Investeringsnota Struijckenkade

Nota van beantwoording



dd. 19 mei 2021

Inhoud

1 Inleiding **3**

2 Inspraakperiode **4**

3 Reacties **5**
3.1 Vragen en opmerkingen tijdens het webinar 5
3.2 Reacties per e-mail 7

4 Conclusie **10**

5 Bijlagen **11**

1 Inleiding

In deze Nota van Beantwoording doen we verslag van de inspraak over de concept Investeringsnota Struijckenkade. De concept Investeringsnota Struijckenkade geeft het kader waarbinnen de vernieuwing van de Struijckenkade zal gaan plaats vinden. Bij de vernieuwing wijzigt de ruimtelijke inrichting van de wijk. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- In de nieuwe situatie worden de huidige 5 hoven vervangen door 4 hoven
- De nieuwbouw wordt (iets) hoger dan de huidige bebouwing: 4 bouwlagen langs de Burgemeester Van leeuwenlaan, 5 bouwlagen in de hoven en langs het water
- Met deze aanpassingen kan het aantal woningen worden uitgebreid van 110 woningen nu naar ongeveer 300 woningen in de nieuwbouw
- De woningdifferentiatie wordt vergroot: van nu 100% sociaal naar ongeveer 50% sociale huur en 50% middeldure huurwoningen
- De aanleg van een nieuwe voetgangersbrug waarmee de buurt beter verbonden wordt met het naastgelegen Eendrachtspark.

2 Inspraakperiode

De concept Investeringsnota heeft zes weken ter inzage gelegen van 18 november 2020 t/m 31 december 2020. Zowel de bewoners van het te vernieuwen gebied als de omwonenden zijn hierover geinformeerd met een informatiekrant. Deze krant is huis aan huis verspreid.



Figuur 1: in blauw: verspreidingsgebied informatiekrant; in rood: het te vernieuwen gebied.

Om het plan toe te lichten en bewoners de gelegenheid te geven te reageren is op 1 december 2020 een online webinar georganiseerd waarvoor alle bewoners in het verspreidingsgebied zijn uitgenodigd.

3 Reacties

Tijdens het webinar van 1 december hebben we een aantal vragen gekregen die deels tijdens het webinar zijn beantwoord en deels na afloop via de website. Tijdens de inspraakperiode is een aantal reacties per mail ontvangen. Hieronder een overzicht en de beantwoording van de reacties.

3.1 Vragen en opmerkingen tijdens het webinar

3.1.1 Vraag: "Gaat de planning definitief in volgend jaar?"

Antwoord: Als blijkt dat er bij de huurders en omwonenden voldoende draagvlak is voor de plannen, dan is het de verwachting dat de Investeringsnota in het voorjaar 2021 door de gemeenteraad kan worden vastgesteld. Aansluitend kunnen de corporaties dan toestemming vragen om te starten met de herhuisvesting. Naar verwachting zal dat rond de zomer 2021 zijn.

3.1.2 Vraag: "Op de tekening zie ik nergens extra parkeerplaatsen voor de extra woningen. Hoe gaat dit worden opgelost? Het is nu al moeilijk parkeren in deze buurt."

Antwoord: De ruimte in de stad is schaars en het gemeentebestuur wil de beschikbare ruimte liever gebruiken voor groen en spelen dan voor parkeren. Door de gemeenteraad is in 2018 daarom besloten dat bewoners van een nieuwbouwwoning geen vergunning of ontheffing meer krijgen om op straat te parkeren. Alleen de huidige huurders die nu al over een vergunning of ontheffing beschikken, behouden die vergunning als ze terug keren naar de nieuwbouw. Dit betekent dat er slechts een klein aantal parkeerplaatsen nodig is. Wel maken we nog 30 plaatsen extra voor bezoekersparkeren. Dit betekent dat de parkeersituatie in de buurt iets zal verbeteren omdat de bezoekersplaatsen niet altijd –en zeker niet in de avonduren- bezet zullen zijn.

