vastgoedinvesteerders akkoord te gaan met de gemeentelijke verdeelnorm woningcategorieën, zoals vastgesteld is in Investeringsnota. Haast is geboden nu aan de slag te gaan en zichtbaar te maken met wat er mogelijk is met de gebiedstransformatie.

Mede daarom is het belangrijk dat de gemeente zelf - bij de uitvoering van het openbaar ruimteplan Sloterdijk I – Zuid en het Toekomstbestendig maken van Westerpark - een stimulerend en motiverend voorbeeld ten toon spreidt hoe zij de transitie van het gebied in de openbare ruimte praktisch aanpakt. Dit concept plan Openbare Ruimte mag daarom beslist niet blijven steken in goede bedoelingen en mooie plaatsjes. Het moet niet alleen zichtbaar worden voor de vastgoed investeerders, maar ook voor de bewoners uit de omliggende buurten dat het de gemeente menens is met de transformatie van Sloterdijk I – Zuid.

Mede daarom stellen wij de vraag of dit concept openbaar ruimte plan getoetst is op haar financiële haalbaarheid in relatie tot de beschikbare middelen uit de grondexploitatie? Het **m2** bedrag van **€ 335** dat besteed kan worden aan de openbare ruimte **per m2 bouw volume** lijkt ons ontoereikend uitvoering te geven aan de ambities die spreken uit de plaatsjes.

Bedenking III : Gemeentelijke referentie normen groen- en ecologie

Het valt moeilijk uit te leggen, dat in het eerste de beste deelplan dat tot uitvoering gebracht gaat worden in het kader van Haven- Stad ontwikkeling er maar liefst **4 ha groen tekort** gaat ontstaan. Nota bene zonder dat er in het concept ontwerp concrete duiding te geven waar dit tekort elders feitelijk gecompenseerd gaat worden. In het ontwerpplan dient ons inzien daarom klip en klaar een financiële en ruimtelijke inspanningsverplichting vastgelegd te gaan worden hoe de gemeente dit tekort - parallel aan het transitieproces van het gebied zelf – denkt te kunnen compenseren elders in de omgeving. Wij stellen voor deze compensatie bij prioriteit te vinden en te organiseren aan de Noordzijde van de Hemspoorlijn. Dit onder de doelstelling van Behoud – Bescherming en Uitbreiding Westerpark. Hiervoor doen wij de volgende suggesties en vragen U deze te onderzoeken op hun haalbaarheid:

- **Kavel I – Zuid** in het document Stedebouwkundig kader Ruimtelijke kwaliteit uit het plan los te weken en deze kavel een voorwaardelijke groene parkbestemming geven. Vervolgens in overleg treden met de vastgoed eigenaar van deze kavel over minnelijke werving of uitruil van gemeentelijke grond elders in het kader van Haven- Stad ontwikkeling.
- **Versneld afwaarderen** van de Transformatorweg vanaf de Contactweg tot aan kruising Nieuwe Hemweg – Spaarndammerdijk aan de Zuidzijde. De vrijkomende grondstroken toevoegen aan het bestaande parkdeel en daar een bijzondere landschappelijke groene bestemming aan geven. Kavel I – Noord- Noord toevoegen aan dit nieuwe groengebied.
- **Een apart Toekomstbestendig openbaar Ruimte Plan ontwerpen** voor Landschappelijk Westerpark Noord inclusief het gebied dat aan de Oostkant dat daar ingeklemd ligt tussen de Contactweg en de treinsporen Schiphol- Hemspoorlijn. In dit plan op te nemen het Multifunctioneel Sportparkcomplex ***“ Samenwerking Doet Zegevieren “***.

De versmalde Transformatorweg vanaf de Contactweg verlagen tot het tunnelniveau, waardoor een veilige overgang gecreëerd kan worden voor voetganger, fietsers, wandelaars, sporters, bezoekers naar het Sportcomplex. Het groene- ecologische deel en haar waterlopen dat noordelijk achter de sportvelden gelegen is en onderdeel uitmaakt van de Hoofdstructuur Groen wordt in dit ontwerpplan meegenomen. Extra sportvelden kunnen gevonden worden aan de oostelijke zijde van de Contactweg naast de huidige sportvelden. Op zo'n manier maken wij het stadspark Westerpark compleet en werkelijk Toekomstbestedig. Ook voor Haven- Stad zelf.

