

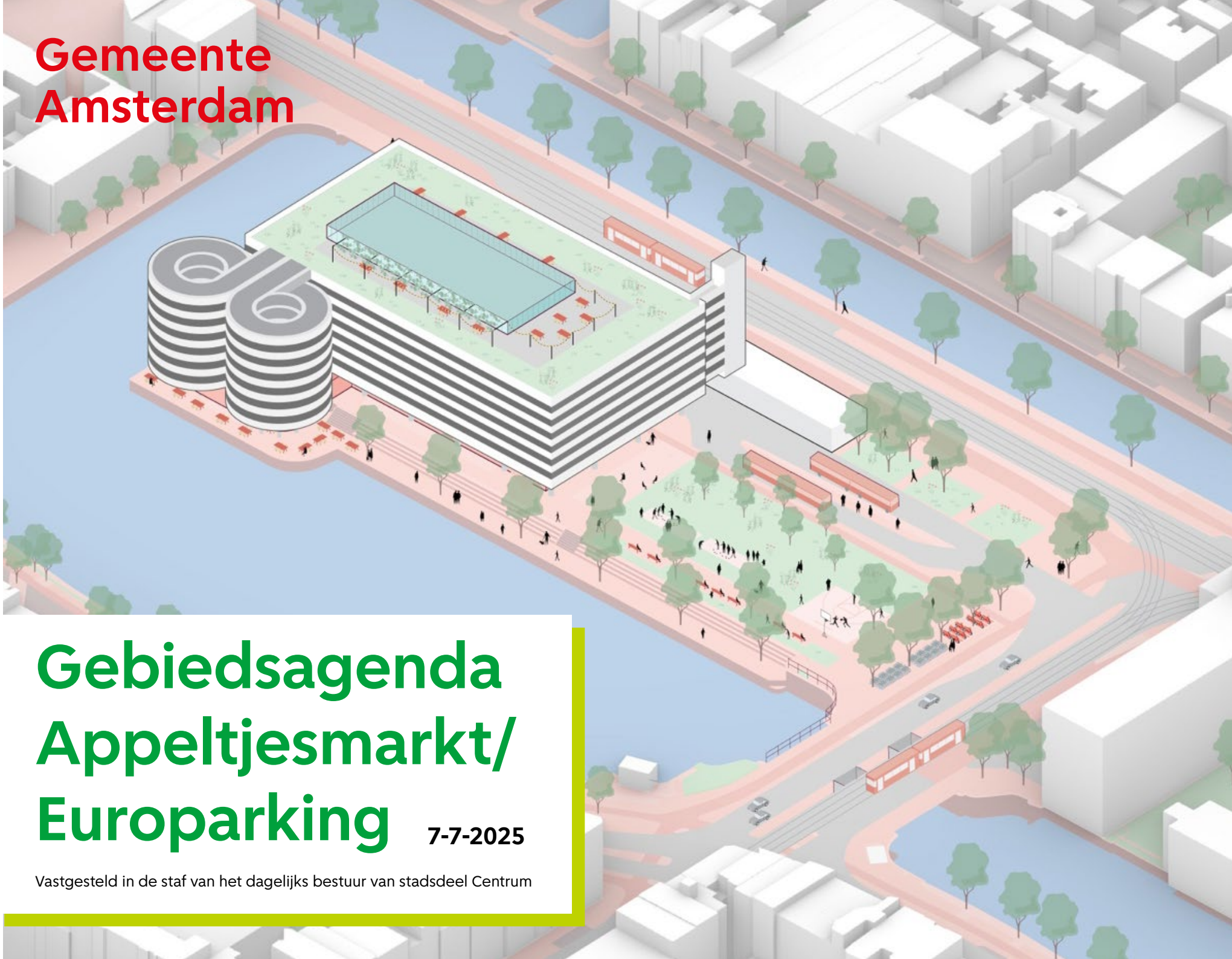


Gemeente
Amsterdam

Gebiedsagenda Appeltjesmarkt/ Europarking

7-7-2025

Vastgesteld in de staf van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum



Inhoudsopgave

1 Aanleiding en doel	5	3.8 Laad me, Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030	20	5 Ruimtelijke beschrijving en analyse	39
1.1 Ligging in de stad	6	3.9 Agenda Duurzaamheid	20	5.1 Historische analyse	40
1.2 Appeltjesmarkt/Europarking als hub	7	3.10 Openbare ruimte	20	5.2 Rol in de stad en in de buurt	41
2 Voorafgaande besluit- en planvorming	9	3.11 Koersdocument Amsterdam maakt ruimte	21	5.3 Routes	42
2.1 Principebesluit 2021	10	3.12 Meerjarenplan Fiets (2017-2022)	21	5.4 Analyse ruimtelijke kwaliteit	43
2.2 Hubsvisie 2021	10	3.13 Programma Bruggen en Kades	23	5.4.1 Ruimtelijke kwaliteit	43
2.3 Ruimtelijke analyse en concept Ruimtelijk Kader	10	3.14 Watervisie Amsterdam 2040	23	5.4.2 Knelpunten ruimtelijke kwaliteit	44
2.4 Van Nota van Uitgangspunten naar Gebiedsagenda	11	3.15 Nota Varen deel 1 en deel 2	24	5.4.3 Conclusies ruimtelijke kwaliteit	45
2.5 Proces vaststelling Gebiedsagenda	12	3.16 Uitvoeringsplan Transport over Water	24	5.5 Monumentale waarde	46
2.6 Opheffen strategische reservelocatie	12	3.17 Werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025	25	5.5.1 Gemeentelijk monument	46
3 Beleidskader voor Appeltjesmarkt/ Europarking	15	3.18 Detailhandelsbeleid	25	5.5.2 Knelpunten monumentale waarde	47
3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050	16	3.19 Horeca	26	5.5.3 Conclusies monumentale waarde	47
3.2 Agenda Autoluw	17	3.20 Beschermd stadsgezicht	26	6 Ruimtelijk Kader	49
3.3 Hubsvisie Amsterdam	18	3.21 Amsterdam Werelderfgoed	27	6.1 Bereikbaarheid	54
3.4 Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid'	19	3.22 Beleidskader Monumenten 2016	27	6.1.1 Route langzaam verkeer naar ruimte onder de garage	54
3.5 Ruimtelijke Strategie Hubs	19	3.23 Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016	28	6.1.2 Looprouten langs de kade	55
3.6 Mobiliteitsaanpak Amsterdam	19	3.24 Bomenverordening	28	6.1.3 Huidige onderdoorgang	55
3.7 Actieplan Schone Lucht	19	3.25 Beleidsprogramma Aanpak Dakloosheid 'Een nieuwe start'	29	6.1.4 Overslagpunt goederen	56
4 Historie Appeltjesmarkt	31			6.1.5 Fietsparkeren	56
4.1 Fase bolwerken	32			6.1.6 Busstation	57
4.2 Fase periferie van de stad	33			6.1.7 Tankstation	58
4.3 Fase groentemarkt	34			6.2 Vastgoedontwikkeling	58
4.4 Fase verkeer	35			6.2.1 Algemeen	58
4.5 Huidige situatie	37			6.2.2 Tankshop	58
				6.2.3 Horeca	59

6.2.4	Vluchtroutes horeca	60	8 Planvormings-, participatie- en besluitvormingsproces per planonderdeel	79
6.2.5	Stoelenproject (daklozenopvang)	60		
6.2.6	Voedselbank	60		
6.2.7	Chauffeursruimte	61		
6.2.8	Kantoor autoverhuur	61		
6.2.9	Nieuwe functies begane grond	61	9 Beoogde globale planning	83
6.2.10	Verdieping 1 t/m 6 van de garage	61		
6.2.11	Dak	62		
6.2.12	Paviljoen aan de Marnixstraat	64	10 Financiën	85
6.2.13	Overslagpunt voor goederen vanaf het water	65		
6.3	Inrichting openbare ruimte	66	B Bijlagen	86
6.3.1	Aanleg trap	66		
6.3.2	Inrichting plein	67	1: Verslag informatieavond Ontwikkelingen Appeltjesmarkt/Europarking	87
6.4	Deelmobiliteit	67	2: Nota van Beantwoording bewonersreacties	91
6.5	Inrichting busstation	68		
6.6	Vaste staanplaats	68		
6.7	Openbaar toilet	69		
6.8	Traforuimte, installaties en voorzieningen	69	Colofon	97
6.9	Verduurzaming	69		
7	Beeldkwaliteit	71		
7.1	Onderdelen van het originele ensemble	72		
7.2	Volume onder de Europarking	72		
7.3	Volume op de noordkade	74		
7.4	Volume op het dak van de Europarking	75		
7.5	Openbare ruimte	75		

1



Aanleiding en doel

De Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam streven naar een leefbare, duurzame, schone en bereikbare stad en regio. Om dit te bereiken, zet de stad onder andere in op het terugdringen van verkeer door de stad. Maatregelen om dit te bereiken zijn onder meer het bieden van alternatieve vervoersmogelijkheden voor de eigen auto en het bieden van andere vervoersopties voor goederen, zoals over water in plaats van over de weg.

De inrichting van (mobiliteits)hubs vormt een maatregel om dit doel te bereiken. (Mobiliteits)hubs zijn plekken waar vele vormen van vervoer samen komen en waar deelvervoer zoals deel(bak)fietsen,

deelscooters en deelauto's worden aangeboden om op-, af- en overstappen van vervoermiddel mogelijk te maken en waar overslag van water naar land plaatsvindt.

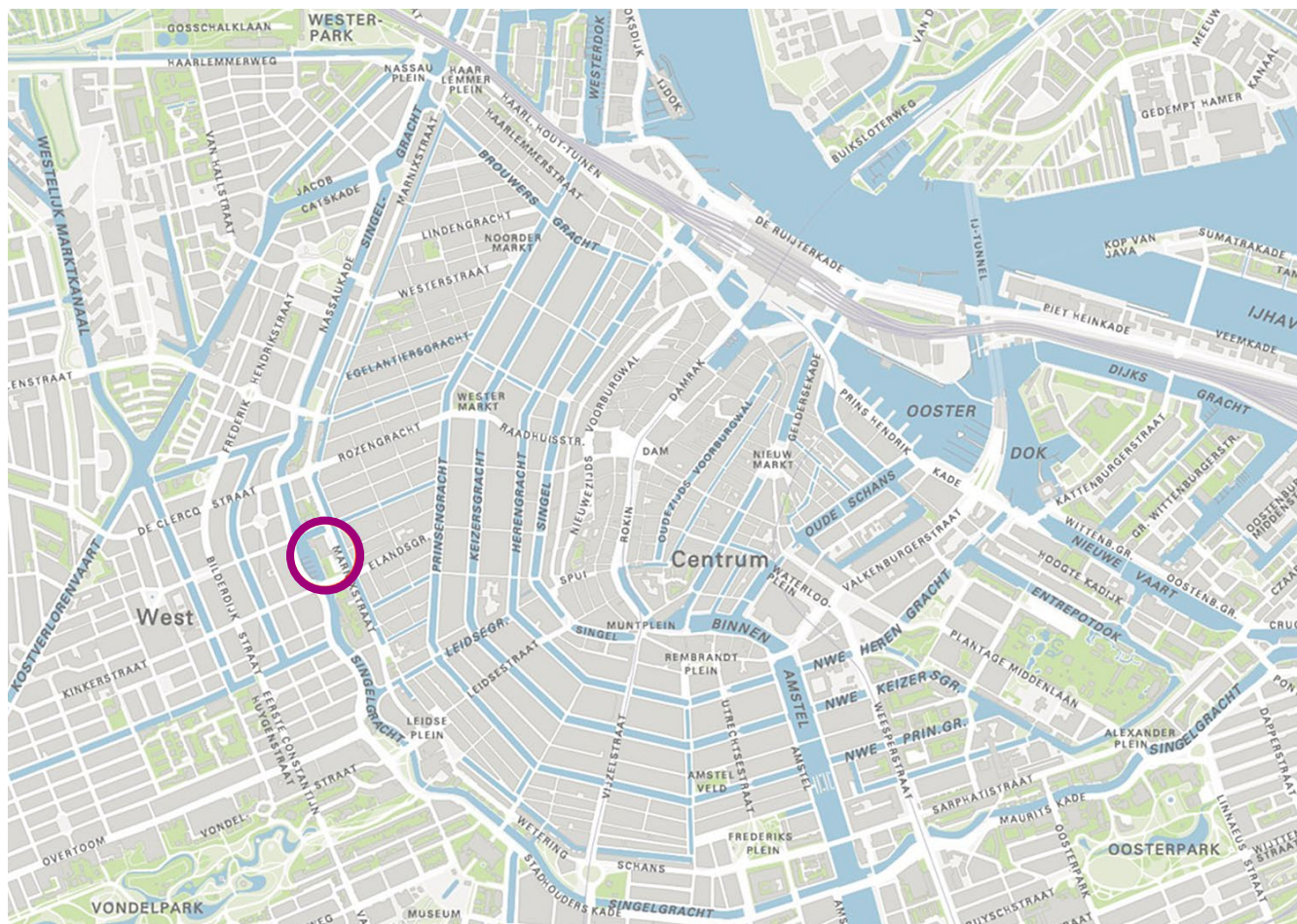
In de voorliggende Gebiedsagenda wordt uitgelegd waarom er gekozen is om het gebied van de Appeltjesmarkt/Europarking her te ontwikkelen naar een (mobiliteits)hub en wat de randvoorwaarden voor de herontwikkeling zijn. De Gebiedsagenda schetst een integraal toekomstbeeld voor het gebied Appeltjesmarkt/Europarking; een richtinggevend document op hoofdlijnen waarmee we het einddoel van een (mobiliteits)hub met aanvullende (buurt)voorzieningen in een aantrekkelijke

omgeving willen bereiken. Op basis van de Gebiedsagenda worden 4 deelprojecten uitgewerkt: de herontwikkeling van het vastgoed (parkeergarage en paviljoen aan de Marnixstraat), een herinrichting van het busstation, het realiseren van een overslagpunt voor goederen aan de kade en de herinrichting van het plein. Hierbij hechten we waarde aan de positieve bijdrage van een aantal van de huidige functies in het gebied (Stoelenproject, voedselbank, horeca, wachtruimte buschauffeurs), die we opnieuw een plek geven. We gaan op basis van deze Gebiedsagenda ook op zoek naar budget voor de definitieve inrichting van het plein, waarmee we de strategische reservelocatie voor het plein opheffen.

1.1 Ligging in de stad

De Appeltjesmarkt met Europarking ligt in het zuidwestelijke gedeelte van de Jordaan en aan de grens van stadsdeel West, dichtbij de binnenring (S100). Het gebied grenst aan de oostzijde aan de

Marnixstraat, aan de zuidzijde aan de Elandsgracht, aan de westzijde aan de kade van de Singelgracht en aan de noordzijde aan de kade van Doorvaart (verlengde van Lauriergracht).



Ligging van de Appeltjesmarkt/Europarking in de stad

1.2 Appeltjesmarkt/Europarking als hub

De Appeltjesmarkt met de Europarking is een interessant gebied voor het realiseren van een wijkhub (een hub met een groot aanbod van vervoersmogelijkheden en aanvullende functies). Dit blijkt uit onderzoek van de G5 (de grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Almere) naar inpassing van wijkhubs in de bestaande stad. Dit gebied brengt al vele hubfuncties samen, zoals de Europarking met parkeerplekken voor bewoners en bezoekers, tramhalte en een busstation voor

het streekvervoer zijn er al. Bovendien is het gebied strategisch interessant omdat het aan de binnenring ligt, en aan de rand van de drukke binnenstad.

Door het toevoegen van functies zoals deelmobiliteit, fietsparkeren, elektrisch (snel)laden, overslag van goederen van water naar land, pakket-service, buurtvoorzieningen én het opwaarderen van de openbare ruimte, kunnen niet alleen de mobiliteitsdoeltellingen worden gehaald. Door een integrale aanpak waarbij

ook de openbare ruimte wordt aangepakt zijn er ook kansen om het gebied op te waarderen en hoogwaardiger, aantrekkelijker en sociaal veiliger in te richten.

De voorliggende Gebiedsagenda beschrijft de uitgangspunten, doelstellingen en het beoogde eindbeeld voor de beoogde herontwikkeling. De belangrijkste aspecten voor de herontwikkeling zijn:

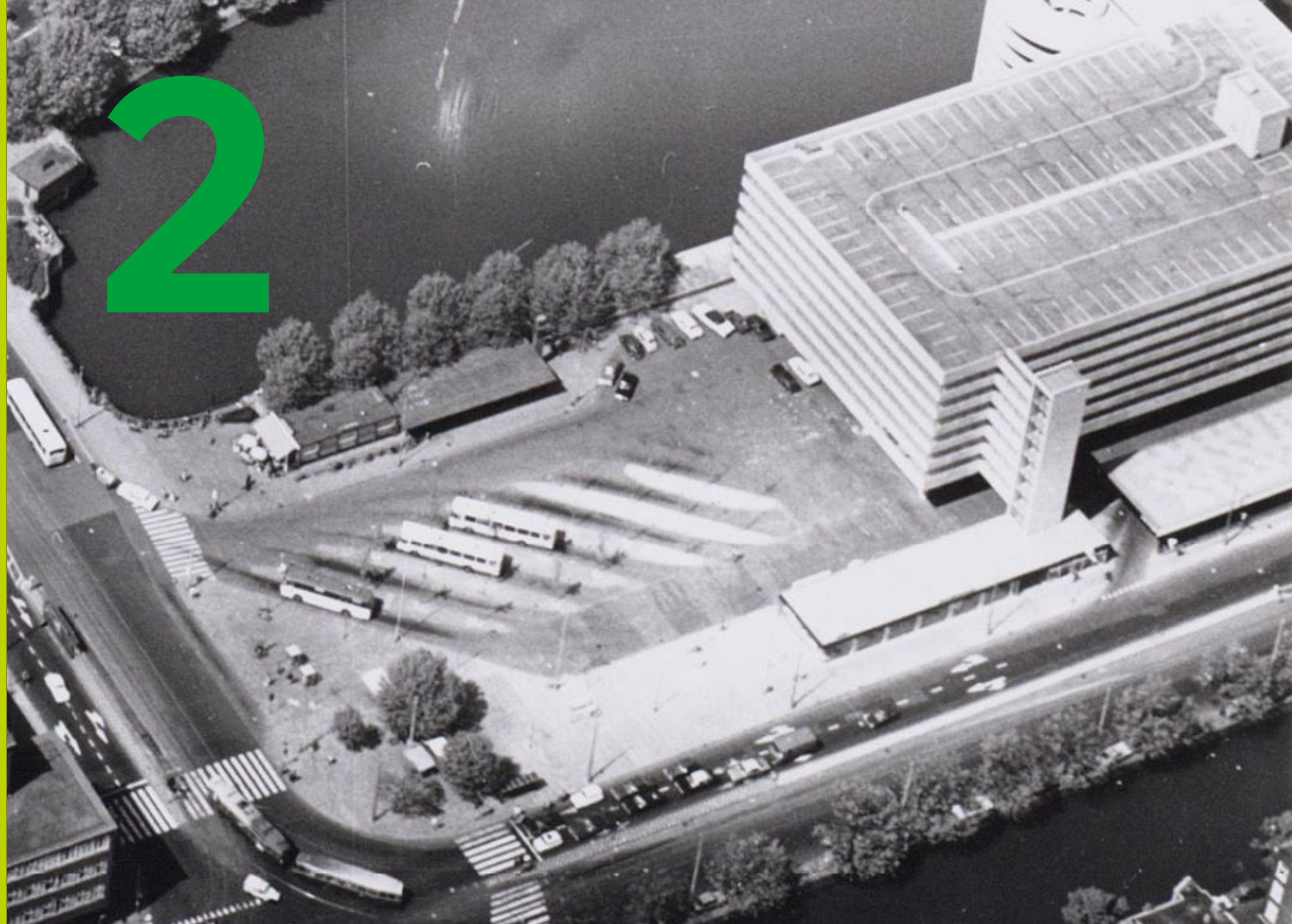
- Het realiseren van een mobiliteitshub met aanbod van verschillende vormen van deelvervoer en met publiekstoegankelijke aanvullende mobiliteitsdiensten- en buurtvoorzieningen met een transparante uitstraling op de begane grond onder de Europarking;
- Het bieden van een plek aan de volgende huidige functies in het gebied: Stoelenproject, voedselbank, horeca en wachtruimte buschauffeurs;
- Toevoeging van functies al dan niet aanvullend aan de mobiliteitshub om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren;
- Het realiseren van een overslagpunt voor goederen van water naar land met het oog op verdere distributie met kleine elektrische voertuigen en e-(bak)fietsen naar de plek van bestemming;
- Het aanleggen van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte;
- Het toevoegen van kwalitatief hoogwaardige routes.

De Gebiedsagenda geeft richting op hoofdlijnen voor de toekomst van het gebied.



Luchtfoto van de locatie. De paarse contour begrenst het gebied van de Appeltjesmarkt/Europarking

2



Voorafgaande besluit- en planvorming

Dit hoofdstuk gaat in op het proces en de besluiten die tot nu toe zijn genomen om tot deze Gebiedsagenda te komen. Er wordt ingegaan op het principebesluit, de totstandkoming van het Ruimtelijk Kader en het voorstel om te komen tot een Gebiedsagenda in plaats van een Nota van Uitgangspunten.

2.1 Principebesluit 2021

In oktober 2021 is door de wethouder Verkeer en Openbare Ruimte een principebesluit genomen om de Appeltjesmarkt/Europarking te ontwikkelen tot (wijk)hub. De herontwikkeling van de locatie tot een hub levert een bijdrage aan de realisatie van meerdere gemeentelijke beleidsdoelstellingen zoals onder andere omschreven in de Agenda Autoluw, Actieplan Schone Lucht, Actieplan Bruggen en Kademuren, Nota's Varen en Uitvoeringsplan Transport over Water en Werkplan Stedelijke Logistiek. Het realiseren van de hub op deze locatie biedt daarnaast de volgende kansen:

- Een aantrekkelijk en prettig verblijfsgebied voor bewoners (stadsplein rondom mobiliteit);
- Een levendige plint. Hierbij kan de tijdelijke horeca aan het water mogelijk in de toekomst een belangrijke definitieve bijdrage leveren aan de hub;
- Een verbeterde relatie tussen plein en begane grond;
- Verdere (sociale en bouwkundige) integratie van het Stoelenproject (huidige daklozenopvang) met de aankomende ontwikkelingen. Het Stoelenproject blijft daarbij op de huidige locatie of binnen het gebied.

Met het principebesluit is opdracht gegeven tot het uitwerken van een Nota van Uitgangspunten (NvU), als basis voor een besluit door de gemeenteraad.

2.2 Hubsvisie 2021

In december 2021 heeft het College van B&W ingestemd met de Hubsvisie, een beleidsdocument om verschillende hubs in de stad aan te leggen met een netwerk voor deelvervoer. In [hoofdstuk 3.4](#) wordt nader op de inhoud van deze visie ingegaan.

2.3 Ruimtelijke analyse en concept Ruimtelijk Kader

Op basis van het principebesluit is begonnen met het in kaart brengen van de huidige situatie in het gebied en het uitvoeren van divers onderzoek zoals het uitvoeren van een ruimtelijke analyse. Samen met direct betrokkenen in het gebied is begonnen aan overleg over de planvorming en is gewerkt aan een eerste richtinggevend document voor de toekomstvisie van het gebied (Ruimtelijk Kader). In het Ruimtelijk Kader voor de Appeltjesmarkt/Europarking zijn de belangrijkste onderdelen:

- Kwalitatieve opwaardering van de openbare ruimte op het plein door middel van vergroening en functies die in overleg met bewoners en de wijk uitgewerkt worden;
- De komst van een langzaamverkeersroute (voetgangers en fietsers) om de begane grond onder de Europarking verkeersveilig te kunnen bereiken en de omgeving sociaal veiliger en levendiger te maken;
- Aanpassing van het busstation om de aanleg van de langzaamverkeersroute mogelijk te kunnen maken;

- De komst van diverse soorten deelvervoer;
- Het realiseren van diverse hubgerelateerde en buurtfuncties onder de Europarking en in het paviljoen om de kwaliteit te verbeteren en de sociale veiligheid te verhogen;
- De ontwikkeling van een overslagpunt voor goederen aan de noordzijde van de Europarking;
- Behoud van het Stoelenproject binnen het gebied.

Het concept Ruimtelijk Kader is op 3 juli 2024 besproken tijdens een bewonersbijeenkomst. De opmerkingen, wensen en ideeën van de bewoners zijn bijgevoegd in [bijlage 1](#). Waar mogelijk zijn deze inmiddels verwerkt in deze Gebiedsagenda. De Gebiedsagenda betreft echter een richtinggevend document op hoofdlijnen. In de verdere uitwerking van de verschillende deelonderwerpen, met elk een eigen plan-, participatie- en besluitvormingstraject, komen de aangedragen wensen en ideeën nog aan bod.

2.4 Van Nota van Uitgangspunten naar Gebiedsagenda

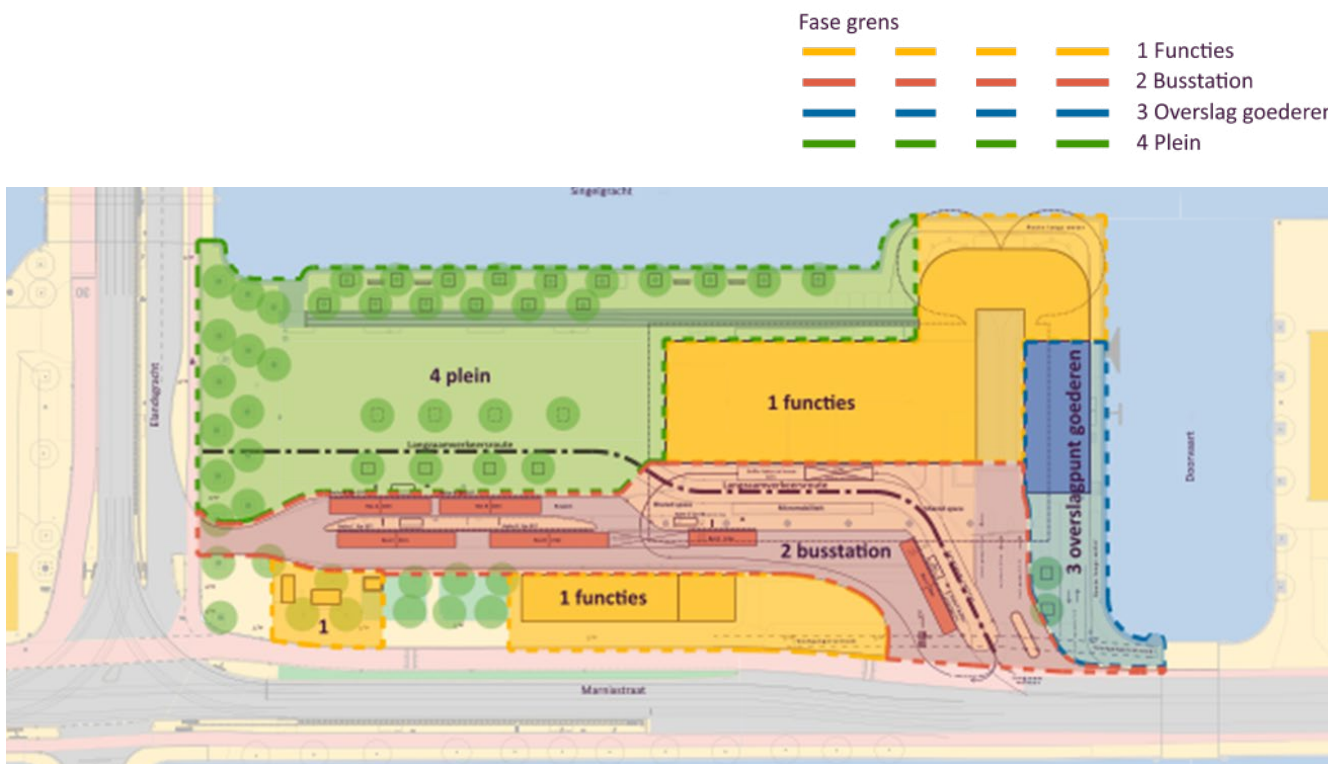
Het Ruimtelijk Kader geeft een integrale visie voor het gebied op hoofdlijnen. Binnen de integrale ontwikkeling zijn verschillende planonderdelen te onderscheiden die elk hun eigen traject kennen qua plan-, participatie-, besluitvormingsproces en financieringstraject. Mede hierdoor is voorgesteld af te zien van de uitwerking naar een Nota van Uitgangspunten en een Gebiedsagenda te maken. De Gebiedsagenda is een actualisatie en verdere uitwerking van het Ruimtelijk Kader en geeft nadere richting voor de verschillende planonderdelen.

Binnen de Gebiedsagenda is er sprake van de volgende planonderdelen met per onderdeel een eigen planvormings-, participatie- en besluitvormingsproces (zie hoofdstuk 8):

1. Functies: De bebouwing met verschillende functies onder de Europarking en in het paviljoen langs de Marnixstraat
2. Busstation
3. Overslagpunt voor goederen, aan de noordzijde van de Europarking (logistieke hub)
4. Plein: Openbare ruimte van het plein

De verschillende planonderdelen zijn weergegeven op onderstaande tekening. De plangrenzen zijn indicatief en geven op hoofdlijnen weer welk gebied bij welk planonderdeel hoort.

In [hoofdstuk 8](#) wordt nader ingegaan op de planvormings-, participatie- en besluitvormingsprocessen per planonderdeel.



De verschillende planonderdelen van de Gebiedsagenda

2.5 Proces vaststelling Gebiedsagenda

Op 10 maart 2025 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum ingestemd met de concept Gebiedsagenda. De concept Gebiedsagenda is vervolgens verspreid onder bewoners en alle stakeholders (Q-Park en via hen hun huurders), Stoelenproject, Horeca de Waterkant en de staanplaatshouders, allen met de mogelijkheid om reactie te geven.

Op 31 maart konden bewoners direct vragen stellen en opmerkingen geven tijdens de buurttafel Westelijke Grachtengordel, waar het projectteam aanwezig was.

Er zijn 11 schriftelijke reacties van bewoners binnengekomen. Bewoners zijn blij met de planontwikkeling en geven aan dat ze graag op de hoogte willen blijven. Ook kwamen ze met ideeën en visie voor het gebied. De reacties van de bewoners zijn opgenomen in [bijlage 2](#).

Tijdens de uitwerking van de afzonderlijke planonderdelen en het daarbij behorende participatieproces worden bewoners opnieuw geïnformeerd en betrokken.

Opmerkingen en vragen van Stoelenproject, Horeca de Waterkant, EG, SIOK en stadsdeelcommissie zijn verwerkt in de tekst van de concept Gebiedsagenda of beantwoord. De voorliggende definitieve Gebiedsagenda is het resultaat hiervan. Op 7 juli 2025 is deze door het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum vastgesteld.

2.6 Opheffen strategische reservelocatie

In 2009 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum de Appeltjesmarkt aangewezen als strategische reservelocatie voor de toekomst. Dit nadat jarenlang was nagedacht over een betere invulling van het gebied, dan nog een busstation. De initiatieven kwamen niet verder dan het toevoegen van functies zoals die er al veel zijn in de stad, zoals parkeren, werken/winkelen en wonen. Om deze reden is in 2009 gekozen voor het reserveren van de locatie voor een toekomstige ontwikkeling met meerwaarde voor de binnenstad. In afwachting daarvan heeft het gebied een tijdelijke inrichting gekregen. Deze inrichting heeft voor meer verblijfskwaliteit gezorgd en voor een optimalisering van het tot dan toe inefficiënte gebruik. Het toevoegen van tijdelijke horeca paste binnen deze tijdelijke inrichting.

Met de herontwikkeling van het gebied zoals beschreven in deze Gebiedsagenda wordt een definitieve invulling gegeven aan de strategische locatie. Hoewel in 2009-2012 de zoektocht naar een goede invulling deels op het toevoegen van functies op het plein gericht was, liggen de ambities en kansen in 2025 op andere vlakken. Duurzaamheid, mobiliteit, klimaatbestendigheid, groen en openbare ruimte om te ontmoeten zijn belangrijke onderwerpen in de stad. De herontwikkeling van de Appeltjesmarkt en de Europarking biedt kansen op al deze vlakken en sluit direct aan bij de ambities van de Hubsvisie waarin de Appeltjesmarkt benoemd wordt als kansrijke locatie voor een wijkhub.



3



A black and white photograph of the Waterlooplein Hotel in Amsterdam, a circular building with multiple floors, each featuring a band with the text 'AMSTERDAM 750'. The building is situated on a canal, with its reflection visible in the water. Several boats are docked along the canal. A large green number '3' is overlaid on the left side of the image.

Beleidskader voor Appeltjesmarkt/ Europarking

Voor de Appeltjesmarkt is het tijdelijk omgevingsplan gemeente Amsterdam (voormalig bestemmingsplan Westelijke Binnenstad) van kracht. Omdat de voorgenomen herontwikkeling van het gebied hier niet in past, wordt in dit hoofdstuk het relevante geldende beleid besproken.

3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. De Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument in het kader van de nieuwe Omgevingswet.

Hierop zijn twee uitzonderingen: de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid. Deze kaders waren integraal opgenomen in de structuurvisie en blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De Omgevingsvisie is gebaseerd op 5 strategische keuzes:

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Eén van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.

2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan

worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.

3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor openbaar vervoer in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.

4. Rigoureuus vergroenen: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.

5. Samen stad maken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid en leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.

De projectlocatie Appeltjesmarkt/Europarking is op de visiekaart aangewezen als 'Centrumgebied'. Het Centrumgebied wordt in de visie omschreven als: de binnenstad en de aangrenzende buurten in West, Zuid en Oost vervullen binnen de stad en ver daarbuiten een unieke en onvervangbare rol als stadscentrum. Hier ligt een grote opgave om de balans te bewaren tussen de stedelijke, nationale en internationale centrumfunctie en de lokale betekenis voor bewoners en mensen die er werken.

In relatie tot de economische structuur wordt het Centrumgebied gezien als: een veel gezocht vestigingsmilieu voor specialistische dienstverleners. Hier is wonen gemengd met kleinschalige en soms ook grootschalige kantoren. In het centrumgebied vind je stadsverzorgende bedrijvigheid, horeca, detailhandel en publiekstrekkende voorzieningen, waaronder grote cultuurinstellingen en overheidsgebouwen. De ontwikkeling tot wijkhub die op de projectlocatie is voorzien, is in overeenstemming met de Omgevingsvisie.

