VN2025-009903
rve grond en ontwikkel

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Zuidoost van 07 oktober 2025

Portefeuille
Grond en Ontwikkeling (22)
Openbare Ruimte en Groen (33)

Agendapunt
B3

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen van het voorlopig ontwerp openbare ruimte Nelson Mandelabuurt

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Zuidoost besluit

1. Kennis te nemen van het positief advies van het beheeroverleg (BAP)
2. Kennis te nemen van het positief advies op hoofdlijnen van het Toetsteam.
3. Vast te stellen van het voorlopig ontwerp open bare ruimte Nelson Mandela Buurt in stadsdeel Zuidoost.
4. In te stemmen met het alternatief voorstel voor het T-einde en het Kraaiennestpad
5. In te stemmen met het onderzoeken van variant 2: het inrichten van het Kraaiennestpad als voetpad met fietser te gast

Kernboodschap

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Zuidoost stemt in met het voorlopig ontwerp (VO)voor de openbare ruimte van de Nelson Mandela Buurt. Dit ontwerp vormt de basis voor de inrichting van de openbare ruimte in deze nieuwe buurt, die gerealiseerd wordt tussen het Nelson Mandelapark en de Gooiseweg. De Nelson Mandela Buurt omvat circa 725 woningen, waarvan 40% sociaal, 40% middenhuur en 20% in het vrije sector segment. Daarnaast komen er een Integraal Kind Centrum (IKC), diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De buurt is uniek in zijn soort: alle gebouwen worden volledig in hout gebouwd. Het VO voor de openbare ruimte sluit aan op het park en vormt een nadere uitwerking van het vastgestelde stedenbouwkundig plan.

Bestuurlijke achtergrond

De basis voor dit plan is gelegd in de volgende besluiten:

- Nota van Uitgangspunten Bijlmerpark (2002);
- Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Bijlmerpark (SPvE, 2005);
- Gemeente Amsterdam, Stedenbouwkundig Programma van Eisen, raadsbesluit 22-12-2005;
- Het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer (2007). [1] Hierin was de nieuwe woonwijk onderdeel van een overkoepelend herinrichtingsplan voor het Bijlmerpark in 2014 omgedoopt tot het Nelson Mandelapark.
- De locatie is in Koers 2025 opgenomen als kansrijke bouwlocatie voor nieuwbouw in de stad;
- Het Stedenbouwkundige Plan (SP) door het College vrijgegeven voor inzage, incl. concept-investeringsnota dat voorziet in het hernieuwde stedenbouwkundige plan dat is afgestemd met de gebruikers van het Nelson Mandelapark, de sportfunctie in het park en het Kwakoe festival (2022);
- Vrijgave voor inspraak van het ontwerp welstandskader en beeldkwaliteitsplan Nelson Mandela Buurt (2023);
- Vaststelling investeringsbesluit voor de ontwikkeling Nelson Mandela Buurt in stadsdeel Zuidoost inclusief de bijbehorende grondexploitatie en Stedenbouwkundigplan, raadsbesluit 29-05-2024

- Vaststellen van het welstandskader Nelson Mandela Buurt, raadsbesluit 29-05-2025

Bestuurlijke prioriteit

Hoog, vanwege aansluiting op het Masterplan, ambitie 2.

Wettelijke grondslag

Conform het ondermandaatregister, onderdeel 21 Inspraak, initiatief en burgerparticipatie, punt V.1 is het Dagelijks Bestuur gemandateerd tot het uitvoeren van de Inspraakverordening bij het verlenen van inspraak van beleidsvoornemens van de bestuurscommissies. Dit ter uitvoering van taak 21. Inspraak, initiatief en burgerparticipatie, punt 21.4. het organiseren en uitvoeren van communicatie, inspraak en participatie bij de inrichting [] van de openbare ruimte, groen, parken en wegen. Verordening op de stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022, artikel 9: taken en bevoegdheden dagelijks bestuur.

Onderbouwing besluit

Aanleiding en achtergrond

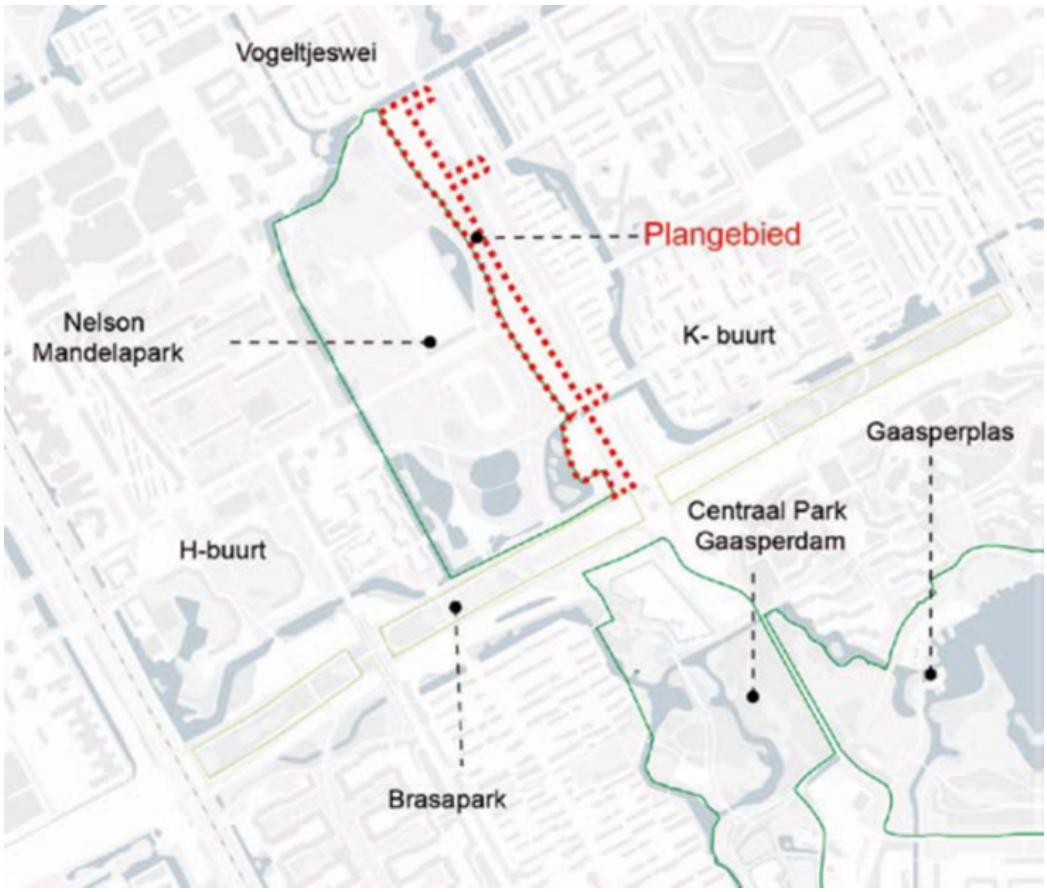
Achtergrond

In Amsterdam Zuidoost wordt de Nelson Mandelabuurt ontwikkeld. Dit is een nieuwe buurt in het centrumgebied van Zuidoost. Dit wordt de eerste buurt in Nederland die vrijwel volledig in hout is gebouwd. De omvang van een volledige woonwijk in hout maakt dit een unieke opgave. De ligging is direct aan het Nelson Mandelapark.