De corporaties informeren de nieuwe bewoners dat ze geen parkeervergunning krijgen, zodat deze huurders een bewuste keuze kunnen maken of ze hier willen komen wonen (zonder auto) of toch liever elders gaan wonen. Voor de goede orde: in Amsterdam hebben slechts 4 op de 10 huishoudens een auto (voor heel Nederland is dat ongeveer 9 van de 10 huishoudens). Dat betekent dat er in Amsterdam zo'n 240.000 huishoudens geen auto hebben.

3.1.3 Vraag: "Kan de gemeenteraad het plan weigeren waardoor de hele sloop en nieuwbouw afgeblazen wordt?"

Antwoord: De investeringsnota met daarin het nieuwe stedenbouwkundige plan en de grondexploitatie moet worden vastgesteld door de gemeenteraad voordat het nieuwe plan kan worden uitgevoerd. De gemeenteraad kan besluiten om het plan niet vast te stellen.

3.1.4 Vraag: "Wordt er nog gekeken naar een betere aansluiting tussen de Bernard Loderstraat en het fietspad naar het park? Dit is nu een erg ongelukkige kruising, met een rare knik, voor fietsers."

Antwoord: Er is inderdaad gekeken naar de aansluiting van het fietspad langs de Albardagracht op de Burgemeester Van Leeuwenlaan/Bernard Loderstraat. In de huidige situatie is die situatie inderdaad onoverzichtelijk. In de nieuwe situatie wordt dat beter omdat de bebouwing langs de Van Leeuwenlaan wat opschuift waardoor fietsers en automobilisten beter zicht krijgen op elkaar. Het opschuiven van het fietspad richting de Bernard Loderstraat lijkt niet gewenst omdat het uitzicht vermindert en de kruising met vlak daarna het fietspad onoverzichtelijk en gevaarlijk blijft.

Naar aanleiding van de vragen tijdens dit webinar gaan we de situatie opnieuw onderzoeken en zullen hierover ook advies vragen aan de Centrale Verkeerscommissie waarin onder andere ook de Fietsersbond en politie zijn vertegenwoordigd.

3.1.5 Vraag: "Komt er voor de nieuwe bewoners van de begane grond een verbod op het betegelen van hun voortuin? (Graag!)"

Antwoord: Het verbieden van het betegelen van de voortuinen is momenteel niet mogelijk. Wel kunnen bewoners worden gestimuleerd om de tuintjes zo groen mogelijk in te richten. Om te zorgen dat de straat toch een groene uitstraling krijgt, krijgen de voortuinen langs de Burgemeester Van Leeuwenlaan in ieder geval een afscheiding in de vorm van een haag of plantenbak. Het onderhoud gebeurt door de corporaties zodat de kwaliteit gewaarborgd is.

3.1.6 Vraag: "Waarom geen ondergrondse parkeergarage? Dit plan gaat weer voor grote parkeer problemen zorgen! Green wheels is geen oplossing "

Antwoord: De ruimte in de stad is schaars en de gemeenteraad wil de beschikbare ruimte liever gebruiken voor groen of spelen en zo min mogelijk voor het parkeren van auto's. Door de gemeenteraad is in 2018 daarom besloten dat bewoners van nieuwbouwwoningen geen vergunning of ontheffing meer krijgen om op straat te parkeren. Alleen de huidige huurders die nu al over een vergunning of ontheffing beschikken, behouden die vergunning als ze terug keren naar de nieuwbouw. Dit betekent dat er slechts een klein aantal parkeerplaatsen nodig is. Wel maken we nog 30 plaatsen extra voor bezoekersparkeren. Dit betekent dat de parkeersituatie in de buurt iets zal verbeteren omdat de bezoekersplaatsen niet altijd –en zeker niet in de avonduren- bezet zullen zijn.