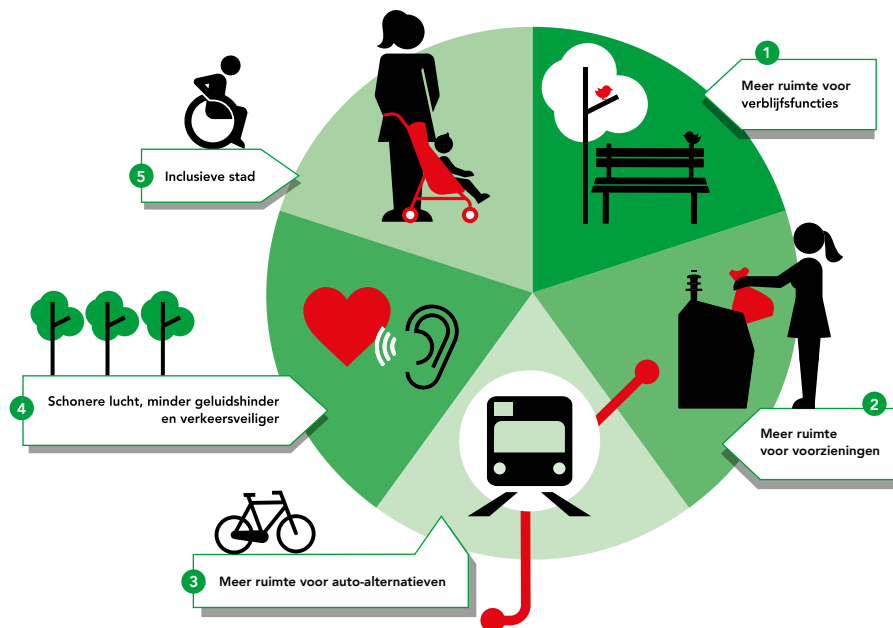
3.2 Agenda Autoluw

De Agenda Amsterdam Autoluw is vastgesteld door de gemeenteraad op 23-1-2020. Deze agenda is erop gericht om bewoners en bezoekers van de stad steeds vaker te laten kiezen voor een alternatief en om de beperkte openbare ruimte optimaal te gebruiken. In de agenda zijn keuzes gemaakt, die nodig zijn in een stad als Amsterdam die groeit en bloeit en die steeds drukker wordt met meer bewoners, forenzen en bezoekers. Deze keuzes krijgen vorm in 27 maatregelen, die deels voortkomen uit de intensieve gesprekken die we hebben gevoerd met de stad en de regio. Denk aan meer en betaalbaar OV, uitbreiding van het aantal hoogwaardige OV-lijnen en meer mogelijkheden rondom het delen van auto's en andere vervoermiddelen. Maar ook het verminderen van autoritten door slimme logistiek.

De agenda kent de volgende vijf hoofddoelen:

- Meer ruimte voor verblijfsfuncties;
- Meer ruimte voor voorzieningen;
- Schone lucht, minder geluidshinder; en verkeersveiliger;
- Meer ruimte voor autoalternatieven;
- Inclusieve stad.

Van de 27 maatregelen die in de Agenda zijn beschreven ziet nummer 20 Maatregelen nemen voor efficiëntere stadslogistiek, toe op 'doorontwikkeling van de hubstrategie':



Doelen Agenda Amsterdam Autoluw

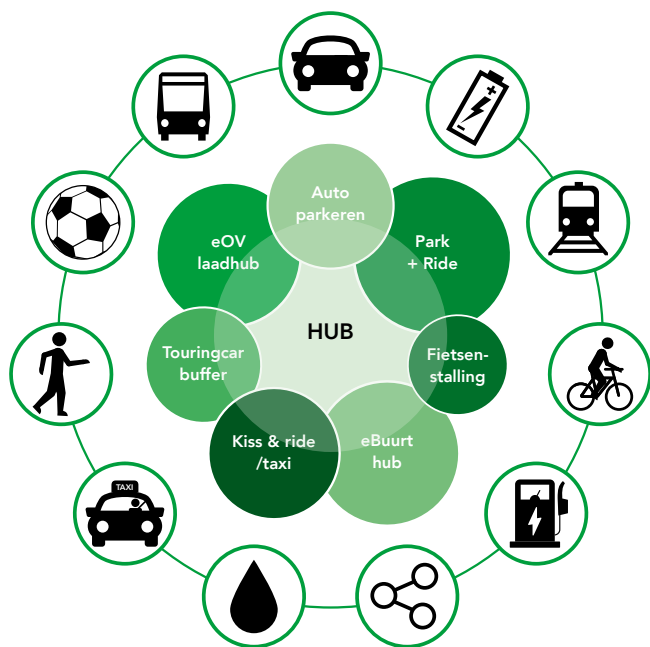
'De groeiende stad krijgt te maken met grotere mobiliteitsstromen, zowel voor goederen als voor personen. Tegelijkertijd vraagt de stedelijke maat van Amsterdam om kleinere, lichtere en efficiënte voertuigen. De komende jaren vraagt dit om logische schakelpunten voor overstap en overslag, in combinatie met voorzieningen zoals oplaadpunten voor (grote) voertuigen en pick-uppoints voor pakketten.'

De ontwikkeling op de locatie Appeltjesmarkt/ Europarking, sluit aan bij de Agenda Amsterdam Autoluw.

3.3 Hubsvisie Amsterdam

Op 21 december 2021 heeft het college van B&W de Hubsvisie Amsterdam vastgesteld. In deze visie staat hoe we met het mobiliteitsvraagstuk in de stad willen omgaan.

Een hub wordt in de visie als volgt gedefinieerd: Een hub is een knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk, waar verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende infrastructuur samenkomen. Een hub fungeert als overstap- of overslagpunt in de reis, waarbij dubbelgebruik op de locatie zorgt voor ruimte-efficiënte oplossingen. Hubs hebben de potentie om ruimte beter te benutten in een steeds verder verdichtende stad.



De verschillende typen hubs kennen elk eigen doelen, doelgroepen en gebruik:

- **Buurthubs** (inclusief in pandige privé-hubs), primair bedoeld om mobiliteit aan te bieden voor bewoners;
- **Wijkhubs**, gericht op deelmobiliteit voor de bewoners van de wijk en overstappunt voor bezoekers van de wijk;
- **Stadshubs**, bedoeld om regionaal openbaar vervoer en stads-OV aan elkaar te koppelen;
- **Regiohubs**, bedoeld om de overstap tussen auto en OV richting stedelijk gebied te koppelen;
- **Hubs voor logistieke overslag** (deze kunnen op verschillende schaalniveaus opereren).

De hub zoals die is voorzien op de locatie Appeltjesmarkt/Europarking valt binnen de categorie 'wijkhub'. Verschillende mobiliteitsvormen uit de omliggende wijken komen hier bij elkaar, met als primair doel het beperken van de druk op de openbare ruimte. Belangrijke functies zijn: parkeermogelijkheden, deelmobiliteit, verbinding met openbaar vervoer, oplaadvoorzieningen, overslag voor horeca- en retail distributie, afhalen en brengen van pakketten.

Ontwikkeling Europarking en Appeltjesmarkt tot wijkhub met buurtvoorzieningen, zoals omschreven in de visie:

"De Europarking met de Appeltjesmarkt biedt nu al parkeren (bezoekers, bewoners), openbaar vervoer (bus en tram) en een tankstation. Recent onderzoek (o.a. van G5 naar 'hubs in bestaande stad' i.s.m. stakeholders) toont aan dat deze locatie interessant is voor de ontwikkeling van een wijkhub. Veel hub-functies zijn er al en de locatie ligt strategisch.

Door het toevoegen van functies zoals deelmobiliteit, logistiek waterprogramma met o.a. vervoer over water, fietsparkeren, (snel) laden, pakketservice en buurtvoorzieningen én het opwaarderen van de openbare ruimte ontstaat de kans om zowel de mobiliteitsdoelstellingen te halen als het gebied hoogwaardiger, aantrekkelijker en sociaal veiliger in te richten. Ook Q-Park wil de Europarking graag ontwikkelen tot hoogwaardige mobiliteitshub (toekomstbestendig gebouw, nieuwe doelgroepen en test- en showcase internationale tenders)."

De hubsvisie Amsterdam vloeit voort uit verschillende beleidsopgaven, waarvan de belangrijkste zijn:

- **Agenda Amsterdam Autoluw (2020)**, met als doel meer ruimte voor een leefbare en toegankelijke stad. Specifieke aanleiding voor de hubsvisie is maatregel 20A ('doorontwikkeling hubsstrategie');
- **Actieplan Schone Lucht (2019)**, waarin de stappen richting uitstootvrij verkeer en vervoer staan;
- **Laad Me**, het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030, waarin verschillende vormen van laden aan de orde komen voor de verschillende doelgroepen. Hubs zijn belangrijke locaties om laadinfra aan te bieden;
- **Actieplan Bruggen en Kademuren (2019)**, waarin de grootschalige aanpak van bruggen en kademuren staat met onder andere gewichtsbepalende maatregelen.

De hubsvisie Amsterdam vormt een belangrijke bouwsteen voor de regionale hubsstrategie die vanuit de Metropool Regio Amsterdam wordt ontwikkeld. De regionale hubsstrategie kijkt ongeveer 10 tot 15 jaar vooruit naar de benodigde ontwikkelingen om de mobiliteitstransitie te faciliteren.

3.4 Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid'

De visie van de Vervoerregio Amsterdam is vastgelegd in het Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid' (vastgesteld oktober 2023). Hubs spelen hierin een belangrijke rol. Variërend van regionale P+R-hubs tot kleine buurt- en wijkhubs, bieden ze namelijk toegang tot verschillende duurzame vervoersopties. De Vervoerregio stimuleert de totstandkoming van hubs op verschillende manieren. Vandaar dat Vervoerregio integraal betrokken is bij de Gebiedsagenda Appeltjesmarkt/ Europarking.

3.5 Ruimtelijke Strategie Hubs

In de Hubsvisie (2021) is aangegeven dat er een verkenning zal worden gedaan naar een stedelijk netwerk van hubs in 2030 en onderzoek naar een samenhangend deelmobiliteitssysteem dat bestaat uit aanbod in de openbare ruimte en in inpandige locaties. De Ruimtelijke Strategie buurt- en wijkhubs geeft hier invulling aan. Het biedt een lange termijn perspectief op het benodigde hubsnetwerk om alle Amsterdammers te voorzien van voldoende aanbod aan deelmobiliteit.

3.6 Mobilitaatsaanpak Amsterdam

De Mobilitaatsaanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. De aanpak beschrijft op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad te verbeteren en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten. De mobilitaatsaanpak is uitgewerkt in verschillende beleidskaders en nota's.

3.7 Actieplan Schone Lucht

Het Actieplan Schone Lucht (vastgesteld op 1 oktober 2019 door het College van B&W) zet in op het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat de gemiddelde Amsterdammer in 2030 drie maanden langer leeft. De Gemeente neemt daarvoor zoveel mogelijk vervuilingbronnen weg en ze zet haar energie op de bronnen waar ze de meeste invloed op heeft: het verkeer, de passagiers- en pleziervaart, houtstook en de mobiele werktuigen.

De maatregelen in het Actieplan zorgen dat Amsterdam zo snel mogelijk voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. De ambitie gaat echter verder en richt zich op het halen van de advieswaarden van de World Health Organization (WHO) in 2030.

Uitstootvrij verkeer

Wanneer alle mobiliteit elektrisch is en de productie van elektriciteit volledig duurzaam, wordt de 9% CO₂-reductie gerealiseerd. Het is daarmee ook relevant voor het halen van de Amsterdamse klimaatambities. Jaarlijks rekent een onafhankelijke partij door waar het plan staat in het halen van de CO₂-doelen voor 2030 en 2050. De resultaten worden opgenomen in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal.

Samenhang aan maatregelen bepaalt effectiviteit

De aanpak van het Actieplan is te omschrijven als 'van binnen naar buiten' en 'van zakelijk naar privaat'. Het centrum is in 2022 uitstootvrij voor ov-bussen en touringcars. In 2025 is het wegverkeer binnen de ring A10 uitstootvrij, behalve voor personenauto's en motoren. In 2030 is al het verkeer binnen de bebouwde kom uitstootvrij. Om dit te bereiken wordt een pakket aan maatregelen uitgevoerd. De samenhang van het pakket moet zorgen voor beweging in de maatschappij. De maatregelen richten zich op communiceren (de wenselijkheid voor het voetlicht krijgen), faciliteren (zorgen dat e-vervoer in praktijk mogelijk is), stimuleren (bevorderen van gewenst gedrag) en reguleren (inzetten van regelgeving).

Inmiddels is gebleken dat bovenstaande maatregelen niet geheel volgens planning uitgevoerd kunnen worden mede omdat er nog geen landelijke regelgeving is.

3.8 Laad me, Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030

In dit strategisch plan wordt uiteengezet hoe de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd die een uitstootvrije stad mogelijk maakt. De gemeente Amsterdam heeft in het Actieplan Schone Lucht de ambitie uitgesproken voor een uitstootvrije stad.

De eerste stap is uitstootvrij verkeer binnen de Ring A10 in 2025 (personenauto's en motoren uitgesloten). In 2030 is de ambitie om al het verkeer binnen de Amsterdamse bebouwde kom uitstootvrij te laten rijden.

Inmiddels is gebleken, zoals eerder genoemd, dat de maatregelen om een uitstootvrije stad te realiseren, niet geheel volgens planning uitgevoerd kunnen worden mede omdat er nog geen landelijke regelgeving is.

In het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030 wordt de vraag beantwoord hoe de komende jaren veilige, betrouwbare, toegankelijk en betaalbare laadinfrastructuur ontwikkeld kan worden. In kaart wordt gebracht wat daarvoor nodig is en beschreven wordt wat te doen om ervoor te zorgen dat de voorzieningen in 2030 de verwachte en veranderende behoefte dekken.

Bij de realisatie van de laadclusters of losse laadpalen in de openbare ruimte dient de Puccinimethode te worden gehanteerd. In het Beleidskader Puccini-methode staan de inrichtingsprincipes beschreven. Voor de technische uitwerking van o.a. straatmeubilair

dienen het Handboek Rood en het digitale Handboek Inrichting Openbare Ruimte te worden geraadpleegd.

In de transitie naar elektrisch rijden onderzoekt de gemeente welke huidige tankstationslocaties geschikt zijn voor het snelladen van elektrische voertuigen. De gemeente ontwikkelt een ruimtelijk afwegingskader voor brandstofverkooppunten om te zorgen voor een evenwichtige en efficiënte ruimtelijke vertaling naar de benodigde snellaad-infrastructuur.

3.9 Agenda Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en

hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstof-dioxide 35% lager dan in 2015;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- CO₂-uitstoot: In 2025 is de CO₂-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.
- Circulariteit: in 2030, 50 procent minder nieuwe grondstoffen. In 2050 een volledig circulaire economie.

3.10 Openbare ruimte

Op 8 februari 2024 is het Beleidskader Puccini-methode vastgesteld in de gemeenteraad. De Puccinimethode is de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld en staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van alle Amsterdamse openbare ruimte. De standaard bestaat uit inrichtingsprincipes, profielen, materiaalkeuzes, objecten, technische details, groensoorten en groen-toepassingen. Met deze standaard wordt ervoor gezorgd dat de openbare ruimte in heel Amsterdam functioneel, veilig, duurzaam en samenhangend wordt ingericht met als uitgangspunt een prettige leefomgeving.

De Puccinimethode is gebaseerd op de volgende vijf overtuigingen. Deze overtuigingen vormen de basis voor alle ontwerpen in de Amsterdamse openbare ruimte.

1. De gebruiker is gebaat bij eenvoud en vanzelfsprekendheid;
2. Een goed ontwerp vergt ambacht op elk schaalniveau;
3. Goede openbare ruimte is duurzaam in aanleg, in beheer en in gebruik;
4. We bouwen voort op 'best practices' en bieden ruimte aan innovatie;
5. Goede samenwerking zorgt voor het beste resultaat op straat.

3.11 Koersdocument Amsterdam maakt ruimte

Amsterdam maakt ruimte beschrijft hoe we de openbare ruimte in de groeiende stad toekomstbestendig willen maken. De gemeente wil dat doen op een ecologisch veilige en sociaal rechtvaardige manier, met oog voor alle huidige en toekomstige gebruikers van onze gezamenlijke huiskamer. Keuzes maken is daarbij onvermijdelijk. Hoe gaan we samen bepalen waar we ruimte voor willen maken en daarnaar handelen en ingrijpen op straat?

3.12 Meerjarenplan Fiets (2017-2022)

In 2017 is het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Het Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen die in het meerjarenplan opgenomen zijn, richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en fietsgedrag. Aan elk van deze drie pijlers zijn maatregelen gekoppeld en een uitvoeringsperiode.

Voor fietsers betekent dit onder meer:

- Nieuwe fietsverbindingen die barrières slechten;
- Nieuwe aantrekkelijke fietsroutes: het Groennet;
- Meer ruimte op de drukste fietsroutes;
- Meer vrije plekken in fietsenstallingen en op straat;
- gemakkelijker een parkeerplek vinden door betere verwijzing en informatie;
- Uitbreiding van het aantal gebieden met een aantrekkelijke verblijfskwaliteit in combinatie met fietsparkeren bij aanlooproutes (Bike&Walk).

(Bij de aanpak van het fietsparkeren wordt ook aandacht besteed aan parkeren van brom- en snorfietsen.)

Nota parkeernormen fiets en scooter

Zonder goede voorzieningen parkeren bewoners hun fiets en/of scooter in de openbare ruimte, met als gevolg dat er niet voldoende ruimte overblijft voor groen, voetgangers, terrassen, etc. Ook hebben te veel gestalde fietsen in de openbare ruimte negatieve gevolgen voor het straatbeeld.

De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter', vastgesteld op 14 maart 2018 door de gemeenteraad, is het beleidskader op basis waarvan bij ruimtelijke (her-) ontwikkelingen eisen worden gesteld aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen.

Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen niet bindende richtlijnen. De parkeernormen voor scooters bij niet-woonfuncties worden gebaseerd op de verhouding tussen het gebruik van fietsen en scooters. Omdat Amsterdammers met de scooter vaak wat langere afstanden afleggen, wordt in de scooterparkeernormen geen onderscheid in zones gemaakt. De norm is afgeleid van de fietsparkeernorm voor zone 1. De normen voor scooter-parkeren worden op dezelfde wijze toegepast als de normen voor fietsparkeren. Voor lang parkeren geldt als richtlijn dat de initiatiefnemer parkeervoorzieningen op eigen terrein realiseert. Voor kort parkeren kan hij daarvan afwijken, als het niet mogelijk of realistisch is om deze voorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dan worden scooterparkeerplaatsen in de openbare ruimte beschouwd als alternatief.

Voor het toepassen van de normen voor fietsparkeren is Amsterdam in drie zones verdeeld omdat deze gebieden verschillen in intensiteit van het fietsgebruik. Het plangebied ligt in zone 1 wat inhoudt dat er een hoog fietsgebruik is en er daarom een hoge parkeernorm geldt voor niet-woonfuncties. Er dient daarom te worden aangesloten op de norm van een functie die qua parkeergedrag het beste aansluit of er dient te worden uitgegaan van maatwerk.

Tabel 1: kantoorfunctie - fietsparkeren

	locatie	norm aantal parkeer-plekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
Kantoor medewerkers	zone 1 zone 2 zone 3	2,9 2 1,45	100 m² bvo	medewerkers/lang parkeren	ochtend werkdag	
kantoor met balie bezoekers	zone 1 zone 2 zone 3	5 3,5 2,5	balie	bezoekers/kort parkeren	ochtend werkdag	minimaal 10 fietsparkeer-plekken per vestiging

Tabel 2: detailhandel - fietsparkeren

	locatie	norm aantal parkeer-plekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
Winkel	zone 1 zone 2 zone 3	4 2,8 2	100 m² bvo	bezoekers/kort parkeren	dagelijks 16-19 uur	
Supermarkt	zone 1 zone 2 zone 3	4,3 3 2,2	100 m² bvo	bezoekers/kort parkeren	dagelijks 16-19 uur	

Tabel 3: gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen - fietsparkeren

	locatie	norm aantal parkeer-plekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
(para)medische praktijk/gezondheidscentrum bezoekers	zone 1 zone 2 zone 3	2 1,4 1	100 m² bvo	bezoekers/kort parkeren	werkdag 9-12 uur	
(para)medische praktijk/gezondheidscentrum medewerkers	zone 1 zone 2 zone 3	2 1,4 1	100 m² bvo	medewerkers/lang parkeren	werkdag 9-12 uur	

Tabel 4: horeca - fietsparkeren

	locatie	norm aantal parkeer-plekken	per	doelgroep	maatgevend moment	opmerkingen
Horeca I fastfood, cafeteria, snackbar, lunchroom, koffie/theehuis, ijssalon, etc.	zone 1 zone 2 zone 3	10 7 5	100 m² bvo	bezoekers/kort parkeren		norm 50% van horeca III
Horeca II a en b IIa: zaalverhuur, sociëteit IIb: dancing of discotheek	zone 1 zone 2 zone 3	20 14 10	100 m² bvo	bezoekers/lang parkeren (avond/nacht horeca)	do-vr-za 22-4 uur	norm gelijk aan horeca III
Horeca III café of bar	zone 1 zone 2 zone 3	20 14 10	100 m² bvo	bezoekers/kort parkeren; bezoekers/lang parkeren (avond/nacht horeca)	vr-za-zo 18-22 uur	primair gericht op verstrekken van (alcoholische) dranken
Horeca IV restaurant, eet-café of bistro	zone 1 zone 2 zone 3	20 14 10	100 m² bvo	bezoekers/kort parkeren; bezoekers/lang parkeren	vr-za-zo 18-22 uur	primair gericht op verstrekken van maaltijden; exclusievere zaken lagere parkeerbehoefte
Horeca V hotel of pension	zone 1 zone 2 zone 3	0,4 0,28 0,2	kamer	medewerker en gasten/lang parkeren		minimaal 4 fietsparkeer-plekken per hotel

Tabel 5: trein- en metrostations en andere OV-knooppunten - fietsparkeren

	norm	doelgroep
Stations, OV-knooppunten	maatwerk	reizigers/lang parkeren

Normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties:

Voor de parkeernormen wordt in de nota uitgegaan van de CROW-kencijfers voor fietsparkeren (Leidraad Fietsparkeren, CROW-publicatie 291, 2010). Dit zijn algemeen geaccepteerde cijfers voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte. De CROW-kencijfers zijn bepaald op basis van de gemiddelde fietsparkeerbehoefte voor verschillende functies. Deze gemiddelden zijn met 20% opgehoogd om rekening te houden met groei van het fietsverkeer. Gemeenten gebruiken ze als basis voor het bepalen van hun fietsparkeernormen. De CROW-kencijfers beschrijven de gemiddelde fietsparkeerbehoefte per functie en geven bij elk kencijfer de spreiding aan. Voor de Amsterdamse normen wordt de bovengrens van deze spreiding aangehouden vanwege het zeer hoge fietsgebruik.

De gemeente bepaalt de minimum fietsparkeereis aan de hand van de normen voor fietsparkeren (zie hieronder de normtabellen uit de nota). Als voor een specifieke functie geen norm is opgenomen in de normtabel, dan geldt de norm van de functie die qua parkeergedrag het beste aansluit. Als deze normtabel geen vergelijkbare functie bevat, is alleen maatwerk mogelijk.

3.13 Programma Bruggen en Kades

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 14 april 2020 het Programma Bruggen en Kades (PB&K) vastgesteld. De slechte staat van de kademuuren en bruggen in Amsterdam en de beperkte kennis over de te verwachten levensduur gaven aanleiding tot het organiseren van een programma-tische aanpak. Om 205 km kademuur en de 830 bruggen versneld te onderzoeken, veilig te stellen en te vernieuwen staat het programma voor de opgave om in de komende decennia honderden verschillende projecten op te starten.

Het uitvoeren van al die projecten vraagt om het vervoer van grote hoeveelheden bouwmaterialen en bouwafval. De stad moet ruimte kunnen bieden aan de toename van bouwterreinen, bouwlogistiek en tegelijkertijd bereikbaar en leefbaar blijven voor haar inwoners. Dit vraagt om een efficiënte afwikkeling van vervoer over land en over water. Om de kwetsbare infrastructuur in de stad te ontzien en hinder in de omgeving van bouwprojecten te beperken, is op stedelijk niveau besloten om bouwmaterialen zoveel mogelijk over water te vervoeren. Dit leidt tot de noodzaak om over voldoende, gunstig gelegen ligplaatsen en overslaglocaties te beschikken. Ten tijde van de vaststelling van het Programma Bruggen en Kades waren er in de binnenstad nog geen aangeduide locaties waar overslag kan plaatsvinden. Inmiddels worden verschillende locaties onderzocht. De mogelijkheid voor overslag van water op water is voor PB&K belangrijk.

3.14 Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de Watervisie is meer ruimte voor groei en spreiding van functies op het water.

Deze Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt: Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool.

3.15 Nota Varen deel 1 en deel 2

Op 9 mei 2019 heeft de gemeenteraad Nota Varen Deel 1 vastgesteld. Deel 1 geeft het kader voor het gehele vaarbeleid, met uitzondering van het woonbotenbeleid. In Nota Varen Deel 1 worden het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving uitgewerkt. Het beleid van de Nota Varen geldt voor het binnenwater van de gemeente, exclusief het havenwater. De gemeente stemt met de haven af hoe wordt samengewerkt bij de uitvoering van de maatregelen.

Op 20 mei 2020 heeft de gemeenteraad de Nota Varen Deel 2 vastgesteld. De hoofdpunten van de Nota Varen Deel 2 betreffen een uitwerking van: het nieuwe op- en afstapbeleid, het ligplaatsenbeleid, de verduurzamingsmaatregelen, het vignetbeleid en de maatregelen ter stimulering van (goederen)transport over water.

Relevante uitgangspunten uit de Nota's varen zijn:

1. Voldoende ruimte voor bewoners door het aantal vaarbewegingen en boten te beheersen en door het spreiden van plezier- en passagiersvaart;
2. Beheersen drukte en vermindering overlast: de toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en de leefbaarheid onder druk staan. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid worden emissie-eisen gesteld;
3. Verdeling schaarse ruimte: de capaciteit van de grachten is beperkt. Dat maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wie er ruimte wordt geboden en in welke mate. Het is voor

de gemeente van belang dat er in ieder geval voldoende ruimte is voor pleziervaart, waar ook bewoners in het bijzonder aan hechten, en voor goederenvervoer over het water;

4. Bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed: de grachtengordel is UNESCO werelderfgoed. De uitstraling en het karakter dienen behouden te worden;
5. Filevorming op het water en massatoerisme passen niet bij dat karakter en doen af aan het monumentale visitekaartje van de stad dat de grachtengordel zou moeten vormen;
6. Waarborgen vlotte en veilige doorvaart: teveel boten op de grachten brengen ten slotte de vlotte en veilige doorvaart in gevaar. Dat is een algemeen aandachtspunt - waarbij op specifieke knelpunten bijzondere maatregelen nodig zijn.

Op en na 25 september 2024 heeft de Raad van State uitspraken gedaan over besluiten van de gemeente Amsterdam die zien op exploitatievergunningen gebaseerd op het passagiersvaarbeleid (met de Nota Varen Deel 1 uit 2019 hebben het College en de raad gekozen voor het voeren van een volumebeleid voor exploitatievergunningen met een maximum van 550 vergunningen).

De Raad van State heeft op 25 september 2024 bepaald dat de motivering achter dit volumebeleid ontoereikend is. Het College zet zich in om op korte termijn met oplossingen te komen voor de directe vraagstukken die nu voorliggen. In het eerste kwartaal van 2025 zal het College een richtingenbrief opstellen waarin nader wordt ingegaan op de opties en richtingen voor een nieuw vaarbeleid.

3.16 Uitvoeringsplan Transport over Water

Met het Uitvoeringsplan Transport over Water geeft de gemeente concrete uitwerking aan dit beleid. Het uitvoeringsplan is in 2020 tot stand gekomen in overleg met relevante gemeentelijke afdelingen en programma's en na raadpleging van kennisinstellingen en marktpartijen.

Amsterdam blijft de komende jaren groeien en dat betekent ook meer vervoersbewegingen. Maar meer zwaar vervoer door de stad vormt een extra belasting voor de toch al kwetsbare bruggen, kademuren en doorgaande verkeersroutes. Transport over water wordt daarom steeds belangrijker.

Op het water is het druk en behoud van leefbaarheid is van belang. Verder is capaciteit op het water niet oneindig en vanwege de werkzaamheden aan de kades kan vanwege beschermingsconstructies niet alles (tegelijk) over het water. Om het transport over water in goede banen te leiden zijn spelregels nodig. Die zijn onder meer vastgelegd in het vergunningstelsel. In het vergunningstelsel is opgenomen dat voor alle vormen van transport over water een exploitatievergunning transport is nodig. Als het materiaal qua maatvoering niet past binnen het doorvaartprofiel kan een bijzondere transportvergunning noodzakelijk zijn. In de verordeningen en vergunningen zijn specifieke voorwaarden opgenomen. Zo is met ingang van 1 januari 2025 het gebruik van emissievrije vaartuigen het uitgangspunt. Om het karakter van onze historische binnenstad te beschermen, worden eisen gesteld aan het uiterlijk van transport-

vaartuigen. Er is wel ruimte voor initiatief van ondernemers: met een goede onderbouwing is altijd maatwerk mogelijk. Bij kortdurende pilotprojecten kan afwijkend materiaal specifiek worden beoordeeld.

Het spreekt voor zich dat transport over water ook voor de Appeltjesmarkt van betekenis kan zijn in relatie tot de hub-ontwikkeling.

3.17 Werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025

Het Werkplan is vastgesteld door de raad op 24 februari 2024. In 2022 heeft het Amsterdamse college de Logistieke strategie vastgesteld die is uitgewerkt naar dit werkplan. Dit plan focust op wat er moet gebeuren om samen met het bedrijfsleven en andere partners de transitie naar schone, veilige, lichte en efficiënte logistiek te begeleiden. Diverse ontwikkelingen, stadsgesprekken over koersdocument 'Amsterdam maakt ruimte', pilots waarmee de markt nieuwe logistieke concepten uitprobeerde en regionale initiatieven bevestigen het belang van een goede sturing op logistiek. Stedelijke logistiek is complex. Het is bij uitstek een integraal vraagstuk op het gebied van mobiliteit, ruimte, economie, maar heeft ook een grote maatschappelijke functie.

Het hoofddoel zoals geformuleerd in dit werkplan luidt: Logistiek in Amsterdam gebeurt binnen passen- de ruimte en tijd en met minimale voetafdruk. Dit betreft een langjarig opgave waarbij uitvoering van dit plan zorgt dat de gemeente in staat is om na 2025

scherpere en beter onderbouwde beleidskeuzes voor stedelijke logistiek te kunnen maken, binnen de doelstellingen van 'Amsterdam maakt ruimte'.

3.18 Detailhandelsbeleid

Op 20 december heeft de gemeenteraad het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. De gemeenteraad heeft bepaald dat, totdat er nieuw detailhandelsbeleid is vastgesteld, het detailhandelsbeleid 2018-2022 ook na deze periode blijft gelden.

In het beleid zijn 16 algemene regels opgenomen die gelden voor winkelgebieden in heel Amsterdam. Hieronder een aantal van deze regels:

- Meer diversiteit in het winkelaanbod;
- Geen losstaande winkels, maar een clustering van het winkelaanbod in winkelgebieden;
- Behoud, vernieuwing of uitbreiding van supermarkten als belangrijke trekkers is mogelijk in kansrijke winkelgebieden;
- Winkels in dagelijkse artikelen worden in stadsstraten geclusterd rondom de supermarkt(en);
- Maatwerk voor kleinschalige winkels in een winkelkwartier;
- Markten en staanplaatsen zijn versterkend aan het winkelaanbod.

Omdat er een grote verscheidenheid aan winkelgebieden is, worden in dit beleid richtinggevende uitspraken gedaan over detailhandel in verschillende delen van de stad. Het beleid gaat uit van de volgende drie zones: kernzone, centrumzone en

stadszone. De zones verschillen in het al aanwezige winkelaanbod, de stedenbouwkundige structuur en het verzorgingsgebied. Naast de stadsbrede beleidslijnen is voor elk van de drie zones een specifieke koers ingezet. De bij de zones behorende opgaven zijn:

- in de Kernzone: geleiding en spreiding van drukte, aanpak diversiteit, meer belevenis, beperkt nieuwe grootschalige winkels en aandacht voor borging dagelijks aanbod;
- in de Centrumzone: borging boodschappen in stadsstraten en ruimte voor nieuwe formules en concepten;
- in de Stadszone: uitrol centrummilieu/transformatie van functies, toekomstbestendig maken van de stadsdeelcentra en aanpak leegstand.

Het gebied Appeltjesmarkt/Europarking valt binnen de Kernzone.

3.19 Horeca

Op 28 januari 2014 heeft de deelraad van stadsdeel Centrum de Uitvoeringsnotitie Horeca 2014 vastgesteld. Daarin is opgenomen of en in welk gebied van de stad uitbreiding van horeca nog mogelijk is.

Horeca is onderverdeeld in verschillende categorieën: Horeca 1 (fastfood), horeca 2 (discotheken, zaalverhuurlocaties en sociëteiten), horeca 3 (cafés), horeca 4 (restaurants).

Additionele horeca is een vorm van horeca die ondergeschikt is aan de hoofdbestemming. Enerzijds ondersteunen de horeca-activiteiten de hoofdfunctie. Hierbij valt te denken aan een koffiehoeke in een museum of buurthuis, waar bezoekers vaak langere tijd verblijven. Deze horeca-activiteiten zijn vaak afgescheiden van de hoofdfunctie in een aparte ruimte of duidelijk afgebakend deel van de locatie. Anderzijds gaat het om horeca-activiteiten die deel uitmaken van de hoofdfunctie, zoals bij een bioscoop of theater. Additionele horeca is uitsluitend toegestaan binnen de bestemmingsfuncties voorzieningen (zoals sport- en dansscholen, sauna's) en in warenhuizen.

Initiatieven worden beoordeeld aan de hand van verschillende criteria.

Van een mengformule is sprake wanneer in een zaak (die geen horeca als hoofdbestemming heeft, maar detailhandel of consumentverzorgende dienstverlening) tegen betaling etenswaren en/of drank worden verstrekt voor gebruik ter plaatse. Mengformules kunnen een bijdrage leveren aan het vestigings-

klimaat voor ondernemers. Initiatieven worden beoordeeld aan de hand van verschillende criteria.

In de Uitvoeringsnotitie Horeca 2014, Artikel 7.6.2 Uitbreiding van horeca staat dat vanwege de functiemenging en de precaire balans tussen de verschillende functies, uitbreiding van horeca in Gebied West bijna nergens mogelijk is. Alleen de volgende locaties kunnen nog in aanmerking komen voor nieuwe horecavestigingen:

- De nieuwbouw op het Haarlemmerplein en rond het Haarlemmerplein zelf;
- De Appeltjesmarkt (ingenomen door De Waterkant);
- In het oude HES-gebouw aan het Raamplein.

Zelfstandige horeca op de Appeltjesmarkt is geen direct recht. Het tijdelijke Omgevingsplan staat zelfstandige horeca niet toe.

3.20 Beschermd stadsgezicht

Op 1 februari 1999 is de gehele Amsterdamse binnenstad (binnen de Singelgracht) aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht. Om goed te kunnen omgaan met de historische stad moeten de bestaande kwaliteiten en zwakke punten helder zijn: wat moet worden behouden en beschermd en wat verbeterd en versterkt. Verschillende instrumenten bieden daarbij een helpende hand. Zo wordt bijvoorbeeld de kaart Atlas Ordekaarten - Waardering stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit gebruikt als toetsingskader bij het ontwikkelen en beoordelen van bouwplannen.

