

Concept verslag bespreking Gemeente Amsterdam en ELZO inzake plannen Elzenhagen-Zuid.

Datum bespreking: dinsdag 12 juli 2016

Locatie: Stadsdeelkantoor Noord

Aanwezig gemeente Amsterdam:

Coby van Berkum (voorzitter bestuurscommissie stadsdeel Noord), Co Stor (ambtelijk opdrachtgever, manager gebiedsontwikkeling Amsterdam Noord), John Bel (projectleider), Jan Brouwer (senior stedenbouwkundige), Mandy de Vree (projectleider tijdelijke huisvesting), Dave Coenders (gebiedsmanager stadsdeel Noord).

Aanwezig ELZO:

Pieter Hetteema (voorzitter ELZO – Elzenhagen-Zuid Overleg van besturen van bewonersverenigingen – en voorzitter bewonersvereniging Buiksloterdijk), Kees van Lier (adviseur, bewoner buurt Nintemanterrein), Kees Daalder (Vereniging Bewonersbelangen Loenermark) en Paul Liebrechts (Vereniging Bewonersbelangen Loenermark, en verslag).

Afwezig:

Een deel van de bestuurders van de bij ELZO aangesloten bewonersverenigingen was verhinderd voor deze bijeenkomst.

De bijeenkomst is belegd op uitnodiging van projectleider Bel. Het is een vervolg op de bijeenkomst van 21 april (toen op verzoek van ELZO) met als doel de huidige stand van zaken betreffende de plannen van de gemeente Amsterdam inzake Elzenhagen-Zuid te laten zien en toe te lichten en om overleg met ELZO hierover te hebben.

De buurtcombinatie Elzenhagen bestaat uit de buurten Elzenhagen-Noord, Elzenhagen-Zuid en Nintemanterrein. Besproken wordt de buurt Elzenhagen-Zuid inclusief het deel van het Stationsgebied.

John Bel:

De nieuwe uitgangspunten die de gemeente hanteert bij de uitwerking van de plannen voor Elzenhagen-Zuid zijn:

- Een forse verhoging van het aantal te bouwen woningen als onderdeel van Koers 2025
- Minstens 1 basisschool, wellicht 2
- Een nieuwe locatie voor een Middelbare school (Damstede)
- Realiseren van een moskee ter vervanging van twee bestaande moskeeën elders in Noord
- Locatie van de Volksbond (opvang daklozen)
- Handhaven van een atletiekbaan voor Atos
- Handhaven van de sporthal

Toelichting op de tekeningen / schetsen door Jan Brouwer:

Het plan moet ingepast worden in de omgeving die het Noordhollandsch Kanaal, de polderdijk en de Waterlandse Zeedijk kent. In de 2^{de} versie van het plan van de gemeente is de ambitie 960 woningen hoogbouw (vergelijkbaar met het Andreas-ensemble langs de A10 in Nieuw West) aan de Noordzijde, langs de IJdoornlaan en 800 woningen midden-hoogbouw (vergelijkbaar met het Funenpark langs de spoorlijn in Oost) in het middenterrein. Bij de uitwerking van de plannen wordt rekening gehouden met de molenbiotoop en de atletiekbaan.

Een gedeelte van de huidige autoweg langs het Noordhollandsch Kanaal vervalt en wordt fiets/wandelroute.

De Nieuwe Noorder (begraafplaats) wordt bereikbaar via een aparte toegangsroute vanaf de IJdoornlaan.