De corporaties informeren de nieuwe bewoners dat ze geen parkeervergunning krijgen, zodat deze huurders een bewuste keuze kunnen maken of ze hier willen komen wonen (zonder auto) of toch liever elders gaan wonen. Voor de goede orde: in Amsterdam hebben slechts 4 op de 10 huishoudens een auto (voor heel Nederland is dat ongeveer 9 van de 10 huishoudens). Dat betekent dat meer dan de helft van de huishoudens in Amsterdam geen auto heeft. Hiermee is er in principe voldoende doelgroep voor deze woningen.

Een gebouwde parkeergarage is duur en de kosten moeten dan worden doorberekend in de huur van de bewoners. Hiermee wordt de huurprijs te hoog. Dit geldt zowel voor de sociale huurwoningen als voor de middeldure huurwoningen. Zoals hierboven uitgelegd is het ook niet nodig omdat nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen en de parkeerdruk op straat dus ook niet zal toenemen.

3.1.7 Vraag: "Wordt er rekening gehouden met invalide parkeerplekken en voor oplaadpunten voor elektrische auto? Gaat dit dan ten koste van de 57 plekken?"

Antwoord: Het precieze aantal parkeerplaatsen dat we moeten maken is mede afhankelijk van het aantal huurders met een ontheffing die terugkeren naar de nieuwbouw. Als er onder de huidige huurders die terugkeren mensen zijn met een invalideparkeerplek dan wordt er voor hen in de nieuwe situatie ook een invalideparkeerplek gemaakt.
Over de vraag of er ook oplaadpunten komen voor elektrische auto's is nog geen besluit genomen. Dat gaan we nog onderzoeken. Het kan ook zijn dat we al wel de leidingen hiervoor aanleggen en pas echte oplaadpunten maken als er vanuit de buurt hiervoor een aanvraag komt. Voor elektrische auto's geldt overigens hetzelfde als voor gewone auto's: ook nieuwe bewoners met een elektrische auto krijgen geen parkeervergunning op straat. Wel zouden we een of een paar oplaadpunten kunnen maken voor bezoekers.

3.2 Reacties per e-mail

Per mail hebben we een aantal reacties ontvangen over de start herhuisvesting en de regels daaromtrent. Deze vragen zijn beantwoord en voor zover nodig doorverwezen naar de corporaties. Onderstaand twee inhoudelijke reacties op het plan:

3.2.1 Reactie: parkeren en verkeersveiligheid

Heb uw krantje over vernieuwing omgeving Struijckenkade (november 2020) uiteraard gelezen en ben zo vrij toch een paar opmerkingen hierover te hebben. Men meldt dat er nu (is bij mij aan de overzijde) 110 woningen zijn en dat dit aantal uitgebreid gaat worden naar 300! Verder begrijp ik dat er voor de bewoners van die 300 woningen in totaal maar 56 parkeerplaatsen zullen gaan komen en dit betekent in feite dat ...als er bij die nieuwe huizen geen plek voor de auto is ,men uiteraard aan de Burgemeester van Leeuwenlaan de auto gaat parkeren! Verderop in mijn straat staat een flatgebouw (tegenover het Kabouterhuis) waarbij de bewoners onder het gebouw in de parkeeergarage hun vervoermiddel kwijt kunnen! Bouw onder de nieuwe woningen gelijk een parkeergarage, dan is het parkeerprobleem dat zeker anders gaat ontstaan, gewoon opgelost. Begrijp heel goed dat zo een parkeergarage extra kosten met zich meebrengt, maar waar een wil is, is een weg!!! Heb een beetje bij de buren om mij heen gepolst.....helaas...iedereen gaat problemen betreffende het parkeren verwachten....

Omdat ik nu toch mail, nog even iets anders, de Burgemeester van Leeuwenlaan is voor het autoverkeer redelijk te berijden, ben een fietster en dan is er bij heen- en terugrijdend autoverkeer vaak te weinig ruimte om veilig te fietsen (naast het voetpad staan al auto's geparkeerd,nemen ook ruimte in). Nu huizen aan de overkant weggaan en men de boel gaat vernieuwen is het wellicht mogelijk om aan die kant van de weg een stukje van de voortuintjes in verkeersweg te veranderen!