Andere suggesties voor compensatie tekort aan groen in het gebied :

- Creëren van Groen balkon voor wandelaars Westerpark op de Hemlijn ter hoogte van de Contactweg in combinatie met oversteek mogelijkheden en uitkijktoren (zie in bescheidenheid de referenties High line park in New York en Tree park in Singapore)
- Compensatie vinden op Zaanstraat- emplacement (zie motie Ernsting)
- Verbreding van het Dijkpark met de Condensatorweg en beoogd verkeerscirculatieplan voor Sloterdijk Zuid daarvoor aanpassen

Bedenking IV : Contactplein als functie van Reuring of Rust

In onze zienswijze 2019 op de investeringsnota Sloterdijk I – Zuid wordt voorgesteld het bestaande Westerpark aan de Noordkant van de Hemspoorlijn ter hoogte van de Contactweg/ Transformatorweg uit te breiden met een groen- waterplein. Het betreft hier een nieuw toe te voegen ruimtelijke element in het te ontwerpen openbaar ruimteplan voor Sloterdijk I – Zuid als een blauw- groene ecologische verbindingsschakel met een rustieke kwaliteit. Aan de Oostkant direct verbonden met het landschappelijk karakter van stads- en landschapspark Westerpark Noord en aan de Westkant verbonden met het hoog stedelijk gebied Sloterdijk I – Zuid en het tot stand te brengen attractieve Dijkpark.

In het ontwerp van de gemeente positioneert het Contactplein zich als een hoog stedelijk dynamisch ontmoetingsplein voor geheel Sloterdijk I. In het Stedelijk ontwerp Ruimtelijke kwaliteit wordt hierop voorgesorteerd met een gereserveerde bestemming van hoogbouwblok I- Z west van 50 bij 70 -en 40 meter hoog gelegen in het Contactplein zelf. Dit gebouw vervolgens te bestemmen als een grootstedelijke Culturele voorziening van 1300 m2 voor het gebied met een aantal passende voorzieningen daaraan toegevoegd. In het ontwerpplan wordt vervolgens het Contactplein omringd door de supermarkten, horeca en winkelvoorzieningen. Tenslotte wordt geanticipeerd op de mogelijke aanleg van een Noord- Zuid tramlijn verbinding tussen Coen- en Vlothaven en Nieuw- West. Onze bedenking hiertegen richt niet zo zeer op de noodzaak een dynamische ontmoetingsplek en/of pleinfunctie te creëren in het totale te transformeren gebied Sloterdijk I en de Alfadriehoek. Ook niet tegen de grootstedelijke culturele voorziening als magneetfunctie voor ontmoeting op of nabij het plein. Wij hebben moeite met de locatiekeuze. Deze dient gebaseerd te zijn op een zorgvuldige afweging van verschillende opties en ruimtelijke belangen.

In de ruimtelijke visie van het ontwerp Openbare Ruimte Plan Sloterdijk I – zuid wordt merkwaardig géén rekening gehouden met de mogelijkheid een levendige centrale ontmoetingsfuncties voor geheel Sloterdijk inclusief Alfadriehoek te creëren op een mogelijk geschiktere plek in het gebied. Bijvoorbeeld in de nabijheid van het Metrostation Isolatorenweg of aan de Isolatorenweg Noordkant kruising met de Transformatorweg. Deze laatste locatie in samenhang met de daar te creëren waterloop. Het treft ons dat nergens in de planvorming van Sloterdijk I de kansen en de mogelijkheden van een hoog stedelijke ontwikkeling rondom dit metrostation in ogenschouw genomen wordt en het kennelijk ook niet gezien wordt als een hoogwaardig openbaar vervoerbelang voor alle toekomstige Sloterdijk I bewoners. Sloterdijk I-Zuid beschikt overigens over twee metro- station die binnen de scope van 800 meter liggen.

Nu heeft de locatiekeuze voor de Centrale ontmoetingsfunctie van het Contactplein in het voorlopige ontwerp de schijn een opportunistische te zijn. Rechtstreeks verbonden met de mogelijke komst van een metrostation Westerpark aan de westkant van het Zaanstraat emplacement en de geplande hoog stedelijke verdichting van het Zaanstraat emplacement en het Sportpark SDZ/ Amsterbaken.

