

Verslag van de inspraakavond inzake het voorontwerpbestemmingsplan stationslocatie Lelylaan

18 januari 2010

Aanwezig namens het stadsdeel:

De heer Metz	- Hoofd afdeling stedenbouw en verkeer, voorzitter
De heer Drogendijk	- Projectleider stationslocatie Lelylaan
Mevrouw Hoogstraten	- Planoloog
De heer Mantel	- Stedenbouwkundige
Mevrouw Philippart	- Jurist afdeling stedenbouw en verkeer
De heer Misset	- Bureau Van Riezen & Partners
De heer Ates	- NS Poort
De heer Janssens	- Van der Looy Projectmanagement

Overige aanwezigen:

Circa dertig buurtbewoners en overige betrokkenen

Verslag:

Mevrouw Kwekkeboom - Thea Willemsen Secretariaatsbureau (TWS)

1. Opening

De **voorzitter** opent de inspraakavond om 19.30 uur. Hij stelt de aanwezigen aan zijn kant van de tafel voor. De heer Mantel is stedenbouwkundige. Hij is verantwoordelijk voor het plan dat voorafgegaan is aan het bestemmingsplan. De heer Misset vertegenwoordigt het bureau dat het bestemmingsplan maakt. Mevrouw Philippart is juriste. De voorzitter zelf is hoofd van de afdeling Stedenbouw en Verkeer. De heer Mantel zal iets vertellen over het stedenbouwkundig plan, zodat de bewoners kunnen zien wat er gaat gebeuren op de korte en de middellange termijn in het gebied Lelylaan. Daarna zal de heer Misset vertellen hoe het bestemmingsplan eruit gaat zien. De voorzitter vraagt iedereen zijn naam en adres in te vullen op de presentielijst. Dan krijgt men het verslag van de bijeenkomst thuisgestuurd. Hij stelt ook nog enkele aanwezigen voor die niet achter de tafel zitten. Mevrouw Hoogstraten is stedenbouwkundige bij het Stadsdeel. De heer Drogendijk is projectleider. De heer Ates vertegenwoordigt de Nederlandse Spoorwegen. De heer Janssens vertegenwoordigt LPM. LPM zal het gebouw met woningen, een hotel en enige andere zaken gaan ontwikkelen. Verder zit in de zaal een aantal, dat ook bij het project horen, maar het niet nodig vinden om met naam genoemd te worden.

2. Uitgangspunten van het bestemmingsplan

De heer **Mantel** vertelt aan de hand van een aantal tekeningen hoe het stedenbouwkundig plan in elkaar zit. Aan de ene kant van het station bevindt zich de negentiende-eeuwse binnenstad en aan de andere kant liggen de westelijke tuinsteden. Een belangrijk doel van het plan is om de binnenstad met de westelijke tuinsteden te verbinden. De Lelylaan is nu een verkeersas. Men wil de Lelylaan omvormen tot een stadsstraat en de laan meer deel laten uitmaken van de stad. Er is een fietspad in twee richtingen ten zuiden van het station gepland. Het knooppunt van openbaar vervoer is essentieel in het plan. In de huidige situatie is het soms onduidelijk voor reizigers waar ze heen moeten. Het huidige station is klein, terwijl het aantal bewegingen per dag groot is. Het huidige station is vooral gericht op het vervoeren van reizigers. Het station heeft een belangrijke functie voor het westelijk deel van Amsterdam, inclusief de westelijke tuinsteden. Men wil een transformatie van een station dat niet verbonden is met de stad en geen

verblijfsklimaat heeft naar een station met meer functies, dat verbinding met de stad heeft. Tegenwoordig ziet men stations meer als integraal onderdeel van de stad. Een station kan een bestemming op zichzelf zijn. Men kan een aantal functies aan het station toevoegen, zoals wonen, werken, horeca en commerciële voorzieningen. Het wordt dan meer een bruisend punt in de stad. Een deel van het complex wordt de kraag genoemd. De kraag bevat ongeveer zes woon-/werkklagen. Door middel van de kraag creëert men een binnenruimte. Er zijn twee torens. Het is mogelijk om in de toekomst aan de westkant meer te gaan bouwen. Daar is een regeling voor getroffen. Men wil dat de sporen meer in het station komen te liggen. Op het maaiveld kunnen restaurants, detailhandel, commerciële voorzieningen en een hotel komen. In de kraag komt een woon-/werkmilieu. Er komt een hoteltoeren en een woontoren. De mogelijkheid tot parkeren komt onder het maaiveld. Vanuit de torens heeft men een mooi uitzicht naar alle kanten. De hal voor de trein en de metro is verbonden met de binnenstraat. Het zicht van reizigers op andere reizigers is belangrijk voor de sociale veiligheid. Er komt een fietsenstalling die aansluit op het fietsnetwerk. Aan de zuidkant van het complex komt een busstation met een groen karakter.