Op de waarderingskaart is de begrenzing van het gezicht te zien. Voor alle bebouwing van vóór 1970 is aangegeven in hoeverre het bijdraagt aan de architectonische en/of stedenbouwkundige kwaliteit van het stadsbeeld. De waarderingskaart wordt als basis gebruikt bij de toetsing aan het omgevingsplan. De bebouwing is ingedeeld in 3 orden:

- Tot orde 1 behoren rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten;
- Tot orde 2 behoren bouwwerken van vóór 1940 die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit, hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijk bijdrage leveren aan het stadsbeeld;
- Tot orde 3 behoren gebouwen van voor 1970, die voor wat schaal en detaillering betreft passen in de gevelwand waarvan ze deel van uitmaken. Binnen de categorie orde 3 panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Bij sloop of ingrijpende verbouwing achter de gevel wordt door Bureau Monumenten en Archeologie een bouwhistorische verkenning opgesteld, waarbij wordt aangegeven of het gebouw monumentale waarde heeft. Wanneer dat het geval is, is behoud uitgangspunt.

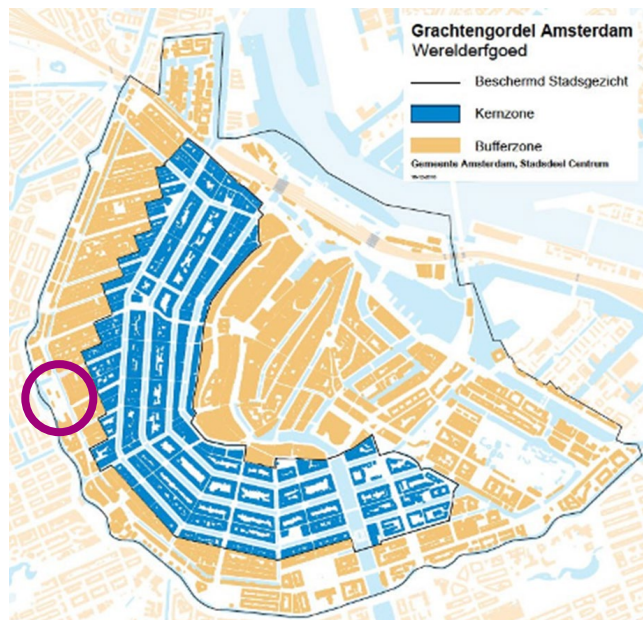
Bebouwing aan de Marnixstraat 246, 248, 250, 252 en 254 (Europarking met bijgebouwen) heeft de status orde 1 (gemeentelijk monument).

3.21 Amsterdam Werelderfgoed

De zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit 400 jaar oude waardevolle culturele, architectonische en stedenbouwkundige erfgoed. Tevens is dit een erkenning dat Amsterdam (gemeente en stadsdeel, maar ook eigenaren, ondernemers en bewoners) de grachtengordel op een goede manier in stand houdt en beschermt.

De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'), het gebied dat op de werelderfgoedlijst van UNESCO is geplaatst. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De bufferzone is aangewezen als een extra beschermingsgebied om de kernzone. De kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermde stadsgezicht.

Als het Werelderfgoed Comité (World Heritage Committee) besluit een erfgoed toe te voegen aan de Lijst van het Werelderfgoed, stelt het Comité, hiertoe geadviseerd door Niet-Gouvernementele Organisaties (NGO's), een 'Verklaring van Uitzonderlijke universele waarde' vast. 'Uitzonderlijke universele waarde' houdt in, dat de culturele of natuurlijke betekenis van wat als het erfgoed wordt gezien zo uitzonderlijk is, dat deze het nationale belang



Grachtengordel Amsterdam UNESCO Werelderfgoed: kern- en bufferzone; het plangebied is met een paarse cirkel aangegeven.

overstijgt en van algemeen belang is voor huidige en toekomstige generaties van de gehele mensheid. De verklaring bestaat uit een korte samenvattende beschouwing (synthesis), een beschrijving van de criteria waaraan het erfgoed voldoet, een beschrijving van de manier waarop het erfgoed voldoet aan de voorwaarden (wegingsfactoren) van integriteit (integrity) en echtheid (authenticity) en tenslotte een beoordeling van het systeem waarmee het erfgoed wordt beheerd en beschermd.

De grachtengordel is op de werelderfgoedlijst geplaatst vanwege de uitzonderlijke universele waarde en omdat de regels en de verbeelding van de bestemmingsplannen voor de binnenstad voldoende waarborg zijn voor de instandhouding van de door UNESCO gesignaleerde Outstanding Universal Value. Plaatsing op de Werelderfgoedlijst brengt dus geen nieuwe regels met zich mee. De kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermde stadsgezicht.

3.22 Beleidskader Monumenten 2016

Het Beleidskader Monumenten 2016 – Beleidskader voor het toetsen van ingrepen of herstel van monumenten (amsterdam.nl/beleidskadermonumenten) – wordt door Monumenten en Archeologie gebruikt om bouwplannen voor monumenten te toetsen. Het beleidskader bevat Beoordelingscriteria en Technische aanwijzingen, die gelden bij wijzigingen of herstel van gemeentelijke en rijksmonumenten in Amsterdam.

De beoordelingscriteria geven aan welke mogelijkheden er zijn om het monument aan te passen (wat mag?). De technische aanwijzingen geven aan hoe werkzaamheden moeten worden uitgevoerd (hoe moet het?). Naast algemene criteria/technische aanwijzingen zijn ook specifiekere criteria/technische aanwijzingen per onderdeel van een gebouw opgenomen.

3.23 Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad de welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016 vastgesteld. Dit is een geactualiseerde versie van de eerder vastgestelde versie op 9 september 2013. Na de fusie van de stadsdelen in 2010 hebben de centrale stad en de stadsdelen gezamenlijk een nieuwe, vereenvoudigde welstandsnota gemaakt. Niet alleen is de nota zelf sterk vereenvoudigd, ook de procedure van de welstandstoets is simpeler geworden. Niet elk plan hoeft meer langs de welstandscommissie voor een advies. Bepaalde kleine bouwplannen worden voortaan ambtelijk getoetst. Aanvragen voor wijzigingen aan monumenten worden altijd voorgelegd aan de welstandscommissie.

Amsterdam is onderverdeeld in 'ruimtelijke systemen': gebieden met gelijksoortige bebouwing, zoals de binnenstad, de negentiende-eeuwse ring, de gordel '20-'40 of de naoorlogse wijken in Nieuw-West en Buitenveldert. Vanaf nu worden alle plannen binnen zo'n ruimtelijk systeem aan dezelfde uitgangspunten getoetst.

Voor het gebied binnen de grenzen van stadsdeel Centrum gelden de criteria van het ruimtelijk systeem Binnenstad. De binnenstad van Amsterdam is sinds 1999 beschermd stadsgezicht. Bovendien is de grachtengordel in 2010 aangewezen tot wereld-erfgoed. Het spreekt voor zich dat de criteria voor de binnenstad gericht zijn op het beschermen en behoud van het cultureel historisch erfgoed. Bouwinitiatieven moeten zich voegen naar de bestaande, historisch gegroeide structuur en architectuur van de binnenstad.

3.24 Bomenverordening

Conform de Bomenverordening 2014 van Amsterdam is het uitgangspunt dat bomen behouden blijven tenzij er gegronde (boom technische) redenen zijn om deze te kappen. Daarnaast spreekt het college van B&W zich nadrukkelijk uit dat behoud van bomen het vertrekpunt is bij vernieuwingsprojecten in de stad. Als het aannemelijk is dat een voorgenomen bouw of aanleg gevolgen heeft voor de duurzame instandhouding van een beschermwaardige houtopstand, dan geeft de Bomenverordening aan dat een Bomen Effect Analyse (BEA) moet worden opgesteld.

Indien er bomen verwijderd of verplant dienen te worden dan dienen deze beoordeeld te worden conform de weigeringsgronden zoals benoemd in artikel 4 van de bomenverordening 2014 van de gemeente Amsterdam. Onderdelen uit lid 1 kunnen van toepassingen zijn op de betreffende bomen.

Artikel 4 Weigeringsgronden

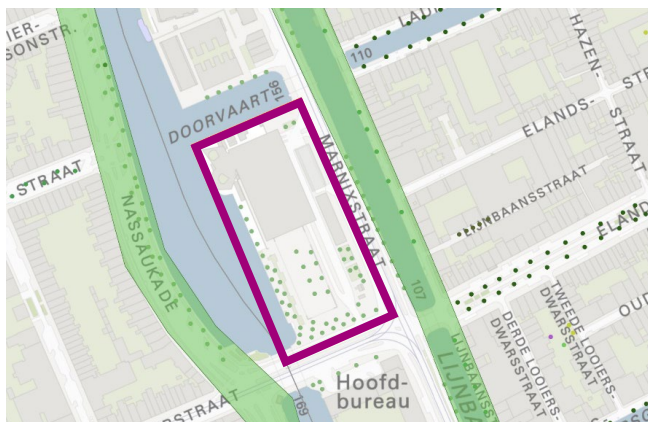
1. De vergunning kan worden geweigerd in verband met:
 - a. De natuur- en milieuwaarde van de houtopstand;
 - b. De waarde van de houtopstand voor het stadsschoon of het landschap;
 - c. De cultuurhistorische waarde van de houtopstand;
 - d. De waarde van de houtopstand voor de leefbaarheid.

De gemeente Amsterdam is eigenaar van alle bomen binnen de projectlocatie Appeltjesmarkt/Europarking. De bomen en de locatie zullen aan de volgende beleidsuitgangspunten moeten worden getoetst:

- Groene Puccini; zijn de bomen onderdeel van de Hoofdbomenstructuur?
- Structuurvisie; zijn de bomen onderdeel van de Hoofdgroenstructuur?
- Monumentale status; hebben de bomen een (gemeentelijke) monumentale status?
- UNESCO; vormen de bomen een onderdeel van het UNESCO-aanwijsgedebied?

In afbeelding 1 is zichtbaar dat de bomen geen onderdeel uitmaken van de hoofdbomenstructuur. De projectlocatie ligt buiten het kerngebied maar wel voor een groot deel binnen de bufferzone van het UNESCO-aanwijingsgebied ten aanzien van het beschermd stadsgezicht van het UNESCO Werelderfgoed. Verder valt het projectgebied, volgens het concept beleidskader Hoofdgroenstructuur, buiten een van deze structuren. Er zijn geen monumentale of bijzondere bomen aanwezig.

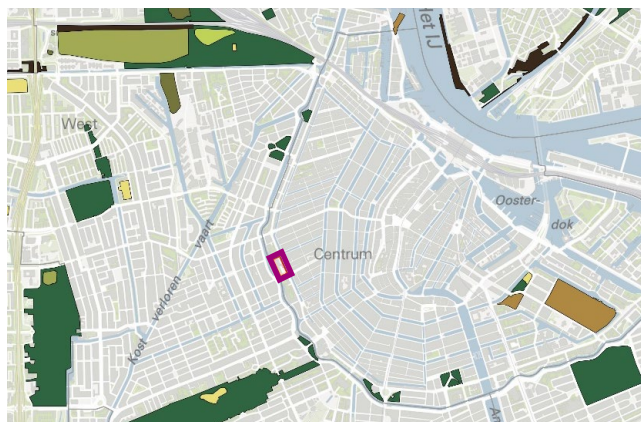
Binnen het gebied of in de omgeving staan geen waardevolle bomen die door de gemeente Amsterdam als zodanig zijn benoemd. De projectlocatie valt niet binnen een Hoofdgroenstructuur of maakt hier onderdeel van uit, zie afbeelding 2.



Uitsnede themakaart hoofdbomenstructuur volgens Beleidskaders Puccinimethode (Gemeente Amsterdam, 2024); projectgebied binnen paarse rechthoek

3.25 Beleidsprogramma Aanpak Dakloosheid 'Een nieuwe start'

Werken aan een nieuwe start en daarmee aan maatschappelijk en economisch herstel is de ambitie van het beleidsprogramma: Aanpak Dakloosheid 'Een nieuwe start' (vastgesteld in de gemeenteraad op 7 juli 2021). Het beleidsprogramma schetst kaders voor ondersteuning van kwetsbare inwoners uit de regio Amsterdam-Amstelland. Het gaat om inwoners die dak- of thuisloos zijn, dreigen te worden of om inwoners die vanuit 'beschermd wonen' een vorm van opvang en ondersteuning nodig hebben. Het programma is opgesteld in samenwerking met zorgaanbieders en cliënt vertegenwoordiging.



Uitsnede themakaart hoofdgroenstructuur – nu nog geldend, volgens Beleidskaders Puccinimethode (Gemeente Amsterdam, 2024); projectgebied binnen paarse rechthoek

4



Historie Appeltjesmarkt

In dit hoofdstuk wordt de geschiedenis van de Appeltjesmarkt nader geduid. De locatie is diverse malen ingrijpend gewijzigd. In de tijd van de aanleg van de grachtengordel was de locatie gelegen aan de stadsrand en voorzien van bolwerken. Een tweede periode volgde na de Napoleontische

periode, begin 19de eeuw nadat de bolwerken de defensieve functie verloren hadden. Op de afgegraven gronden werden zeer diverse instellingen en gebouwen opgericht en er werd begonnen met het rechte trekken van de Singelgracht. Later in de 19de eeuw werd de locatie ingericht

ten behoeve van een groentemarkt met insteekhovens voor de aanvoer per schuit. In de vierde en laatste fase tenslotte werd het terrein ingericht met de huidige parkeergarage en een busstation.

4.1 Fase bolwerken

De Appeltjesmarkt maakt deel uit van de Singelgrachtzone, een ruimtelijk systeem dat door de eeuwen diverse malen in beeld en in betekenis ingrijpend gewijzigd is. De primaire functie was een defensieve, een verdedigingsstelsel van aarden wallen en bastions, ter vervanging van de 16de-eeuwse stadswallen. Vanuit het idee van de ideale stad en vanuit de bekende fortificatietechnieken was deze linie half rond gedacht, de bekende halve maan. Deze halfronde cirkel werd niet in één keer uitgelegd, maar in twee keer. De locatie van de Appeltjesmarkt is in de eerste helft van de halve maan terug te vinden, het bolwerk met de naam Nieuwkerk.

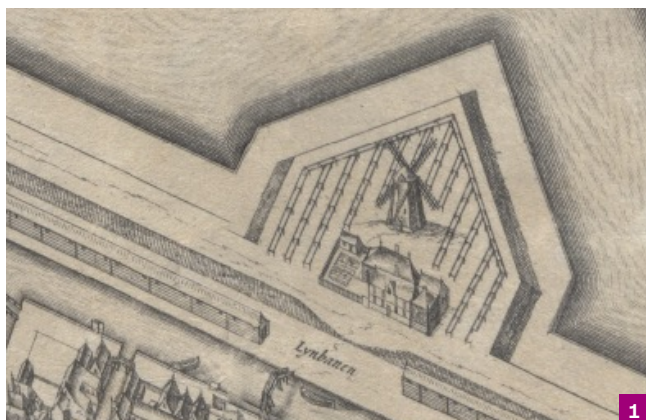
De bolwerken dienden primair militaire doeleinden, maar de gronden van de hoog opgetrokken bolwerken waren bij uitstek ook zeer geschikt voor de productiemolens, vanwege de betere windvang en de vrije ligging (hoog op een klein oppervlak). Daarbij was er ook voldoende ruimte voor de droogramen, voor de textielindustrie (laag en veel vierkante meters). En de gronden langs de parallelle binnenvestgracht, smal en langgerekt, waren weer uitermate gunstig voor de lijnbanen. Zo konden de nogal onhandige, vaak honderden meters lange, bouwwerken binnen de stad blijven. Dus met de uitleg van de grachtengordel was van meet af aan de Singelgrachtzone niet alleen een defensieve linie, maar ook een 'bedrijventerrein'.



Bovenstaande kaart is de tweede druk van de kaart van Jodocus Hondius (SAA 010001000605), met daarin getekend de bolwerken van de Derde uitleg, iets meer naar binnen dan de gestippelde halve cirkel zoals die nog zichtbaar is in de Vierde uitleg. De latere Appeltjesmarkt bevindt zich binnen de paarse cirkel.

4.2 Fase periferie van de stad

Met het in onbruik raken van de defensieve functie kregen de stadswallen een meer gemengd karakter. Er werd gewandeld, vanwege het uitzicht op de omringende weilanden, maar de molens bleven ook nog lang in bedrijf en ook andere restfuncties vonden hun weg naar de periferie van de stad.



1 Fase bolwerken: Uitsnede Balthasar Florisz. 1625, Nieuwkerk met molen, drooggraven en een soort stadsboerderijtje. UZFA00002000001

2 Fase bolwerken: Tot 1808 de Steenbok (zeemleer, mout), ook bekend als Stinkmolen, 't Rode Hart, De Twee Harten. Vanaf het zuidwesten, overzijde. KOG-AA-2-24-459B

3 Fase periferie van de stad: 1811-1832. In het midden bolwerk Nieuwkerk, met enige (dienst)woningen van de Stad Amsterdam. Op het rechter bolwerk is de molen nog in bedrijf. Op het linker bolwerk een siertuin, maar ook een zinkfabriek (kadastrale minuut 1811-1832)

4 Fase periferie van de stad: Halverwege de 19de eeuw is er op bolwerk Nieuwkerk (midden) een gasfabriek gevestigd, aanvankelijk een bescheiden bedrijf, maar allengs uitgegroeid tot een heus bedrijventerrein. De zinkfabriek en de siertuin hebben plaats gemaakt voor een suikerfabriek (links). Waar ooit de lijnbanen waren, daar zijn nu de bijgebouwen van de fabrieken en andere bedrijfsgebouwen. Daartussenin werd later de tramway aangelegd (paardentram). Om ruimte te creëren, wordt een begin gemaakt met het aanplempen van de Singelgracht tussen de bolwerken (normalisatie). Molen De Victor (rechts) is er nog wel. SAA, KOKA00217000001

5 Fase periferie van de stad: Zicht op de gasfabriek vanaf de Lijnbaansgracht, J.M.A. Rieke 1887. De paardentram rijdt al. Ook de molen is nog zichtbaar: de nieuwe en de oude productiemiddelen. KOG-AA-2-24-458

4.3 Fase groentemarkt

De derde fase van de bolwerken breekt eind 19de, begin 20ste eeuw aan. Bolwerk Nieuwkerk wordt met de twee flankerende bolwerken bestemd als groente- en fruitmarkt. De Singelgracht wordt genormaliseerd en komt door de aanleg van de 19de-eeuwse Ring midden in de stad te liggen. De fabrieken verdwijnen. Groente en fruit wordt per schuit aangevoerd, vandaar dat hier insteechavens worden uitgegraven.

Met de aanleg van de nieuwe centrale markthallen in Amsterdam West ontstond ruimte voor nieuwe functies in dit deel van de Singelgrachtzone. De ontwikkelingen verliepen echter zeer geleidelijk.

- 1 Overzicht van de 'hallen van Amsterdam' (Publieke Werken blad J3). SAA, 010043000002_047, uitsnede
- 2 Het kaartblad uit de Atlas van Loman, 1900-1903. Over bolwerk Rijk (boven) is een stuk papier geplakt met de laatste wijzigingen. De Jordaan is nog de oude stad, terwijl de Singelgrachtzone een geheel 19de-eeuwse aanblik krijgt. De bolwerken zijn weg en de insteechavens zijn daarvoor in de plaats gekomen. Aan de Marnixstraat verschijnt woningbouw. In lichtroze de eenlaagse loodsen of bergplaatsen en een veilinggebouw voor de groenten. Het lijkt erop dat tussen de insteechavens voornamelijk overslag was en dat het publiek inkopen deed aan de Marnixstraat, waar ook kleinere bootjes aanmeerden. De doorvaart was ter hoogte van de Lauriergracht (paarse pijl). Publieke Werken 1:1000
- 3 De overslag aan de insteechaven, van een dekschuit naar handkarren. SAA OSIM00003004496
- 4-5 Handel en wandel. De kade van de Marnixstraat is aangepast aan de nieuwe functie. SAA OSIM00001005730 en OSIM00003004495



4.4 Fase verkeer

In de laatste fase worden de insteekhavens, met uitzondering van de doorvaart naar de Lauriergracht, weer aangeplempt. Van de marktfunctie resteert niets meer. Ter hoogte van de Appeltjesmarkt wordt vanaf 1957 een busstation aangelegd, geheel in lijn met de ideeën over Cityvorming en passend bij andere majeure ingrepen in de stad als het Mr. Visserplein, de Weesperstraat en de Haarlemmer Houttuinen, alles ten dienste van het verkeer. Waar het verkeer voor de markt over het water ging, daar gaat alle verkeer nu over land. Het busstation zou ruim tien jaar later, met de bouw van de parkeer-garage uitgroeien tot een ware verkeershub.



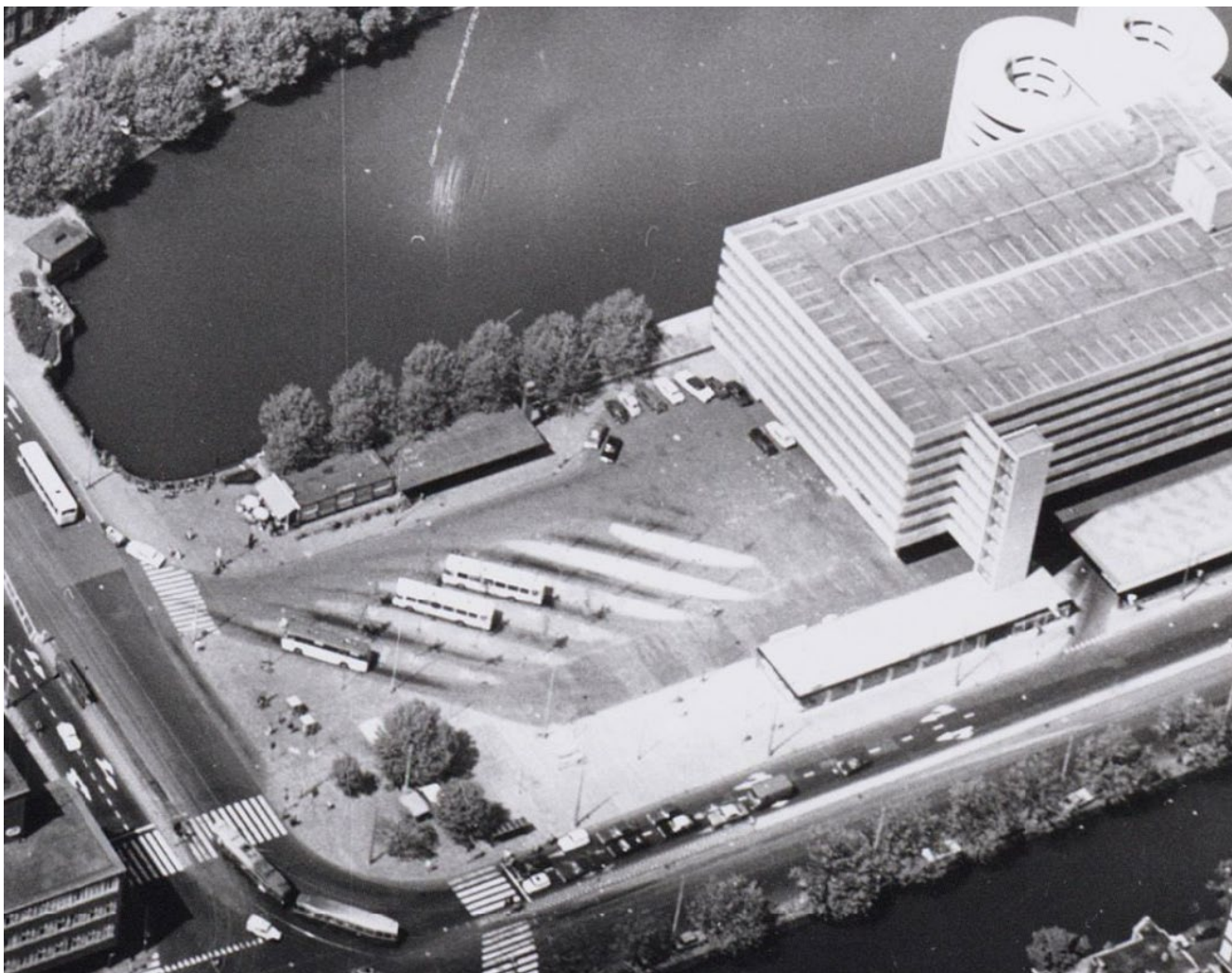
1 Algemeen Dagblad, SAA 010163001323

2 Vanuit de lucht is te zien hoe de insteekhavens worden aangeplempt. Aviodrome Luchtfotografie, SAA, A04139000728

3 In 1957 ontwierp C. Henke voor de N.Z.H. een gebouw met o.a. een restauratie en dienstruimtes. SAA, 010163001326

4 Voor de voetgangers werd vanaf de Oude Kinkerbrug een promenade aangelegd. SAA 010122028437

5 Tot eind jaren '60 was het busstation achter de bebouwing aan de Marnixstraat. SAA 10009A004139



Zanstra, Gmelig Meyling, De Clerq Zubli, ontwerp 1969, oplevering 1971, SAA, 010009016716 (foto juni 1973)

De forse toename van het autoverkeer en het tekort aan parkeerplaatsen in het centrum leidde uiteindelijk tot de bouw van de parkeergarage. De ingreep van de verkeershub is dermate fors dat de laat-negentiende-eeuwse woningbouw ook het veld moet ruimen. De kale vlakte die ervoor in de plaats komt vormt een onderbreking van de gevelwand van de Marnixstraat. Wel is met de aanplant van bomen (platanen) de ruimte veel groener geworden, maar een plantsoen is het in deze tijd beslist nog niet.

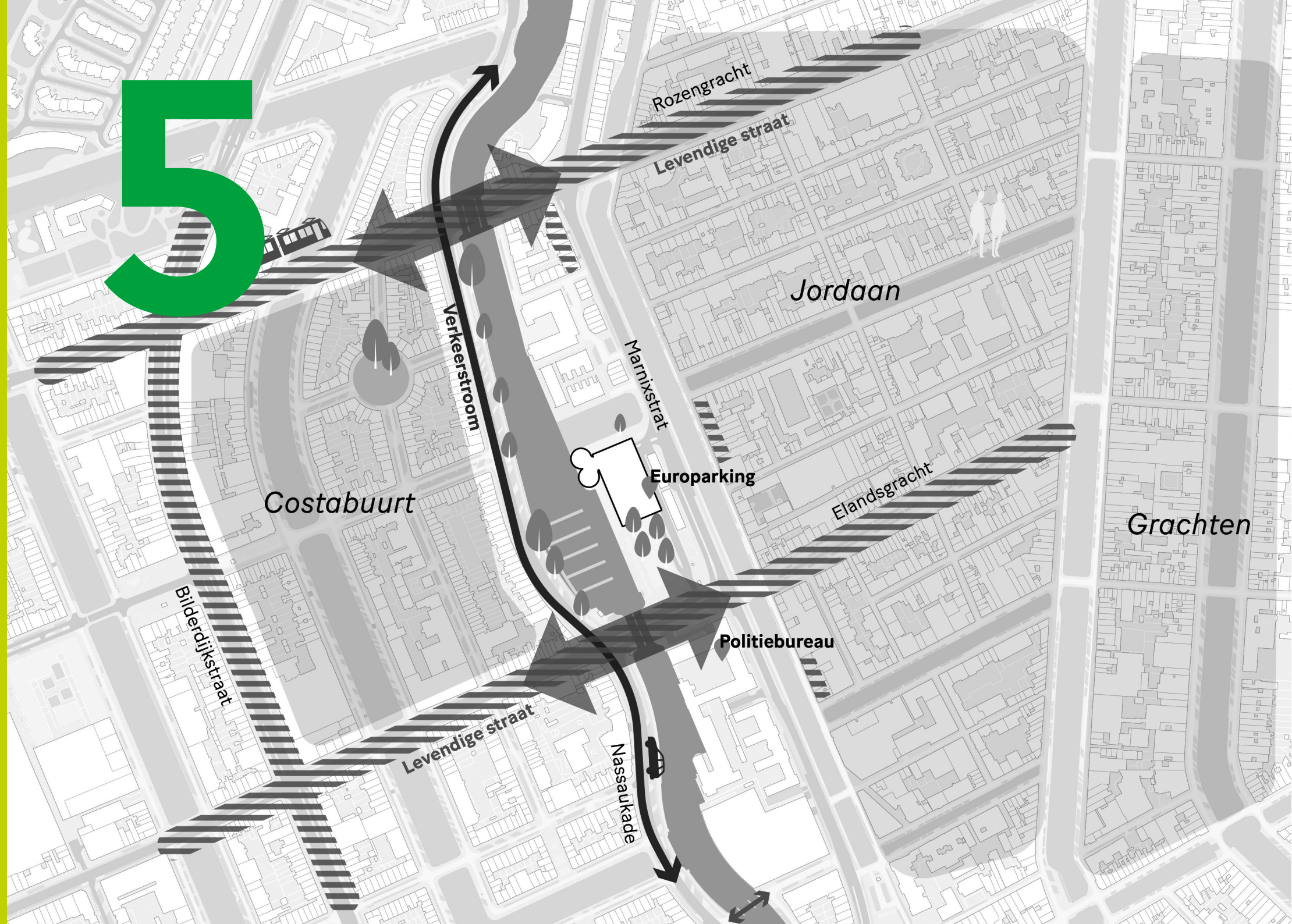
4.5 Huidige situatie

In de huidige situatie is het busstation ingeperkt tot een smalle strook, parallel aan de Marnixstraat en is het busstation op het plein verwijderd (2015). Aan de randen kreeg het groen ook een steeds meer prominente plaats. Het oude busstation is als het ware getransformeerd in een plantsoen aan het water.



Luchtfoto: Google Earth

5



Costabuurt

Jordaan

Grachten

Bilderdijkstraat

Levendige straat

Nassaukade

Marnixstraat

Elandsgracht

Europarking

Politiebureau

Rozengracht

Levendige straat

Verkerstroon

Ruimtelijke beschrijving en analyse

De historische beschrijving laat zien dat de functie van de Appeltjesmarkt in de loop van de geschiedenis een aantal keren is veranderd. De huidige rol en het functioneren van de locatie binnen de buurt en de stad heeft veel te maken met de positie van

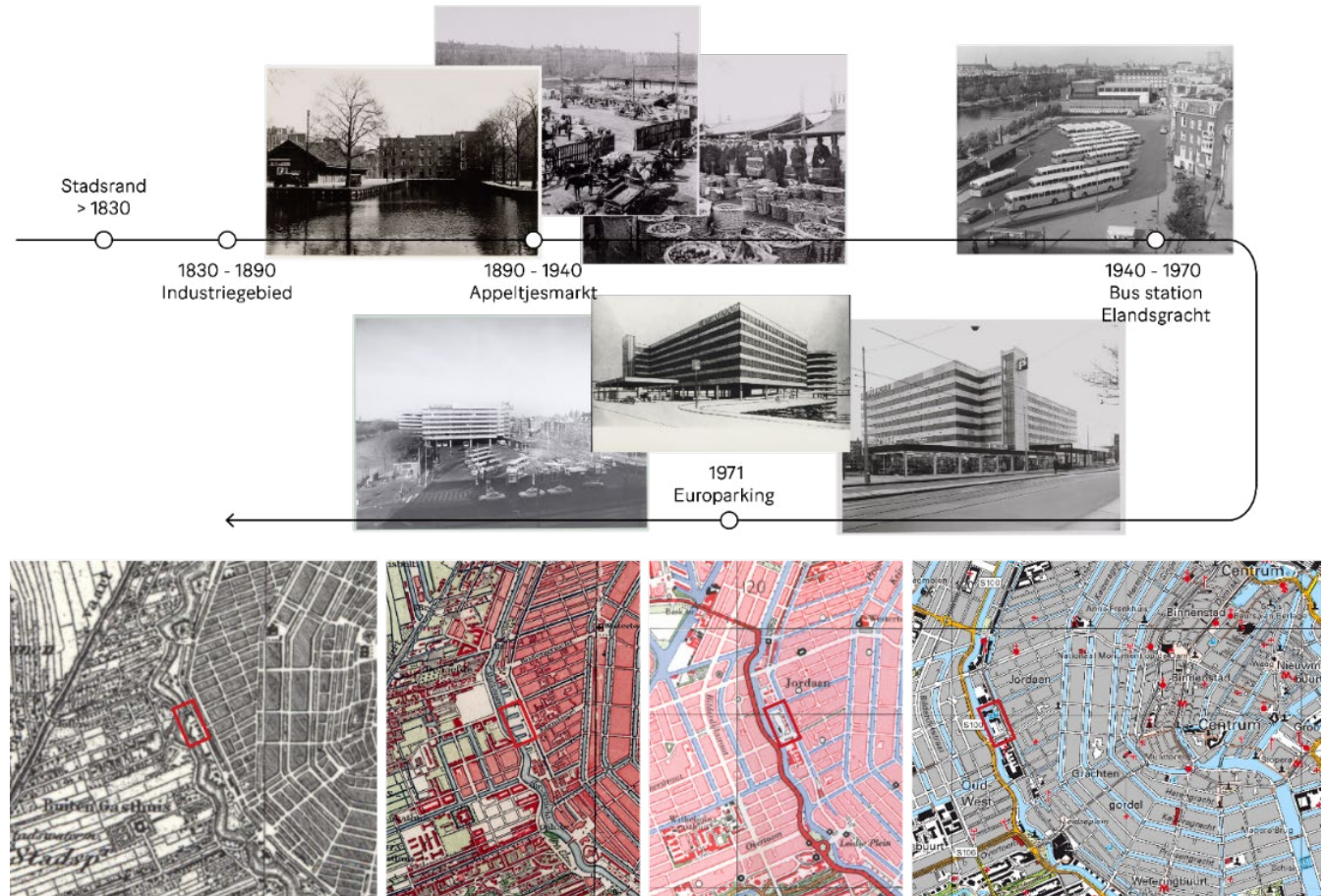
de Appeltjesmarkt in de stad, de routes in het gebied en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. In dit hoofdstuk worden deze aspecten nader onderzocht, maar wordt ook ingegaan op de monumentale waarden van de gebouwen.

5.1 Historische analyse

Zoals uit de beschrijving van de historische ontwikkeling van het gebied ([hoofdstuk 4](#)) blijkt, vervulde de Appeltjesmarkt sinds het moment dat de plek onderdeel uitmaakt van de stad verschillende functies.

Bij de aanleg van het plan voor de grote uitbreiding van Amsterdam met de grachtengordel en de Jordaan, maakte de locatie deel uit van de nieuwe ring van vestingwerken om de stad. In de daaropvolgende perioden werden de plekken aan deze ring van vestingwerken ook locaties voor functies die niet gemakkelijk op andere plekken in de stad ingepast konden worden. Daarbij is de ring van vestingwerken ook altijd een logische verbindingroute rond het centrale deel van de stad gebleven.

Omdat de locaties goed verbonden zijn in de wegenstructuur en het waternetwerk, zijn de plekken aan de Singelgracht ook altijd benut voor functies die een goede bereikbaarheid vragen. Zo is de locatie van de Appeltjesmarkt in gebruik geweest als industriegebied, als marktlocatie voor overslag van goederen en vervolgens ook als busstation.



De ontwikkeling van de locatie door de eeuwen heen

5.2 Rol in de stad en in de buurt

Vandaag de dag is nog duidelijk te zien dat het gebied Appeltjesmarkt/Europarking zich bevindt binnen de grenzen van de voormalige 17e eeuwse stad.