In 2030 wonen er ruim 2100 Amsterdammers in de Nelson Mandelabuurt. Het plan voorziet in de realisatie van een levendige, groene en in hout gebouwde woonwijk met circa 700 woningen en een basisschool. In de plinten is er ruimte voor maatschappelijke, culturele en commerciële voorzieningen. Een gevarieerd woningaanbod maakt de buurt aantrekkelijk voor starters, middeninkomens en doorstromers. Ook zijn er mogelijkheden voor zelfbouw, zoals een wooncoöperatie en collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO). Het woningbouwprogramma is verdeeld conform de 40 40 20 norm.

Ligging/ begrenzing plangebied

Het Nelson Mandelapark ligt in het gebied Bijlmer Centrum. Het vormt samen met ArenAPoort het toekomstige centrumgebied van stadsdeel Zuidoost. Het plangebied voor de Nelson Mandelabuurt ligt aan het Nelson Mandelapark (westzijde) en aan de verhoogde Gooiseweg (oostzijde). De Gooiseweg is een belangrijke weg voor Zuidoost en is direct verbonden met de A10 en A9. De Gooiseweg ligt ongeveer 6 meter hoger dan het maaiveld. De Karspeldreef 3 meter hoger. Deze laatste doorsnijdt het plan.
Fiets- en looppaden verbinden de buurt met K-buurt en de H buurt. Aan de noordkant grenst de locatie aan de woonbuurt Vogeltjeswei. Aan de zuidkant vormt het Brasapark de grens van het plangebied.



In de Nelson Mandelabuurt komt een reeks van 10 bouwblokken. Rondom deze gebouwen bevindt zich openbare ruimte. Deze richten we zo in dat het een aantrekkelijke plek wordt met veel groen. Waar je prettig kunt lopen, fietsen, spelen, ontspannen en ontmoeten. De aansluiting op het park is hier een belangrijk onderdeel van. We besteden ook veel aandacht aan klimaatbestendigheid.



Plangebied

Relatie met park
De nieuwe wijk ligt tussen de Gooiseweg en het Nelson Mandelapark. De openbare ruimte trekt het park als groene vingers de wijk in. Park en bebouwing vormen zo een samenhangend geheel.
De slingerende lijn van de parkrand wordt gevolgd in de verkaveling en openbare ruimte. Een deel van de bebouwing ligt op een glooiende grondwal, die aansluit op het reliëf van het park en hoogteverschillen introduceert in de wijk.
Rond de gebouwen komen regentuinen die het water van de openbare ruimte opvangen. Het geheel resulteert in een groene, klimaatadaptieve woonomgeving met zichtlijnen richting het park.

Grondwaterstand en Maaiveldhoogtes
Het centrale deel van de wijk wordt tot 3 meter opgehoogd voor aansluiting op de Karspeldreef en het OV-knooppunt. Het hoogteverschil met het park wordt opgevangen met schanskorfwanden (max. 1,5 m), groene taluds, hellende paden en trappen.
Deze oplossing sluit aan bij de natuurlijke glooiingen van het park en houdt rekening met de grondwaterstand.

Water en Rainproof oplossingen
Het oppervlaktewater binnen en rondom het plangebied betreft allemaal primaire watergangen. De bestaande vijver tussen de wijk en de sportvelden blijft behouden. Aan de zuidzijde vlakbij het Brasapark is er ook water, wat een relatie heeft met blok J.
Voor de Nelson Mandelbuurt is tijdens de transformatie van het Bijlmerpark naar het Nelson Mandelapark hier al voor gezorgd met het graven van extra water in het park. Hiervoor is een Keurontheffing verleend door het Hoogheemraadschap. Er is dus geen watercompensatie nodig.
Het grootste deel van de neerslag van de openbare ruimte komt in het groen terecht. Rondom alle blokken, behalve de school, zijn er regentuinen. Deze zijn voor de afwatering van de openbare ruimte.

Groen en ecologie
De Nelson Mandelabuurt maakt deel uit van de ecologische zone langs de Gooiseweg. Het Nelson Mandelapark vormt een schakel in de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur, die via het Brasapark doorloopt tot aan de Gaasperplas en de Diemerscheg.
Ter hoogte van blokken A en B grenst de wijk aan het festivalterrein van het Kwaku Festival. In de openbare ruimte is hier een extra groene buffer voorzien met nieuwe bomen en beplanting. Deze buffer vermindert geluidsoverlast, vergroot de privacy en biedt bewoners uitzicht op groen.
Om de Nelson Mandelabuurt te realiseren, moeten er bomen worden gekapt. Er zullen echter veel bomen in de wijk worden terug geplant. Een aantal van de bomen die we compenseren, worden teruggeplaatst in het Nelson Mandela Park.
Er is tevens een mitigatieplan opgesteld op basis van een vleermuisonderzoek.

Sport en Spel
Gezien de nabijheid van sportfaciliteiten in het Nelson Mandelapark, is dit de voorziening van sportfaciliteiten voor de nieuwe buurt. Het Integraal Kind Centrum (IKC), bij blok D, krijgt een schoolplein. Dit is een openbare ruimte en functioneert daarom als een grote speelplek voor de buurt. De inrichting van het schoolplein wordt samen met het schoolproject ontwikkeld en volgt de leidraad Nieuwe openbare schoolpleinen basis onderwijs.
Om de voorziening van speelplekken in de buurt aan te vullen zijn er nog twee andere zoekgebieden voor spelen aan de zuidkant van de Karspeldreef.

Verkeer en parkeren
De Nelson Mandelabuurt is voor autoverkeer bereikbaar via de Karspeldreef. Binnen de buurt loopt een ventweg parallel aan de Gooiseweg met maximale snelheid van 30 km/uur. De weg eindigt aan beide uiteinden met een T-aansluiting.
Er loopt al een plusnet-fietsroute via het Bullerwijkpad (tussen woonblokken I en J) en het Gulden

Kruispad langs het Bijlmerpark Theater. Fietsers en voetgangers delen de openbare ruimte rond de gebouwen. Alle woningen zijn van alle kanten toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd sluit het ontwerp aan op de padenstructuur van het park.
Het Kraaiennestpad loopt, als fietsroute, tegenwoordig tot aan het park. In de toekomstige situatie stopt het pad als doorgaande fietsroute eerder, bij de Gooise Kant. Vanaf dit punt tot het park is er een voet- en fietspad in gelijkende materialen op gelijk niveau. Doorgaande fietsers worden hiermee ontmoedigd deze route te kiezen.