In onze ruimtelijke visie krijgt het Contactplein ook een ontmoetingsfunctie. Minder vanuit dynamische hoog stedelijkheid gedacht, zoals bijvoorbeeld het Haarlemmerplein, maar meer vanuit een rustieke parkachtig levendigheid met veel water- en groen en indirect onderdeel uitmakend van Westerpark Noord. Als nieuw te creëren groen- ecologische ruimte element is het verbonden met de aanwezig waterlopen gebied Woeste Westen, St. Barbera, Amstelbaken gebied en het ecologische gebied ten Noorden van het sportpark SDZ . Vervolgens ook verbonden met de nieuw te creëren waterloop Dijkpark richting Haarlemmertrekvaart en de in de toekomst te creëren waterloop aan de Transformatorweg. Het groene – waterplein functioneert tevens als waterberging bij grote regenneerslag. In onze visie vormt het Contactplein de nieuwe entree aan de Noordkant voor het Toekomst bestendig Westerpark. Het geplande hoogbouwblok I – Zuid west wordt door ons uit het ontwerp geschrapt. Hiervoor in de plaats komt een bescheiden horeca bestemming van maximaal 300 m2 met buiten terrassen.

Voor de geplande grootstedelijke Culturele voorziening wordt een geschikte locatie elders gezocht in het nog te ontwikkelen Sloterdijk I – Noord gedeelde. Bij voorkeur nabij het ook daar mogelijk te creëren Centrale ontmoetingsplein omgeving Isolatoren metrostation of stadsstraat Transformatorweg noordzijde/ Isolatorenweg.

Bedenking V : Mediacollege en de overgang naar Westerpark

Studies in het voorlopig ontwerp geven aan dat er een keuze gemaakt moet worden tussen wat genoemd wordt een Campus achtig overgangsgebied of een Parkachtig overgangsmodel. We zijn benieuwd naar de specifieke uitwerking van deze genoemde twee varianten. Wij vinden het belangrijk dat het specifieke ontwerp voor deze overgang optimaal aansluit op de het eigen karakter van de historische Spaarndammerdijk ter plekke en deze ten volle respecteert. Ons inziens dient de Campusfunctie vooral gezocht wordt binnen de grenzen van Kavel I – Noord zelf.

Het zelfde geldt overigens ook voor het parkeren van fietsen en auto's . Het liefst zien wij de Contactweg gelegen tussen Kavel I – Zuid en Noord als groene allee parkeervrij van auto's en fietsen. Met het voorstel een dubbelbaans brede auto toegangsweg te creëren - naast het Contactplein - ten behoeve van verkeer Kavel I – Noord heeft niet onze instemming. Dit dient een enkelvoudige groene toegangsweg te worden waar de auto te gast is.

Bedenking VI : Reservering aanleg bus/ tramverbinding Noord- Zuid

Het Mobiliteitsplan Haven- Stad Zuid en Sloterdijk II maakt onderdeel uit van de planvorming voor Sloterdijk I- Zuid. In dit Mobiliteitsplan wordt zonder enige onderbouwing de noodzaak vastgesteld voor een in de toekomst te realiseren Noord – Zuid tramverbinding tussen Coen- en Vlothaven met Nieuw- West. Op grond van deze geconstateerde noodzaak is hiervoor een ruimtelijke reservering gemaakt die o.a. terugkomt in het omgevingsplan Amsterdam en het raamplan Haven- Stad. Het bedoelde mobiliteitsplan baseert zich echter op een planningshorizon tot 2030. Dit vinden wij bezwaarlijk en ontoereikend ingrijpende beslissingen te kunnen nemen over nieuw aan te leggen hoogwaardige openbaarvervoerlijnen in het kader van Haven- Stad ontwikkeling. Het is al langere tijd bekend dat het de intentie van Haven- Stad programma bureau is een Mobiliteit strategie plan op te stellen met een planningshorizon tot 2055. Ons inziens is het wenselijk nu snel te beginnen met het verzamelen van de vervoerprognoses daarvoor en daar een geschikte Mobiliteit strategie en plannen vanaf te leiden. Hiermee kunnen ontstane onzekerheden en onduidelijkheden over het hoogwaardige openbaarvervoerstelsel wat Haven- Stad voor ogen heeft mogelijk mee weggenomen worden.