Na het slopen van de stadsmuur is dit gebied getransformeerd tot overgangsgebied tussen de buiten- en binnenstad. Het is een gebied waar verschillende functies zijn die qua maat, schaal en functie afwijken van de omliggende stadswijken. Zo zijn er langs de Singelgracht een politiebureau, brandweerkazerne, parkeergarages en knooppunten voor openbaar vervoer.

Ook de verbindende functie van de ring rond de binnenstad als snelle fietsroute en als verbindende structuur voor het openbaar vervoer is duidelijk zichtbaar. De locatie vormt daarmee ook een schakel-

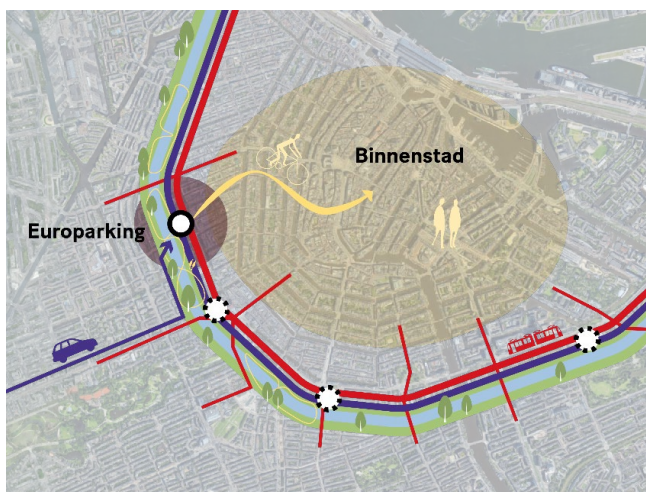
punt tussen de binnenstad en de vooroorlogse wijken die na de 17e eeuw zijn gerealiseerd. Hierdoor kan de Europarking een belangrijke rol spelen als Transferium naar de autoluwe stad.

Een belangrijke kans ligt in de ruimtelijke kwaliteit die de gebieden aan de Singelgracht kunnen bieden voor de buurten eromheen. Door een toenemende druk op de openbare ruimte is er meer behoefte aan kwalitatieve openbare ruimte. De continue structuur van de Singelgracht biedt een logische samenhang van ruimtes die een zeker gevoel van ruimte en lucht bieden aan de dicht bebouwde buurten eromheen. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit op plekken als de Appeltjesmarkt draagt bij aan het realiseren van een aaneengesloten structuur van aantrekkelijke groene ruimtes rond de binnenstad.

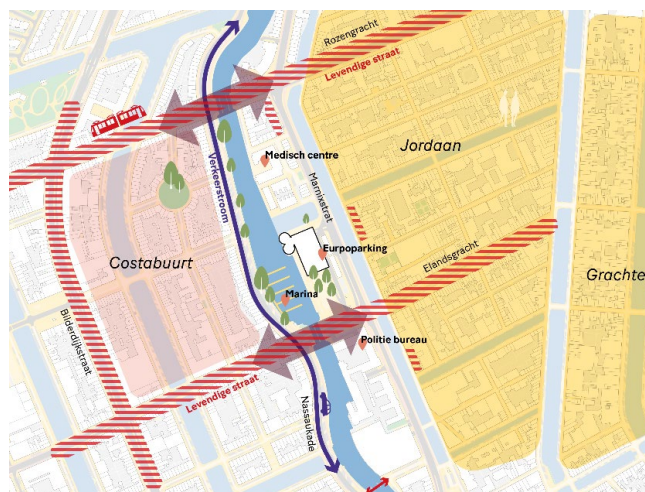
De Europarking is gelegen naast drukke en levendige straten die aan de voormalige 17e eeuwse stadsgrens, beide zijden van de stad met elkaar verbinden.

Het feit dat de Europarking gelegen is aan een kralensnoer van parkeergarages langs (of nabij) de Nassaukade biedt de kans voor een aaneenschakeling van een aantal wijkhubs. Hierdoor kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de totstandkoming van een autoluwe stadscentrum.

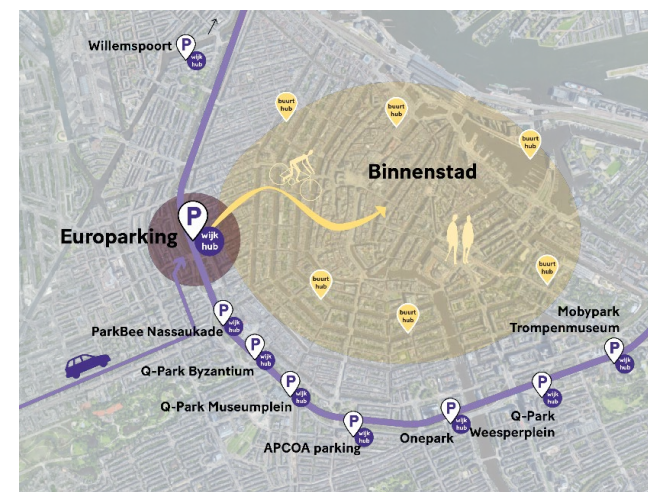
De Europarking (het garagegebouw inclusief het paviljoen, verbonden aan de garage door de trap) heeft het voor de binnenstad bijzondere kenmerk dat deze als solitair gebouw volledig vrij in de ruimte staat en zich op ruime afstand van andere bebouwing bevindt. De positie van een vrijstaand gebouw in de stad is doorgaans voorbehouden aan kerken of musea.



De Europarking en andere potentiële Hub-locaties langs de Singelgracht



Ruimtelijke relatie van de Europarking t.o.v. naastgelegen buurten



De Europarking als onderdeel van een kralensnoer van parkeergarages langs de Singelgracht

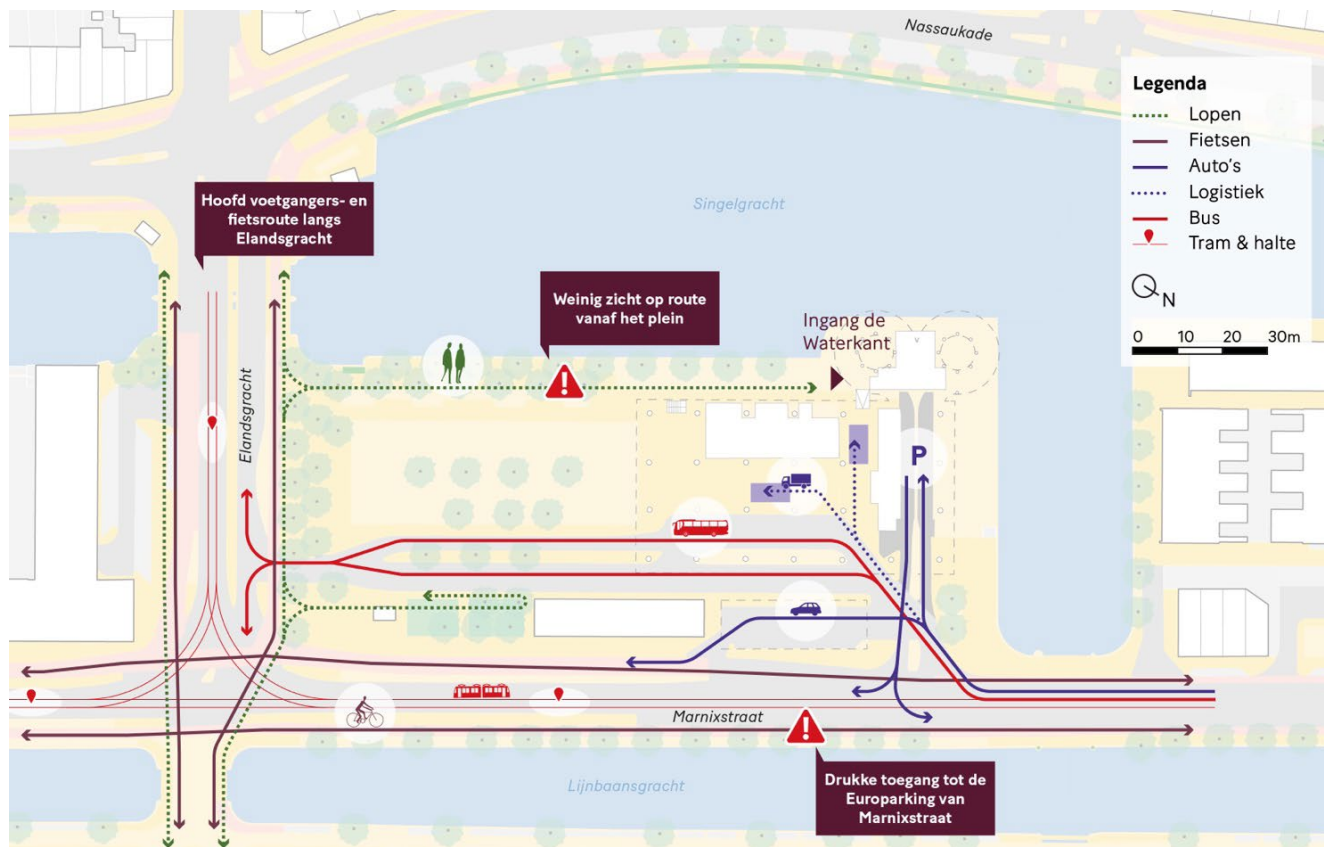
De rooilijn van de garage volgt niet de gevels van de bebouwing van de Marnixstraat. De iconische elementen van het gebouw, de twee helixvormige hellingbanen, gaan eerder een directe ruimtelijke relatie aan met de Singelgracht.

Door de grote vrije ruimte om het gebouw heen en de iconische verschijningsvorm springt de Europarking vanaf veel plekken in het oog en geeft de plek een bijzondere kwaliteit.

Juist door de combinatie van een busstation met een openbare parkeergarage, de ligging nabij verschillende routes de stad in en door de iconische kwaliteit van de bestaande bebouwing, kan het gebied met Appeltjesmarkt/Europarking de rol als hub voor de omliggende wijken vervullen.

5.3 Routes

Grotere doorgaande verkeersstromen lopen langs het gebied over de Marnixstraat en de Elandsgracht, straten die de Appeltjesmarkt verbinden met de omgeving. Met name de stromen van fietsers nemen op deze straten steeds verder toe. Aan de andere kanten ligt het gebied aan het water en zijn er geen fysieke verbindingen naar de omgeving. Ook valt op dat er met het tankstation, de parkeergarage en het busstation stevige stromen van gemotoriseerd verkeer het gebied in gaan aan de kant van de Marnixstraat. Dit leidt tot een aantal knelpunten. De plek aan de Marnixstraat is vanwege alle verkeersstromen een druk punt waar verkeersveiligheid aandacht verdient. Voor voetgangers en fietsers is het gebied vanaf de Marnixstraat slecht toegankelijk, omdat er vrijwel geen ruimte is tussen de toegang



Verkeersroutes in en langs het gebied

van het busstation, het tankstation en de garage. De route voor voetgangers over de kade aan de noordzijde van de Europarking (het verlengde van de Lauriergracht) loopt naar de horeca en vormt, met name vanwege het gebrek aan levendigheid en de puur functionele inrichting met lege ruimte en opslag, een sociaal onveilige plek. Ook de route direct langs de Singelgracht (op de lage kade langs het plein) voelt vaak sociaal onveilig aan. Door het niveauverschil tussen plein en kade is er weinig zicht vanaf

het plein op dit stuk route. Daarnaast biedt deze plek zon. Het is een aantrekkelijke plek voor daklozen om in de zon op de openbare bankjes te verblijven, vaak uit het zicht door het hoogteverschil met het plein. Het laden en lossen voor de aanwezige functies onder de parkeergarage en voor de tijdelijke horeca van De Waterkant vindt op dit moment plaats door middel van voertuigen die gebruik maken van de rijbanen van het busstation en vervolgens laden en lossen op voetgangersgebied.

Bovenstaande geeft aanleiding om de routes en het laden en lossen bij herontwikkeling van het gebied beter te organiseren in het integrale ontwerp voor busstation en openbare ruimte.

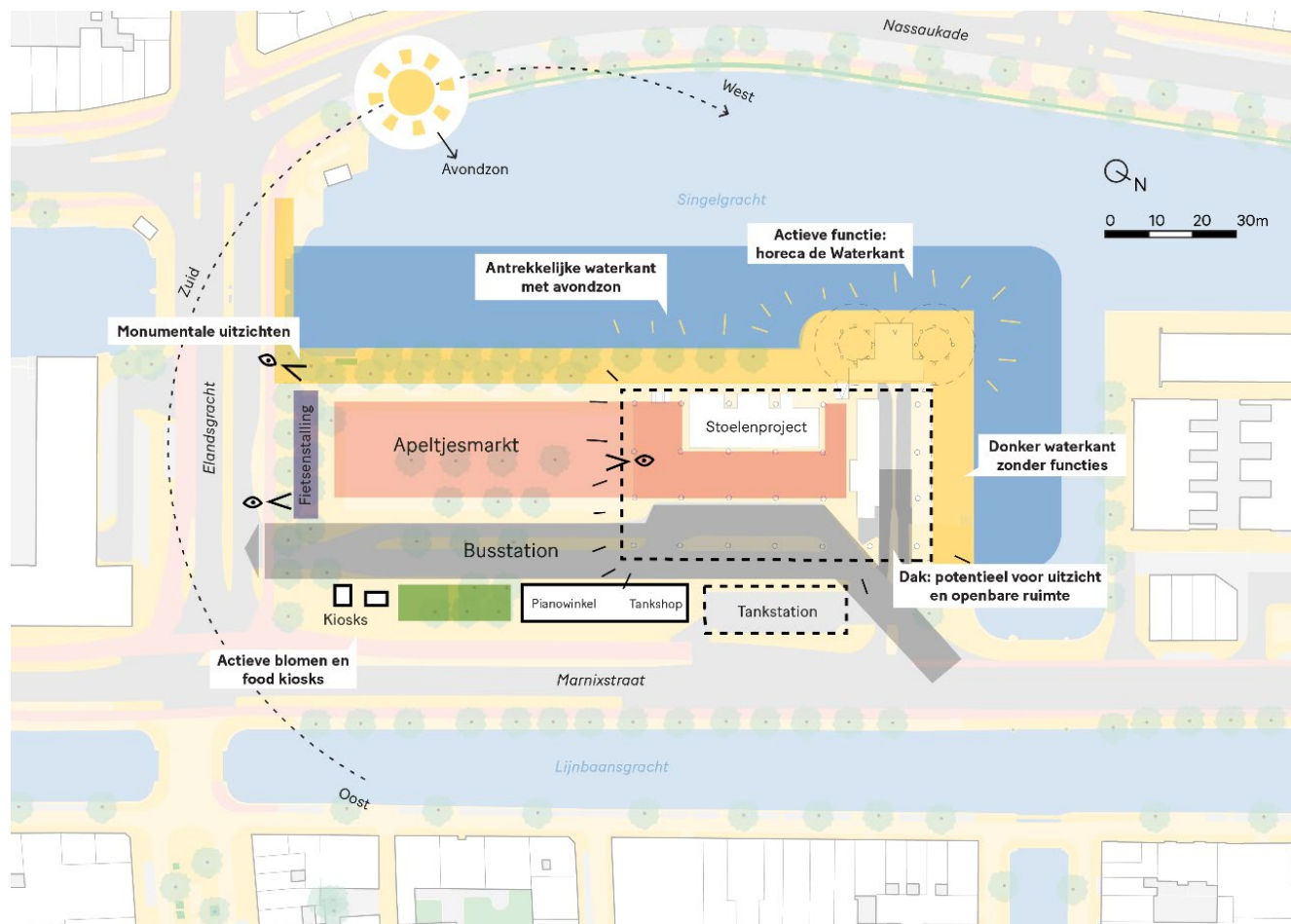
5.4 Analyse ruimtelijke kwaliteit

5.4.1 Ruimtelijke kwaliteit

De ligging van het gebied aan het water maakt dat het gebied minder goed toegankelijk is, maar vormt ook een grote ruimtelijk kwaliteit. Aan de Singelgracht is er een aantrekkelijke waterkant met veel zon waar ook de actieve functie van de huidige tijdelijke horecagelegenheid een positieve bijdrage aan levert. De kade aan de noordkant is een stuk minder aantrekkelijk door het gebrek aan aantrekkelijke functies, maar ook doordat dit de donkere zijde van het gebied is met veel schaduw.

Het gevoel van ruimte, met name vanaf de Elandsgracht waar er vrij zicht is op de openbare ruimte van de Appeltjesmarkt en het monumentale ensemble, is een belangrijke kwaliteit van het gebied. Ook de Appeltjesmarkt zelf is een plek die dat gevoel van ruimte kan geven met het verre zicht over de Singelgracht. Een betere ruimtelijke relatie vanaf het hoger gelegen plein met de lagere kade zou een grote kwaliteitsimpuls en verbetering van de sociale veiligheid betekenen.

Het gevoel van ruimte is wellicht nog wel het beste te ervaren vanaf het dak van de Europarking. Vanaf deze plek is werkelijk de hele stad te overzien. Het dak biedt dan ook een unieke kans om dit gevoel van



Ruimtelijke analyse van het gebied

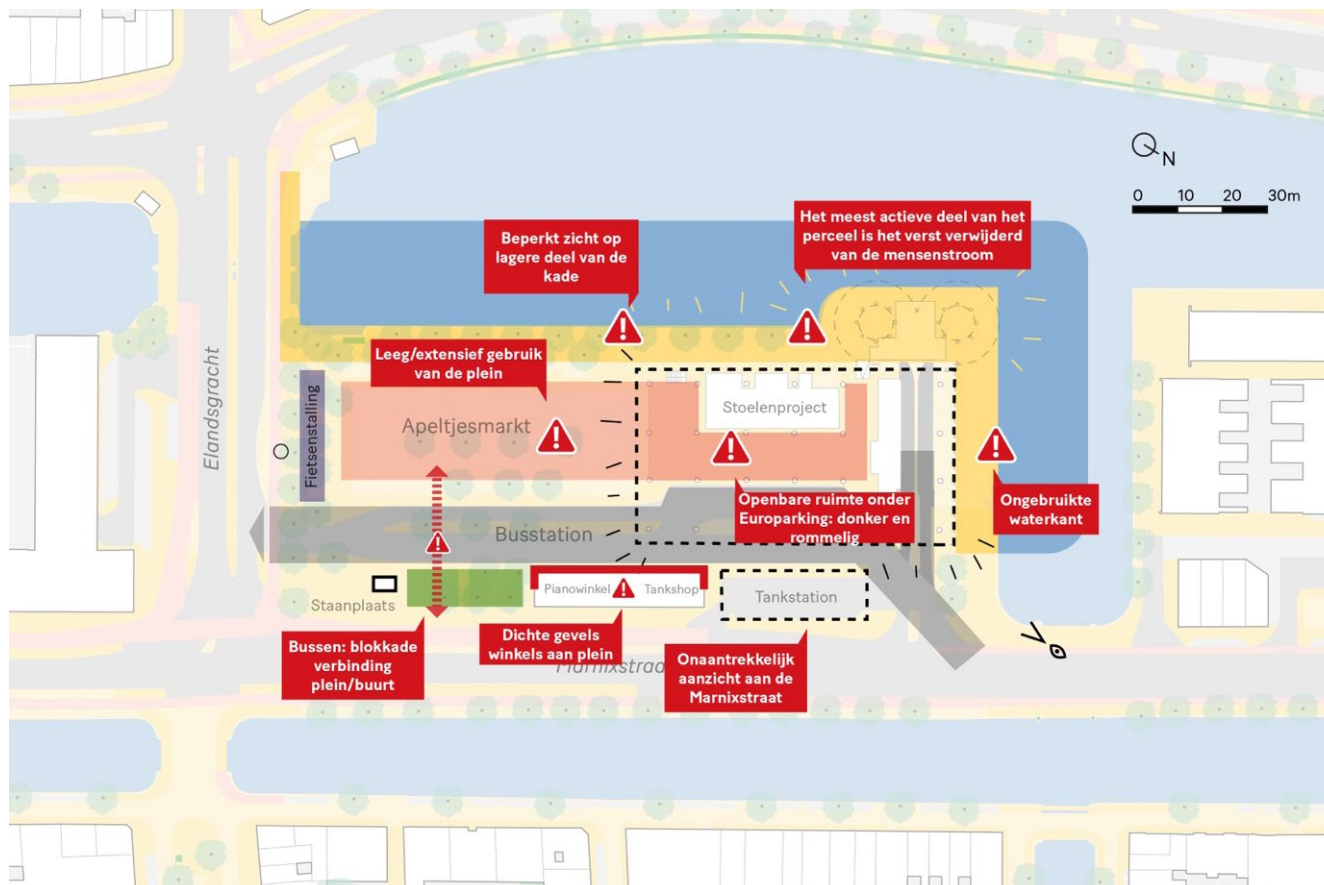
ruimte en ver zicht onderdeel te maken van de publieke beleving wanneer het dak publiek toegankelijk gemaakt kan worden met een publieke functie.

5.4.2 Knelpunten ruimtelijke kwaliteit

Op het vlak van ruimtelijke kwaliteit kent de locatie ook een aantal knelpunten en uitdagingen die zijn weergegeven in de afbeelding hiernaast.

Er is sprake van de volgende knelpunten:

1. Plein: het plein is leeg en wordt weinig gebruikt terwijl openbare ruimte in dit drukke deel van de stad schaars is en veel betekenis kan hebben voor bewoners;
2. Zijde Singelgracht: het meest actieve deel van het gebied met de tijdelijke horeca is het verst verwijderd van de routes. Een betere bereikbaarheid en zichtbaarheid zou wenselijk zijn;
3. Zicht op lagere deel van de kade is beperkt door keermuur; het lagere gedeelte wordt steeds vaker gebruikt als hangplek. Dit zorgt voor een toename van afval en een afname van gevoel van sociale veiligheid;
4. Zijde Lauriersgracht/noordkant Europarking: dit deel heeft vanwege het gebruik voor opslag en de ligging in de schaduw weinig kwaliteit;
5. Zicht op monumentale gebouw Europarking vanaf Marnixstraat: Het zicht wordt beperkt door het tankstation. Dit betekent dat mogelijke nieuwe functies onder de Europarking minder goed zichtbaar zijn;
6. Zijde aan de Marnixstraat: het tankstation en de onoverzichtelijke combinatie van in/uitrit van de parkeergarage, de inrit naar busstation en tankstation maken de plek verkeersonveilig en onaantrekkelijk;



7. De gevel van het paviljoen met pianowinkel is met name aan de pleinzijde dichtgezet. Het is wenselijk dit volume opener en aantrekkelijker te maken, dichterbij de oorspronkelijke transparante uitstraling;
8. Het busstation kent 6 bushaltes en een wachtruimte voor chauffeurs. Bussen halteren voor langere tijd. Hierdoor vormen zij een blokkade in de verbinding tussen het plein en de buurt. Het busstation heeft echter een belangrijke functie binnen dit gedeelte van de stad en dient op deze locatie en in deze omvang (aantal lijnen en haltes) te blijven.

Daarnaast staat er aan de Marnixstraat nog een vaste staanplaats. Deze heeft geen hoogwaardige uitstraling en heeft tot gevolg dat de openbare ruimte verrommelt. Onderzoek is nodig naar wat de vaste staanplaats bijdraagt aan de buurtvoorzieningen, of deze voor de toekomst behouden dient te worden en zo ja, in welke uitstraling.

5.4.3 Conclusies ruimtelijke kwaliteit

Het gebied is in de huidige situatie vooral ingericht op verkeersfunctionaliteit, met name voor openbaar vervoer, tanken en parkeren. Andere aspecten waren bij het ontwerp ondergeschikt. Het grootste knelpunt in de huidige situatie is de ruimtelijke barrière tussen de openbare ruimte van de Appeltjesmarkt en de omgeving. Daarnaast speelt het volgende:

- Er zijn onvoldoende aantrekkelijke functies;
- Er zijn onaantrekkelijke gevels zoals de dichtgezette gevel van het paviljoen en de dichte gevels van het Stoelenproject;
- De keermuur tussen de lage kade en het plein blokkeert het zicht op het water en de verbinding daarmee en draagt bij aan sociale onveiligheid;
- Er ligt een groot busstation.

Hoewel het busstation op deze locatie blijft, heeft het gebied veel potentie. In het volgende hoofdstuk wordt een visie voor de toekomst beschreven, een Ruimtelijk Kader, waarbinnen herontwikkeling van het gebied tot wijkhub met buurtfuncties, zal leiden tot het vergroten van de aantrekkelijkheid van dit gebied voor buurt en stad.

5.5 Monumentale waarde

5.5.1 Gemeentelijk monument

Het parkeergaragecomplex genaamd 'Europarking' is ontworpen en gebouwd door Piet Zanstra/bureau Zanstra Gmelig Meyling en De Clercq Zubli in de jaren 1964-1971.

Het is een goed voorbeeld van de typologische ontwikkeling van parkeergarages in Nederland vanwege zijn op het internationale modernisme gestoelde ontwerp, dat de verkeerstromen van de diverse gebruikers als beeldend uitgangspunt heeft. Het is bovendien een belangrijk gebouw in het oeuvre van de gerenommeerde architect Piet Zanstra (Berlageprijs 1961).

Het Europarking-complex geeft uitdrukking aan een inmiddels historische, modernistische stedenbouwkundige visie op de binnenstad van Amsterdam, waarbij deze garage als transferium zou dienen. Door zijn ligging en markante architectonische verschijningsvorm is de parkeergarage bovendien een beeldbepalend gebouw.

De parkeergarage is tevens monumentwaardig vanwege zijn herkenbaarheid, de gaafheid van de constructie en typologische zeldzaamheid als een van de oudste openbare parkeergarages van Nederland.

De monumentale waarde van de Europarking wordt daarnaast bepaald door de samenstelling van meerdere elementen: de parkeergarage met het kenmerkende trappenhuis, het paviljoen met



Europarking, 1964 - 1971

Marnixstraat 246-252
Bij Piet Zanstra

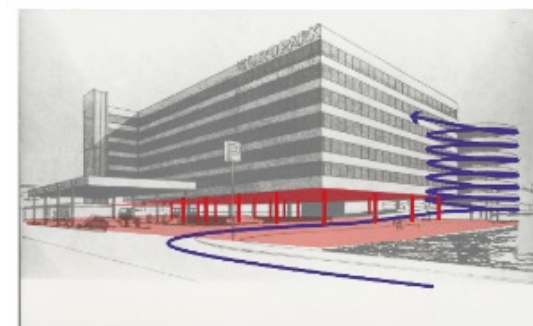
Bron: Europarking parkeergarage, Toelichting monumentale waarden en herbestemmingsmogelijkheden. 10/11/2021. André Winder, Monumenten en Archeologie

(voormalige) showroom en het benzinestation aan de Marnixstraat en de ronde op- en afritten van de garage aan de Singelgracht.

De kademuur maakt geen onderdeel uit van het monument, en is in materiaalgebruik juist sterk contrasterend met de modernistische architectuur



"Samenstelling van een parkeergarage, showroom, benzinestation en kademuur, (...) rondetorens met op- en afritten en het verticale element met trappenhuis."



"Van belang bij de blokvormige parkeergarage is dat de openbare ruimte onder de garage doorloopt en het op **paddenstoelvormige pijlers** staat"

van de garage. De kademuur sluit aan bij de monumentale bruggen over de Singelgracht en de Lauriergracht. Hierdoor wordt het beeld versterkt van een complex met een unieke eigen uitstraling ten opzichte van haar omgeving.

5.5.2 Knelpunten monumentale waarde

De monumentale kwaliteit van het ensemble is in de loop der tijd op een aantal punten aangetast. Zo kent het volume van de showroom beperkte monumentale en ruimtelijke kwaliteit door de toevoeging van een extra bouwlaag en het deels dichtzetten van de transparante gevels. Bovendien verstoort de huidige overkapping van het tankstation, welke minder rank is dan de oorspronkelijke, de blik op de garage.

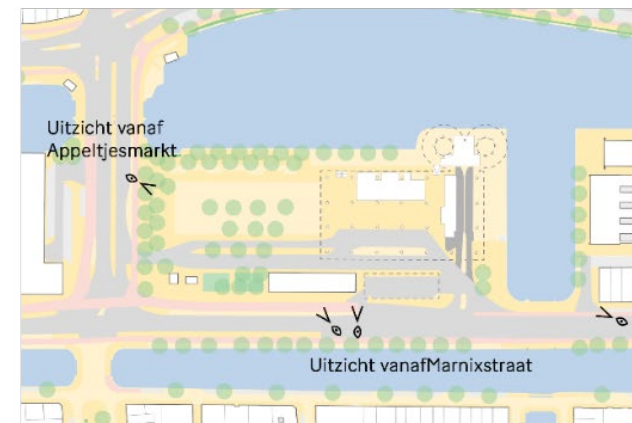
5.5.3 Conclusies monumentale waarde

Het volume van de voormalige showroom aan de Marnixstraat (paviljoen), nu in gebruik als pianowinkel en tankshop, is belangrijk voor de kwaliteit en het hele ensemble. Het moet echter beter worden geïntegreerd in het toekomstige gebruik van het gebied en het gebouw moet een transparantere uitstraling krijgen.

Het tankstation mist architectonische kwaliteit en belemmert het zicht op het monumentale gebouw van de Europarking.

Vanuit monumentaal oogpunt is het denkbaar de ruimte onder de garage te bebouwen, zolang dat de monumentaliteit van de garage als een 'stoer gebouw op pootjes' respecteert. Het duidelijk zichtbaar houden van de kolommenstructuur en het kenmerkende betonnen plafond aan de onderzijde van de garage kan hieraan bijdragen.

Uitzicht vanaf Appeltjesmarkt:

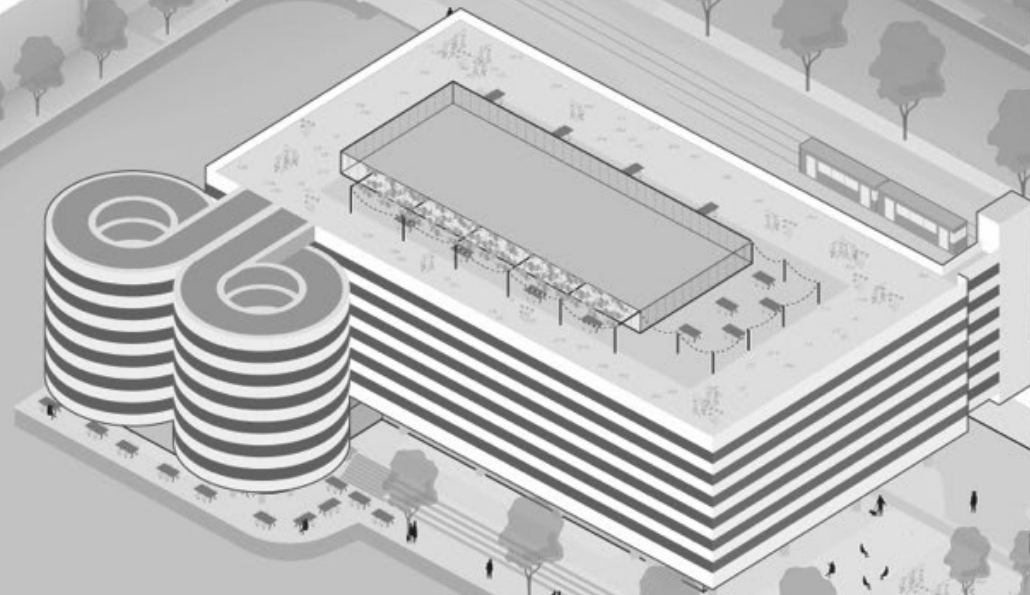


Uitzicht vanaf Marnixstraat:



Knelpunten van de monumentale gebouwen

6



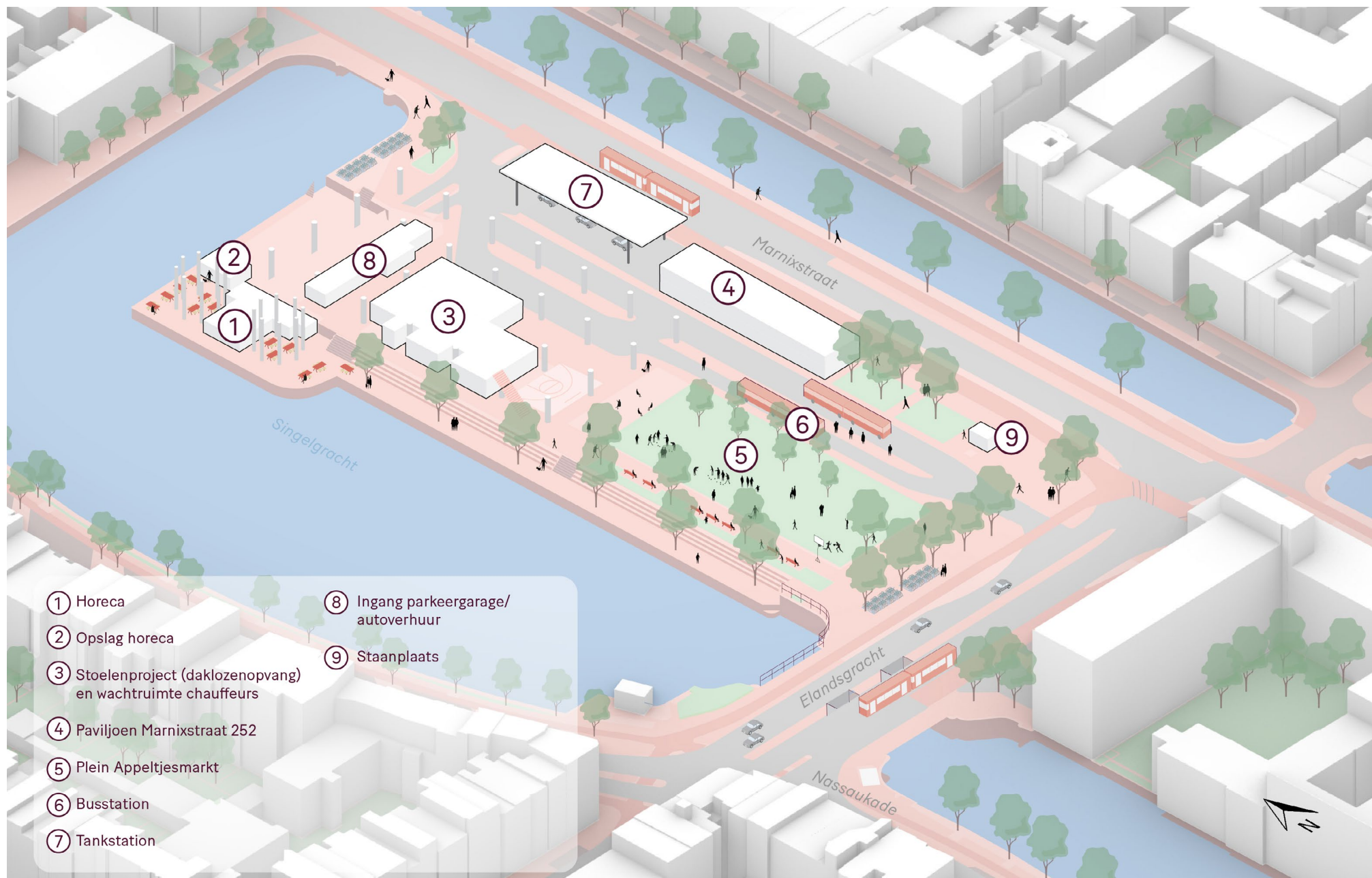
Ruimtelijk Kader

De doelstelling van de herontwikkeling, de gebiedsanalyse en de beleidsuitgangspunten hebben geleid tot ruimtelijke uitgangspunten voor de beoogde ontwikkeling van het gebied: het Ruimtelijk Kader. De ontwikkeling tot een wijkhub biedt daarbij de kans om het gebied van de Appeltjesmarkt/Europarking op te waarderen, wat een kwaliteitsimpuls voor de omgeving zal geven. Om dit doel te bereiken zijn de volgende aspecten cruciaal:

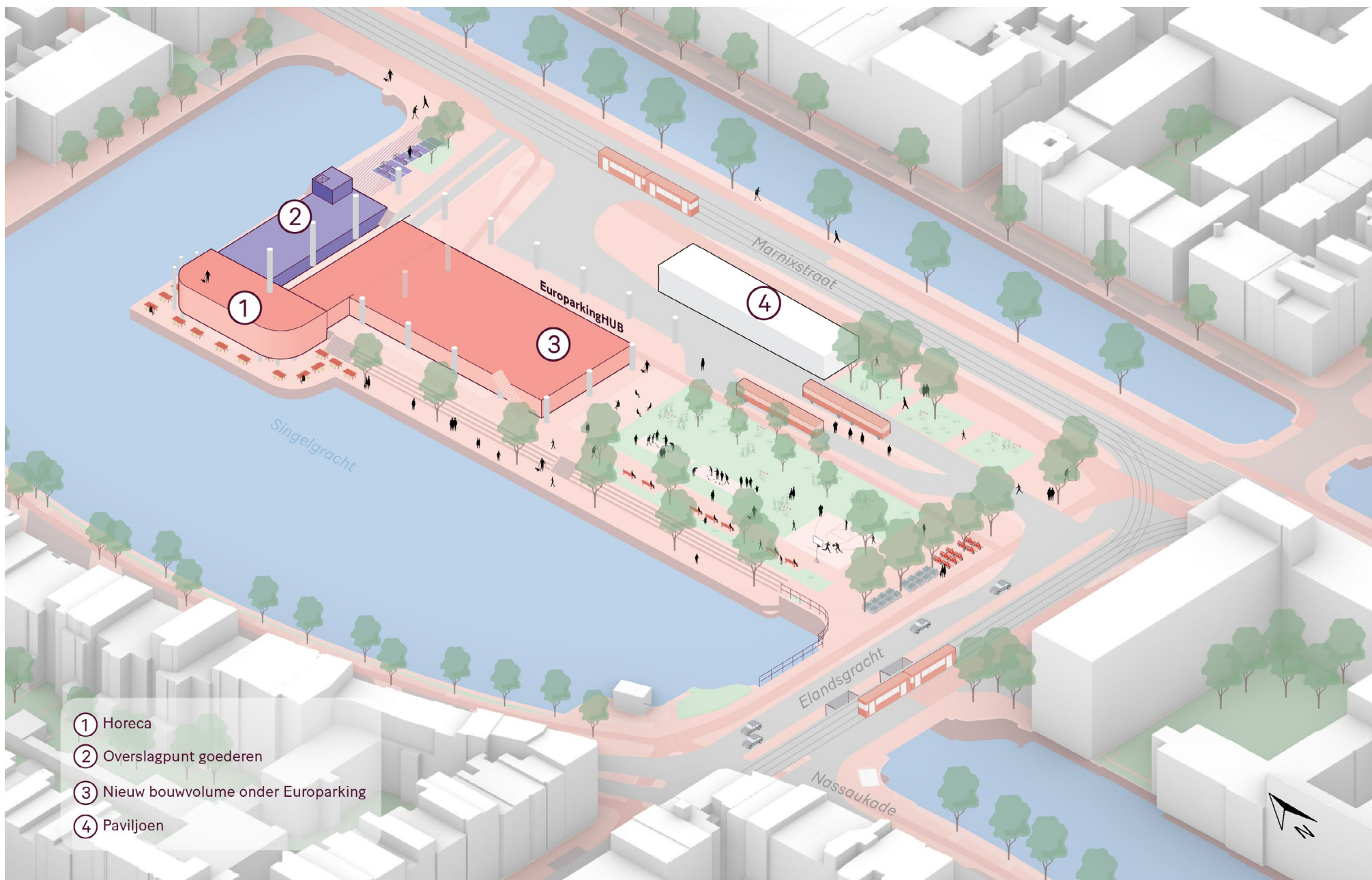
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied (gebouw en openbare ruimte);
- De programmering binnen het gebied;
- Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

De verschillende planonderdelen (zie [hoofdstuk 2.4](#)) hebben elk hun eigen proces en planning. Het Ruimtelijke Kader en de eisen m.b.t. de beeldkwaliteit zorgen ervoor dat ondanks de uitvoering van verschillende deelprojecten, er sprake is van samenhang en een integrale aanpak.