3. Toelichting op het bestemmingsplan

De heer **Misset** vertelt dat een bestemmingsplan een juridisch document is met regels en een kaart. Hij laat de kaart zien. Het plan is opgebouwd uit een aantal bestemmingen. Deze bestemmingen hebben verschillende kleuren op de kaart. Er staan getallen op die de maximale hoogtes van de gebouwen aangeven. Het station wordt 5 meter hoog. De twee torens mogen maximaal respectievelijk 75 en 90 meter hoog worden. De kraag mag maximaal 30 meter hoog worden. De kantoren die in het complex komen, krijgen ieder maximaal een oppervlakte van 250 m². Wat de procedure betreft: men zit nu in de fase van het voorontwerp. Het plan ligt sinds 7 januari 2010 gedurende zes weken ter visie. Men kan het inzien op de website van het stadsdeel, onder het kopje 'bekendmakingen'. Binnen deze termijn van zes weken kan men schriftelijke inspraakreacties indienen. De volgende fase is die van het ontwerpbestemmingsplan. Dat is de formele start van de procedure. Dat plan ligt dan ook weer zes weken ter visie. Dat zal in het voorjaar zijn. Daarop kan men ook weer een reactie indienen. Dat heet dan geen inspraakreactie, maar een zienswijze. De zienswijzen worden naar het Stadsdeel gestuurd ter vaststelling. Dat zal in de zomer van 2010 gebeuren. Na vaststelling door de stadsdeelraad is er nog beroep mogelijk bij de Raad van State.

Pauze van 20.07 uur tot 20.20 uur.

4. Gelegenheid tot het stellen van vragen

Inspreker 1 vraagt of er in de toekomst vier sporen komen. De heer Ates antwoordt dat dat nog niet bekend is. De inspreker vermoedt dat er een extra spoor nodig is. De heer **Mantel** stelt dat er een spoorwegreservering gemaakt is voor het geval er extra capaciteit nodig is. Het is nog de vraag of er ooit gebruik van gemaakt zal worden. Als er meer sporen komen, zal men weer gaan verbouwen.

Inspreker 2 heeft begrepen dat de huidige plannen afwijken van het bestemmingsplan. Hij vraagt in welke opzichten dat het geval is. De **voorzitter** antwoordt dat het bestemmingsplan dateert uit de jaren vijftig. Het heet het Algemeen Uitbreidingsplan. Het is een herziening van een plan dat nog van voor de oorlog is. In dat plan staan zaken die niet meer in de huidige tijd passen. Er was toen geen station op de Lelylaan gepland. Er zou alleen een goederenspoorlijn komen. De wereld is in de afgelopen zeventig jaar veranderd. Het Stadsdeel is bij wet verplicht om ervoor te zorgen dat bestemmingsplannen niet ouder zijn dan tien jaar. Daarom moet er een nieuw bestemmingsplan komen.

Inspreker 3 vraagt wat er gaat gebeuren met de flats van de Johan Jongkindstraat en in welk tijdsbestek. De **voorzitter** antwoordt dat het tijdsbestek nog niet is aan te geven, maar dat er een plan bestaat om deze flats te slopen zodat er op die plaats nieuwe bebouwing

komt. Dat plan is ongeveer zes à zeven jaar oud. De corporatie die eigenaar is van deze flats, heeft de flats ongeveer tien jaar geleden een opknappebeurt gegeven. De corporatie heeft besloten om de flats langs de Lelylaan aan de noordkant op termijn te zetten, wat betreft de vernieuwing die op grote schaal plaatsvindt. Wat 'op termijn' betekent, is niet gedefinieerd. Op dit moment is het zo dat in het kader van de kredietcrisis de nieuwbouw van woningen hapert, omdat ze niet makkelijk verkocht worden. Als de voorzitter een termijn moet noemen, denkt hij aan tien jaar. Hij kan daar niets met zekerheid over zeggen. Hij kan wel zeggen dat men nu niet bezig is met dat deel van het plan Lelylaan. **Inspreker 3** heeft een aantal keren gehoord dat de sprekers het hadden over het verlengde van de Jan Tooropstraat. De **voorzitter** zegt dat men het nu heeft over het tweede deel van de Jan Tooropstraat, ten zuiden van de Lelylaan. Dat is noodzakelijk om het nieuwe complex te kunnen ontsluiten. **Inspreker 3** wijst erop dat daar tankstations staan. De **voorzitter** antwoordt dat men dat weet. Het noordelijk deel van het verlengde van de Jan Tooropstraat krijgt een andere naam. De corporatie is verantwoordelijk voor het laten doorgaan van de sloop, niet de gemeente.