Volgens het Nota Parkeernormen Auto (2017) ontwikkelaars moeten het minimumaantal parkeerplekken inpandig realiseren voor woningen in de vrije sector. Er is een mobilityhub gepland onderblok H met een parkeervoorziening voor de buurt en gedeelde mobiliteit.
Er komen 164 parkeerplaatsen voor bezoekers en medewerkers in de openbare ruimte. Dit zijn 72 parkeerplaatsen voor bezoekers, volgens de norm van 0,1 parkeerplaats per woning, en de overige parkeerplaatsen zijn voor niet-woon functies. In de openbare ruimte zijn nog plekken waar ontwikkelaars de mogelijkheid hebben om buurthubs in te richten voor het aanbieden van deelmobiliteit aan bewoners. De ventweg wordt tevens verzorgd door mindervalide parkeerplekken, laden en losse vakken en oplaadpalen.
Fietsparkeren in de openbare ruimte zal in nietjes worden gerealiseerd. Er zijn 362 plekken voor bezoekers. Daarnaast zijn er nog een aantal fietsparkeerplekken voor de bezoekers van de niet-woonfuncties. De school krijgt ongeveer 140 fietsparkeerplekken voor de leerlingen.

Constructies
In het oostelijke deel van de wijk ligt de Gooiseweg, op een hoger niveau. Er is een talud tot aan de toekomstige buurt. Deze wordt gedeeltelijk afgesneden en omsloten door een keermuur om ruimte te creëren voor parkeerplaatsen.
De verhoging van de buurt resulteert in een hoogteverschil met het Nelson Mandelapark. De overgang tussen de voetgangerspromenade aan de parkzijde en het lager gelegen park wordt gemaakt met schanskorven en flauwe grastaluds.
Er wordt een nieuwe brug geplaatst om blok J te verbinden met de rest van de buurt. De bestaande brug bij het Bullewijkpad wordt dan verwijderd. Een houten brug over de vijver verbindt de woonwijk, via een nieuwe route tussen de sportvelden door, met het park. Tenslotte worden er over de regentuinen bruggetjes aangebracht om de trottoirs met de ingangen van de gebouwen te verbinden.

Puccini
De inrichting, materialisatie en verlichting volgt het Puccini-beleid.

Afval
De inzamellocaties liggen langs de ventweg. Ze zijn goed bereikbaar vanuit de hoofdingangen van de woningen via de voetgangersgebieden. Hierbij houden we rekening met de loopafstanden van maximaal 150m.
De afvalinzameling gebeurt via ondergrondse containers (OAC) voor rest, papier, glas en textiel. GFT/E wordt opgevangen in cocons. Deze worden in groepen aan de kant van de Gooiseweg aan de ventweg geplaatst, voor het talud en tussen de parkeerplaatsen. In de meeste gevallen wordt het grofvuil aan de kant van de trottoir aan de ventweg geplaatst, altijd dichtbij de OAC-gebieden.

Energie
Nieuwbouw in de Nelson Mandelabuurt is aardgasvrij en voldoet minimaal aan de landelijke eisen (BENG). De ambitie is om de Nelson Mandelabuurt volledig energieneutraal te realiseren. De bodem in Zuidoost is zeer geschikt om bijvoorbeeld WKO (koude-warmteopslag) toe te passen. Aansluiting op het stadswarmtenet is uitgesloten en bodemenergiesystemen dienen te voldoen aan het vastgestelde bodemenergieplan. De bronnen en het leidingwerk van een open

bodemenergiesysteem worden in de openbare ruimte gerealiseerd. Voor de plaatsing van bronnen is afstemming nodig met de gemeente Amsterdam.

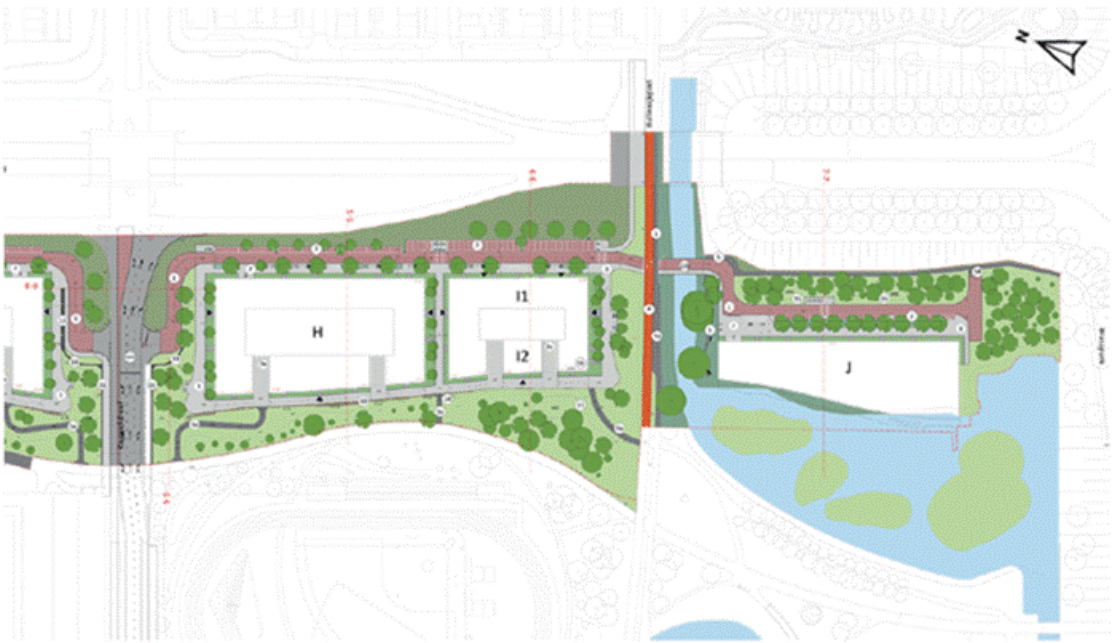
Ad 1) 1. Kennis te nemen van het positief advies van het beheeroverleg (BAP)
Het Beheeroverleg (BAP) heeft op 27 februari 2025 positief geadviseerd over het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte in de Nelson Mandela Buurt. Het BAP onderschrijft de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp, de integratie met het park en de aandacht voor beheerbaarheid en klimaatadaptatie. Er zijn geen belemmeringen geconstateerd vanuit beheeroptiek.