In verband met de molenbiotoop heeft overleg plaatsgevonden met de Molenstichting en wordt de geplande hoogbouw langs de IJdoornlaan zodanig in hoogte aangepast dat de molen uit die (NO) windrichting voldoende wind kan vangen. Dit betekent dat er dicht bij het metrostation hoog gebouwd wordt, en daarna in bouwhoogte aflopend naar het kanaal tot maximaal 3 verdiepingen hoog. In antwoord op vragen van de bewonersorganisaties hoeveel woningen er minder gerealiseerd worden, zegt de heer Brouwer dat als gevolg hiervan het aantal hoogbouwwoningen zou dalen naar 700 en het aantal middelhoge woningen op 600 zou komen. Om toch een zo groot mogelijk aantal woningen te bouwen heeft men besloten om de bouwdichtheid te vergroten waardoor er toch nog 1800 woningen gerealiseerd kunnen worden: 970 hoogbouwwoningen en 800 middelhoge woningen. De vertegenwoordigers van de bewonersorganisaties concluderen hieruit dat de bebouwingsdichtheid dus groter zal zijn dan in de eerder genoemde vergelijkingswijken (Funenpark en Andreas-ensemble).

Er komen zichtlijnen tussen de flats naar het middenterrein (water en kanaal). Voorlopig wordt uitgegaan van een gemiddelde vloeroppervlakte van 100 vierkante meter per wooneenheid. De gemeente gaat uit van de gemiddelde cijfers voor autobezit die in Amsterdam gehanteerd worden: 0,7 auto per woning. Parkeerruimte zal grotendeels ondergronds worden gerealiseerd, waarbij ook gedacht wordt aan bijvoorbeeld onder de atletiekbaan.

Een en ander aldus Jan Brouwer.

Opmerkingen bewoners:

- Is er rekening gehouden met de nota Beleidsvisie Noord-Hollandsche Kanaalzone uit 2003, zoals vastgesteld door bestuur Stadsdeel Noord. Deze nota is formeel herbevestigd door de gemeente (rechtskrachtbehoudend) per publicatie van 11 december 2015 (Gemeentebld 2015 nr.119700). Het gaat om het veilig stellen van de groene scheg met een landschappelijk karakter die loopt van het IJ naar Waterland. De kanaalzone met is per kaart vastgesteld en is in Elzenhagen-Zuid 100 meter breed.
- Een met het Andreas-ensemble vergelijkbare bouw aan de IJdoornlaan zet de IJdoornlaan neer als een zware stedelijke structuurlijn die concurreert met het Noordhollandsch Kanaal als overeenkomstig provinciaal beleid en te eerbiedigen cultuurhistorische en landschappelijke structuurlijn.
- Volgens de nota Hoogbouw van 2011 is hoogbouw in groene scheggen in principe uit den boze.
- Hoogbouw naast de begraafplaats is minder passend.
- Er zijn grote zorgen over de verkeersdruk. De gemeente gaat uit van 0,7 auto's per wooneenheid. Voor auto's is er toegang alleen via de botonde en de IJdoornlaan. Daarnaast is er ook sprake van overloop vanuit andere delen van het CAN-gebied. De gemeente moet zich realiseren dat als er verkeersopstoppingen ontstaan dit ook gevolgen heeft voor de IJtunnel en de ringweg en daarmee voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten als ambulances, brandweer en politie. Op basis van de verkeersstudie van 2011 is reeds congestie berekend voor Elzenhagen-Zuid bij de toenmalige bouwplannen. Verdubbeling van het oorspronkelijke bouwvolume van 800–1000 naar 1800 woningen en het opvoeren van het aantal bovenwijkse voorzieningen (met name de middelbare school en de moskee) doet een niet verantwoorde verkeerssituatie ontstaan. Voldoende ontsluiting van het gebied is wettelijk vereist (eis van duurzame ontwikkeling). Daarom vinden de vertegenwoordigers van de bewonersorganisaties een nieuwe verkeersstudie

een absolute voorwaarde voor er enige besluitvorming kan plaatsvinden over deze plannen.