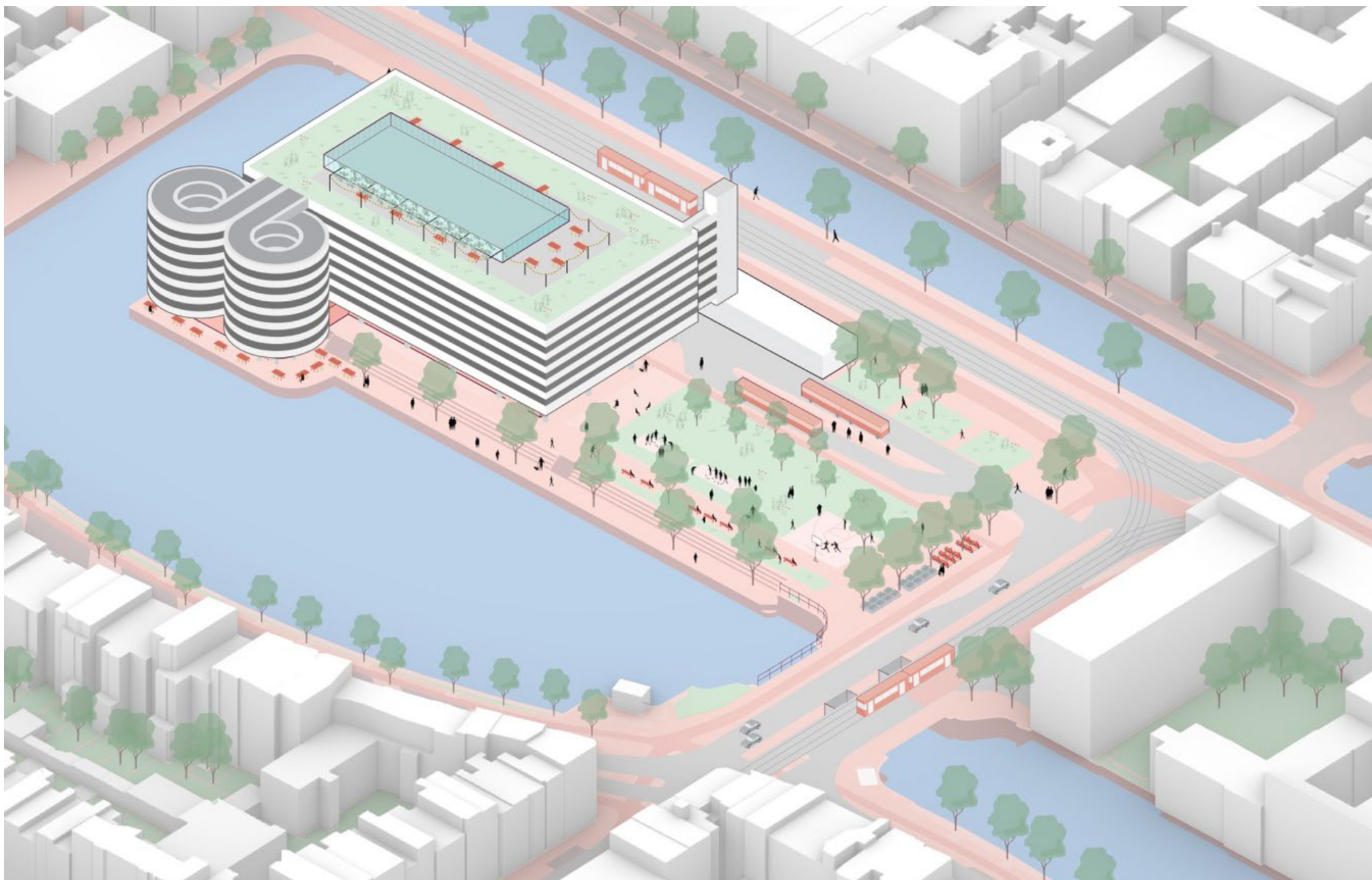
Op de volgende afbeeldingen zijn de begane grond van de bestaande situatie en de situatie die het Ruimtelijk Kader mogelijk maakt schematisch weergegeven, gevolgd door een schematisch totaaloverzicht van het Ruimtelijk Kader. In dit hoofdstuk wordt dit kader per onderdeel nader toegelicht.



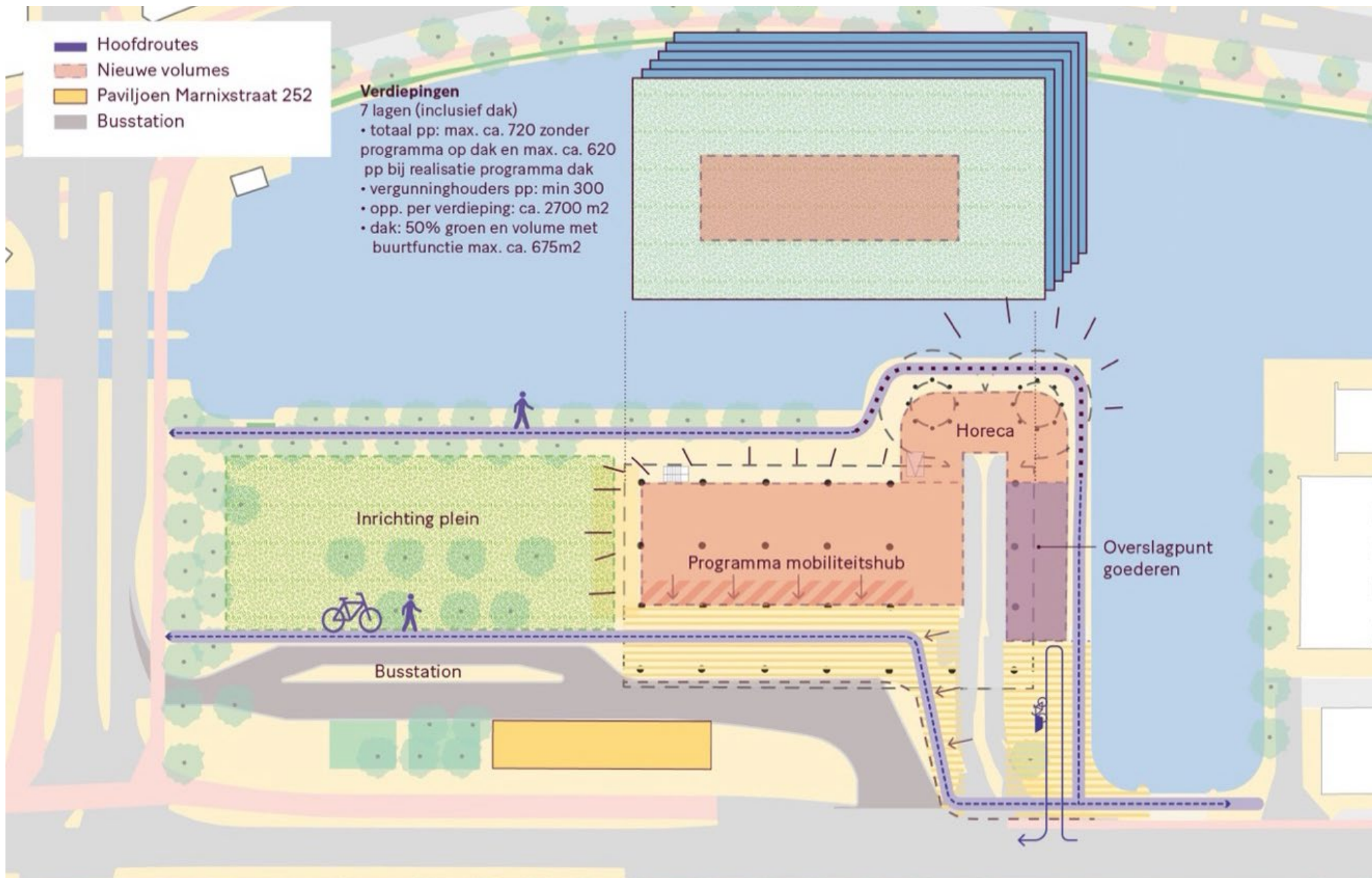
Schematische situatie bestaande situatie begane grond



Schematische definitieve situatie begane grond van het Ruimtelijk Kader



Schematische definitieve situatie van het Ruimtelijk Kader



6.1 Bereikbaarheid

6.1.1 Route langzaam verkeer naar ruimte onder de garage

Een doorgaande, comfortabele en veilige langzaam-verkeersroute, gesitueerd tussen het busstation en de plint van de Europarking en de Appeltjesmarkt is een randvoorwaardelijk uitgangspunt voor de bereikbaarheid, veiligheid en levendigheid van het gebied.

De route kan een gedeelte ruimte voor fietser en voetganger zijn. De benodigde breedte is minimaal 2 meter. Hiervoor is het noodzakelijk om de inrit van het busstation naar de locatie van het huidige

tankstation te verschuiven. Het verplaatsen van de huidige bushaltes onder de Europarking maakt daar ook onderdeel van uit (zie hiervoor ook [hoofdstuk 6.1.6](#)).

Met het verplaatsen van de bushaltes wordt tevens een gedeelte van de ruimte op de begane grond van de Europarking vrijgespeeld waardoor meer ruimte ontstaat voor aanvullende functies in het gebouw.



Schematische weergave van de langzaamverkeersroute

6.1.2 Looproute langs de kade

Voorstel is om de route langs het water naar de horeca via beide zijden aantrekkelijk te maken. Ter plekke van de horecazaak is terras. Op rustige momenten of als de horeca gesloten is kan men hier de kade als doorgaande looproute gebruiken.

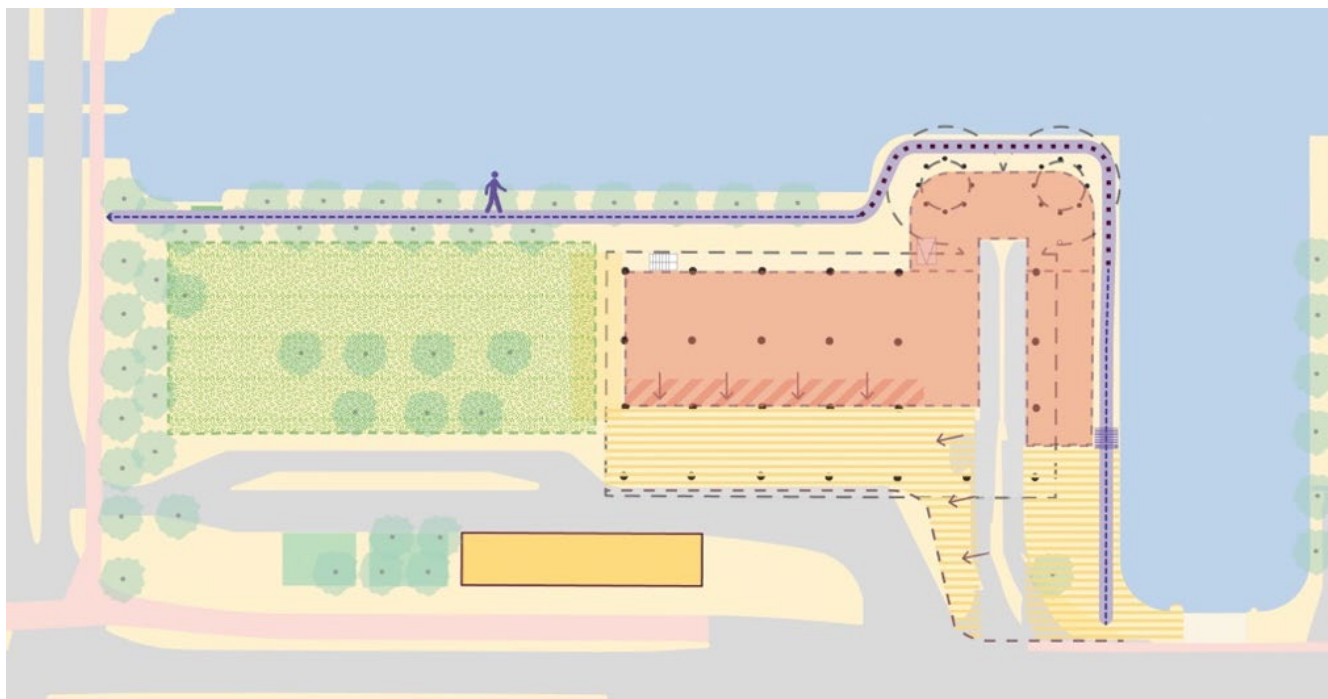
De opslagcontainers van de horecazaak zullen verdwijnen. Opslagruimte wordt in het bouwvolume onder de Europarking geïntegreerd en deels tussen het horecagedeelte en het overslagpunt gesitueerd. Hierdoor ontstaat aan de noordkant van het garagegebouw een route langs de kade. Deze strook met

een minimale breedte van 2 meter vormt naast een toegang naar de horecazaak ook één van de vluchtroutes vanuit de horeca.

6.1.3 Huidige onderdoorgang

Bij voorkeur vervalt in de definitieve situatie de huidige route onder de garage door (haaks op de Marnixstraat richting de horecazaak en de zuidelijke waterkant). Hierdoor verbetert de sociale veiligheid en ontstaat meer gebruiksoppervlak onder de Europarking. Deze wijziging vraagt aandacht voor

het ontsluiten van de huidige ruimten onder de Europarking. Een herschikking van deze ruimten is waarschijnlijk noodzakelijk. Onderzocht zou moeten worden of de horecazaak ter plekke van de huidige doorgang een ingang kan krijgen. Dit kan bijvoorbeeld als een in de plint van het gebouw geïntegreerde en 's nachts af te sluiten toegang, zodat de sociale veiligheid maximaal geborgd is. Eveneens zal in overleg met de Brandweer gekeken moeten worden of het laten vervallen van de huidige route vanuit het oogpunt van brandveiligheid mogelijk is en welke vluchtroutes voor de horeca gecreëerd moeten worden.

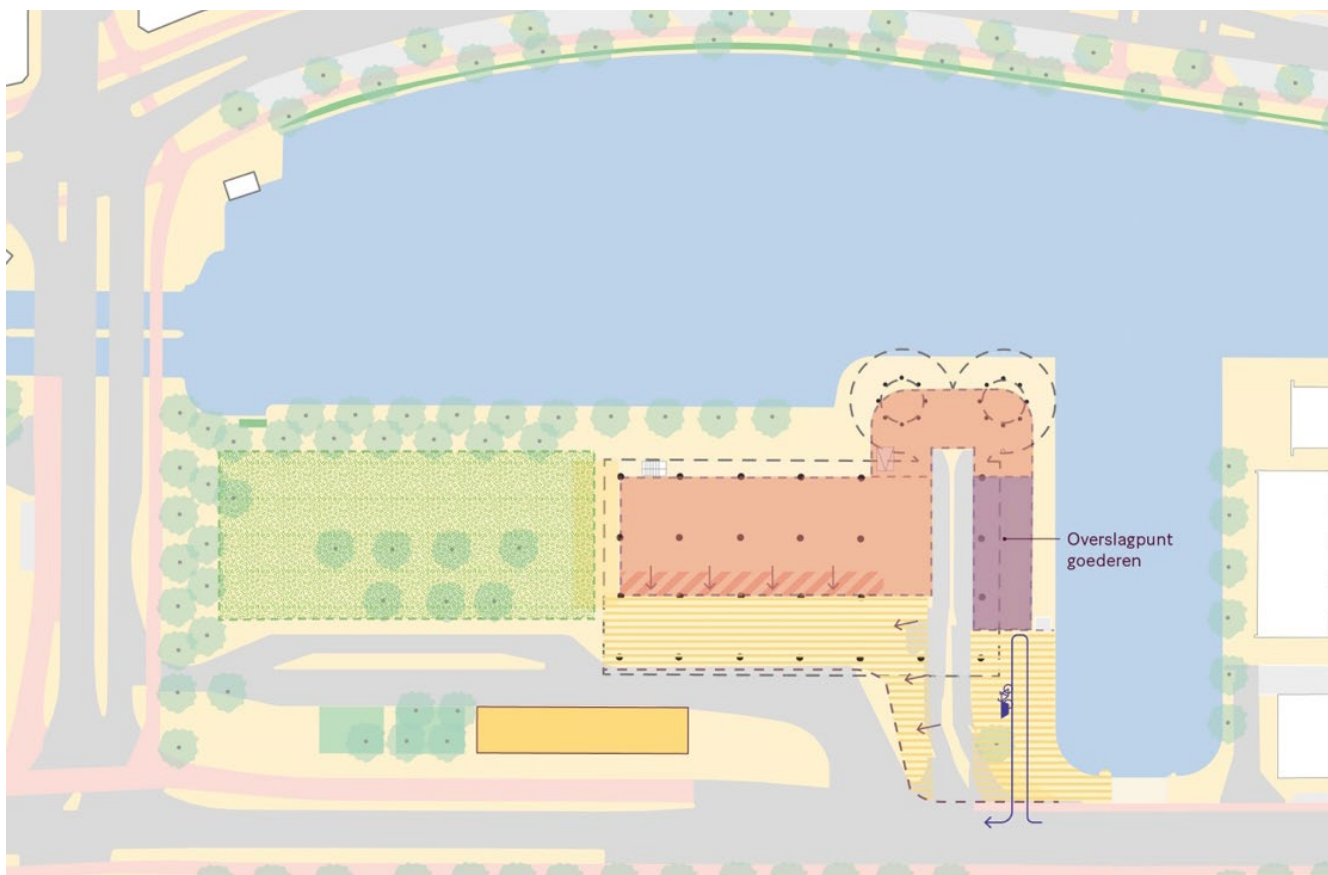


Schematische weergave van de looproute langs de kade

6.1.4 Overslagpunt goederen

Voor overslag van goederen vanaf het water naar de kade is de noordzijde van de locatie, op korte afstand naar de Marnixstraat, het meest geschikt. Hiervoor dient de ruimte op de hoek noordkade/Marnixstraat te worden heringericht. Ter plaatse van de huidige fietsenparkeerplekken zal een ruimte ingericht moeten worden voor laden en lossen met kleine

elektrische voertuigen en e-(bak)fietsen. Door deze herinrichting van de openbare ruimte kan een veilige situatie gecreëerd worden voor het in- en uitrijdend verkeer naar en van de garage, de passerende voetgangers langs de Marnixstraat en de rijbewegingen van- en naar het overslagpunt.



In het paars: locatie overslagpunt goederen

6.1.5 Fietsparkeren

Voor de fietsparkeerplaatsen op de hoek van de noordkant en de Marnixstraat zal een alternatieve locatie gevonden moeten worden. In mei 2024 is een fietstelonderzoek uitgevoerd. De uitkomsten van dit onderzoek naar de huidige situatie en de fietsparkeerbehoefte van de (nieuwe) functies van de hub zijn uitgangspunt voor de nieuwe situatie. Borging van voldoende fietsparkeerplekken binnen het gebied is een vereiste. Fietsparkeren voor de nieuwe functies en voor lang bezoek (zoals personeel) zal in elk geval in pandig opgelost moeten worden. Er is nog onderzoek nodig naar het onderbrengen en plaatsen van voldoende kort fietsparkeerplaatsen (waaronder ook horeca-bezoek).

Een en ander zal worden getoetst aan de Nota parkeernormen fiets en scooter, zie ook [hoofdstuk 3.12](#).

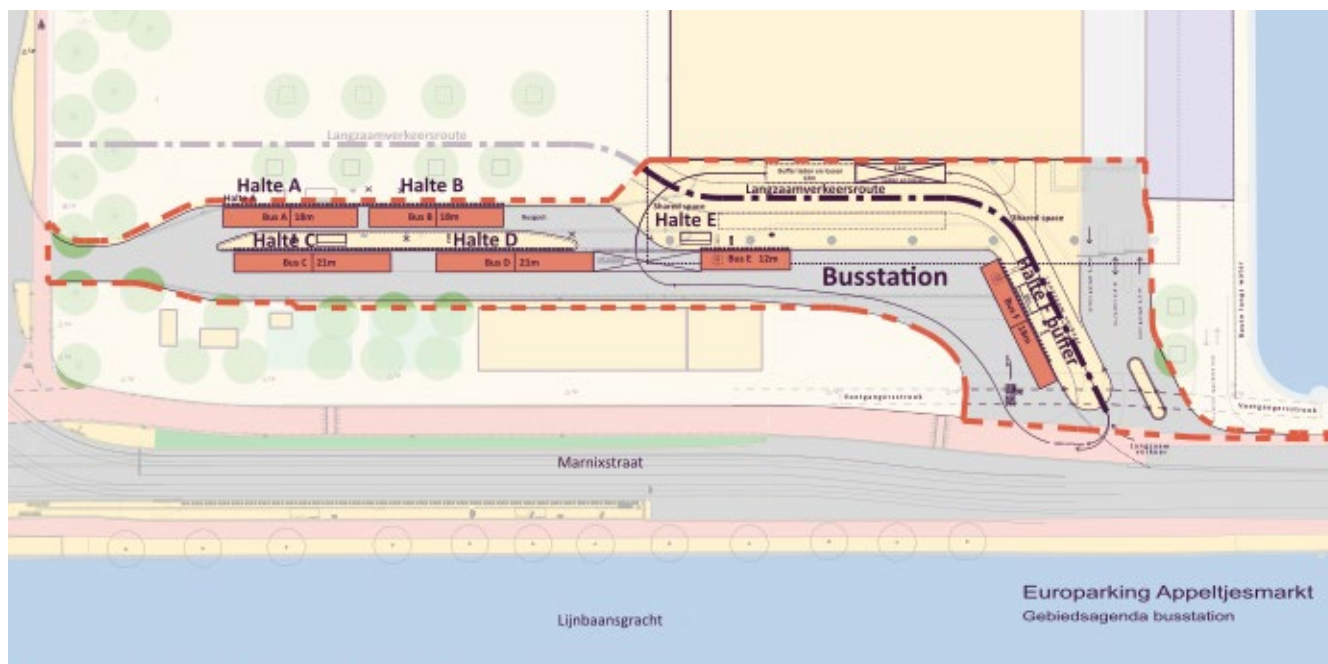
6.1.6 Busstation

In 2015 heeft de Appeltjesmarkt een tijdelijke inrichting gekregen waarbij het busstation op het plein werd opgeheven en ingeperkt tot een smalle strook aan de Marnixstraat (zie ook hoofdstuk 2.6 over tijdelijke inrichting reservelocatie). Bij deze inrichting kwam er ruimte vrij voor een verblijfsgebied, waarbij het uitgangspunt was dat de relatie met het water beter benut moest worden. Aan de randen kreeg het groen een steeds prominentere plaats. Het huidige busstation heeft 6 bushaltes. Bussen halteren hier voor langere tijd. Hierdoor vormen de bussen een blokkade in de verbinding tussen het plein en de buurt. Het busstation heeft echter een

belangrijke functie binnen dit gedeelte van de stad en dient op deze locatie en in deze omvang (aantal lijnen en haltes) te blijven. Het handhaven van het aantal huidige bushaltes is een randvoorwaardelijk uitgangspunt voor de herontwikkeling van het gebied. Om te onderzoeken of een langzaamverkeersroute ruimtelijk in te passen was, is in overleg met de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en de vervoerders (GVB, Connexxion) een ontwerp voor het busstation uitgewerkt. Er blijkt slechts één ontwerp mogelijk te zijn dat het plein open houdt en tegelijkertijd ruimte vrijspeelt voor de beoogde langzaamverkeersroute.

In de nieuwe situatie blijven de benodigde 6 bushaltes en is er ruimte voor het verhogen van de frequenties. De bufferruimte onder de Europarking wordt verplaatst naar een plek direct naast de inrit van de parkeergarage (halte F). Hier komt ook één van de laadpalen voor elektrische bussen. Er past ook een tweede laadpaal in dat ontwerp bij halte E, onder de Europarking (zie ook het ontwerp voor het busstation).

Het verplaatsen van de inrit van het busstation naar een deel van het terrein van het huidige tankstation heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De bussen rijden niet langer over de in- en uitrit van de parkeergarage.



Voorlopig ontwerp busstation

6.1.7 Tankstation

Het (fossiele) tankstation is nu bereikbaar via de ingang van het busstation. In de toekomst zal het fossiel tanken in de stad verdwijnen en dus ook op deze locatie. Immers, door de komst van de Zero Emissie zone mogen er geen voertuigen meer de binnenstad in anders dan elektrische.

Er zijn ruimtelijke voordelen wanneer het tankstation verdwijnt. Bij het vrijkomen van de ruimte van het huidige tankstation kan de inrit naar het busstation worden verplaatst waardoor de langzaamverkeersroute naar en langs de Europarking, een randvoorwaarde voor de herontwikkeling van de Europarking, mogelijk wordt. Daarnaast heeft het verdwijnen van het brandstofgedeelte nog een aantal voordelen:

- Het autoverkeer naar het tankstation en de kruisende beweging met het busstation en het verkeer op de Marnixstraat valt weg; dit maakt het gebied aanzienlijk overzichtelijker en verkeersveiliger;
- De vrijgekomen openbare ruimte kan aantrekkelijk worden ingericht met goed zicht op de Europarking.

De gemeente voert hierover overleg met betrokken partijen en stemt dit ook af met Team Uitstootvrije Mobiliteit.

6.2 Vastgoedontwikkeling

6.2.1 Algemeen

Het Ruimtelijk Kader gaat uit van volledige bebouwing onder de Europarking conform de lichtrode vlek op het schematische totaaloverzicht Ruimtelijk Kader (zie kaartje begin van dit hoofdstuk). Voor dit bouwvolume gelden de volgende randvoorwaarden:

- De gevel wordt in samenhang (dat wil zeggen als één geheel) ontworpen en krijgt een transparante uitstraling. Zie hiervoor [hoofdstuk 7.3](#);
- De gevel ligt overal terug ten opzichte van de gevel van het bovengelegen volume. Als uitgangspunt geldt een plaatsing van de gevel in het hart van de kolom. De exacte positie is nader te bepalen in overleg met de afdeling Monumenten & Archeologie en de Commissie Omgevingskwaliteit.

Aandachtspunten zijn daarnaast goede verlichting en heldere zichtlijnen.

Bij de ontwikkeling van een mobiliteitshub horen behalve allerlei vormen van (deel)mobiliteit ook ondersteunende mobiliteitsdiensten (zoals bijvoorbeeld elektrisch laden, fietsreparatiewinkel, kantoor voor autoverhuur, fietsenstalling, pakketservicepunt ed). Daarnaast passen (buurt)functies die zorgen dat de plek verder aantrekkelijk wordt om te komen en te zijn, zoals bijvoorbeeld flexwerkplekken in combinatie met additionele horeca, sportschool etc. Dit wordt ook wel de programmamix voor een hub genoemd.

Omdat we in een bestaand gebied werken dienen bij de ontwikkelingsmogelijkheden voor de hub en daarmee het vastgoed rekening te worden gehouden met de functies die nu al een plek hebben binnen het gebied en de mogelijkheden voor een eventuele verplaatsing van een betreffende functie. In deze paragraaf wordt ingegaan op de huidige functies en de wensen voor een (andere) plek en de mogelijkheden daarvoor. Ook wordt aangegeven welke nieuwe functies gewenst zijn, passend bij de herontwikkeling tot mobiliteitshub.

Elke ontwikkeling van het vastgoed moet bijdragen aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de sociale veiligheid van het gebied.

6.2.2 Tankshop

In de toekomst zal het fossiel tanken in de stad verdwijnen en dus ook op deze locatie. De functie van tankshop komt daarmee te vervallen. In overleg met betrokken partijen wordt onderzocht hoe om te gaan met deze functie in het licht van de transitie van opheffing van de verkoop van fossiele brandstof in de binnenstad en de herontwikkeling van het gebied.

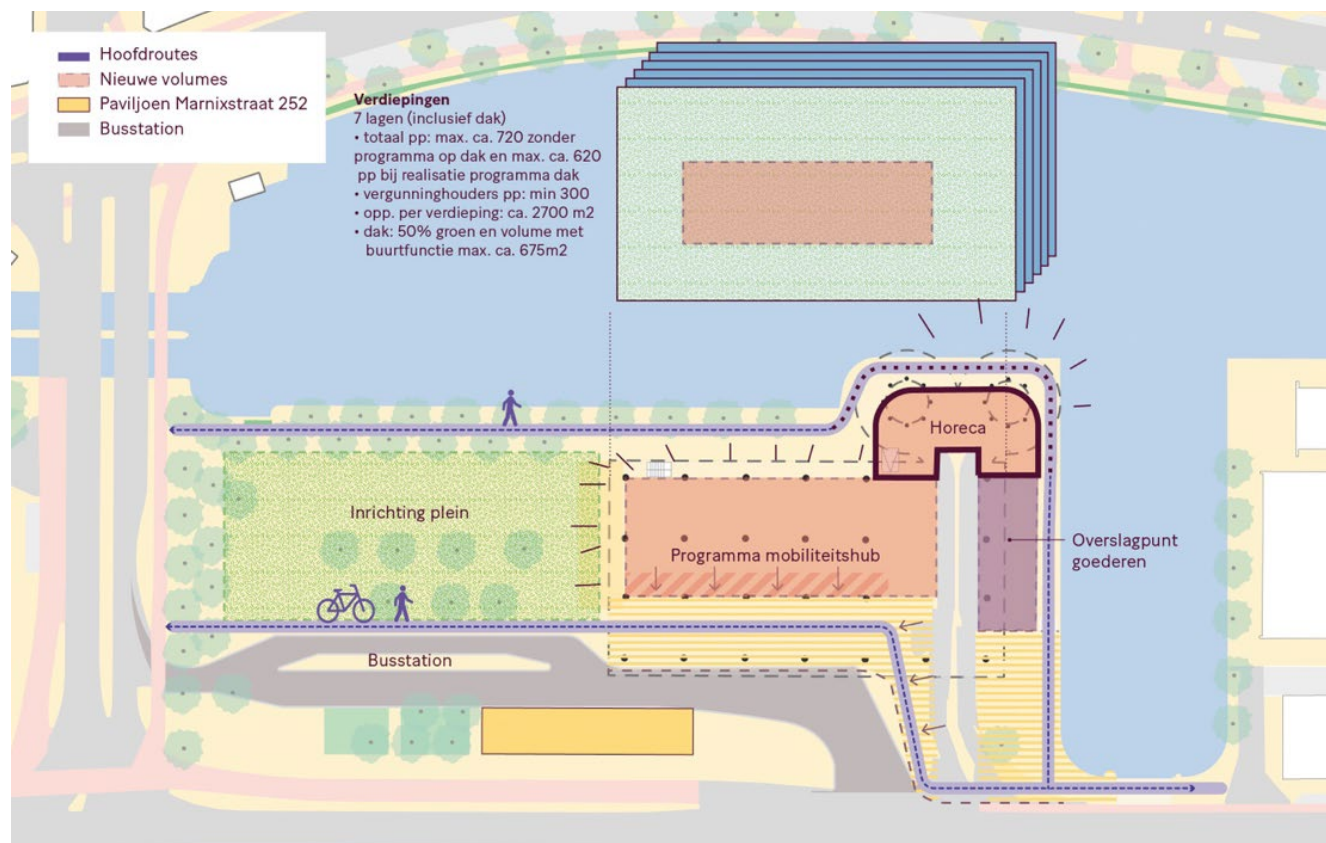
Op deze plek zijn tal van functies goed inpasbaar. Ten opzichte van het busstation zou een wachtvoorziening voor de buschauffeurs hier goed passen. Dit is dicht bij de bussen en 24/7 open (ogen en licht in het gebied).