Ad 2) Kennis te nemen van het positief advies op hoofdlijnen van het Toetsteam.
Het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit heeft op 8 april 2025 positief geoordeeld over het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte voor de Nelson Mandela Buurt. Het ontwerp wordt op hoofdlijnen als ruimtelijk en functioneel passend beoordeeld. Er zijn wel aandachtspunten meegegeven, onder meer over verkeersveiligheid bij de keerlus, de inrichting van het Kraaiennestpad, toegankelijkheid voor mindervaliden, vergroening rond blokken C en D, en fietsroutes. Deze punten worden meegenomen in de verdere uitwerking richting definitief ontwerp.

Ad 3) Vast te stellen van het voorlopig ontwerp open bare ruimte Nelson Mandela Buurt in stadsdeel Zuidoost.



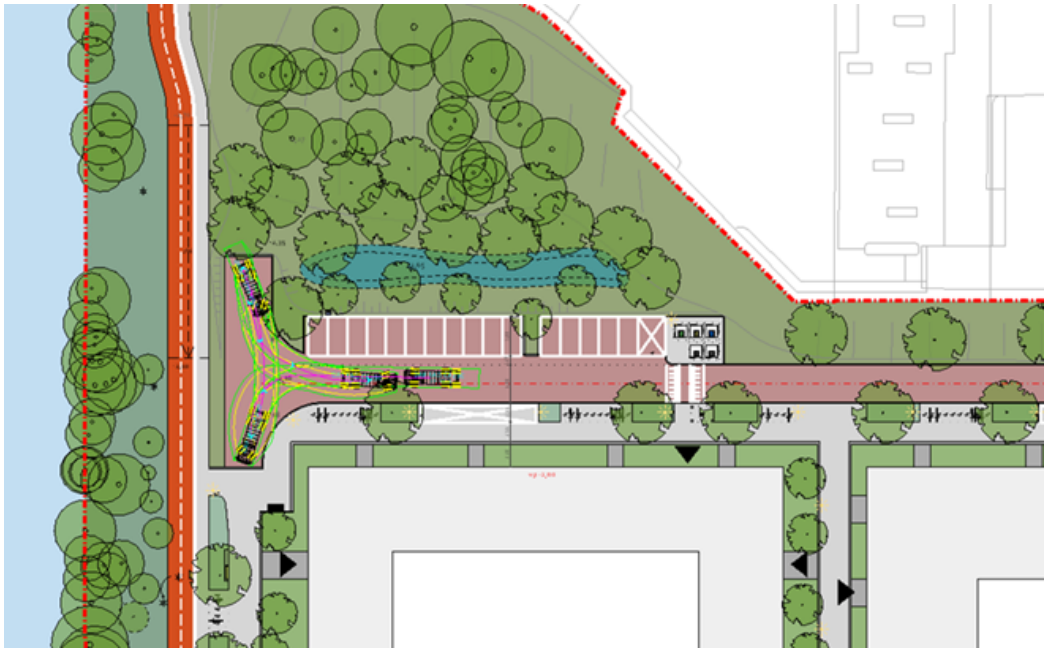
▲ Plankaart voorlopig ontwerp openbare ruimte



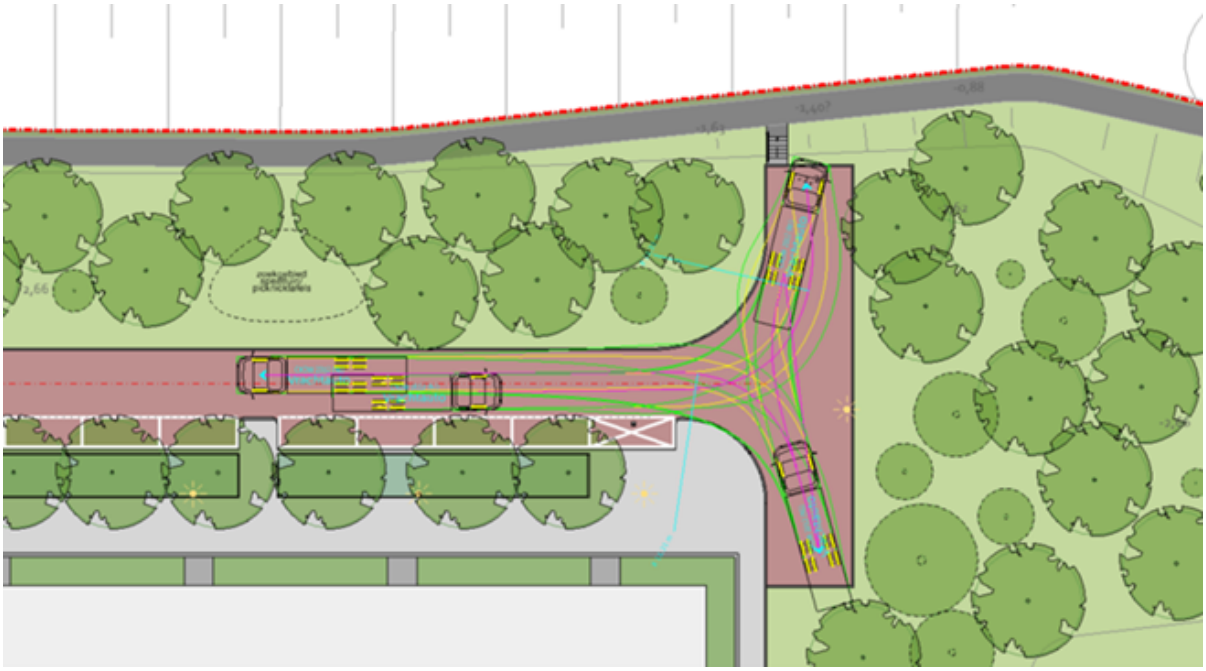
Ad 4) In te stemmen met het voorstel voor het T-einde
Het Toetsteam heeft op hoofdlijnen positief geadviseerd over het voorlopig ontwerp, met uitzondering van de voorgestelde T-einden en de inrichting van het Kraaiennestpad. Omdat het ontwerp moet worden vastgesteld om de wenstracéprocedure te starten, zijn vervolggesprekken gevoerd met de verkeerskundige van het Toetsteam. Deze hebben geleid tot werkbare alternatieven.

1. <u>T-einde oplossing</u>
De Nelson Mandelabuurt is uitsluitend via de Karspeldreef ontsloten met de ventweg. Aan beide uiteinden is gekozen voor een T-einde in plaats van een keerlus, vanwege ruimtegebrek, behoud van

parkeerplaatsen en groen, en omdat het om lokaal verkeer gaat.
Afstemming met de directie Afval en Grondstoffen heeft geleid tot akkoord op deze oplossing.
Om de verkeersveiligheid te waarborgen:
is de aansluiting op het fietspad verplaatst om conflict met langzaam verkeer te vermijden;
is de rijroute voor vuilniswagens aangepast zodat deze veilig kunnen keren;
is het ontwerp geoptimaliseerd met goede zichtlijnen, beperkte verkeersintensiteit en heldere scheiding van verkeersstromen.
De Keerlusvarianten zijn onderzocht, maar leiden tot verlies van parkeerplaatsen en extra verharding. De keerlus zou bovendien ongewenst autoverkeer naar de school faciliteren.