Antwoord: De opmerking over het parkeren is ook uitgebreid aan de orde geweest tijdens het webinar. De ruimte in de stad is schaars en de gemeenteraad wil de beschikbare ruimte liever gebruiken voor groen of spelen en zo min mogelijk voor het parkeren van auto's. Door de gemeenteraad is daarom besloten dat bewoners van nieuwbouwwoningen geen vergunning of ontheffing meer krijgen om op straat te parkeren. Alleen de huidige huurders die nu al over een vergunning of ontheffing beschikken, behouden die vergunning als ze terug keren naar de nieuwbouw. Dit betekent dat er slechts een klein aantal parkeerplaatsen nodig is. Wel maken we nog 30 plaatsen extra voor bezoekersparkeren. Dit

betekent dat de parkeersituatie in de buurt iets zal verbeteren omdat de bezoekersplaatsen niet altijd –en zeker niet in de avonduren- bezet zullen zijn.

De corporaties informeren de nieuwe bewoners dat ze geen parkeervergunning krijgen, zodat deze huurders een bewuste keuze kunnen maken of ze hier willen komen wonen (zonder auto) of toch liever elders gaan wonen. Voor de goede orde: in Amsterdam hebben slechts 4 op de 10 huishoudens een auto (voor heel Nederland is dat ongeveer 9 van de 10 huishoudens). Dat betekent dat meer dan de helft van de huishoudens in Amsterdam geen auto heeft. Hiermee is er in principe voldoende doelgroep voor deze woningen.

Een gebouwde parkeergarage is duur en de kosten moeten dan worden doorberekend in de huur van de bewoners. Hiermee wordt de huurprijs te hoog. Dit geldt zowel voor de sociale huurwoningen als voor de middeldure huurwoningen. Zoals hierboven uitgelegd is het ook niet nodig omdat nieuwe bewoners geen parkeervergunning krijgen en de parkeerdruk op straat dus ook niet zal toenemen.

Ten aanzien van de vraag over de verbreding van de rijweg ten behoeve van veiliger fietsverkeer kan het volgende worden geantwoord: bij de inrichting van de Burgemeester Van Leeuwenlaan gaan we uit van het advies van de Centrale Verkeerscommissie (CVC).

3.2.2 Reactie: Lichthinder trappenhuizen

Graag maak ik gebruik van de gelegenheid te reageren op Investeringsnota Struijckenkade.
Om te beginnen ben ik verheugd over de uitgangspunten voor het te hanteren parkeerbeleid. Als buurtbewoner – ik woon aan het A.E. Kokplantsoen – maakte ik me aanvankelijk zorgen over de toename van het autoverkeer die de bijna-verdrievoudiging van het aantal woningen in het Struijckenkade-gebied met zich zou kunnen meebrengen. Punt van zorg daarbij was onder andere de Bernard Loderstraat die nu trouwens ook al veelvuldig als tweerichtingsstraat (en racestraat) wordt gebruikt. Aangezien echter de nieuwe bewoners van de nieuwbouw geen parkeervergunning zullen krijgen zal de toename van de verkeersdrukte vast en zeker worden gedempt.