6.2.3 Horeca

Op de lagergelegen kade onder de opritten van de garage komt een definitieve horecafunctie (zie horecavlek in afbeelding hiernaast) als trekker voor de locatie. De definitieve horecafunctie (categorie 3 of 4) dient een transparante uitstraling te hebben en de gevel dient terug te liggen t.o.v. de helix hellingbanen van de parkeergarage. De precieze rooilijn van de gevel van dit volume (met name de positie t.p.v. de helix hellingbanen) wordt nader bepaald in afstemming met de afdeling Monumenten & Archeologie en Commissie Omgevingskwaliteit. Het Ruimtelijk Kader geeft de maximaal toegestane contour weer.

De definitieve horecafunctie wordt onderdeel van het volume dat op de begane grond onder de garage wordt gerealiseerd en waarvoor een gezamenlijk gevelconcept ontwikkeld dient te worden. Het voorstel voor de horeca-invulling wordt getoetst aan het horeca- en het terrassenbeleid. Op dit moment wijkt het tijdelijke terras van de horeca op vrijwel elk criterium af van het terrassenbeleid. Gezien de ligging van het terras en de belangrijke functie in en voor het gebied is opnieuw maatwerk voor het terras mogelijk. De terrasaanvraag kan worden getoetst zodra het ontwerp van de horeca-gelegenheid zelf bekend is.

Het gebied langs de kade van de Appeltjesmarkt is wat betreft sociale veiligheid een kwetsbaar gebied. Sinds er met de komst van de tijdelijke horeca levendigheid en toezicht op de kade is, zijn de leefbaarheid en sociale veiligheid aanzienlijk verbeterd. Dit blijkt uit steunbetuigingen van omwonenden en stakeholders in het gebied.



Dik omrand: positie en maximaal oppervlak van de horecalokaliteit

De toegevoegde waarde zit verder niet alleen in de publiekstrekkende rol van de horeca, maar ook in de oog- en oorfunctie. De ervaring leert dat een horeca exploitant die zich actief betrokken voelt bij de leefbaarheid en veiligheid in het hele gebied van grote toegevoegde waarde is.

Het is in dit kader van belang dat de exploitant van de definitieve horeca zich bewust is van de belangrijke bijdrage die de horeca levert aan de leefbaarheid en sociale veiligheid in het gebied. Het is bij

voorkeur een horeca exploitant die ervaring heeft met horeca in een kwetsbare omgeving en daar aantoonbaar een positieve rol in vervuld. Net als overal in de stad hechten we aan een horeca-exploitant die een toegevoegde waarde heeft voor de buurt, die zich richt op inclusiviteit, diversiteit en laagdrempeligheid.

6.2.4 Vluchtroutes horeca

Voor de huidige tijdelijke horecazaak zijn er drie niet afgesloten vluchtroutes (eis brandweer). De eisen voor de definitieve horecazaak moeten te zijner tijd met de brandweer afgestemd worden. De kade aan weerszijden van de horeca kan ruimte bieden voor twee vluchtroutes. Indien een derde route nodig is, zal deze hoogstwaarschijnlijk in het nieuwe bouwvolume op de begane grond van het gebouw ingepast moeten worden. De transparante verschijningsvorm van de begane grond mag door de vluchtroute niet worden aangetast.

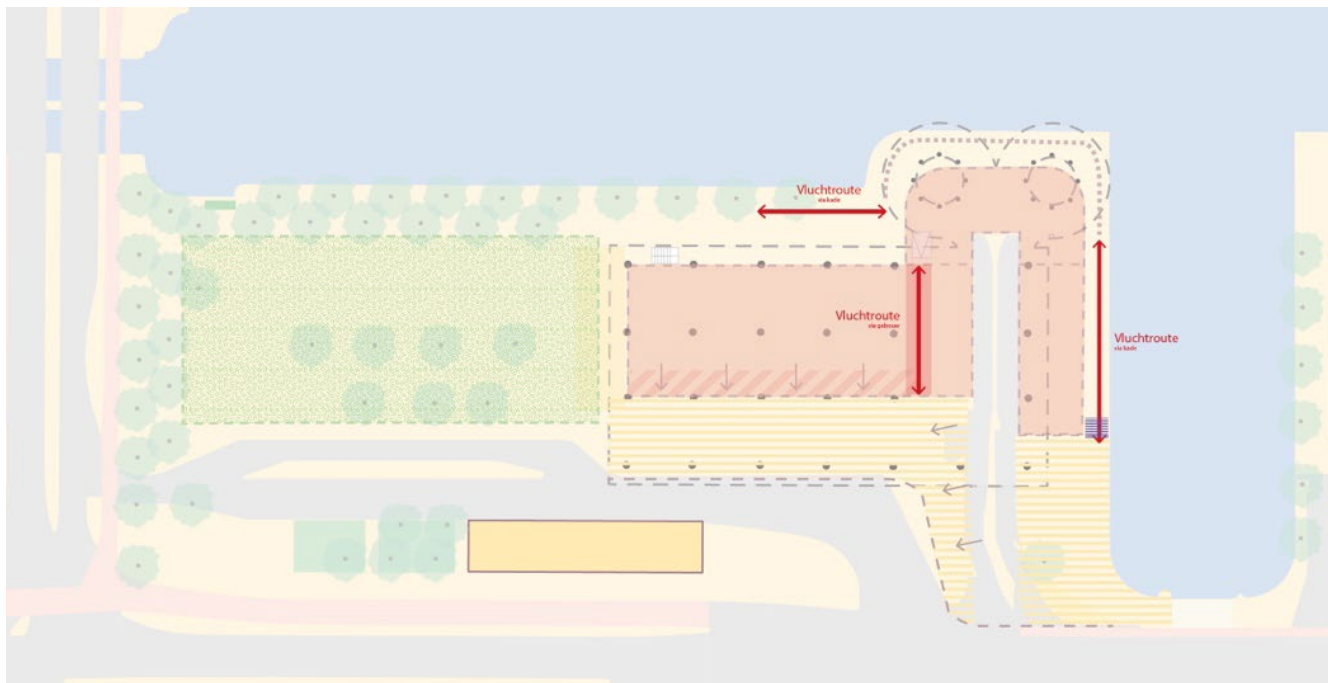
6.2.5 Stoelenproject (daklozenopvang)

In de huidige situatie bevindt zich onder de garage op maaiveldniveau een daklozenopvang. Deze belangrijke functie dient binnen het gebied van de Appeltjesmarkt/Europarking behouden te worden. Het is de ambitie om in de definitieve situatie de begane grond van de Europarking en het paviljoen in te richten met een transparante uitstraling en met functies die een toegevoegde waarde hebben voor de mobiliteitshub en/of de buurt en bovendien breed publiekstoegankelijk zijn. Een transparante uitstraling van de begane grond/plint is vanuit omgevings-

kwaliteit, sociale veiligheid en voor een goede relatie tussen functies in de plint en de openbare ruimte/plein van groot belang. Binnen de te ontwikkelen gebouwen wordt een passende locatie voor het Stoelenproject gezocht. Voor het Stoelenproject staat privacy en bescherming van bezoekers centraal. Bij de uitwerking van de vastgoedontwikkeling zal met deze doelstelling voor het Stoelenproject rekening worden gehouden. Hierbij zal een plek binnen het gebied worden gezocht die het beste recht doet aan de balans tussen privacy van de bezoekers, omgevingskwaliteit en sociale veiligheid. Het programma van wensen van het Stoelenproject, met o.a. wensen ten aanzien van zichtbaarheid, privacy bezoekers en bouwlaag, wordt besproken en betrokken in de planuitwerking van het vastgoed.'

6.2.6 Voedselbank

De Voedselbank mag gebruik maken van de ruimte van het Stoelenproject. Twee maal per week kunnen bezoekers van de Voedselbank hier hun boodschappen ophalen. Deze functie is waardevol voor de stad en dient ook in de herontwikkeling van het gebied weer mogelijk te zijn in de ruimte van het Stoelenproject.



Huidige vluchtroutes t.b.v. horeca

6.2.7 Chauffeursruimte

In de huidige situatie bevindt zich op de begane grond onder de garage een wachtruimte voor chauffeurs van de bussen van Connexxion. Deze functie dient binnen het gebied te blijven. De wachtruimte wordt zowel overdag als 's nachts gebruikt.

Connexxion heeft aangegeven bij herontwikkeling een plek te willen krijgen die dichtbij de bussen ligt, goed in het zicht is en vooral sociaal veilig. Op volgorde van voorkeur zien zij graag de volgende locaties onderzocht: 1) plek in het paviljoen aan de Marnixstraat, 2) plek op de hoek van de Elandsgracht/Marnixstraat en 3) plek onder de Europarking dicht bij bussen.

Een los gebouw past niet binnen het Ruimtelijk Kader. Na herontwikkeling ziet het gebied er ook anders uit en zal het ook anders functioneren. Vanuit deze optiek zal in eerste instantie ingezet worden op een nieuwe plek in het paviljoen. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan dient er een alternatief te worden gevonden in de plint onder de Europarking.

6.2.8 Kantoor autoverhuur

In de huidige situatie is op de begane grond van de Europarking een kantoor van Europcar gevestigd, een autoverhuurbedrijf met huurauto's in de Europarkinggarage. Deze functie past goed bij de mobiliteitshub. Met de herontwikkeling kan het zijn dat deze functie een nieuwe plek op een andere plek krijgt binnen het bestaande vastgoed.

6.2.9 Nieuwe functies begane grond

Onder de Europarking ontstaat ruimte voor diverse functies die bijdragen aan de programmamix van de hub en/of buurt en een positief effect hebben op de levendigheid en de sociale veiligheid van het gebied. Deze functies dienen te passen achter een transparante gevel die wenselijk is vanuit de monumentale en stedenbouwkundige opgave maar ook vanuit sociale veiligheid.

Om het plein te activeren dient aan de zijde van de Appeltjesmarkt een aantrekkelijke en publiekstoegankelijke functie te komen, bij voorkeur een buurtfunctie. Belangrijk is dat er interactie en verbinding ontstaat tussen deze functie en het plein. Indien de huidige doorsteek onder de Europarking van Marnixstraat naar de Waterkant vervalst, kan deze ruimte ook ingevuld worden met een functie ten behoeve van de programmamix voor de hub. In dit kader zal gekeken worden of dit mogelijkheden biedt voor een fietsenstalling. Dit vraagt wel aandacht en afstemming over de toegang tot de ruimten die er op dit moment al zijn.

6.2.10 Verdieping 1 t/m 6 van de garage

De focus van de herontwikkeling van het gebied Appeltjesmarkt/Europarking ligt op de ontwikkeling van de begane grond en het maaiveld. Het is belangrijk dat deze eerst gerealiseerd wordt en goed gaat functioneren. De Gebiedsagenda is echter ook bedoeld als een (eind)beeld voor de toekomst van het gebied. Vanuit dat perspectief is gekeken naar mogelijke ontwikkeling van de verdiepingen van de garage in de (verre) toekomst. Functiewijziging hiervan is vanuit gemeentelijk perspectief mogelijk, indien het gebruik past in de programmamix voor een hub en de overige beleidsdoelstellingen van de Gemeente Amsterdam. Uiteraard dient dit ondersteund te worden door Q-Park die eigenaar is van de garage.

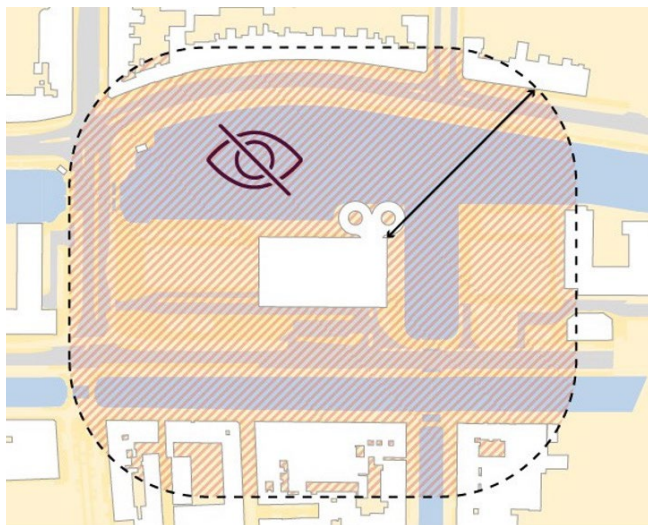
6.2.11 Dak

In de huidige situatie heeft de politie het gehele dak als parkeerterrein in gebruik. De komende jaren blijft de behoefte (van de politie) aan parkeerplaatsen groot. Ook om deze reden ligt de focus van de planontwikkeling vooral op ruimte op maaiveldniveau onder de Europarking, het paviljoen aan de Marnixstraat en de openbare ruimte. In de verdere toekomst kan onderzocht worden of dit parkeerterrein verplaatst kan worden naar een andere verdieping, wederom exclusief voor de politie en het dak voor andere functies gebruikt kan worden.

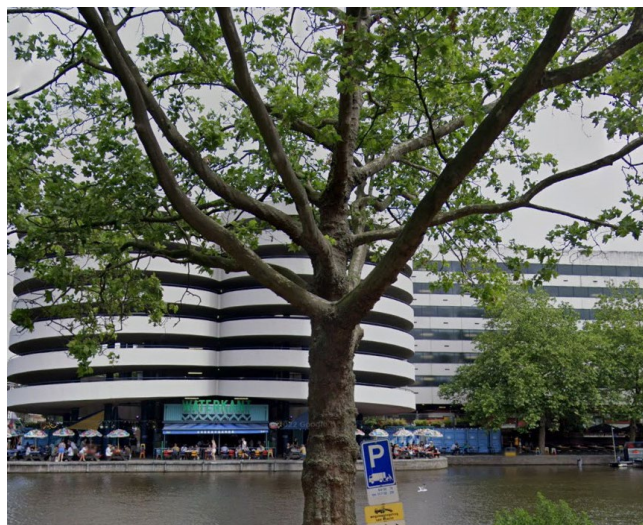
Het dak van de Europarking kan een belangrijke bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelstellingen uit de omgevingsvisie: radicaal vergroenen, voedsel en stadslandbouw. Door het publiek toegankelijk maken van het dak kan ook hoogwaardige openbare

ruimte aan de schaarse openbare ruimte van de binnenstad toegevoegd worden. Concreet uitgangspunt hiervoor is om minimaal 50% van het dakvlak groen in te richten met plantvakken. De routing over het dak, verblijfsplekken op het dak en ook een mogelijk volume op het dak zullen dus binnen de overige 50% van het dakvlak moeten worden gerealiseerd. De groene en publiek toegankelijke buitenruimte krijgt een buurtfunctie (zoals bijvoorbeeld urban farming, verblijfsplek). Een mogelijk volume dat wordt toegevoegd op het dak moet qua functie aansluiten bij de hier genoemde doelstellingen en publiek toegankelijk zijn. Er mag maar één enkel volume komen (waarbij de huidige liftopbouw geïntegreerd is).

Verder is het volume in oppervlak duidelijk ondergeschikt aan het dakvlak, niet zichtbaar vanuit de omliggende openbare ruimte, transparant vormgegeven en voegt zich in architectuur aan de rest van het gebouw. Vandaar dat het volume niet hoger dient te worden uitgevoerd dan 4 meter en een afstand dient te houden van minimaal 10,0 meter uit de dakranden. Afgeleid van de vastgestelde 50% groen en een benodigde oppervlakte voor routes en verblijfsplekken, kan het volume maximaal 25% van het totale dakvlak innemen. Dit komt neer op een bruto oppervlakte van maximaal 675 m².



Zichtbaarheid dak vanuit de omgeving



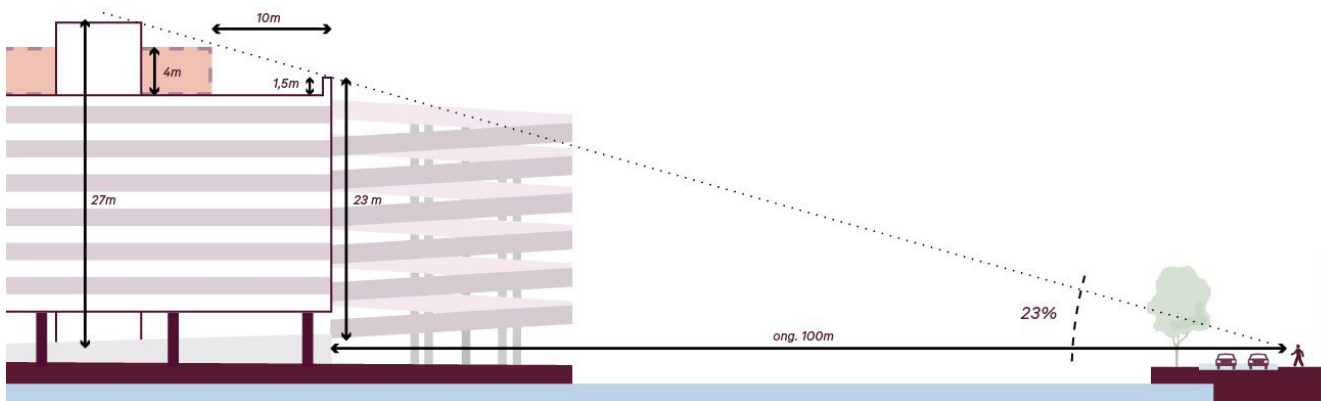
Zicht vanaf de Singelgracht



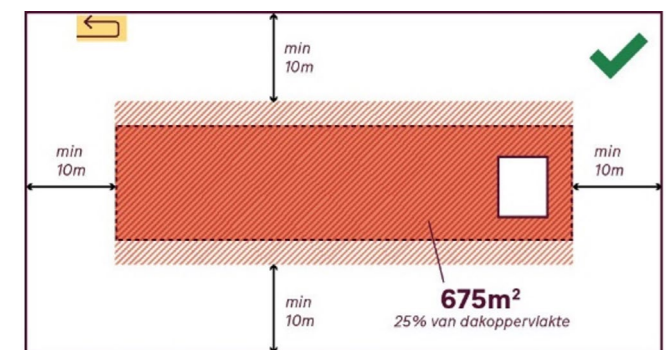
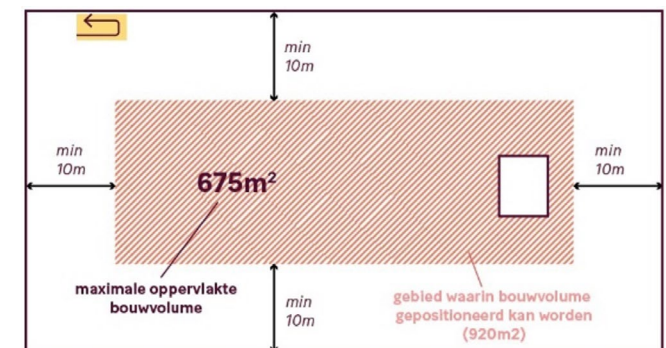
Zicht vanaf de Oude Kinkerbrug



Zicht vanaf de Marnixstraat (ter hoogte van de Lauriergracht)



Bovenstaande afbeelding toont een voorbeeld van een mogelijke positionering en omvang van het volume



Randvoorwaarden voor het dakvolume



Huidig paviljoen

6.2.12 Paviljoen aan de Marnixstraat

Het is de ambitie om in de toekomst functies in dit gebouw te vestigen die een toegevoegde waarde hebben voor het gebied en de mobiliteitshub en die een bijdrage leveren aan de levendigheid. Het volume krijgt hiervoor een aantrekkelijke plint die aan alle zijden transparant is uitgevoerd (zoals in het originele ontwerp).

In de huidige situatie bevindt zich een pianowinkel op de begane grond en de eerste verdieping. Een pianowinkel past achter transparante gevels en is tevens publiekstoegankelijk. Er wordt onderzocht of de pianowinkel kan verhuizen naar een plek in de nieuwe plint onder de Europarking. Lukt dit niet dan zal de pianowinkel op de huidige plek blijven.

In het paviljoen aan de Marnixstraat is nu een tankshop gevestigd. Er wordt onderzocht hoe om te gaan met deze functie in het licht van de transitie

van opheffing van de verkoop van fossiele brandstof in de binnenstad ([zie ook hoofdstuk 6.2.2](#)).

Het huidige bouwvolume van het paviljoen bestaat uit twee bouwlagen. Op de eerste verdieping bevindt zich op de kopse kanten een balkon. Hierdoor ligt de gevel op verdiepingsniveau aan deze zijden terug.

Het dichtbouwen van de balkons t.b.v. extra bouwvolume is denkbaar. Bovendien is het bespreekbaar, voor het geval dat extra oppervlak nodig is voor de herplaatsing van bestaande functies, dat het paviljoen met maximaal 1 travé (richting Elandsgracht of naar het huidige tankstation) verlengd wordt. Dit dient nader te worden afgestemd met de afdelingen Ruimte en Duurzaamheid en Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam.

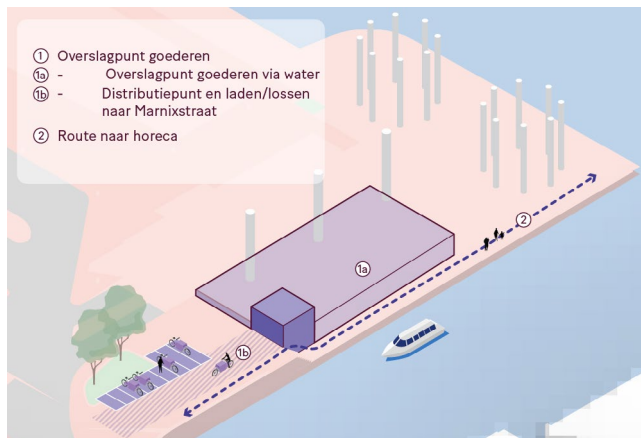
6.2.13 Overslagpunt voor goederen vanaf het water

De noordzijde van de Europarking is een uitermate geschikte plek voor een overslagpunt voor goederen vanaf het water (logistieke hub). De bovenzijde van dit volume (lichtrood op onderstaande doorsnede) dient ten alle tijde minimaal 1,0 meter afstand te houden tot de onderkant van de borstwering van de gevel van de eerste verdieping van de garage. In aanvulling hierop bestaat de mogelijkheid een ondergeschikt volume toe te voegen als uitgiftepunt naar de maaiveldhoogte. Het extra volume (in het donkerpaars) op afbeeldingen hiernaast dient minimaal 2,0 meter afstand te houden tot de kade, is maximaal 3,0 meter hoog, maximaal 5,0 meter diep en houdt minimaal 3,0 meter afstand tot de garage.

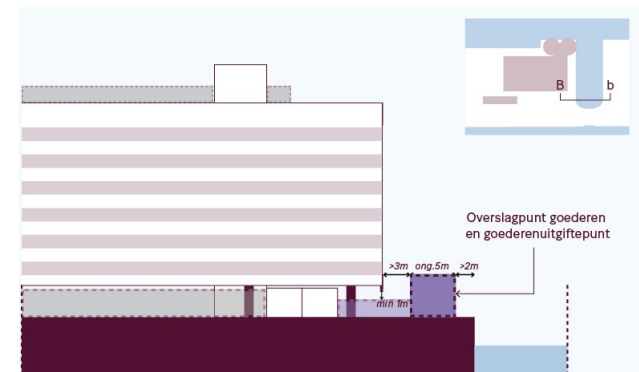
Ook hier geldt dat in het ontwerp rekening gehouden dient te worden met een goede verlichting en heldere zichtlijnen t.b.v. het verbeteren van de sociale veiligheid.

Voor wat betreft gebruik van het water dient rekening te worden gehouden met het vaarprofiel op deze plek. Hier geldt profiel B hetgeen het volgende inhoudt:

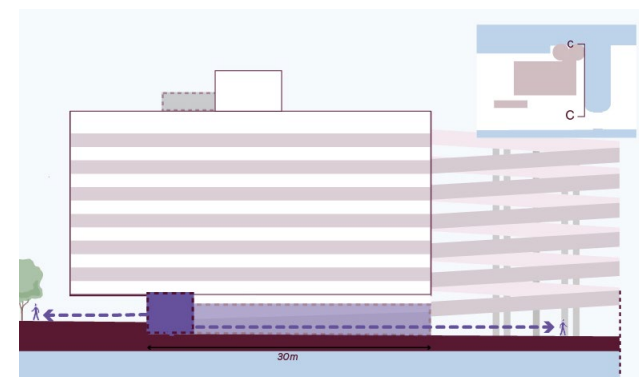
- Doorvaartprofielbreedte: 13 meter;
- Doorvaartprofiel diepte: 2,2 m – NAP;
- Maximaal toegestane afmetingen vaartuigen (voor 1 schip of een samenstel): lengte x breedte mag niet meer dan 20 m x 4.25 m zijn.



Overslagpunt goederen (in het paars) met route naar horeca



Schematische doorsnede met het overslagpunt voor goederen (in het paars)



Schematisch aanzicht met het overslagpunt voor goederen (in het paars)

6.3 Inrichting openbare ruimte

Voor de ontwikkeling van het gebied is een goed functionerend, kwalitatief hoogwaardig ingerichte openbare ruimte randvoorwaardelijk.

6.3.1 Aanleg trap

Op dit moment scheidt een muur het plein en de lage kade aan het water, zie foto hieronder.

De muur belemmert het zicht vanaf het plein op de lage kade en het water. Het water is juist een grote kwaliteit van het gebied. Ook is door de keermuur weinig verbinding tussen het plein en het water. Tot slot draagt de muur niet bij aan de sociale veiligheid binnen het gebied.

Het verwijderen van de muur en het aanleggen van trappen, over de hele lengte (dus zowel tussen plein en lage kade als tussen hoge en lage kade langs Europarking) vergroot direct de kwaliteit van het gebied. Er komt vanaf het plein en hoge kade langs de Europarking zicht op de lage kade en het water en verbinding met het water. Er ontstaat meer overzicht en ruimte, belangrijk voor de sociale veiligheid in het gebied.

Alle stakeholders en betrokkenen zijn van mening dat het verwijderen van de barrière van de muur een wezenlijke impact heeft op de kwaliteit van het gebied en daarom van groot belang is.



De bestaande situatie van de openbare ruimte van de Appeltjesmarkt



Huidige keermuur tussen hoger gelegen plein en lage kade aan het water

6.3.2 Inrichting plein

Zoals in [hoofdstuk 4](#) al genoemd wordt met vaststelling van deze Gebiedsagenda een definitieve invulling gegeven aan de strategisch reservelocatie. Ambities en kansen liggen anno 2025 op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit, klimaatbestendigheid, groen en openbare ruimte om te ontmoeten. De herontwikkeling van de Appeltjesmarkt en de Europarking biedt kansen op al deze vlakken. Hiermee kan met deze Gebiedsagenda op zoek gegaan worden naar budget voor een definitieve inrichting van het plein.

Een algemeen uitgangspunt vanuit de Omgevingsvisie is radicaal vergroenen. Voor de Appeltjesmarkt is het van belang dat de inrichting van de ruimte multifunctioneel gebruik mogelijk maakt, zoals bijvoorbeeld verschillende mogelijkheden voor sport, spel en verblijf. Dit alles dient in een goede dialoog met de omgeving tot stand te komen. De inrichting mag niet ten koste gaan van het zicht op de Europarking en de beleving van een open ruimte. Objecten die eventueel in het ontwerp van de openbare ruimte worden opgenomen dienen bescheiden te zijn in maat, schaal en uitstraling.

Voor de inrichting van het plein wordt uitgegaan van de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld: de Puccinimethode.

Op het plein staan nu vele platanen. Met betrekking tot de bomen wordt de Bomenverordening 2014 (zie [hoofdstuk 3.24](#)) nageleefd. De inzet is dat de bomen behouden blijven, tenzij er heel goede redenen zijn om dit niet te doen.

Tot 2023 heeft het Jordaanfestival een plek gehad op het plein. Binnen het locatieprofiel (evenementen-beleid) was het Jordaanfestival het enige evenement dat op de Appeltjesmarkt plaats kon vinden. De nieuwe groene multifunctionele inrichting van het plein biedt geen ruimte meer voor het Jordaanfestival. Het Jordaanfestival zoekt nu een andere locatie in de stad voor hun evenement. Bij de herziening van de locatieprofielen is voorgesteld om het locatieprofiel Appeltjesmarkt te laten vervallen.

6.4 Deelmobiliteit

Het gebied Appeltjesmarkt/Europarking functioneert nu al als een hub met busstation, tramhaltes, parkeren (bewoners en bezoekers) en autoverhuur. Een belangrijke toevoeging aan het gebied ten behoeve van de wijkhub is het aanbieden van deelmobiliteit: deel(bak)fietsen, deelscooters en deelauto's. In mei 2024 is langs de Elandsgracht al een hub aangelegd met 4 deelbakfietsen, 18 deelfietsen en 12 deelscooters. Tegelijkertijd met de oplevering van de hub is het, in een gebied van 300 meter rondom de hub, niet meer mogelijk om de rit met deeltweewielers te beëindigen en achter te laten. Deelauto's maken geen onderdeel uit van de hub maar staan verspreid



Huidige hub voor deel(bak)fietsen en deelscooters langs de Elandsgracht

in de omgeving. Doel van de hub is te leren van een hub op deze locatie met oog op de herontwikkeling en het gebruik te monitoren.

De cijfers laten zien dat de hub heel erg goed gebruikt wordt (een van de beste uit de stad). Monitoring van de hub laat ook zien dat er verbeteringen mogelijk zijn om voldoende aanbod van de deelvoertuigen in de hub te hebben. Hier wordt samen met de aanbieders van de deelmobiliteit aan gewerkt.

De hub met deelvervoer is nu in de openbare ruimte geplaatst, dichtbij een fietspad zodat het veilig toegankelijk en bereikbaar is en goed in het zicht. Het aanbieden van deelvervoer is relatief nieuw en nog volop in ontwikkeling. De Gebiedsagenda volgt deze ontwikkeling. De herontwikkeling van het gebied zal de (huidige) hubfunctie versterken.

Voor de toekomst is de wens van de gemeente om deelmobiliteit ofwel in hubs in de openbare ruimte ofwel inpandig te plaatsen. In het gebied Appeltjesmarkt/Europarking kunnen deeltweewielers een plek in de openbare ruimte krijgen. Indien er alsnog een stalling komt in het nieuwe bouwvolume kunnen de deeltweewielers ook hierbij geplaatst worden. De deelauto's krijgen een plek in de Europarking.

6.5 Inrichting busstation

Het busstation vormt een belangrijke halte voor streekbussen voor de stad. Hier halteren nu lijn 80, 357, 397 en nachtbus N80. De capaciteit van het busstation kan niet worden verkleind. Randvoorwaarde voor herontwikkeling is daarom dat er plek dient te zijn voor het huidige aantal van 6 bussen (3 bussen met een lengte van 21 meter en 3 bussen met een lengte van 18 meter).

Wel kan het busstation, als gevolg van de mogelijke vrij te komen ruimte van het tankstation, anders worden ingericht. Uitgangspunt voor de herinrichting is een verkeersveilige inrit voor de bussen (gescheiden van de in/uitrit van de parkeergarage), twee snellaadvoorzieningen voor de bussen, een prettige wacht-ruimte voor chauffeurs en sociaal veilige bushaltes. In het voorlopig ontwerp van het busstation zijn al deze elementen opgenomen.

Ten opzichte van de huidige situatie komt in het nieuw ingerichte busstation de halte die fungeert als bufferruimte langs de entree van de parkeergarage (in plaats van onder de Europarking, op de tekening halte F). Door de nieuwe indeling kan de noodzakelijke route voor langzaam verkeer naar de plint onder de Europarking worden gerealiseerd en verbetert de kwaliteit van de openbare ruimte. Ter plaatse van de Appeltjesmarkt vragen de bussen iets meer ruimte bij het uitrijden naar de Elandsgracht, maar in grote lijnen blijven de haltes hier gelijk aan de huidige situatie. Zie ook de afbeelding bij [hoofdstuk 6.1.6](#).

6.6 Vaste staanplaats

Op de hoek Elandsgracht/Marnixstraat is een vaste staanplaats voor een coffee-to-go concept. Tot het voorjaar 2025 stond naast deze staanplaats ook een bloemenkraam maar deze is in mei 2025 door de vergunninghouder opgezegd.

De ambitie is om de openbare ruimte van de Appeltjesmarkt zo veel mogelijk vrij te houden van objecten. Onderzocht wordt wat de mogelijkheden hiervoor zijn. De voorkeursoptie is het op termijn opheffen van de vaste staanplaats op deze locatie. Als dit niet mogelijk blijkt, is de wens het inpassen van deze functie in de bebouwing van het paviljoen of de plint van de Europarking.

Als beiden niet lukken dient het huidige object te worden vervangen door een nieuw hoogwaardig vormgegeven volume in de strook tussen busstation en Marnixstraat), zo dicht mogelijk bij de Elandsgracht, met een zo beperkt mogelijke oppervlakte en hoogte.

6.7 Openbaar toilet

Langs de Elandsgracht staat nu een plaskrul. Deze wordt goed gebruikt. Ondanks regelmatige schoonmaak geven bewoners aan dat de krul veel stankoverlast geeft.

Medio juni is er een openbaar toiletgebouw geplaatst, naast de coffee-to-go kraam. Deze is ook toegankelijk voor mindervaliden. Overdag is deze gratis te gebruiken, in de nacht dient ervoor betaald te worden (om slapers tegen te gaan). Bij de herontwikkeling dient er in het integrale plan (in het paviljoen of onder de Europarking) een goed zichtbaar openbaar toegankelijk toilet te komen. Hiermee kunnen beide voorzieningen (krul en openbaar toiletgebouw) komen te vervallen en wordt de openbare ruimte weer vrijgespeeld.