- Vraagtekens worden geplaatst bij de bovenwijkse voorzieningen die geen directe functie voor de wijk hebben en risico's van (verkeers-)overlast met zich meebrengen. T.a.v. de moskee wordt opgemerkt dat uit de correspondentie blijkt dat het hier om een reservering gaat en niet om een toezegging.
- De door de gemeente gehanteerde parkeernorm van 0,7 wordt veel te laag geoordeeld voor het betreffende gebied – zeker gezien het uitgangspunt van 100 m² vloeroppervlak per woning.
- Gezien de te verwachten toename van de verkeersdrukte dringt zich de vraag op of sloop van het Waddenweg-viaduct wel zo een goed idee is.
- Uitdaging voor het ontwerpen door de gemeente Amsterdam van een voor de bevolking aanvaardbaar plan zal zijn een evenwichtige inpassing, waarbij enerzijds recht gedaan wordt aan de bouwbehoefte van de stad en een grootstedelijke invulling met hoogbouw rond het OV-knooppunt en anderzijds recht gedaan wordt aan de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied, zoals bepaald door het kanaal, de zeedijk en de polderdijk. Dit overeenkomstig Koers 2025, waarbij juist ervoor gepleit is om vanwege de grotere woningbouwopgave een goed evenwicht te bewaren met voldoende beschikbaarheid van groen en water.

Reactie gemeente / stadsdeel:

- De gemeente zal alsnog kennis nemen worden van de Beleidsvisie Noord-Hollandsche Kanaalzone 2003 en de besluitvorming van december 2015.
- Er is een verkeerskundig onderzoek gestart: de uitslag van het onderzoek zal leidend zijn voor het maximaal aantal te bouwen woningen.
- Bovenwijkse voorzieningen: het stadsdeel heeft bestuurlijke toezeggingen gedaan over o.a. de moskee dat deze gebouwd mag worden.

De vertegenwoordigers van bewonersorganisaties dringen er wederom op aan dat alle eerdere toezeggingen opnieuw bekeken moeten worden nu de gemeente ervoor kiest om de woningbouwproductie op te voeren. Blind vasthouden aan oude standpunten kan tot grote ongewenste effecten leiden.

Coby van Berkum merkt nog op dat verwacht wordt dat de gemeente Amsterdam Elzenhagen-Zuid zal aanwijzen als een locatie voor statushouders. De bevolking dient dan behoorlijk op de hoogte gesteld te worden door de gemeente, zo wordt benadrukt.

Hoewel de gemeente nu wel de communicatie met de georganiseerde bewoners heeft vorm gegeven, is het van belang dat de gemeente ook de communicatie over de bouwplannen met de hele bevolking, dus inclusief de niet georganiseerden, formeel regelt. Dit is van belang omdat nu al tweemaal de formele communicatie met de burgerij is afgezegd.

Vervolgstappen

- De stedenbouwkundige gaat door met tekenen
- Verkeerskundige onderzoek wordt uitgevoerd. Hopelijk zijn eind augustus / begin september de resultaten bekend.
- 5 september is er een informatiemarkt voor bewoners over het de plannen in het CAN (o.a. stationsgebied en winkelcentrum). Hier wil men ook de (voorlopige) plannen van Elzenhagen-Zuid presenteren.
De bewonersorganisaties pleiten in verband hiermee te zorgen voor een goede communicatie (vergelijkbaar met die vanuit projectbureau Noord/Zuidlijn)

- Tijdpad: eind 2016 wil de gemeente het stedenbouwkundig plan gereed hebben. Het kan dan in 2017 formeel in de inspraak.
- Om het tempo te verhogen zou, in afwijking van de reguliere procedure, volgens projectleider Bel geen aparte nota van uitgangspunten meer nodig zijn. Volgens de vertegenwoordigers van de bewonersorganisaties is dit een nieuwe uitspraak die haaks staat op eerdere uitspraken. Dit zal dan gecommuniceerd moeten worden met de bevolking. In een dergelijke nieuwe situatie zal ELZO in overweging nemen om zelf een nota van eisen samen te stellen en deze dan in te dienen.

Een volgend overleg wordt nog gepland.

d.d. augustus 2016

Paul Liebregts