Een ander onderwerp baart mij nog wel zorgen: het voornemen om elk van de vier blokken te voorzien van een transparant trappenhuis.
In de nabije omgeving, namelijk de woonblokken van de Bomentuin, is helaas goed te zien hoe dit op een lelijke, ongewenste manier kan uitpakken. 's Avonds worden de trappenhuizen aan het A.E.Kokplantsoen, de Bernard Loderstraat en de Van Leeuwenlaan helle lichtbakken. Terwijl gedurende de avond de lichten in de woningen in de buurt uitgaan blijven de trappenhuizen de hele nacht fel licht uitstralen. Deze lichtvervuiling is extra jammer omdat de trappenhuizen grenzen aan plantsoenen.
Met dit voorbeeld in gedachte hou ik mijn hart vast voor de uitwerking van het ontwerp voor de Struijckenkade. De gerichtheid op het Eendrachtspark zou volgens het plan een van de pluspunten van het ontwerp moeten worden. Ik hoop dat de trappenhuizen er niet voor gaan zorgen dat het park voortaan 's nachts wordt begrensd door zuilen van licht. Een van uiterst waardevolle kenmerken van dit deel van Nieuw-West is de aanwezigheid van het vele groen. Omwille daarvan is het extra belangrijk dat het er 's avonds nog donker kan worden.

Overigens wens ik ook de nieuwe en de bestaande directe omwonenden geen lichtbakken in hun uitzicht toe. Als bewoner van het A.E. Kokplantsoen weet ik wat dit betekent.
Ter illustratie stuur ik een tweetal foto's mee die ik eerder deze maand aan het begin van de avond heb gemaakt vanaf mijn eigen balkon. Later op de avond komt het licht in het trappenhuis nog

feller uit, maar dit kreeg ik juist vanwege het contrast met mijn mobieltje niet meer goed gefotografeerd. Achter het trappenhuis, verder naar het westen zijn de woningen aan de Colijnstraat te zien. Gedurende de avond doven daar de lichten in de woningen, de complexen waar deze woningen deel van uitmaken begrenzen daar het groen, qua licht, op een prettige manier. (De trappenhuizen van de Struijcken-blokken worden overigens hoger dan die op de foto.)

Ik hoop van harte dat de Struijckenkade wordt herontwikkeld volgens hoge kwaliteitsstandaarden en zo een prettige, gewilde woonbuurt wordt waar plek is voor Amsterdammers uit verschillende inkomenscategorieën. Wat dat betreft kijk ik uit naar de positieve impuls die het project kan geven aan dit stuk van Slotermeer/ Nieuw-West dat mij en vele van de buren en buurtgenoten die ik spreek zeer dierbaar is.

Antwoord: We zijn blij met de positieve opmerkingen over het plan. Met betrekking tot het punt over mogelijke lichthinder vanuit de trappenhuizen: we hebben dit als aandachtspunt genoteerd en gaan samen met de architect in de vervolgfase op zoek naar een passende oplossing om lichthinder te voorkomen.

4 Conclusie

Naar aanleiding van de inspraakronde is de Investeringsnota op de volgende punten aangepast:

onderwerp	**Aanpassing**
mobiliteit	*In de nota is extra aandacht besteed aan het thema mobiliteit en een aantal flankerende maatregelen om enerzijds overlast in de buurt te voorkomen en anderzijds maatregelen die ervoor zorgen dat de toekomstige bewoners voldoende mogelijkheden hebben om mobiel te zijn.*
Aansluiting fietspad Albardagracht	*Er vindt nader onderzoek plaats naar de aansluiting van het fietspad Albardagracht – Bernard Loderstraat. De CVC wordt gevraagd hierover te adviseren. De uitkomsten worden verwerkt in het nog op te stellen inrichtingsplan Openbare Ruimte Struijckenkade.*
Lichthinder	*De tekst in de investeringsnota over de transparante entreehallen is genuanceerd en toegevoegd dat de entreehallen geen lichthinder mogen veroorzaken.*
Breedte van de Burgemeester van Leeuwenlaan	*De breedte van nieuwe de Burgemeester Van Leeuwenlaan is gebaseerd op de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie. We zullen deze opmerking voorleggen aan de CVC om een expliciet advies te krijgen over wat een veilige breedte is voor de nieuwe Burgemeester Van Leeuwenlaan.*

5 Bijlagen

a. Informatiekrant inspraak concept Investeringsnota Struijckenkade