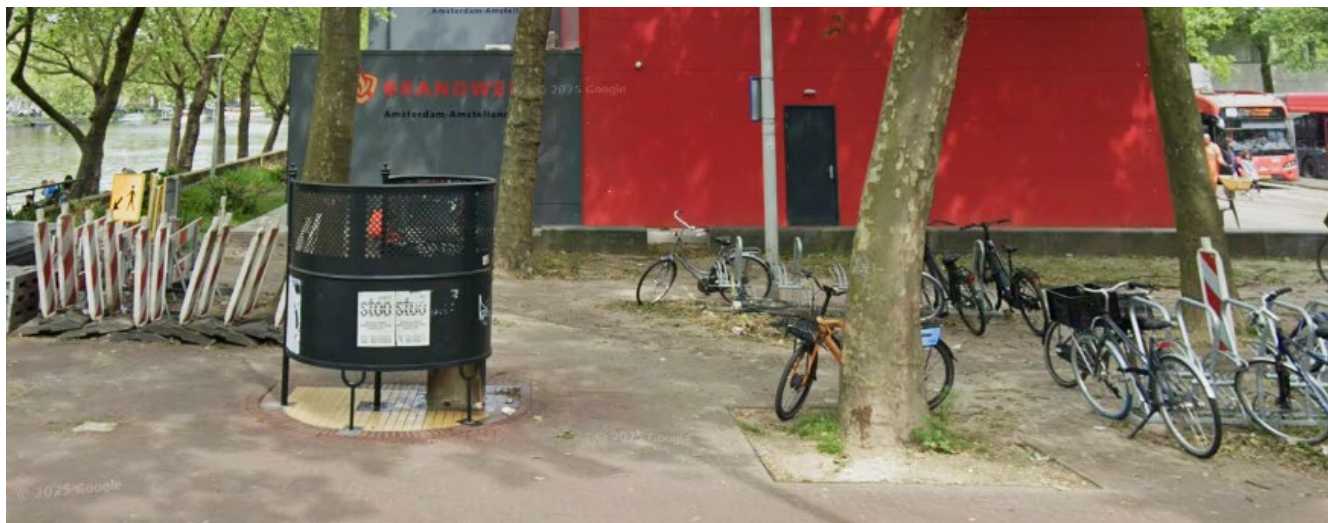
6.8 Traforuimte, installaties en voorzieningen

De ontwikkeling van het gebied vraagt mogelijk om nieuwe installaties zoals traforuimte en technische installaties ten behoeve van laden openbaar vervoer. Deze dienen inpassend in het vastgoed te worden geplaatst, zodanig dat er zoveel mogelijk transparante gevel beschikbaar blijft.

Om te voorkomen dat ieder bedrijfje dat zich hier vestigt z'n eigen restafvalcontainer laat ophalen, met veel vuilniswagenbewegingen als gevolg, of zijn papier en glas niet kwijt kunnen, dient er onder de Europarking ook een gezamenlijke afvalverwerkingsplek te komen. In een algemene ruimte (in de buik van de begane grond) kunnen dan de perscontainers voor restafval, papiercontainers en glasbakken inpassend staan.

6.9 Verduurzaming

De beleidsdoelstellingen van de gemeente en die van Q-Park vragen om verduurzaming bij de herontwikkeling van het gebied. Deelvervoer, overslagpunt voor goederen via water met vervolgvervoer met licht elektrische voertuigen, opheffen verkoop fossiele brandstof, meer groen, elektrisch laden, mogelijke zonnepanelen: het draagt hier allemaal aan bij.



De huidige plaskrul aan de Elandsgracht



7

Beeldkwaliteit

De parkeergarage aan de Appeltjesmarkt is een modernistisch gebouw, ontworpen eind jaren 60 van de vorige eeuw, en is aangewezen tot gemeentelijk monument. Behalve de voor de binnenstad afwijkende architectuur is de stedenbouwkundige inpassing kenmerkend. Het gebouw is rondom vrijstaand en is, doordat het vrij in de ruimte staat, van grote afstand vanaf alle kanten goed waarneembaar als 'een stoer gebouw op pootjes'. Naast het hoofdvolume

met de garage maakt ook het langwerpige paviljoenachtige volume aan de Marnixstraat (waar ook het losstaande trappenhuis van de garage in uitkomt) en de luifel van het tankstation deel uit van het monumentale ensemble. In het kader van de gehele transformatie kan de luifel verdwijnen om de overige hoger gewaardeerde onderdelen van het monument beter te laten functioneren.



De Europarking gezien vanaf de Nassaukade (foto 1), vanaf de Elandsgracht (foto 2) en vanaf de Marnixstraat (foto 3 en 4)

7.1 Onderdelen van het originele ensemble

Voor wat betreft het monumentale ensemble dient zoveel mogelijk de oorspronkelijke opzet en het oorspronkelijke kleur- en materiaalgebruik nagestreefd te worden. In de huidige situatie is met name het paviljoen aan de Marnixstraat (nr. 252) sterk aangetast: het oorspronkelijke volume was één bouwlaag hoog en had rondom glazen gevels. Inmiddels is hier een tweede laag aan toegevoegd en hebben de gevels, grote gesloten vlakken. Het terugbrengen van een transparante gevel op begane grondniveau, met als referentie de oorspronkelijke gevel, is wenselijk en levert een kwaliteitsimpuls voor het versterken van de beeldkwaliteit van het ensemble.

7.2 Volume onder de Europarking

De grootste volumetoevoeging die voor de herontwikkeling mogelijk wordt gemaakt bevindt zich op maaiveldniveau onder de Europarking. De garage staat hier op kolommen en vormt zo als het ware een grote overdekte openbare ruimte, met uitzondering van het gedeelte waar op dit moment het Stoelenproject (daklozenopvang) en de wachtruimte voor chauffeurs een plek hebben.

Bij herontwikkeling wordt dit gebied voor een groot deel ingenomen door een definitief bouwvolume met diverse functies. De uitstraling van dit volume moet aansluiten op het bestaande monument, maar vooral ook een ingetogen vormgeving kennen. De gevel dient terug te liggen ten opzichte van de gevel van het volume van de parkeergarage en dient zoveel mogelijk transparant te worden vormgegeven. Om duidelijk zichtbaar te laten zijn dat hier sprake is van

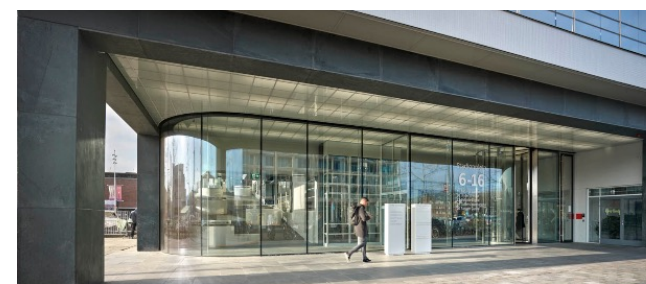
een toevoeging op het monument kent deze gevel een verticale geleiding, in contrast met de horizontale lijnen van het bestaande gebouw. Gesloten geveldelen bevinden zich allen daar waar transparantie vanwege het gebruik direct achter de gevel niet mogelijk is. Gesloten elementen of een mogelijk hekwerk zijn uitgevoerd in hoogwaardig plaatmateriaal, bij voorkeur voorzien van een perforatie. De gevel dient ten alle tijden bestand te zijn tegen

graffiti en is van een hoogwaardige architectonische uitstraling met aandacht voor de detaillering.

Voor het volume onder de twee kenmerkende hellingbanen (functie horeca) gelden dezelfde uitgangspunten in beeldkwaliteit. Dit volume dient in een geheel te worden ontworpen met het volume onder de begane grond van de Europarking, met dezelfde uitgangspunten.



De Europarking gezien vanaf de Marnixstraat, in oorspronkelijke toestand



Voorbeelden van terugliggende, transparante gevel met verticale geleiding. Boven: referentie Citroën Garage Stadionplein Amsterdam, copyright Rijnboutt. Onder: referentie Schubertsingel Den Bosch, copyright Rene de Wit

7.3 Volume op de noordkade

De verschijningsvorm van het volume aan de noordzijde van de Europarking dient te contrasteren met de architectuur van de garage (inclusief de nieuwe bouwing onder Europarking en van horeca). Daar waar het nieuwe volume onder de Europarking (en ook een mogelijke toevoeging op het dak) deel zullen uitmaken van het hoofdvolume, ligt het volume voor het overslagpunt vrij op de lage kade en kent het zijn eigen logica. Dit volume houdt bewust in hoogte afstand van het volume van de garage; het staat er los van. Om dit te benadrukken is het wenselijk een andere uitstraling toe te laten. Daarom is hier, in contrast met de horizontale lijnen van de architectuur van de garage, een meer verticale

geleding in de gevel passend. Deuropeningen in het volume dienen te worden geïntegreerd en mogen het monoliet karakter van het volume niet aantasten.

Ook de verbijzondering van het hogere volume ter plaatse van het uitgiftepunt van het overslagpunt aan de zijde van de Marnixstraat schikt zich hierin. Het dak van het gebouw is uitgevoerd als vijfde gevel van het gebouw met dezelfde aandacht voor beeldkwaliteit als de gevels. Vanaf het maaiveld zijn er geen kanalen en installaties zichtbaar. De gevel dient ten alle tijden bestand te zijn tegen graffiti en is van een hoogwaardige architectonische uitstraling met aandacht voor de detaillering. Materiaalgebruik en

kleurstelling wijken af van het garagegebouw. Gedacht kan worden b.v. aan metalen plaatmateriaal en een uitgesproken kleur van het volume, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de context van het beschermd stadsgezicht. Dit volume kent een ander gebruik dan de horeca dat ernaast staat op de kade, en zal meer gesloten geveldelen hebben. Toch dient de uitwerking en uitstraling van het volume in goede samenhang met de gevel van de horeca ontworpen te worden, met bijzondere aandacht voor een goede aansluiting tussen beide gevels.



Voorbeeld van een monoliet toevoeging aan een bestaand gebouw in een afwijkende materialiseren en kleurstelling. Referentie Bibliotheek Burgge, Studio Farris Architects



Voorbeeld van horeca achter transparante gevel. Referentie Dauphine Amsterdam, copyright Wouter Bregman

7.4 Volume op het dak van de Europarking

Het volume dat op het dak van de Europarking mogelijk gemaakt wordt heeft net als het volume onder de garage een ingetogen karakter. Het volume zal niet tot nauwelijks zichtbaar zijn vanaf het omliggende maaiveld en de gevels liggen ver terug ten opzichte van het bestaande gebouw. De toevoeging op het



Voorbeelden van een toevoeging aan een bestaand gebouw in een ingetogen volume met een moderne uitstraling

dak is ontworpen als een geheel en niet als een verzameling van kleinere toevoegingen. De gevel kent een verticale geleiding en is zo transparant mogelijk uitgevoerd. De geveldelen, die vanwege het gebruik direct achter de gevel niet transparant kunnen worden vormgegeven, zijn bij voorkeur uitgevoerd in geperforeerd plaatmateriaal. De gevel dient ten alle tijden bestand te zijn tegen graffiti en is van een hoogwaardige architectonische uitstraling met aandacht voor de detaillering. Installaties dienen in het volume te worden geïntegreerd.

7.5 Openbare ruimte

De pleinruimte van de Appeltjesmarkt heeft een belangrijke functie als open plek in dit dichtbebouwde deel van de Amsterdamse binnenstad. De bebouwing aan de Lijnbaansgracht en Nassaukade bevindt zich op grote afstand en door water gescheiden. Hierdoor is er veel vrij zicht en een gevoel van openheid. Ook de Europarking manifesteert zich als een vrij in de ruimte staand gebouw, heel bijzonder voor de binnenstad van Amsterdam. Bij de herinrichting van de openbare ruimte en met name het plein van de Appeltjesmarkt is het van belang deze openheid te respecteren en te benutten voor de beleving van de gebruiker. Bij de vormgeving van de openbare ruimte is het uitgangspunt dat het gebied rond en onder de Europarking als één samenhangend geheel wordt ervaren. Dit wordt bereikt door het type bestrating en de inrichtingselementen zoveel mogelijk conse-

quent door te voeren. De voorkeur gaat hierbij uit naar een aansluiting op de stijl van bestrating zoals die langs de Marnixstraat is gerealiseerd, conform het Handboek Puccini. Bij de vormgeving van de pleinruimte van de Appeltjesmarkt wordt hier ook op aangesloten. In het geval dat een buurtplein met een standaardinrichting niet goed tot zijn recht komt kan een (subtiel) onderscheid met de omgeving gepast zijn. Elk onderscheid wordt zorgvuldig getoetst aan de in het Handboek Puccini beschreven uitzonderingen.

In de huidige inrichting van de openbare ruimte is er een bakstenen keerwand met borstwering geplaatst tussen de hoger gelegen delen van het plein en de lager gelegen kade aan het water. De muren zijn indertijd niet ontworpen als onderdeel van het garagecomplex. Ze maken deel uit van het terreinontwerp, zijn ontworpen door Publieke Werken en horen niet bij het gemeentelijk monument.

Waar vandaag de pleinruimte van de Appeltjesmarkt ligt, bevond zich tot 2015 het busstation. De maar nauwelijks aanwezige verbinding tussen de lage kade en de hoge delen van het maaiveld is hierdoor te verklaren. Het is wenselijk de ruimtelijke relatie tussen het plein en het water langs de hele kade te verbeteren. Dit kan worden gerealiseerd door het toevoegen van meer en bredere trappartijen of door de keerwand te vervangen door een getrapte structuur, een talud met plantvakken of zitranden. Het streven is om deze ingrepen aan te laten sluiten



Huidige situatie met keermuur. De keermuur belemmert nu zowel het zicht vanaf het plein op de lagere kade als de verbinding met het water.

op de bakstenen muren van de oorspronkelijke elementen en de monumentale bruggen die het gebied begrenzen. Ook de bestrating speelt een belangrijke rol. De bestrating op het lage deel voldoet nu niet aan de standaard van het Puccini-handboek. Een doorlopende bestrating en een uniforme stijl versterkt zowel de beeldkwaliteit als de samenhang in het gebied.



Huidige situatie met keermuur. De keermuur bij het garagegebouw scheidt het hoge en lage deel; de bestrating op de lage kade voldoet niet aan het Puccini-handboek.

Door meer trappartijen toe te voegen en de keerwand tussen het hoge en het lage deel te verwijderen, wordt de openheid en zichtrelatie aanzienlijk verbeterd. Dit heeft niet alleen een positief effect op de ruimtelijke beleving, maar ook op de sociale veiligheid. Een hoogwaardige terreininrichting draagt bij aan een aantrekkelijke en functionele openbare ruimte die optimaal aansluit bij de behoeften van bewoners en bezoekers.

Bij de inrichting van de openbare ruimte dient bijzondere aandacht te zijn voor de verlichting. Ook is hierbij een goede samenhang met de verlichting in en onder de Europarking van belang om de sociale veiligheid te waarborgen en om de uitstaling van het gebied als geheel zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De verlichting zal een bijdrage leveren aan de beeldkwaliteit.



Voorbeelden van toepassingen voor oplossen hoogteverschil: zitelementen in combinatie met plantvakken of groene hellingen en/of trappen. De materialisering dient afgestemd te worden op de omgeving.



Planvormings-, participatie- en besluitvormingsproces per planonderdeel

De Gebiedsagenda is een toekomstvisie voor het gebied Appeltjesmarkt/Europarking. Het geeft de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het gebied maar nog geen complete uitwerking. In dit hoofdstuk wordt per planonderdeel het proces rondom planvorming, participatie en besluitvorming toegelicht.

Binnen de Gebiedsagenda zijn 4 planonderdelen te onderscheiden. Zoals beschreven in [paragraaf 2.4](#) kent elk planonderdeel binnen de Gebiedsagenda een eigen planvormings-, participatie- en besluitvormingsproces. De planning heeft de beoogde fasering: vastgoedontwikkeling onder garage, aanpassing busstation, realisatie overslagpunt goederen en tot slot de herinrichting van het plein. De participatie per onderdeel kan tot aanpassingen leiden van hetgeen in de Gebiedsagenda is opgenomen.

Er heeft al een eerste overleg met de buurt plaatsgevonden op 3 juli 2024 waarbij de buurt is geïnformeerd over alle ontwikkelingen op en rond de Appeltjesmarkt en waarbij de buurt een eerste reactie heeft kunnen geven. De reactie van de buurt is in [bijlage 1](#) bijgevoegd.

In maart en april 2025 hebben bewoners kunnen reageren op de concept Gebiedsagenda van 13 maart jl. De reacties van de bewoners en de nota van beantwoording zijn in [bijlage 2](#) gevoegd.

Het planvormings-, participatie- en besluitvormingsproces per planonderdeel is als volgt:

1 Aanpassing bebouwing onder Europarking en aan het plein

Het Ruimtelijk Kader geeft de bouwvelop voor de bebouwing onder de Europarking (inclusief horeca), die van het paviljoen aan de Marnixstraat en een eventueel klein volume op de hoek van Elandsgracht en Marnixstraat. De eigenaar van de garage (Q-Park) zal op basis van het Ruimtelijk Kader een uitgewerkt plan opstellen. Dit is een particulier initiatief waarvoor de eigenaar uiteindelijk een aanvraag omgevingsvergunning zal indienen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning hoort een participatieparagraaf (indieningsvereiste). Dat betekent dat Q-Park voorafgaand aan het indienen van de aanvraag de buurt moet betrekken bij het initiatief (Q-Park zal in dit kader geïnformeerd worden over de Participatiehandreiking 2022). In de participatieparagraaf moet de aanvrager aangeven hoe de buurt is betrokken, wat daaruit is gekomen, en op welke wijze daar al dan niet rekening mee is gehouden bij het ingediende plan.

Voor de bereikbaarheid van de functies onder de garage en voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is de aanleg van een langzaamverkeersroute langs de nieuwe functies onder de garage een randvoorwaarde. Dit heeft gevolgen voor het huidige busstation (dat moet worden aangepast om ruimte te creëren voor de langzaamverkeerroute) en de inrichting van het plein (daarbij is de langzaamverkeerroute een randvoorwaarde die moet worden meegenomen bij de planvorming voor de herinrichting). Dit komt terug bij de planonderdelen busstation en plein.

2 Busstation

In de afgelopen periode is onderzoek gedaan naar aanpassing van het busstation zodanig dat de langzaamverkeersroute te realiseren is. Uit het onderzoek blijkt dat slechts één inrichting van het busstation de mogelijkheid geeft voor aanleg van deze route. Hiervoor dient de ingang van het busstation deels over het huidige brandstofgedeelte van het benzinestation te worden aangelegd en dienen een aantal haltes verplaatst te worden. Deze aanpassing is besproken met de Vervoerregio en de vervoersbedrijven en akkoord bevonden. Met Q-Park lopen gesprekken over de aanpassing met betrekking tot het tankstation.

In de komende periode wordt budget gezocht voor de aanpassing van het busstation. De herinrichting van het busstation zal echter alleen plaats vinden op het moment dat de herontwikkeling onder Europarking, van paviljoen en tankstation daadwerkelijk gaat plaatsvinden.

Het herinrichten van het busstation en het ontvlechten van de verkeersstromen (inclusief het deel van de langzaamverkeersroute tussen Marnixstraat, langs de Europarking tot het plein) is een gemeentelijk project. Omdat het busstation busstation blijft en alleen twee haltes (van de 6) iets worden verlegd, en omdat er maar één inrichtingsvariant is om dit en de langzaamverkeersroute tussen Marnixstraat tot het plein) mogelijk te maken, bestaat participatie in dit geval uit informeren en luisteren ('Dit is het projectvoorstel, heeft u hier nog vragen over?').

De buurt is geïnformeerd over het voorlopig ontwerp tijdens de informatiebijeenkomst op 3 juli 2024. Na vaststelling van het Definitief Ontwerp zal de buurt wederom geïnformeerd worden (conform participatieplan).

Voor de start van de uitvoering zal de buurt opnieuw geïnformeerd worden over hoe de uitvoering zal plaatsvinden en waar tijdelijke bushaltes komen te liggen om de herinrichting mogelijk te maken.

3 Overslagpunt goederen aan noordzijde Europarking (logistieke hub)

De gemeente wil vervoer over water stimuleren om de verkeersdrukke op de weg in de drukke binnenstad te verminderen en minder zwaar vervoer te hebben om de kades en bruggen te beschermen. Een overslagpunt van goederen van water naar weg met vervolgvervoer met licht elektrische vervoermiddelen draagt hieraan bij. Dit is een nieuwe ontwikkeling waarvoor de gemeente op zoek is naar een particuliere partij (logistiek vastgoedontwikkelaar) om het plan voor de ontwikkeling en realisatie van een overslagpunt voor goederen verder uit te werken. Idee is om met een marktconsultatie informatie uit de markt op te halen om vervolgens vorm te geven aan het vervolgtraject.

Voor het uitgewerkte plan zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Omdat het een nieuwe ontwikkeling is zal waarschijnlijk worden gestart met een tijdelijke vergunning voor 10 jaar. Net als bij de herontwikkeling van de garage is dit

een particulier initiatief en is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor participatie. Bij de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning zal getoetst worden hoe de buurt betrokken is geweest, wat daaruit is gekomen en op welke wijze daar al dan niet rekening mee is gehouden in het uiteindelijke plan.

Buurtbewoners zijn op de bewonersbijeenkomst van 3 juli 2024 geïnformeerd over het voornemen hier een overslagpunt te realiseren. Vanuit de buurt is hier positief op gereageerd. Vanuit de BIZ De 9 straatjes wordt al heel lang de wens geuit om een overslagpunt nabij De 9 straatjes te realiseren. De drukte en belasting als gevolg van de vele toeleveranciers wordt als een groot probleem ervaren.

4 Plein

Voor de herinrichting van het plein Appeltjesmarkt wordt op dit moment nog naar budget gezocht. Deze herinrichting wordt als een belangrijk onderdeel van de herontwikkeling van het gebied gezien. Daarom zijn er tijdens de buurtinformatiebijeenkomst op 3 juli 2024 eerste wensen en ideeën opgehaald voor het plein (zie het verslag van de bijeenkomst in de bijlage).

Uit de overleggen met de stakeholders in het gebied als met de bewoners komt als belangrijkste wens naar voren om het zicht vanaf het plein op de lage kade en het water te verbeteren en de verbinding tussen plein en water te vergroten. Dit zal een belangrijke impuls geven aan het verbeteren van de sociale veiligheid omdat mensen zich niet langer

buiten het zicht op de lage kade kunnen ophouden. Het geeft ook een grote impuls aan de beleving en de kwaliteit van het plein omdat deze zich gaat richten op het water en de zon, hetgeen belangrijke kwaliteiten zijn van dit gebied.

Als er budget komt voor de herinrichting dan zal hiervoor een participatieplan worden opgesteld, welke door het bestuur van stadsdeel Centrum wordt vastgesteld. De keuze voor het gebruik (zoals bijvoorbeeld sport/groen/verblijven) en de inrichting van het plein zal in overleg met de buurt tot stand komen. Randvoorwaarden hiervoor zijn: er komt een langzaamverkeersroute tussen de Elandsgracht en de Europarking (inclusief fietsparkeren) en het ontwerp sluit (voor materialisatie) aan bij het handboek Puccini.

Indien het budget gefaseerd in de tijd beschikbaar komt, geldt de volgende prioritering voor realisatie:

1. Aanleg van de langzaamverkeersroute over het plein inclusief fietsparkeren: deze moet worden aangelegd voor de bereikbaarheid van de functies onder de Europarking. Indien hier slechts 1 ontwerp voor mogelijk is, bestaat participatie in dit geval uit informeren en luisteren ("Dit is het projectvoorstel, heeft u hier nog vragen over?"). Indien er twee of meerdere ontwerpen mogelijk zijn, bestaat participatie uit het bespreken van de voorstellen met de buurt.
2. Vervangen keermuur tussen plein en lage kade door trap. Dit gebeurt met participatie van de buurt.
3. Herinrichting plein. Dit gebeurt met participatie van de buurt.

9



Beoogde globale planning

Er is een eerste beoogde globale planning opgesteld voor de herontwikkeling van het gebied Appeltjesmarkt/Europarking. Omdat de herontwikkeling van deze locatie complex is gezien de veelheid aan functies en het deels door moeten functioneren van het gebied, is het nadrukkelijk een voorlopige en globale planning, die nog aan verandering onderhevig kan zijn.

Belangrijk aandachtspunt is de netwerkcongestie die nu in heel Nederland speelt. Q-Park heeft als wens (snel)laden op deze

locatie aan te brengen. Ook de Vervoerregio wil graag bij het nieuwe busstation 2 voorzieningen voor het snelladen van bussen. Op dit moment is er een wachttijd voor grote vermogens tot 2031/2032. In de planuitwerking van de verschillende planonderdelen wordt bekeken hoe hier mee om te gaan en/of realisatie van voorzieningen met een grote vermogensvraag later in de tijd mogelijk is. Stadsdeel Centrum zet zich in om de herontwikkeling van deze locatie inclusief de vermogensvraag onder de aandacht te brengen.

2025

- Vaststelling Gebiedsagenda door gemeente
- Opstellen ramingen
- Indienen budgetaanvraag busstation en openbare ruimte
- Marktconsultatie logistieke hub

2026

- Aanvraag omgevingsvergunning door Q-Park
- Duidelijkheid over budgettoekenning busstation en openbare ruimte
- Voorbereiding herinrichting busstation
- Tijdelijke huisvesting voor Stoelenproject en voedselbank, chauffeursruimte en huisvesting kantoren Q-Park

2027

- Afgifte omgevingsvergunning aan Q-Park
- Bufferhalte bussen naar tijdelijke locatie
- Realisatie bebouwing onder Europarking
- Oplevering functies onder Europarking en in paviljoen
- Realisatie overslagpunt voor goederen
- Voorbereiding herinrichting busstation
- Participatie over plein

Nader te bepalen:

- Realisatie busstation en plein

10



Financiën

Voor het proces om de plannen voor te bereiden is de komende jaren geld beschikbaar. Voor de herinrichting van het busstation en de openbare ruimte (langzaamverkeersroute en plein) moet nog budget worden gezocht. De vastgoedontwikkeling onder de Europarking en in het paviljoen is daarbij randvoorwaardelijk voor de herontwikkeling van het gebied. Zonder de vastgoedontwikkeling blijft het gebied zoals het nu is. De vastgoedontwikkeling is dus de eerste stap en fase binnen de herontwikkeling.

De getransformeerde gebouwen kunnen alleen functioneren, als deze goed zijn angebonden aan de omgeving. Een goed functionerende, kwalitatief hoogwaardig ingerichte openbare ruimte is daarom randvoorwaardelijk. De komende jaren zal

worden onderzocht welke budgettaire ruimte er is om hier op onderdelen invulling aan te geven. Er dient in elk geval budget gevonden te worden voor de herinrichting van het busstation en de aanleg van de langzaamverkeersroute. Op basis van diverse op te stellen ramingen wordt geld aangevraagd bij relevante budgethouders.

De Vervoerregio heeft aangegeven een deel van de herinrichting van het busstation te willen financieren. De Vervoerregio heeft tevens aangegeven dat ze bereid zijn om te kijken naar financiering van onderdelen in de openbare ruimte die vanuit hun beleid belangrijk worden geacht. Hiervoor wordt in het najaar een financieringsverzoek bij de Vervoerregio ingediend.

Voor het aanpassen van de openbare ruimte zal daarnaast voor een deel dekking bij Verkeer en Openbare Ruimte worden gezocht, maar ook in de 'Verzamelgrex' bij Grond en Ontwikkeling is mogelijk dekking beschikbaar. Ook het Programma Aanpak Binnenstad en groengelden is een mogelijke dekkingsbron.

Indien er gefaseerd budget beschikbaar komt voor de openbare ruimte, geldt een prioritering voor de herinrichting van de openbare ruimte:

1. Aanleg langzaamverkeersroute
2. Verwijderen keermuur tussen plein en lager gelegen kade Singelgracht
3. Herinrichting plein



B

Bijlagen

Bijlage 1: Verslag informatieavond Ontwikkelingen Appeltjesmarkt/ Europarking



**Gemeente
Amsterdam
Centrum**

Verslag informatieavond Ontwikkelingen Appeltjesmarkt/Europarking

Locatie: Stoelenproject, Marnixstraat 248, 1016 TL Amsterdam
Datum: 3 juli 2024
Aanwezig: namens gemeente Amsterdam
Angelique Morcus, Programma Hubs, gemeente Amsterdam
Christian Burzer, stedenbouwkundige, stadsdeel Centrum
Emile Revier, stedenbouwkundige, PosadMaxwan
Frederike Hoedemaker, gebiedsmakelaar, stadsdeel Centrum
Heddeke Rampen, gebiedsmakelaar, stadsdeel Centrum
Jupijn Haffmans, Programma Stadslogistiek, gemeente Amsterdam
Marco Overdevest, ontwerper openbare ruimte, stadsdeel Centrum
Ronald Kramer, ambtelijk opdrachtgever, gemeente Amsterdam
Sandra Hueber, projectleider herontwikkeling, stadsdeel Centrum
Bewoners en anderszins betrokkenen
Brian Fernandes, Waterkant
Eva Knippen, Stoelenproject
Gareth Jeans, Q-Park Europarking
Theo Thuis, Q-Park Europarking
Ca 25 bewoners en anderszins betrokkenen (waarvan 22 op presentielijst)
Verslag: Cunera Frisart

1. Opening

Ronald Kramer opent de informatieavond en heet de aanwezigen welkom. Doel van de avond is informeren over ontwikkelingen op/rond locatie Appeltjesmarkt/Europarking en ideeën, tips, aandachtspunten verzamelen. De bijeenkomst bestaat uit twee delen:

- deel 1, plenair: presentaties en gelegenheid om vragen te stellen;
- deel 2, individueel/kleine groepjes: gelegenheid om aan tafels met plattegronden verder in gesprek te gaan met medewerkers van gemeente Amsterdam (de gemeente) en Q-Park over diverse deelonderwerpen.

Wie de presentielijst (leesbaar) heeft ingevuld, ontvangt de presentatie en dit verslag per e-mail en wordt op de hoogte gehouden van de vervolgstappen.

2. Ontwikkelingen: recent en op korte termijn (Heddeke Rampen)

Tijdelijke brandweerkazerne

Brandweerkazerne Hendrik (Rozengracht) wordt verbouwd en op korte afstand daarvan moest een tijdelijke kazerne worden gerealiseerd. Deze staat inmiddels op de Appeltjesmarkt. Huidige planning is dat kazerne Hendrik voorjaar 2025 weer in gebruik genomen kan worden. De tijdelijke kazerne op de Appeltjesmarkt wordt dan weer verwijderd. In de verbouwde kazerne zal ook ruimte zijn voor een huisartsenpraktijk en apotheek.

Hub voor deelvervoer

Gemeente streeft naar meer ruimte in de stad en minder autoverkeer. Door aanleg van diverse hubs biedt zij bewoners/bezoekers een alternatief. Langs de Elandsgracht is een hub gerealiseerd voor deelvoertuigen (16 deelfietsen, 4 deelpakfietsen, 12 deelscooters). Onder andere buurtbewoners hebben zo een ruimere keuze aan vervoersmiddelen. Nu de bouwhekkens van de

tijdelijke brandweerkazerne zijn verdwenen, kunnen de deelvoertuigen in de juiste vakken geplaatst worden. Uit gebruiksgegevens blijkt dat hub al erg goed gebruikt wordt.

Komst openbaar toiletgebouwtje

Besluit Stadsdeel Centrum (2019): waar veel mensen samenkomen een openbaar toilet plaatsen (op aantal pleinen met markt en op OV-knooppunten). Op Appeltjesmarkt wordt daarom een openbaar toilet geplaatst in het plantvak naast de kiosken, in strook langs Marnixstraat. Omgevingsvergunning daarvoor is in 2023 verleend. Aanleg van water en elektra blijkt echter lastig, waardoor plaatsing toilet vertraagd. Wat betreft de huidige krul: deze blijft in eerste instantie behouden. Vanwege stankoverlastklachten wordt hierover nog verder nagedacht. Een van de aanwezigen pleit voor een *gratis* toegankelijk toilet, omdat zij vreest dat diverse passanten anders alsnog op straat hun behoefte doen. NB: Het is de bedoeling dat het openbaar toiletgebouwtje overdag gratis te gebruiken is en in de avond/nacht betaald (om slapers te voorkomen).

Afvalboot

Het voornemen was om met bakfietsen en andere kleine voertuigen afval vanuit de buurt naar een afvalboot te brengen, en de afvalboot aan de noordkant van de Europarking te leggen. Eenmaal vol zou de boot het afval naar de afvalverwerkingslocatie varen. Zo hoeven minder zware vrachtwagens over de (zwakke) kades te rijden. Recent is echter besloten om niet verder te gaan met dit voornemen. Een afvalboot op deze locatie kan in de huidige situatie namelijk niet functioneren, omdat het hoogteverschil tussen boot en kade te groot is om te overbruggen. De aanvraag omgevingsvergunning voor een afvalboot op die locatie is daarom ingetrokken. De gemeente zal de buurt hierover informeren met een bewonersbrief.

3. Ontwikkelingen: op lange termijn

Aanleiding mobiliteits-Hub (Sandra Hueber)

De gemeente streeft naar een leefbare, duurzame en schone stad met meer ruimte voor spelen, ontmoeten en groen. Met hubs zorgen we voor meer mobiliteitsopties (denk aan deel(bak)fietsen, deelscooters en deelauto's), waarmee we de bereikbaarheid van de stad behouden en verbeteren. Hubs hebben de potentie om ruimte beter te benutten in een steeds verder verdichtende stad. Deelauto's hebben in de Westelijke grachtengordel een autovervangingsratio van 3,4 – 5,1, hetgeen betekent dat 1 deelauto tussen de 3,4 en 5,1 auto's kan vervangen. Conform de Hubsvisie (2021) worden locaties ontwikkeld waar deelvervoer wordt aangeboden (hubs). Kleine hubs (zoals nu op de Elandsgracht) en grotere, zogeheten wijkhubs. Een wijkhub heeft een breed en ruim aanbod van vervoer en voorzieningen gericht op mobiliteit (zoals OV, diverse soorten deelvoertuigen, fiets-/autoparkeren, autoverhuur, fietsenstalling, fietsenmaker, mobiliteitsservicebalie, (snel)laadvoorzieningen, mogelijkheid om energie op te wekken/op te slaan) en overige functies die de hub aantrekkelijk, kwalitatief hoogwaardig en comfortabel maken (bijvoorbeeld pakketservice, horeca, buurtvoorzieningen). De locatie Appeltjesmarkt/Europarking functioneert al als hub (parkeren door bezoekers en 300 vergunninghouders, OV [tram, bus, taxistandplaats]) en is een strategische locatie om door te ontwikkelen tot een wijkhub. Ook eigenaar Q-Park wil Europarking verder ontwikkelen tot hoogwaardige hub met voorzieningen gericht op mobiliteit en functies voor de wijk. Andere relevante ontwikkelingen, die aanleiding geven tot nadenken over ontwikkeling/invulling van een mobiliteitshub zijn de transitie naar fossielvrije tankstations (vóór 2030), toename gebruik elektrische auto's waardoor meer behoefte aan (snel)laden, transitie naar emissievrij vervoer over water (heeft consequenties voor huidige aardgasvulstation). Op de Appeltjesmarkt een wijkhub ontwikkelen, betekent een kans op meer sociale veiligheid, kwalitatief betere openbare ruimte en meer functies onder de Europarking.

Ruimtelijke Analyse (Emile Revier)

Er is eerst een analyse van het gebied gemaakt, waarbij gekeken wordt naar verleden, heden en toekomst.