Inspreker 4 wijst erop dat de hoogte van de kraag volgens de heer **Mantel** zou aansluiten bij de hoogtes van de negentiende-eeuwse bouw. De heer **Misset** vertelde dat de kraag 30 meter hoog wordt. Hij begrijpt niet waarom de kraag zo hoog moet zijn. De heer **Mantel** wijst erop dat er in de kraag maximaal acht lagen komen. Het klopt dat 30 meter geen letterlijke aansluiting is op de binnenstad, hoewel daar ook gebouwen zijn met een hoogte van 30 meter. **Inspreker 4** vraagt of men meer kan aansluiten bij de directe omgeving. De heer **Mantel** wijst erop dat het Andreas Ensemble ook hoog is. Het westelijk deel van het complex wil men trapsgewijs laten aansluiten op de bebouwing ten westen van de stationsformatie. **Inspreker 4** stelt dat men een nieuwe hoogte introduceert. De heer **Mantel** antwoordt dat het belangrijk is om de samenhang te vinden. Dan kan men namelijk een verbinding maken tussen de westelijke tuinsteden en de binnenstad. **Inspreker 4** denkt dat de kraag een kolos wordt in de omgeving. Met de hoogbouw heeft hij geen moeite. De heer **Mantel** denkt dat het afhankelijk is van hoe men het relateert aan de omgeving. **Inspreker 4** ziet die relatie met de omgeving niet. Hij ziet wel de relatie met het Andreas Ensemble. Hij vraagt zich af of dit een introductie is om het hele gebied naar acht lagen te brengen. De heer **Mantel** antwoordt dat dit geen introductie is, maar de uitdrukking van een ambitie ten aanzien van hele plangebied. Het Andreas Ensemble is de eerste concretisering van de ambitie.

Inspreker 4 vraagt waarom de twee 'oren' (op- en afritten van en naar de ringweg) verplaatst worden. De heer **Mantel** antwoordt dat daarmee de doorstroming verbetert. **Inspreker 4** wijst erop dat het verkeer nu direct naar de kantoren gaat. Als de 'oren' meer de wijk ingaan, komt het verkeer meer in de wijk. De heer **Mantel** antwoordt dat het efficiënter is om de afslagen dicht bij de kantoren te plaatsen, maar men gaat de gebouwen afstemmen op deze verkeersfunctie. Als men de 'oren' laat zitten, is dat desastreus voor de ambitie om de twee delen van de stad aan elkaar te verbinden. Dat zou grote gevolgen hebben voor de sociale veiligheid en allerlei andere zaken. Het gaat hier om een prioriteitstelling. Volgens **inspreker 5** hoeven de 'oren' niet verplaatst te worden. De voorzitter wijst erop dat alles gefaseerd wordt. De 'oren' blijven nog even zitten. Als alles gaat volgens plan, zullen de 'oren' verplaatst worden. Er is een uitgebreide studie gedaan naar de fasering. Er zijn circa zes modellen onderzocht. Daaruit zijn conclusies getrokken over de beste volgorde om zaken te realiseren.

Inspreker 5 meent gehoord te hebben dat de torens ongeveer 23 meter hoog worden. Later hoorde hij dat ze 75 meter hoog worden. Hij vraagt opheldering. De heer **Mantel** antwoordt dat de torens maximaal respectievelijk 75 meter en 90 meter mogen worden.

Inspreker 6 constateert dat er veel bomen gekapt worden. Hij vraagt of het klopt dat er een groene ruimte komt op de plint. De heer **Mantel** antwoordt dat het klopt dat er een groene ruimte komt op de plint. Deze ruimte zal niet direct openbaar toegankelijk zijn. Hij is wel zichtbaar vanuit de binnenstraat. Het hotel biedt toegang tot de groene ruimte. Men kan daar bijvoorbeeld koffiedrinken met zicht op de binnentuin. Er komt ook een klein paviljoen. De voordeur van het paviljoen is aan de binnenstraat. Het is de bedoeling dat het paviljoen toegankelijk is en dat men daar kan genieten van de binnentuin. Volgens het plan wordt de

binnentuin opgetild. Er kunnen bomen groeien omdat er grond op een dak aangebracht wordt.

Inspreker 3 informeert naar de fietsoversteekplaatsen. Hij vindt het vaak schrikbarend om te zien hoe mensen oversteken. De heer **Mantel** denkt dat de huidige oversteekplaats ongeveer 4 à 5 meter breed is. De oversteekplaats in het plan is minimaal 16 meter breed. Dat betekent dat voetgangers veel meer ruimte krijgen om over te steken. Men is in gesprek met de vervoermaatschappijen over de ruimte rond de sporen. Het zou fantastisch zijn als de trappen verdwijnen om het zicht op overstekende voetgangers te verbeteren. Er zouden dan trapgaten in de perrons komen. Die kan men openlaten zodat er daglicht op de weg komt. **Inspreker 3** begrijpt dat de twee zebra's die er nu zijn, worden samengevoegd. De heer **Mantel** antwoordt dat er een grote oversteekplaats komt aan de stadskant van het station.

5. Sluiting

De **voorzitter** deelt mee dat men in de kranten kan zien wanneer het bestemmingsplan in de volgende fase belandt. Hij bedankt iedereen voor zijn of haar komst en sluit de bijeenkomst om 20.45 uur.