Indien Haven- Stad project in dit stadium – onafhankelijk van een horizon die verder reikt dan 2030 – blijft vasthouden aan haar oorspronkelijk voorkeur varianten 3 – ondergronds of bovengronds - voor het sluiten van de kleine Metroringlijn dan is het inderdaad noodzakelijkheid de verschillende varianten een Noord – Zuid tramverbindingen in de transformatie plannen voor Haven- Stad gebieden als reserveringen te blijven opvoeren.

Wordt er echter uiteindelijk op basis van een mobiliteitsstrategie plan met een horizon tot 2055 gekozen voor een verlenging- en sluitingsvariant met een Metrostation aan de Westkant van de Schiphollijn - volgens de buurtvariant 4 b of wellicht 4 a - dan ontstaat er een situatie waarbij de noodzakelijkheid met minder stelligheid verder vermeld hoeft te worden in de Haven- Stad deelplannen. Verder is het wenselijk dat door de verkeersspecialisten van de gemeente Amsterdam snel duidelijkheid wordt gegeven over de verschillende nieuwe en verlengde Noord-Zuid tramlijn varianten die genoemd worden in de plannen van Haven- Stad. Hier dreigt verwarring over te ontstaan. Er wordt gesproken over een variant waarbij de huidige tramlijn 5 via het via Nassauplein – Spaarndammerstraat doorgetrokken wordt naar de Coen- en Vlothaven. Een andere variant – soms ook aangeduid in de vervoersplannen als tramlijn 5 – wordt opgevoerd als een volledig nieuwe tramlijn vertrekkend vanuit de Coenhaven via de Contactweg, Bos- en Lommerweg richting Nieuw- West. Welke waarde en betekenis deze nieuwe tramlijnen hebben voor de openbaar vervoer ontsluiting van Haven-Stad wordt niet onderbouwd met data.

Bedenking VII: Groene geluidschermen – Groen balkon – Zonnepanelen

Wij zijn verheugd met het voorstel aan de Noordkant van de Hemspoorlijn - in de volle lengte van het aan te leggen Dijkpark - een Groen Geluidsscherm te realiseren en daar een overleg over te starten met Pro- rail. Dit voorstel geeft ons de gelegenheid onze eigen voorstellen van jaren geleden weer ter sprake te brengen. Wij zijn vurige voorstanders van dat de huidige barrière, die de aanleg van de Hemlijn destijds heeft veroorzaakt tussen het Noordelijk en het Zuidelijk deel van de Binnenbrakerpolder en nu gezien kan worden als een barrière tussen Westerpark Noord en Westerpark Zuid, op een of ander manier geslecht wordt. Ons idee is een groen balkon bovenop de bestaande Hemspoorlijn te realiseren voor wandelaars met een of meerdere overbruggingen. Een en ander zou gecombineerd kunnen worden met de aanleg van groene schermen en zonnepanelen. Dit laatste t.b.v. opwekking groene energie welke benut kan worden door het Westergasdorp. Hiervoor dient dan in overleg met Prorail – Westergas – Vrienden van het Westerpark en het stadsdeel West een afzonderlijk bijzonder ontwerp voor te worden gemaakt. Met dit ontwerp kan dan aan fondswerving gedaan worden voor verdere financiering bij rijk, gemeente, banken en fondsen.

Bedenking VIII : Ouderen woonvoorziening nabij Contactplein / Mediacollege

In de investeringsnota Sloterdijk I- Zuid wordt uitgegaan van de bouw van minimaal 4691 appartementen. 5 % daarvan worden gelabeld als 65 + woningen. Vooruitlopend op de verdeling van de 235 te bouwen appartementen voor ouderen over de verschillende kavels in het gebied willen wij ervoor pleiten een substantieel aantal daarvan te situeren in het Kavel I Noord – West als woongroepsvoorziening voor levensbestendig wonen vergelijkbaar aan het project zoals dat opgezet is voor ouderen in de Houthavens.

Tot slot. Bij deze verzoeken wij U onze bedenkingen te betrekken bij de definitieve vaststelling van het concept ontwerp en bedanken U voor de aandacht die daaraan besteed gaat worden.

Met vriendelijke groet,

[redacted] Vereniging Bescherming Cultureel Erfgoed Westerpark i.o.

[redacted]



Gemeente Amsterdam

versie dd. 20-10-2023