T-einde oplossing op de noordelijk deel van de ventweg (met vuilniswagen)

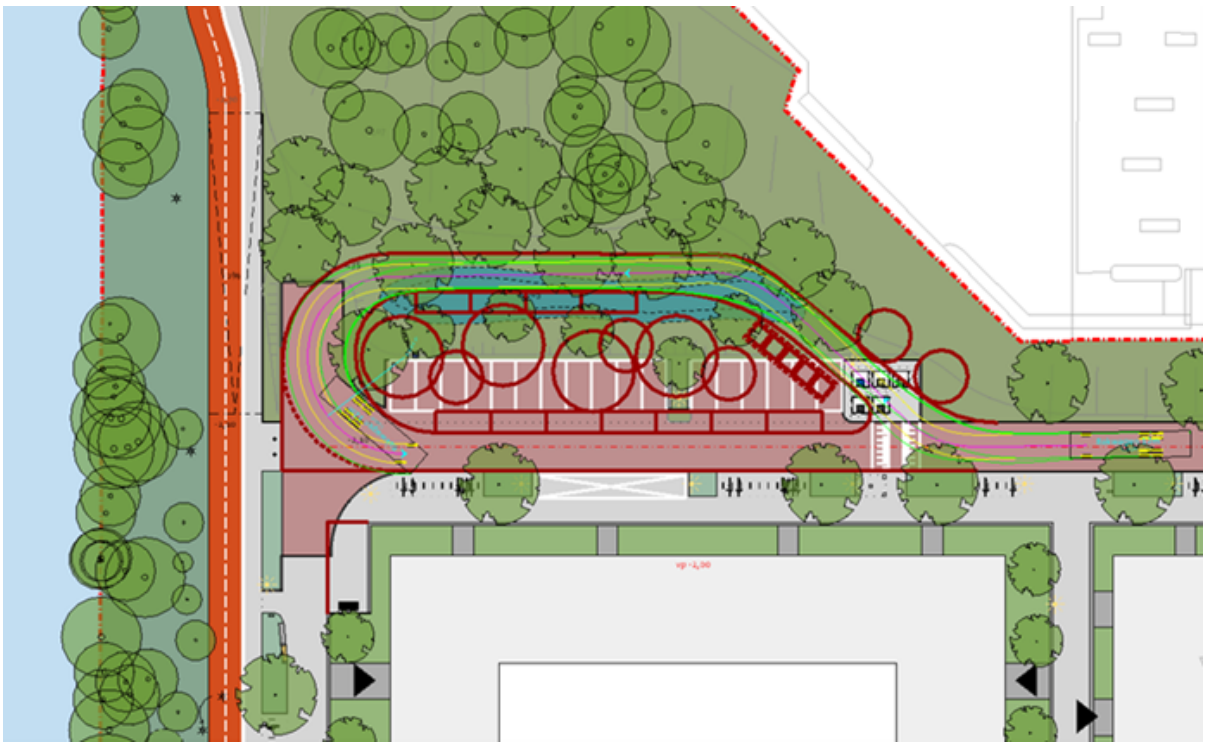


T-einde oplossing op de zuidelijk deel van de ventweg (met vrachtauto 12m)

Het Toetsteam adviseerde een keerlus als alternatief voor het T-einde, vanwege twee knelpunten: risico op illegaal parkeren en het feit dat vuilniswagens (en ander vrachtverkeer) moeten keren door achteruit te steken (advies Toetsteam 08-05-2025).
De volgende argumenten onderbouwen waarom gekozen is om de T-einde-oplossing te behouden:
Het autoverkeer in de Nelson Mandelabuurt is beperkt, mede door het hoge aandeel sociale huurwoningen en de ondergrondse parkeergarages aan het begin van de ventweg. In het openbaar gebied geldt geen parkeervergunning; laden en lossen is mogelijk bij de maatschappelijke functies, school en horeca.
Vuilniswagens hebben goed zicht op eventueel verkeer (inclusief fietsers) op de rijbaan en het trottoir.
Er is voldoende ruimte voor een vrachtwagen van 12 meter om te keren en door te steken.
Een keerlus past nauwelijks binnen de beschikbare ruimte en gaat ten koste van openbare parkeerplaatsen, groen en nieuw geplande bomen.
Een keerlus faciliteert het autoverkeer naar de school (halen en brengen), terwijl juist wordt ingezet op autoluwheid.
Op deze locatie kruist geen drukke fietsroute.
Een keerlus met ruime bochten vergroot de kans op foutparkeren.

Het knelpunt zit vooral in de locatie van de doorsteek voor fietsers en voetgangers. Door deze verder richting het einde van de T te verplaatsen, rijden vuilniswagens rechtdoor, hebben beter zicht en kunnen anticiperen op overstekend verkeer (advies Bert Kooring, 11-06-2025).

Op advies van de verkeerskundige is het ontwerp aangepast. De eerdere verbinding tussen de ventweg en het fietspad via een kort trottoirstuk is gesloten. Fietsers en voetgangers worden nu via het trottoir naar het fietspad en parallelle voetpad geleid. Zo wordt het conflictpunt weggenomen. De oorspronkelijke verbinding was met name bedoeld voor de brandweer, die nog steeds gebruik kan maken van de doorgang aan de rand van de wijk, bij het park.



Variant 1 - keerlus met langs parkeren. Er is meer verharding en er zijn minder parkeerplaatsen dan nodig.



Variant 2 - keerlus met schuin parkeren. Wel genoeg ruimte voor parkeerplekken, maar steeds nog niet ideaal qua veiligheid voor fietsers, ruimtelijk ongewenst.

Ad 5) In te stemmen met het onderzoeken van variant 2: het inrichten van het Kraaiennestpad als voetpad met fietser te gast, inclusief aanvullende maatregelen voor veiligheid bij de school (groenvakken, snelheidsremming, gedragsmaatregelen).Tevens vast te stellen dat de hamerkoppen bij kavel A en I ongewijzigd blijven. Met dit besluit kan het Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte van de Nelson Mandelabuurt worden vastgesteld en kan de verdere uitwerking naar het Definitief Ontwerp starten. De uitwerking geeft nog voldoende ruimte om het voorstel optimaal i.s.m. het Stadsdeel uit te werken.