De Appeltjesmarkt, onderdeel van de verdedigingslinie, ligt tussen twee tijdperiodes/gebieden, de Jordaan en de ringstructuur, en is na de sloop van de 17^{de}-eeuwse stadmuur een overgangsbied tussen binnen- en buitenstad. Vanaf de Appeltjesmarkt gingen (en gaan) goederen en mensen de stad in en uit. Ooit een drijvende markt, waaromheen de stad groter en groter werd, nu een regionaal busstation. En altijd met behoud van een eigen karakter. In een tijd waarin gebruik van auto's binnen het Singel steeds moeilijker wordt, kan Europarking fungeren als transferium naar de autoluwe stad. Het huidige lint van parkeergarages langs of vlakbij de Nassaukade kan - eenmaal ontwikkeld tot wijkhubs - bijdragen aan de ontwikkeling van een autoluwe binnenstad. De bezoeker gaat de stad in via de wijkhub en de binnenstadbewoner verlaat de stad via de wijkhub met een deelvoertuig. Europarking ligt tussen drukke straten met veel winkelveorzieningen en tegelijkertijd houdt het gebouw zelf overal afstand van, een vrij unieke situatie in de stad. Op/rond de locatie zijn veel verkeersbewegingen: een stroom van busverbindingen dwars over het plein, een voetpad tot aan Waterkant en veel auto's, bussen, fietsen, voetgangers en cetera over de Marnixstraat. Ruimtelijk heeft de locatie veel potentie en ook nu al pluspunten (onder andere aantrekkelijke avondzon bij Waterkant, een succesvolle plek relatief ver overal vandaan, wandelen langs het water et cetera). Toch is sprake van een onderbenutte plek met weinig karakter/functie voor de stad (functies kwamen hier vooral bij gebrek aan een andere plek) en diverse knelpunten (geen mooi zicht op monument, achterkant pianowinkel helemaal dicht et cetera). Ruimtelijke kwaliteit is hier steeds ondergeschikt geweest aan functionaliteit. Om het plein te betreden, moet nogal wat overwonnen worden (functies ontbreken, onaantrekkelijke gevels, groot busstation). De Europarking (van architect Piet Zandstra) - een stoer gebouw op pootjes met twee karakteristieke 'wokkels' aan de waterzijde - is sinds 2018 gemeentelijk monument. De ruimte onder het gebouw (begane grond) is groot en licht en toch kom je er niet als je er niet moet zijn, er lopen geen logische routes naartoe of doorheen. Het volume van de pianowinkel is belangrijk voor de architectonische kwaliteit, maar moet transparanter. Het tankstation mist architectonische kwaliteit en ontnemt zicht op het monument. Volume onder het gebouw realiseren is mogelijk mits met respect voor monument (behoud van 'gebouw op pootjes'-gevoel).

Ruimtelijk kader (Sandra Hueber)

Op basis van de ruimtelijke analyse is een Ruimtelijk Kader (toekomstvisie) gemaakt, dat richting geeft aan de ontwikkeling van het gebied voor de lange termijn. Doel is verbeteren van sociale veiligheid, kwaliteit van de openbare ruimte en de ruimte onder Europarking.

Aan de hand van afbeeldingen wordt het Ruimtelijk Kader toegelicht:

- plein: vergroenen, vrij van bebouwing, inrichting ten behoeve van prettig verblijven, ruimte aan het water en op het plein meer verbinden;
- Europarking: transparante gevel, kolommen zichtbaar zodat 'gebouw op pootjes' behouden blijft, onder Europarking functies die passen bij wijkhub met voorzieningen voor de buurt, waaronder een definitieve horeca als trekker (waar nu Waterkant tijdelijk zit), transparant en iets teruggelegen ten opzichte van de hellingbanen van de garage, Stoelenproject (geen toename, wel met 'gezicht' naar het plein);
- kiosken: als deze willen blijven dan kijken naar mogelijkheid van één volume op huidige plek waarin alle losse objecten worden ondergebracht (kramen, openbaar toilet et cetera);
- langzaamverkeersroute: logische route voor fietsers/voetgangers van Marnixstraat langs Europarking, via plein, naar Elandsgracht is voorwaarde voor bereikbaarheid van voorzieningen onder Europarking en voor veiligheid en levendigheid. Ingang van huidige busstation moet daarvoor verlegd worden over terrein van tankstation, ook haltes onder Europarking moeten iets verplaatst worden. Opheffen tankstation en realiseren van alternatief wordt onderzocht, is een uitdaging;
- route langs water: een fijne wandelroute draagt bij aan sociale veiligheid en levendigheid, een doorlopende route als er geen (winter)terras is, een route vanaf twee kanten naar de horeca als er wel een terras is (sowieso in de zomer);
- goederenoverslagpunt/logistieke hub: gemeente stimuleert vervoer over water om de drukke straten te ontlasten en onderzoekt daarom de mogelijkheid van een goederenoverslagpunt aan het water ten noorden van Europarking (laag gebouw op kade, parkeerterrein voor Licht

- Elektrische Voertuigen [LEV's]). Goederen (bijvoorbeeld om winkels te bevoorraden) kunnen daar vanaf een boot met een LEV verder de stad in gebracht worden. Als dit idee doorgaat dan wordt de openbare ruimte tussen het overslagpunt en de Marnixstraat heringericht (ruimte voor laden en lossen LEV's/e-(bak)fietsen, veilige situatie voor in-/uitrijden garage, voetgangers, verkeer van/naar overslagpunt);
- dak Europarking: als het huidige parkeerterrein (gebruik exclusief door politie) verplaatst kan worden van het dak naar een andere verdieping, dan kan het dak een buurtfunctie krijgen. Denk aan: publiek toegankelijke groene ruimte om te verblijven, te genieten van het uitzicht, te moestuinieren. Eventuele laagse dakopbouw moet qua functie hierbij aansluiten en ook publiek toegankelijk zijn, mag niet zichtbaar zijn vanuit omliggende openbare ruimte, moet transparant zijn en qua architectuur passen bij de rest van het gebouw;
 - uitdaging: vinden van voldoende ruimte voor fietsparkeren en deelvervoer, bijvoorbeeld langs Elandsgracht, onder Europarking, op het plein.

Binnen het Ruimtelijk Kader is ruimte voor wensen en ideeën van bewoners met betrekking tot verschillende onderdelen in het gebied. Input wordt gebruikt bij maken van een zogeheten Gebiedsagenda en bij het zoeken en aanvragen van budgetten voor de diverse planonderdelen.

4. Concept vlekkenplan (Theo Thuis)

Voor Q-Park heeft leefbaarheid voor de buurt en bereikbaarheid van locatie/gebied prioriteit. Op de vraag van Q-Park hoeveel bewoners met hun vergunning gebruik maken van de garage, blijkt dat een groot deel van de bewoners in de garage parkeert en dit prettig vinden. Velen geven aan nu direct naar de garage te rijden waardoor ze niet naar een parkeerplek hoeven te zoeken. Q-Park is blij dit te horen. Ze merken dat het beperken van het zoekverkeer ook gebeurt doordat bezoekers hun parkeerbezoek in de garage steeds vaker vooraf boeken. Het helpt daarbij verder nog dat de garage de mogelijkheid biedt om elektrische voertuigen te laden. Q-Park zou dit graag uitbreiden maar het verkrijgen meer netwerkcapaciteit is een uitdaging. Q-Park zou graag zoveel mogelijk zelfvoorzienend zijn, bijvoorbeeld met behulp van zonnepanelen op het dak. Q-Park wil bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte door een alternatief te bieden voor de vele vaste staanplaatsen voor deelauto's, die nu steeds meer schaarse openbare ruimte innemen. Het concept 'vlekkenplan' (voorlopige indeling van de begane grond) laat zien, dat onder Europarking ruimte is voor Stoelenproject, mobiliteitskiosk (informatie over vervoer/autoverhuur, koffie), pakket-afhaalpunt, elektrische-fietsenwinkel, toegang garage. Of huidige doorgang naar horeca moet/kan blijven en hoe dan, wordt nog onderzocht. Pianowinkel blijft, als tankstation verdwijnt dan verdwijnt ook tankshop, nagedacht wordt over een alternatief voor de wachtruimte voor de chauffeurs. Overigens: voorlopig is tankstation nog niet weg. Opheffen tankstation en realiseren van alternatief wordt onderzocht, is een uitdaging.

5. Reacties

Naar aanleiding van de presentaties wordt onder andere het volgende besproken:

- ook in buitenland gebruiken steeds meer mensen deelfietsen als alternatief voor eigen fietsbezit (diverse voordelen: geen eigen fietsparkeerplaats nodig, geen onderhoud/repairatie, deelfiets is altijd heel et cetera), bakfietsen geven overlast in de openbare ruimte en ontlasten deze tegelijkertijd ook wanneer ze gebruikt worden als alternatief voor een auto, bijvoorbeeld voor vervoer van spullen;
- in deze buurt gebrek aan speelmogelijkheden;
- Marnixstraat: belangrijke autoverbinding of groot fietspad?;
- aantrekkelijk: visuele openheid;
- looproute aan kadekant helpt verloederende tegen te gaan;
- meningen over veiligheid in huidige situatie zijn verdeeld: de een vindt dat ondanks aanwezigheid van Waterkant op looproute veel wordt gehangen wat een onveilig gevoel geeft (aanzuigende werking op zwervers), de ander vindt de situatie veel veiliger dan vroeger;

- waterkant/Waterkant: plek met veel potentie, zonnig, Singelgracht is daar breed;
- ruimte langs het water en plein meer in elkaar laten overvloeien, geheel van maken;
- dak: niet nog meer (muziek)geluid toevoegen, want wordt te belastend (dus geen voorkeur voor horeca), voor Q-Park heeft dakontwikkeling niet de eerste prioriteit, bereikbaarheid /veiligheid/leefbaarheid op de begane grond hebben dat wel;
- goed voorbeeld voor verbinding naar het water: situatie achter Centraal Station (mooi, open);
- suggestie: 'muur' tussen Marnixstraat (verkeer) en plein/water, bijvoorbeeld door realiseren van (studenten)huisvesting. Dit is echter niet mogelijk binnen het Ruimtelijk Kader: busstation blijft, resterende openbare ruimte wordt niet kleiner, monumentaal gebouw blijft vrij staan, dus wat er eventueel omheen komt is klein/bescheiden;
- tip garage: roeifilter (voorbeelden van in België en Spanje), zodat lucht ververst wordt en troep niet door gat van op/afrif naar beneden gaat (want verder is de ruimte dicht);
- garage moet zelfvoorzienend zijn en dus openbaar toilet in het gebouw hebben;
- pakket-afhaalpunt en fietsenmaker: aantal aanwezigen vindt deze functies niet nodig, omdat dit in de omgeving al aanwezig is. Anderen adviseren naar de locatie te kijken met de blik op de toekomst (want wat nu onnodig lijkt, is over tien jaar - met alle ontwikkelingen die gaande/aanstaande zijn - misschien hard nodig), eerst vrij dromen over de ideale situatie, tijdens volgende stap bepalen wat wel/niet mogelijk is;
- functies verbinden, kansen bieden, bijvoorbeeld: bezoekers van Stoelenproject helpen fietsenmaker;
- constructieve veiligheid gebouw Europarking: jaarlijks algemene controle, meerjaarlijks betoncontrole, inrijden door te hoge auto geeft vooral schade aan de betreffende auto, zwarte vlekken is coating (betreft dus geen veiligheidsrisico);
- Waterkant: Brian Fernandes wil graag op deze locatie blijven met de Waterkant, ooit gebouwd als tijdelijke horeca voor 5 jaar, inmiddels al 10 jaar een begrip en nu toe aan verbeteringen. Of en in welke mate geïnvesteerd kan worden, is afhankelijk van wat het toekomstperspectief is.

6. Tafels deelonderwerpen

Aan iedere tafel is een vertegenwoordiger van stadsdeel/gemeente of Q-Park aanwezig om over het betreffende deelonderwerp ideeën uit de buurt op te halen.

• Deelonderwerp: nieuwe inrichting plein (Christian Burzer, Heddeke Rampen)

Gemeente vraagt om input (wensen/ideeën/prioriteiten), zodat daarmee plan verder uitgewerkt en budget gezocht kan worden. Onder andere het volgende wordt aan deze tafel besproken en/of op post-its geschreven:

- plein moet trekker worden, organische en ronde vormen;
- plein moet meer groen krijgen;
- graag aandacht voor een sociaal veilige inrichting van het plein;
- aflopend plein naar kade, traptreden van 'park' naar kade laten rijmen met ronde vormen van Europarking;
- belangrijk: verbinding met het water, slechten van alle mogelijke obstakels zodat er vanaf het plein zicht op het water en de lage kade ontstaat;
- doorgaande wandelroute van Marnixstraat via kade naar Marnixstraat;
- inclusief (speel)plein: sport, spelen voor kinderen (zandbak, kleine onderdelen, eerder is beloofd: voetbalkooi, jeu de boules), zodanig inrichten dat ook mensen zonder kinderen zich welkom voelen, speelbak voor ouderen;
- aantrekkelijk: visuele openheid; stoelenproject deels ondergrond met daarop fietsparkeren, verder geen functies
- Jordaan festival: overlast, niet voor buurt, te commercieel, alles laten voor festival;
- mozaiekkunstwerk (grens bushalte/grindbak): onkruid verwijderen, reinigen met beleid (niet met hogedruk, geen agressieve schoonmaakmiddelen);
- keermuur/muurtjes:
 - o muurtje verwijderen ten behoeve van vergroten openbare ruimte (zie Museumplein), waar: keermuur waterkant, ook ter hoogte van Stoelenproject;

- o stenen muurtjes als zitelementen op plein;
- o aardewal in plaats van keermuur;
- open(bare) ruimte: geen grote gebouwen op plein, koester openbare ruimte;
- plaskrul: afscheiding, schoonhouden (stankoverlast!), transformeren in plantenbak;
- randen open en toegankelijk;
- veel over spelen, (ver)groen(en), onder andere grote bomen voor verkoeling, vergroenen westzijde, aandachtspunt: vervuilde bodem;
- verblijven: zitgelegenheid voor iedereen, openbaar terras, eventueel met kiosk.

• **Deelonderwerp: nieuwe inrichting busstation, langzaamverkeersroute (Marco Overdevest)**

Onder andere het volgende wordt aan deze tafel besproken:

- slechts één variant voor inrichting busstation mogelijk;
- herinrichting busstation is eerste plandeel dat gerealiseerd wordt, budget wordt nu aangevraagd.

• **Deelonderwerp: vlekkenplan Q-Park, functies onder Europarking (Gareth Jeans, Theo Thuis)**

Onder andere het volgende wordt aan deze tafel besproken en/of op post-its geschreven:

- functies: bewoners geven aan, dat benoemde functies voor hen geen zin hebben omdat deze al in de buurt worden aangeboden;
- sociale veiligheid: bewoners vragen aandacht voor de sociale veiligheid. Het plein en de ruimte onder de garage heeft aantrekkingskracht van daklozen, dealers etc.
- accuopladers (ter hoogte van tankstation, in garage);
- basketbalveldje: open houden, vullen met schaduwminnende planten
- entree Waterkant voelt sociaal veilig (beleving, verlichting, bij entree Europarking/lift);
- looproute langs pianowinkel behouden;
- openbaar toilet in garage;
- Stoelenproject: vergroten, onder de grond;
- gevaarlijk kruispunt (ter hoogte van tankstation);
- geen horeca op het dak vanwege geluidsoverlast.

• **Deelonderwerp: overslagpunt goederen vanaf water (Jupijn Haffmans)**

Onder andere het volgende wordt aan deze tafel besproken:

- bezoekers aan deze tafel zijn positief over een goederenoverslagpunt aan de waterkant.

• **Deelonderwerp: hub voor deelfervoer (Angelique Marcus)**

Onder andere het volgende wordt aan deze tafel besproken:

- bezoekers aan deze tafel zijn positief over deelfervoer.

• **En ook nog**

Naar aanleiding van de informatiebrief met uitnodiging zijn voorafgaand aan de informatieavond al de volgende reacties ontvangen:

- verzoek: verwijderen openbaar urinoir (plaskrul) op de hoek van de Appeltjesmarkt (drukke voetgangersroute naar Elandsgracht en Kinkerstraat), waar voetgangers er pal langs lopen, urinoir is geen inclusief toilet en bezorgt iedereen enorme stankoverlast;
- Waterkant: aanwinst (route naar parkeergarage voelt veel veiliger sinds komst Waterkant), graag behouden;
- plein heeft nu geen toegevoegde waarde (spelen/recreëren is niet mogelijk, Jordaanfestival is niet voor de buurt). Idee: onderzoek mogelijk (studenten)huisvesting na vertrek tijdelijke brandweerkazerne;
- Appeltjesmarkt: prachtige open ruimte die momenteel onvoldoende benut wordt, veel mogelijkheden om fijne plek van te maken voor de buurt, een van de weinige plekken in Amsterdam waar je onbelemmerd toegang hebt tot het water;
- wensen voor busstation: bankje op de halte om op de bus te wachten (ouderen!), informatiepunt bussen;
- taxistandplaats; wordt niet expliciet benoemd, is wel belangrijke voorziening;

- Appeltjesmarkt en honden(eigenaren), wensen/ideeën: hondenuitlaatplek (grindveld ideaal voor balletje gooien, water zakt weg dus nooit modderig), moet fijne plek zijn voor honden/hondeneigenaren en voor de buurt. Voorbeeld van succesvolle onderhoudsvrije (!) plek: East Village Dogpark (Galgary, Canada, bewoner stuurde foto's naar gemeente), doorlaatbaar kunstgras (altijd schoon), plekken waar je volle poepzakjes kan weggooien, bankjes, leuke stevige speeltoestellen, watertappunt voor honden. Voorstel voor locatie: huidige groenstrook langs het water (is nu vaak modderig, dode planten, rattenholen), dan gaat geen pleinruimte verloren en kunnen honden wel lange lengte rennen. Bewoner biedt aan om hierover mee te denken.

Met dank aan de aanwezigen voor hun komst en inbreng wordt de bijeenkomst gesloten.

Bijlage 2: Nota van Beantwoording bewonersreacties

**Consultatieronde van 17 maart tot en met
25 april 2025**

Categoriën:

- A. Concept Gebiedsagenda Appeltjesmarkt en Europarking
- B. Herontwikkeling van het vastgoed
- C. Herinrichting busstation
- D. Ontwikkeling overslagpunt voor goederen
- E. Herinrichting plein

A. Concept Gebiedsagenda Appeltjesmarkt en Europarking algemeen

	Reactie	Antwoord
A1	Verder vooral geweldig dat er actief gewerkt wordt aan deze ruime, historisch belangrijke maar vooral kansrijke Appeltjesmarkt om de buurt prettiger, veiliger en beter toegankelijk te maken. Graag verneem ik meer over de plannen.	Veel dank voor uw reactie. Fijn om te horen. We houden u op de hoogte van de voortgang.
A2	Als buurtbewoner heb ik met interesse het concept Gebiedsagenda voor de Appeltjesmarkt bekeken. Complimenten voor de mooie plannen. Het is zo'n fantastische locatie en van oudsher al een perfecte verbinding tussen de binnenstad en 'buiten'. Ik heb al nooit begrepen waarom deze plek totaal niet benut werd. Met de komst van horeca is het al zoveel beter geworden en ik juich de nieuwe initiatieven dan ook toe. [...] Heel veel succes met het plan en met de uitvoering, het wordt vast prachtig!	Veel dank voor uw reactie. Fijn om te horen.
A3	Mooi en uitgebreid plan. [...] Ik volg de ontwikkelingen graag, ik ben benieuwd	Veel dank voor uw reactie. Fijn om te horen. We houden u op de hoogte van het vervolg.

B. Herontwikkeling van het vastgoed

	Reactie	Antwoord
B1	Mijn enige vraag als bewoner van de buurt is eigenlijk: Is het verwijderen van de garage ooit ter sprake gekomen en wat zou dat in de weg staan? Ik hoor dat deze weinig wordt gebruikt, en iedereen die ik ken is het erover eens dat het een smet is op het aanzicht en aanzien van de buurt.	Veel dank voor uw reactie. De garage is een beschermd gemeentelijk monument. Slopen is niet aan de orde. Onderdeel van de planvorming is dat de garage wordt gerenoveerd.
B2	Kunt u mij vertellen dat de garage in die tijd toegankelijk blijft aangezien ik daar mijn auto heb staan.	Veel dank voor uw reactie. Tijdens de herontwikkeling van het gebied en de renovatie van de garage blijft de garage open en kunt u hier blijven parkeren. Mogelijk hebben de werkzaamheden tijdelijk effect op beperkte delen van de garage.

	Reactie	Antwoord
B3	Ontwerp Zou het te veel gevraagd zijn om de totale projectontwerp en elk van zijn individuele onderdelen beter te integreren in de reeds aanwezige architectuurstijlen en te vermijden dat er willekeurig een grotere, niet-coherente mengmoes van moderne ontwerpelementen wordt geïntroduceerd? Het zou voor de buurt fijn zijn om juist datgene te benadrukken wat deze plek al speciaal maakt. Toiletten horen bij de horeca Wat de openbare toiletten betreft, waarom niet deze toiletten inrichten als een belangrijk onderdeel van de horecavoorziening, vergelijkbaar met hoe de cafés in het Vondelpark overdag functioneren? Mits deze toiletten een separate ingang zouden hebben, zouden ze ‘ avonds nog steeds toegankelijk kunnen zijn. Echter, om te voorkomen dat mensen langer dan gewenst binnen blijven, is een betere oplossing nodig dan enkel een betaalde toileettoegang. Na sluitingstijd van de horeca zou een alternatieve aanpak moeten worden bedacht dan betaling (bv goedkoop video bewaking) om misbruik tegen te gaan zonder de toegankelijkheid in het midden van de nacht te beperken.	Veel dank voor uw reactie. Ontwerp De concept Gebiedsagenda is juist bedoeld om de integraliteit en de afstemming tussen de verschillende planonderdelen te bewerkstelligen en te bewaken. Ook de paragraaf over beeldkwaliteit helpt in het bewaken van een integrale architectuurstijl. Verder is gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en is de inzet om deze in de verdere planuitwerking te versterken. Toiletten horen bij de horeca In de verdere uitwerking van de plannen heeft het bieden van voldoende en sociaal veilige toiletvoorzieningen onze aandacht. Daarbij kijken we ook of het haalbaar en/of nodig is deze 24/7 beschikbaar te hebben voor publiek.
B4	De plaatjes zien er mooi uit. Een beetje te mooi en te aangeharkt, naar ons idee. Wij houden van De Waterkant, het vrije gevoel dat daar heerst, het rommelige, het strandgevoel, het uitzicht op het terras aan het water. Wij zien daar liever niet een truttige, strakke theetent, of iets anders gladgestrekens, zoals op zoveel plekken in de stad gebeurt (Weteringplein). De Waterkant heeft op dit moment ook een sterke buurtfunctie. Iedereen komt er, van jong tot oud, van elke kleur. Dit maakt het ook tot een van de weinige plekken in de buurt waar nog een gemeleerd gezelschap komt. Dus, namens vele buurtbewoners: maak niet kapot wat goed is, en laat de buurt niet vertrutten!	Veel dank voor uw reactie. We voegen alle reacties op de concept Gebiedsagenda toe aan de Gebiedsagenda en nemen deze wens mee bij de verdere uitwerking van de plannen. Graag geven we wel al mee dat Q-Park graag verder wil met Waterkant en daarover gesprekken heeft. De horeca-ondernemer zal zelf altijd verantwoordelijk zijn voor interieur en sfeer van de horeca-gelegenheid. Dit wordt niet voorgeschreven door gemeente.

	Reactie	Antwoord
B5	Wel denk ik dat het pas echt een toegankelijke plek wordt als de pianowinkel een andere plek vindt. Door deze zaak oogt het plein niet toegankelijk, niet levendig, en geeft het een hopeloos ouderwetse en onaantrekkelijke vibe. Bovendien is er geen buurtbewoner of bezoeker die hier echt wat aan heeft. In alle 30 jaar dat ik hier in de buurt woon heb ik er nog nooit iemand binnen gezien. Zo zonde van die toplocatie. Ik hoop van harte dat hier een oplossing voor gevonden wordt.	Dank voor uw reactie. De pianowinkel zit er al meer dan 30 jaar en heeft huurrechten opgebouwd. De huur kan niet zo maar opgezegd worden. Door Q-Park (eigenaar van de garage en het paviljoen waar de pianowinkel in zit) wordt samen met de pianowinkel onderzocht of zij naar een plek onder de garage kunnen waardoor het paviljoen een andere invulling kan krijgen. Tevens wordt gekeken naar een ander concept voor de pianowinkel, waardoor het meer een experience-center wordt met piano-concerten. Tot slot is het de wens van Q-Park om het paviljoen te renoveren en aantrekkelijker te maken.
B6	Wat gebeurt er precies met het Stoelenproject? Die worden verhuisd, gaat dat definitief lukken? Wat betekent dit voor het aantal plekken? En de subsidie die zij ontvangen, kan dit hetzelfde blijven? Is er afgestemd met team MO/BW en Vastgoed? We worden graag goed op de hoogte gehouden van het vervolg.	Dank voor uw reactie. Het Stoelenproject blijft binnen het gebied Appeltjesmarkt/Europarking met hetzelfde aantal plekken. We onderzoeken nu hoe we het meeste zekerheid krijgen over een lange termijn plek voor het Stoelenproject binnen het gebied. Hiervoor stemmen we af met de verschillende afdelingen binnen gemeente, waaronder het team MO/BW en Vastgoed. We houden u op de hoogte van het vervolg.
B6	https://vagabundler.com/netherlands/streetart-map-amsterdam/kleine-gartmanplantsoen-53/ Wellicht een goed idee om mee te nemen bij de Concept Gebiedsagenda Appeltjesmarkt/Europarking? De grijze massa van de Europarking opfleuren met een mooie muurschildering, bijvoorbeeld door Judith de Leeuw!?	Dank voor uw reactie. Hoe zeer wij ook fan zijn van muurschilderingen, vrezen wij dat dit niet mogelijk is op het gebouw van de Europarking aangezien het een gemeentelijk monument is. Een muurschildering zou hier te veel van afleiden.

C. Herinrichting busstation

	Reactie	Antwoord
C1	Het behoud van de bushalte op deze locatie voor een goede bereikbaarheid	Veel dank voor uw reactie. Het busstation en de huidige buslijnen blijven op deze plek in de stad behouden.

D. Ontwikkeling logistieke hub

	Reactie	Antwoord
D1	T.a.v. de opties: Overslagpunt voor de aanvoer van goederen: graag niet nog meer transport door de Elandsgracht. Deze straat wordt al overmatig belast met verkeer -in het bijzonder regulier niet-electrisch aan- en afvoer verkeer, dikwijls behoorlijk zwaar ook zoals voor vuilnis, glas, karton, horeca en supermarkt. En gezien de beperkingen die we zelf hebben als bewoners (niet kunnen parkeren in je eigen straat), is het behoorlijk onredelijk om de bewoners van de straat (en de luchtkwaliteit daar) nog meer te belasten.	Dank voor uw reactie. Het overslagpunt voor goederen aan het water is juist bedoeld om de drukke binnenstad te ontlasten van zwaar en niet elektrisch verkeer. Met de komst van het overslagpunt kan de bulk van goederen over het water worden aangevoerd (in plaats van over de weg met grote vrachtwagens) en wordt het, na overslag op de kade, met kleine, lichte en elektrische voertuigen verder de binnenstad in gebracht.

E. Herinrichting plein

	Reactie	Antwoord
E1	I am writing in regard to the renovation of the area Appeltjesmarkt en de Europarking garage and I was wondering if anyone has considered creating an urban dog park? There are hundreds of dog owners in the city but there are very few places to take them to. I noticed that in other cities that they have built easily maintainable inner city dog recreation and social parks such as Fetch in Atlanta https://fetchpark.com It 's just an idea but it could be a good use of the space both underneath the carpark and outside.	Thank you for your input and idea. We'll note it down in the final Gebiedsagenda. As a wish for the future When we have found budget for the development of the Appeltjesmarkt, we will invite the neighbourhood to participate in the making of a plan for it. We will inform the neighbourhood when we are at that point.
E2	Uitbreiding van groene elementen (veel meer bomen, planten, tuinen en grasvelden). De witte steentjes moeten weg. Een grote en uitgebreide kinderspeelplaats, met veel parkbanken. Een hoge galerij van trappen voor zitplaatsen, waar tevens veel ruimte is voor straatmuziek en -optredens. Een plek waar buurtbewoners hun honden kunnen uitlaten ipv op de stoep. Een slimme oplossing voor een eenvoudig te plaatsen en te verwijderen overkapping tegen regen, zonder de toegankelijkheid te beperken	Veel dank voor uw reactie en al concrete wensen voor het plein. We nemen deze wensen nu mee als onderdeel van de definitieve Gebiedsagenda. Zodra er budget is voor de herinrichting van het plein zullen we de buurt uitnodigen om gezamenlijk met wensen voor het plein te komen, welke dan vertaald worden in een uitwerking van een ontwerp. Als we zover zijn, zal de buurt hierover geïnformeerd worden.

	Reactie	Antwoord
E3	Grote bomen en veel meer groen Wat mij meteen opvalt, is dat de enkele grote bomen die we al hebben, worden verwijderd. Dat mag absoluut niet gebeuren; integendeel, het aantal grote bomen moet drastisch worden verhoogd, net als het oppervlak aan groen grasland en speelruimte voor de kinderen uit de buurt. Het valt op dat deze onderwerpen niet direct zichtbaar zijn in dit plan Hoger trappen Anderzijds is het idee om trappen richting het water te creëren, uitstekend, maar kunnen de architecten deze alsjeblieft hoger en meer tribune-achtig maken met meer zitplaatsen? Amsterdam heeft momenteel geen monumentale plek zoals dit met grote trappen, zoals het Met in NYC; het ezelsoor op Museumplein komt het dichtst in de buurt. Meer zitplaatsen en veel meer ruimte tussen trappen en water Kan de ruimte tussen de trappen en het water zo groot mogelijk worden gemaakt? Kunnen we ervoor zorgen dat mensen daadwerkelijk op de rand boven het water kunnen zitten? Voeg ajb als het kan ook veel meer comfortabele banken en andere zitplaatsen toe bij het groen. Steigers Kan het gebied worden uitgebreid met een houten steiger of boardwalk, zoals bij de Openbare Bibliotheek? Een dergelijke houten steiger zou multifunctioneel kunnen worden ingezet en bovendien kansen bieden om het groen en de interactie met de natuurlijke omgeving uit te breiden.	Veel dank voor uw reactie. Grote bomen en veel meer groen De inzet van de Gebiedsagenda is het behoud van zoveel mogelijk bomen en het vergroenen van het gebied. Op dit moment is er, anders dan een globale locatie voor de langzaamverkeersroute over het plein en een globale uitwerking van de trappen (i.p.v. de kademuur) nog geen concreet ontwerp voor het plein. Dus ook geen voorstel voor het verwijderen van grote bomen. Er dient eerst budget gevonden te worden voor herinrichting. Als dat er is, zullen we samen met de buurt de wensen voor het plein inventariseren. Op basis daarvan zal het plein ontworpen worden. We nemen uw wensen nu op in de definitieve Gebiedsagenda zodat we deze meenemen bij de verdere uitwerking van het plein. Hoger trappen Veel dank voor het doorgeven van deze concrete wensen aanzien van de trappen. We nemen uw wens nu op in definitieve Gebiedsagenda zodat we deze meenemen bij de verdere uitwerking van de trappen. Meer zitplaatsen en veel meer ruimte tussen trappen en water Of de ruimte tussen trappen en water echt vergroot kan worden hangt van vele zaken af (budget, locatie bomen, verdere wensen voor het plein etc). Zitten op de rand boven het water kan nu al en dat zal blijven. We nemen uw wensen nu mee op in de definitieve Gebiedsagenda zodat we deze meenemen bij de verdere uitwerking van de trappen. Steigers We nemen uw wens op in de definitieve Gebiedsagenda zodat we deze meenemen bij de verdere uitwerking van het plein.

	Reactie	Antwoord
E4	Wat ik heel erg mis op het plein is een belofte die destijds, bij de vorige herinrichting is gedaan door de gemeente aan de bewoners. De belofte is helaas nooit ingewilligd, ergens tussen ontwerpfase en uitvoering is er kennelijk destijds iets mis gegaan. Er is destijds een brief gestuurd naar alle bewoners met een ontwerp en tekstuele uitleg van de te bouwen nieuwe inrichting. Daar stond toen een jeu de boules baantje op ingetekend. Dat baantje is er nooit gekomen. Een jeu de boules baantje vergt niet tot nauwelijks onderhoud, maar levert een hoop plezier op voor omwonenden. Het is een eenmalige, niet al te dure investering en zorgt ervoor dat er veel mensen een hoop plezier hebben in het voorjaar, de zomer en het najaar. Bij de baantjes die er her en der over de stad verspreid liggen staat eigenlijk altijd een rij. Een baantje extra zou de druk op de overige veldjes weer enigszins verlichten. Daarnaast is er een groot tekort aan speelruimte voor kinderen in de leeftijd vanaf 8-9 jaar in deze buurt. Er is nergens ruimte om een balletje te trappen of anderszins te spelen. De appeltjesmarkt lijkt daar de ultieme plek voor. Het was destijds een beetje een gemiste kans dat de gemeente er een kattenbak met kattengrid van heeft gemaakt, een beetje een zinloze opvulling van de ruimte denk ik. Ik heb er als hondenbezitter met plezier gebruik van gemaakt, maar als vader van twee jonge kinderen kan ik me ook voorstellen dat er oog komt voor de behoefte van oudere kinderen in de buurt. Volgens mij heeft de gemeente heel veel potjes om kinderen meer naar buiten en aan het sporten te krijgen. Dan is dit de ultieme aangelegenheid om daad bij woord te voegen. En een jeu de boulesbaantje dat bijdraagt aan een sociale connectie tussen ouderen.	Veel dank voor uw reactie. Heel fijn om zulke concrete wensen voor het gebruik van het plein te ontvangen. We nemen uw wensen nu op in de definitieve Gebiedsagenda zodat we deze meenemen bij de verdere uitwerking van het plein.
E5	Wij herkennen en onderschrijven dat de Appeltjesmarkt een bijzonder onderdeel vormt van centrum van Amsterdam en het zich uitstekend leent voor het versterken van de openbare ruimte. Het gebied biedt mooie kansen voor de buurt en het stadsdeel als geheel.	Dank voor uw reactie.

Colofon

Gemeente Amsterdam

Stadsdeel Centrum:

Ambtelijk opdrachtgever: Ronald Kramer
Projectleider herontwikkeling: Sandra Hueber
Projectleider: Heddeke Rampen

Ruimte en Duurzaamheid:

Stedenbouwkundige: Christian Burzer

Monumenten & Archeologie:

Monumentenadviseur: André Winder

Vervoerregio Amsterdam:

Boni Goedhart

De studie van de ruimtelijke analyse en het Ruimtelijk Kader en het Beeldkwaliteitsplan is uitgevoerd door PosadMaxwan in gezamenlijke opdracht en in samenwerking met Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam.

Posad Maxwan:

Emile Revier, Stefano Agliati, Lisa Gerards

7 juli 2025

DISCLAIMER: Basiskaarten bestaan uit kaarten van Kadaster bv. uit 2018. Er zijn nog geen exacte maatvoering en oppervlaktes van de bestaande situatie.



POSAD MAXWAN
strategy x design