<u>Toelichting</u>

Het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de openbare ruimte van de Nelson Mandelabuurt is besproken in de Staf (d.d. 8 juli jl.) en daar akkoord bevonden voor behandeling in het Dagelijks Bestuur (DB). Het DB (d.d. 26 augustus jl.) heeft de behandeling aangehouden vanwege vragen over:

- de inrichting van het **fietspad Kraaiennestpad**
- de zogenaamde **hamerkoppen** bij kavel A en I.

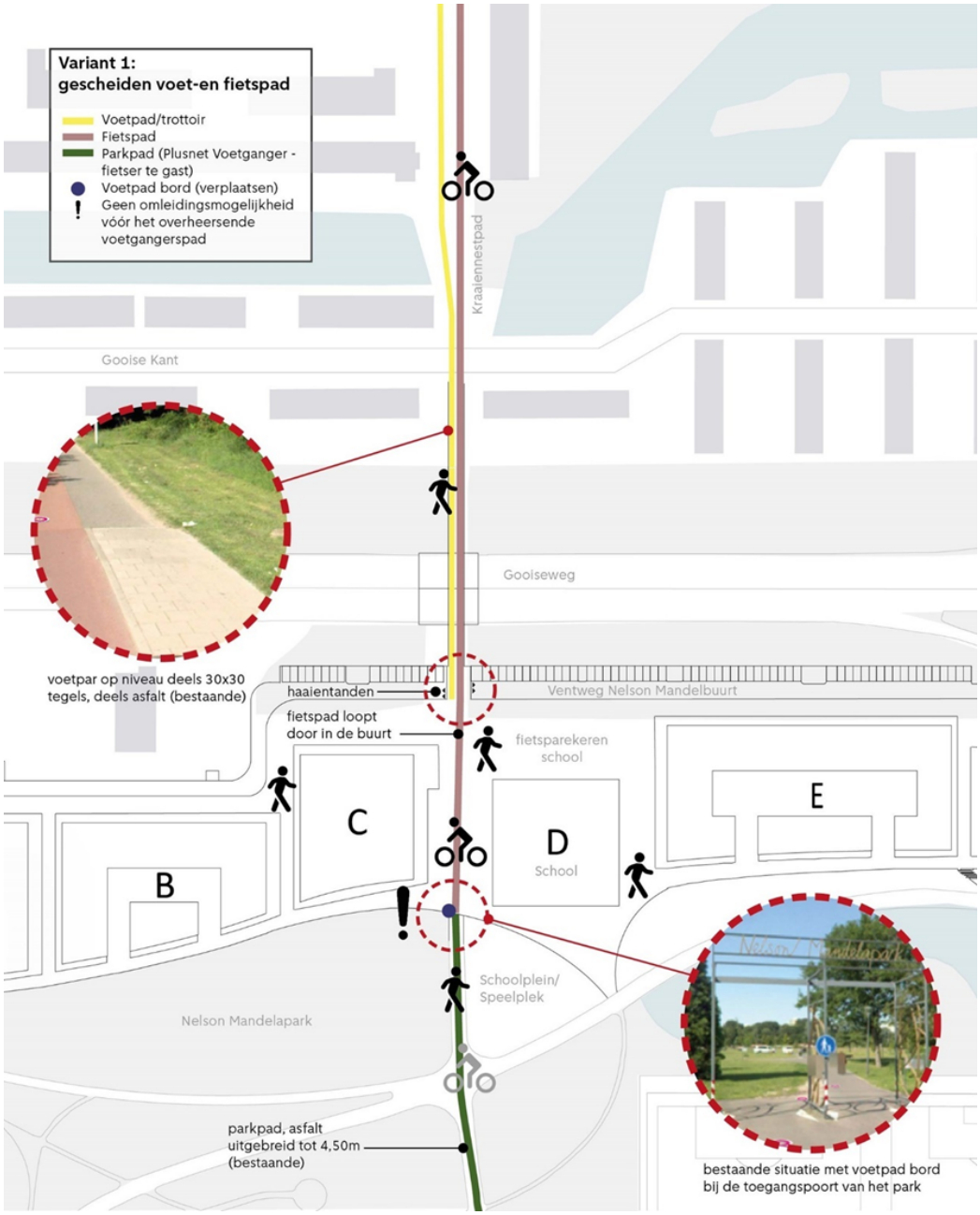
Naar aanleiding hiervan is een schouw uitgevoerd met het projectteam Nelson Mandelabuurt, verkeerskundigen Bert Kooring (toetsteam) en Eric Sommeling, en gebiedsadviseur Cas Biesheuvel (V&OR).

Uitkomsten schouw

- **Hamerkoppen** vanuit verkeer geen belemmering; voorstel om deze te handhaven wordt breed gedragen door projectteam en gebiedsadviseur.
- **Kraaiennestpad** twee varianten voor de verkeerssituatie zijn uitgewerkt:

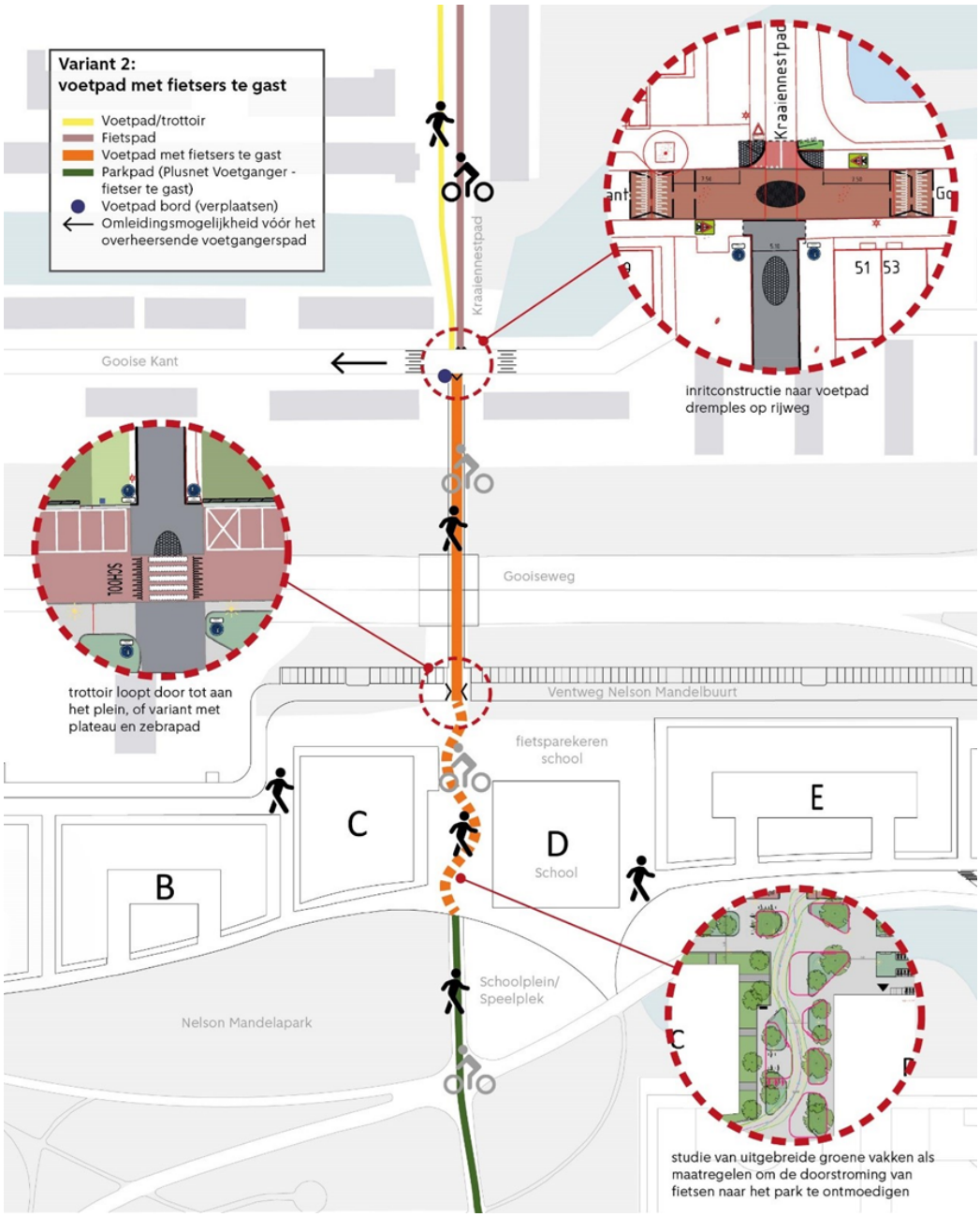
Variant 1 Gescheiden voet- en fietspad

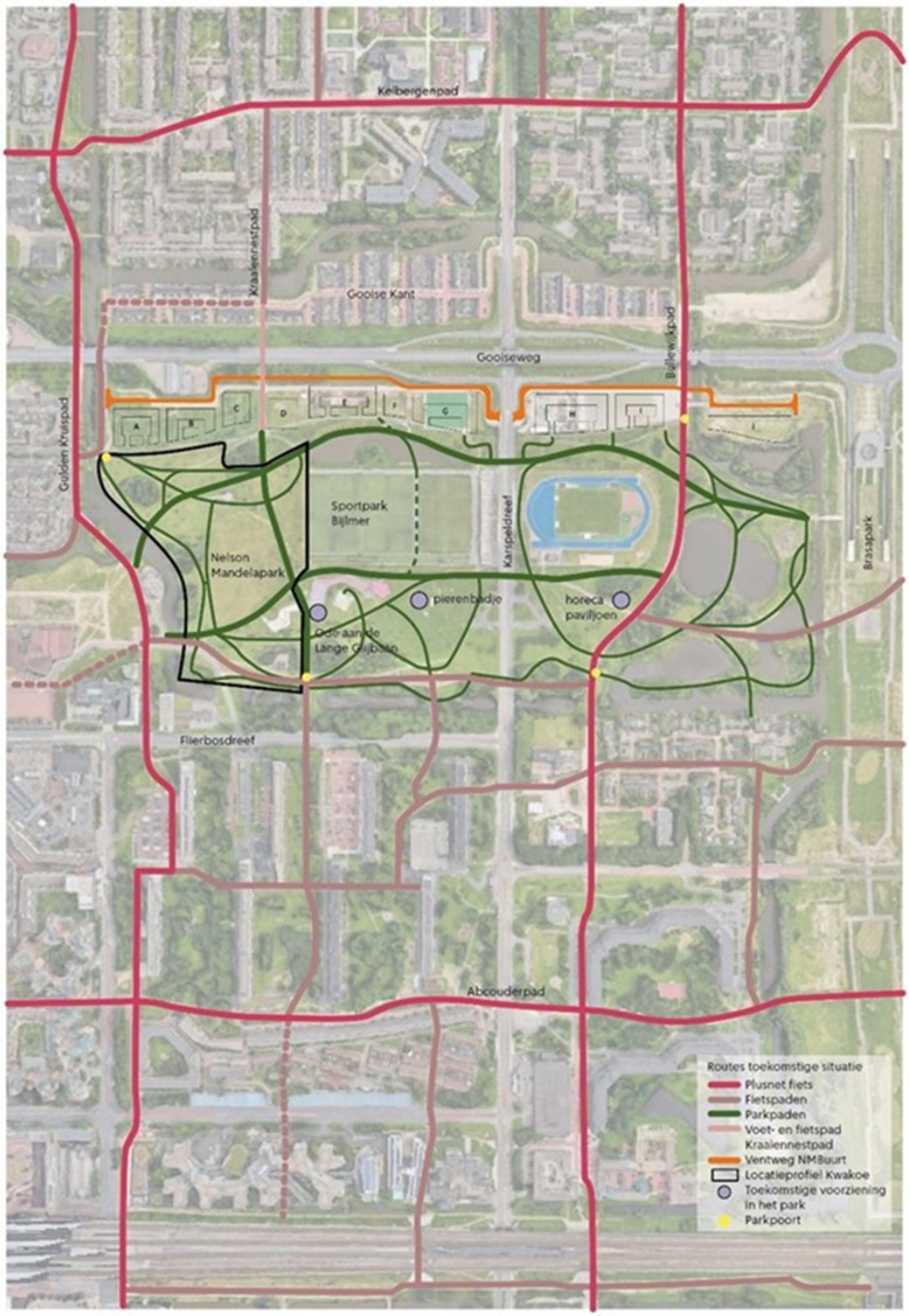
- Voetgangers en (elektrische) fietsers hebben ieder een eigen ruimte, waardoor minder directe conflicten ontstaan.
- Sluit aan op het bestaande doorgaande fietsnetwerk, maar creëert opnieuw een logische route door het Nelson Mandelapark. NB: huidige route door het park is nu aangeduid als voetgangersroute vanwege de vele conflicten en onlogische overgang maar is officieel een voetgangers en fietsroute.
- Nadeel: herintroduceert een doorgaande fietsroute dwars door het park, in strijd met de functies van het park (kinderspeelplekken, evenementen zoals Kwaku).
- Vergt periodieke afsluitingen en leidt tot hogere druk op de verblijfsfunctie van het park.
- Overgang van fietspad bij het park blijft problematisch en wordt niet verbetert.



Variant 2 Voetpad met fietser te gast (voorkeursvariant projectteam)

- Versterkt het verblijfskarakter van het park en sluit aan bij de **Bestuurlijk vastgestelde Visie Nelson Mandelapark (2022)** en het oorspronkelijke ontwerp (2003).
- Past bij het huidige gebruik van het park en bij de upgrade van het Plusnet-fietsnetwerk (Bullewijkpad, Guldenkruispad).
- Recreatieve fiets- en wandelroute door het park blijft gehandhaafd
- Doorgaande (brom)fietsers worden verleid een alternatieve Plusnetroute te kiezen via de Gooisekant, Kelbergenpad of Flierbosdreef.
- Ter hoogte van de school wordt het gebied ingericht als verblijfsgebied met groenvakken en snelheidsremmende maatregelen.
- Sluit aan bij de reacties uit de informatiebijeenkomst in 2022 waarbij de overgang als te abrupt en gevaarlijk wordt ervaren.
- Nadeel: mengen van voetgangers en (elektrische) fietsers vraagt om extra gedragsmaatregelen en goede inrichting ter hoogte van de school.
- Optie van schoolstraat is mogelijk waarbij de route tijdens begin en einde van de schooldag fysiek voor doorgaande fietst wordt afgesloten. Dit wordt dan als maatwerk met de school uitgewerkt.
- De shared space is er ook nodig zodat de nood en hulpdiensten de bocht kunnen maken vanaf kavel C naar de rijbaan. Als het te smal wordt kunnen de nood en hulpdiensten er niet langs.


Variant 2:
voetpad met fietsers te gast
Voetpad/trottoir
Fietspad
Voetpad met fietsers te gast
Parkpad (Plusnet Voetganger - fietser te gast)
Voetpad bord (verplaatsen)
Omleidingsmogelijkheid vóór het overheersende voetgangerspad
Kraaiennestpad
Gooise Kant
inritconstructie naar voetpad
dremples op rijweg
Gooiseweg
SCHOOL
trottoir loopt door tot aan het plein, of variant met plateau en zebrapad
Ventweg Nelson Mandelbuurt
fietsparkeren school
C
D
School
E
B
Schoolplein/ Speelplek
Nelson Mandelapark
studie van uitgebreide groene vakken als maatregelen om de doorstroming van fietsen naar het park te ontmoedigen



Netwerk toekomstige situatie

Advies en afstemming

Gedurende het gehele proces van het opstellen van het stedenbouwkundig plan en de investeringsnota is actief afgestemd met de relevante beleidsafdelingen, de gebiedsmakelaar en het team maatschappelijke voorzieningen. Waar nodig zijn de plannen aangepast op basis van hun adviezen en terugkoppeling.

Daarnaast is de uitwerking van het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte specifiek afgestemd met het Beheeroverleg (BAP) en het Toetsteam. Hun adviezen zijn integraal meegenomen in deze besluitvorming.

In de uitwerking van het DO wordt er samen met het stadsdeel en de adviseurs openbare ruimte een optimale oplossing gezocht voor de fietsroute bij het Kraaiennestpad en voor de uitwerking van de keermogelijkheid van de hoofdontsluitingen van het plangebied.

Duurzaamheid

De Gemeente Amsterdam onderzoekt op verschillende schaalniveaus hoe een plan voor de openbare ruimte in de toekomst zo klimaatbestendig en duurzaam mogelijk kan worden gemaakt. Hiervoor heeft de Gemeente de praktische methode Klimaatadaptief Ontwerpen ontwikkeld, waarvan een aantal maatregelen in dit project wordt toegepast. Deze maatregelen omvatten onder andere regentuinen om hemelwater op te vangen, vast te houden en te laten infiltreren; het ophogen van het maaiveld om de hoge grondwaterstand aan te pakken; een groenplan met nieuwe bomen die schaduw bieden; en planten die geschikt zijn voor zowel droge als natte omstandigheden. Het project integreert klimaatadaptatie niet alleen in het landschapsontwerp, maar ook in het stedenbouwkundig ontwerp.

De openbare ruimte wordt ingericht volgens de Puccini-methode, met gangbare, mooie en duurzame materialen die aansluiten op de omgeving. Het project houdt ook rekening met de fauna door maatregelen te nemen voor vleermuizen, bevordert de biodiversiteit via het beplantingsplan en meubilair zoals schanskorven, en maakt gebruik van gecertificeerd hout voor voetgangersbruggen en banken.

Participatie

Omwonenden en andere geïnteresseerden zijn vanaf een vroeg stadium geïnformeerd en actief betrokken bij de planvorming. Het uitgangspunt was dat iedereen die dat wilde, invloed kon uitoefenen. Bij de Nelson Mandela Buurt gebeurde dit in de vorm van advisering door bewoners; bij het Nelson Mandelapark vond participatie plaats in coproductie.

Tussen mei en augustus 2019 zijn verschillende doelgroepen op diverse manieren betrokken. In 2020 en 2021 vonden aanvullende communicatiemomenten plaats. Het huidige stedenbouwkundig plan is mede tot stand gekomen op basis van deze brede consultatie en participatie.

Ook na de vrijgave van het concept kregen bewoners uit Amsterdam Zuidoost de gelegenheid om te reageren. In de eerste helft van 2022 lagen de concept-investeringsnota en het stedenbouwkundig plan ter inzage. Enkele ingediende suggesties en reacties zijn verwerkt in het plan, dat inmiddels is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte.

Op 9 juli jl. is een informatiebijeenkomst georganiseerd om omwonenden te informeren over de stand van zaken. De opbrengst van deze bijeenkomst heeft geen aanleiding gegeven tot nieuwe inzichten die meegenomen moesten worden in de verdere uitwerking naar het definitief ontwerp.

Financiële onderbouwing

De kosten en opbrengsten van dit plan worden verwerkt binnen de grondexploitatie (nr. 28068) Voor het bouwrijp maken van de kavels en de definitieve inrichting van de openbare ruimte zijn kostenramingen opgesteld. Deze ramingen worden in de vervolgfase, richting het definitief ontwerp, verder geactualiseerd en uitgewerkt.

Gemeente Amsterdam

DB

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

n.v.t.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-041141	Stadsdeel Zuidoost Voordracht (pdf)
AD2025-041176	1. 250625_NMB_VO OR boekje.pdf (pdf)
AD2025-041177	2. 250625_NMB_VO openbare ruimte_plankaart_A0+.pdf (pdf)
AD2025-041178	3. 250625_NMB_VO openbare ruimte_doorsnedes_A0+.pdf (pdf)
AD2025-041179	4. 20250624 NMB_Notitie Onderbouwing T-einde en Kraaiennestpad.pdf (pdf)
AD2025-059061	5. NMBuurt memo fietsroute Kraaiennestpad school park 20250930.pdf (pdf)
AD2025-059062	6. BAP3352 2025 02 27 Notulen Zuidoost.pdf (pdf)
AD2025-059063	8. def 20240822 LCC Nelson Mandelabuurt.pdf (pdf)
AD2025-059430	7. 126 7 VO Nelson Mandelabuurt - Oordeel TT 8 april 2025.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord