VN2026-012963
Grond en Ontwikkeling

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Zuidoost van 27 oktober 2026

Portefeuille

Agendapunt B5

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het Schetsontwerp Plus (SO+) van het Hondsrugpark

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Zuidoost besluit

1. in te stemmen met het Schetsontwerp Plus (SO+) van het Hondsrugpark;
2. kennis te nemen van de raakvlakprojecten van het Hondsrugpark;
3. kennis te nemen van de participatie voor het Hondsrugpark.

Kernboodschap

De Hondsrugweg transformeert gefaseerd naar een park om de bewoners van Amstel III voldoende voorzieningen te bieden voor sport, spel en groen, waarmee de Hondsrugweg een aantrekkelijkere omgeving krijgt. Het park bestaat uit vier kamers: de sportkamer, de blauwe kamer (waterplein), de speelkamer en de buurtkamer. Deze kamers zijn zo ruim mogelijk opgezet om een robuuste, flexibele basis te bieden die met de tijd mee kan groeien. De Nota van Uitgangspunten, het Schetsontwerp en het Participatieplan voor het Hondsrugpark zijn in 2025 voorzien van advies door de stadsdeelcommissie en door het dagelijks bestuur vastgesteld. Via het Schetsontwerp Plus wordt er naar een Voorlopig Ontwerp en vervolgens een Definitief Ontwerp toegewerkt.

Bestuurlijke achtergrond

2011 Het college van B&W stelt het Strategiebesluit Amstel III vast. In deze strategie is de geleidelijke transformatie vastgelegd van het monofunctioneel kantorengebied Amstel III naar een multifunctionele stadswijk.

2017 Investeringsbesluit Amstel III met ontwikkelperspectief, ontwikkelstrategie en financieel kader voor Amstel III, met daarin al opgenomen de wens voor een park waar nu nog de Hondsrugweg is.

2021 De gemeenteraad stelt de Actualisering Investeringsbesluit Amstel III vast. Hierin zijn de plannen vastgelegd om in de periode tot 2040 in ieder geval 10.000 woningen te bouwen in Amstel III, met de bijbehorende voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte, waaronder de transformatie van de Hondsrugweg naar Hondsrugpark.

2021 De gemeenteraad stemt in met het Mobiliteitsplan Zuidoostflank. In het Mobiliteitsplan zijn maatregelen benoemd om in de toekomst de Zuidoostflank bereikbaar te houden.

2021 Het Masterplan Zuidoost is door diverse partners en gemeente ondertekend. De herinrichting van de openbare ruimte van het Hondsrugpark sluit aan op de ambities van het Masterplan Zuidoost.

2024 De Participatieverordening Gemeente Amsterdam is vastgesteld door de gemeenteraad.

2025 De Nota van Uitgangspunten, het Schetsontwerp en het Participatieplan Hondsrugpark zijn vastgesteld door het dagelijks bestuur (DB) Zuidoost.

Er is een relatie met het Masterplan Zuidoost, ambitie 2.

Bestuurlijke prioriteit

Hoog

Wettelijke grondslag

1. Takenregister 1.3: bestuurlijke opdrachtgever van gebiedsontwikkeling en -uitvoering van minder complexe en/of minder risicovolle projecten afhankelijk van omvang, risico, complexiteit en stedelijk belang;
2. Afdeling 3.4: Algemene wet bestuursrecht https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0005537&hoofdstuk=3&afdeling=3.4&z=2015-07-01&g=2015-07-01;
3. Artikel 7 Participatieverordening Gemeente Amsterdam https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR723122/1.

Onderbouwing besluit

Ad. 1. In te stemmen met het Schetsontwerp Plus (SO+) van het Hondsrugpark

De transformatie van de Hondsrugweg naar het Hondsrugpark is vastgelegd in het investeringsbesluit Amstel III waarmee de gemeenteraad in 2021 instemde. In februari 2025 heeft het DB van Zuidoost de Nota van Uitgangspunten (NvU) en het Schetsontwerp (SO) van het Hondsrugpark vastgesteld. Het SO had nog uitwerking nodig naar een Schetsontwerp Plus (SO+). De aanleiding hiervoor waren nieuw verkregen inzichten, onder meer ten aanzien van mogelijk nog hogere intensiteiten fietsverkeer, complexe inpassingen van diverse modaliteiten op de westelijke route, conflicten in de ondergrondse en bovengrondse situatie, de inpassing van water en tenslotte de resterende opgave uit het SO om meer te vergroenen.

Het voorliggende SO+ voorziet in:

1) veel en goede oost-west verbindingen voor bewoners en bezoekers. Belangrijk hierbij is de modaliteit voetgangers, aangezien het park van gevel tot gevel loopt met veel entrees en plintvoorzieningen (voorzieningen in de onderste laag van gebouwen rondom het park);

2) het faciliteren van de ontsluitende, centraal in de wijk gelegen fietsverbinding van noord naar zuid binnen de context van het park.

Wijzigingen tussen SO en SO+

De belangrijkste wijziging in het SO+ ten opzichte van het SO is de ontvlechting van de verkeersfuncties en de verbeterde aansluiting tot de ondergrond (kabels en leidingen). Waar in het SO de hoofdroute voor fietsers het park doorkruiste van de oostflank naar de westflank, loopt deze nu in een rechte lijn over de westflank van het park. Hiermee is de splitsing van het park in een westflank als route voor *verplaatsen,* en een oostflank (zonnige en meer groene zijde) als zijde voor *verblijven* en *flaneren* versterkt. De hoofdstructuur wordt zo ontworpen, dat deze zich aan kan passen aan de transformatie van Amstel III. Zo kan het profiel van de westflank, die berekend en ontworpen is op een bandbreedte van 10.000-15.000 fietsers per etmaal, worden verbreed wanneer de hoeveelheid fietsverkeer sterker toeneemt dan momenteel wordt voorzien.

Ook is de kamerschikking van het park versterkt, en zijn in de ruimte tussen de flanken nu duidelijke groene en blauwe kamers geïntroduceerd waarbinnen het programma georganiseerd wordt: de sportkamer, de blauwe kamer (waterplein), de speelkamer en de buurtkamer. De uitwerking van deze kamers vindt plaats in het VO. Met deze structuur kan er maximaal worden vergroend en

kunnen de oost-west routes op logische wijze worden ingepast. Daarnaast biedt deze lineaire basisstructuur door de versterkte rechte lijnen in de lengte van het park betere inpassingsmogelijkheden voor kabels en leidingen: door de lange lijnen kunnen kabel- en leidingstroken logisch worden ingepast.

Programma

Het programma van het park (sport, spel, ruimte voor recreëren aan het water en buurtactiviteiten) dat in het SO al is voorgelegd wordt in het Voorlopig Ontwerp (VO) nader uitgewerkt. In het SO+ is het park gebaseerd op rechte lijnen en een vaste structuur. In de slag naar het VO wordt de structuur van de verschillende lagen en niveaus van het park verder uitgewerkt. Dit kan betekenen dat er vanwege het gebruik van de ruimte, de looproutes of de beplanting af en toe wordt afgeweken van de gridvormige structuur waarin de paden recht lopen en elkaar haaks kruisen (orthogonale structuur).

Uitwerking richting VO

Het SO+ heeft in mei 2026 een positief oordeel van het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit ontvangen. In de nadere uitwerking van het VO worden deze adviezen en aandachtspunten vanuit het Toetsteam meegenomen en/of verwerkt. Dit gaat onder meer om de veilige oversteekbaarheid voor de voetgangers en toegankelijkheid tot het park voor alle doelgroepen (e.g. ouderen, personen met beperkte mobiliteit, rolstoelen, rollators, kinderwagens, etc.), (verdere) afstemming met nood- en hulpdiensten en verbinding met de omgeving (bv. station Bullewijk).

Het SO+ zal ter kennisname worden aangeboden aan de stadsdeelcommissie van Zuidoost. Op 17 februari 2025 heeft de stadsdeelcommissie advies gegeven op de Nota van Uitgangspunten, het Schetsontwerp en het Participatieplan van het Hondsrugpark. Het DB informeert de stadsdeelcommissie in Q4 2026 per brief over het SO+ en het vervolgproces.

Noodventiel

Tot mei 2028 gaat er regulier verkeer en evenementenverkeer over de Hondsrugweg. De gemeente zet in mei 2028 de Hondsrugweg dicht voor regulier verkeer, maar laat het bouwverkeer en evenementenverkeer nog over de Hondsrugweg tot 2030 uitrijden. In het uiteindelijke park wordt ten behoeve van de robuustheid van het wegennetwerk bij (meerdere) evenementen de hoofdroute van het park wel geschikt gemaakt als *noodventiel* bij calamiteiten in het netwerk. Dit is nadrukkelijk voor zeer incidentele noodgevallen, waarbij er geen andere mogelijkheden meer zijn om het verkeer af te wikkelen buiten het park om (uit de vastgestelde NvU, 2025). Dit noodventiel is afgestemd met de brandweer en politie, en stelt daarmee een incidentele route beschikbaar voor uitstromend verkeer van noord naar zuid.

Voor de evenementenbranche is het uitgangspunt dat de verkeersfunctie behouden blijft zolang dat nodig is voor de goede, veilige bereikbaarheid van instroom en uitstroom van de grote evenementen. De evenementenbranche ziet de noodzakelijkheid van het Hondsrugpark in maar geven tegelijkertijd aan dat een goede en veilige bereikbaarheid van het gebied aantoonbaar gegarandeerd moet blijven. Dit is de aanleiding om het verkeersonderzoek (Knipsonderzoek) opnieuw uit te voeren met de laatste uitgangspunten en de betrokkenheid van de evenementenbranche door deelname in de begeleidingsgroep. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek stelt de gemeente een afsprakenkader op met het Operationeel Mobiliteitscentrum (OMC) en de evenementenbranche om concrete afspraken vast te leggen over het noodventiel, zoals over hoe en wanneer het wordt ingezet (zie ad. 2e). Bestuurlijke dilemma's worden geagendeerd bij het dagelijks bestuur.

Planning

De planning van de ontwikkeling van het park is onder voorbehoud van bestuurlijke besluitvorming en bezwaar en beroep:

- Start Voorlopig Ontwerp (VO): Q3 2026;
- SO+ vaststelling in DB: Q4 2026;
- Afstemronde en toetsing VO: Q1/2 2027;
- Afronding Voorlopig Ontwerp (VO): Q3 2027;
- Afronding Definitief Ontwerp (DO): Q2 2028;
- Afsluiting Hondsrugweg i.v.m. gefaseerde start uitvoering park*: Q2 2028;
- Eerste deel van het park in gebruik: Q1 2030;
- Park volledig in gebruik: 2032.

*evenementenverkeer kan middels het noodventiel uitrijden tot 2030.

Het DB besluit over het SO+ en het DO. Het DO wordt op een later moment afzonderlijk ter besluitvorming aan het DB voorgelegd.

Ad. 2 Kennis te nemen van de raakvlakprojecten van het Hondsrugpark

Het park sluit aan bij de maaiveldontwerpen (inrichting buitenruimtes op straatniveau) van de projecten langs de Hondsrugweg die de komende jaren worden opgeleverd. Het zal nodig zijn om een aantal (randvoorwaardelijke) aanpassingen ten behoeve van de aansluiting van het park op de al vastgelegde maaiveldontwerpen bij de projecten door te voeren, omdat verdere planvorming van het park in detail en maatvoering daarom vraagt. Om de ontwikkeling van het park mogelijk te maken, dienen raakvlakprojecten a. (verplaatsing entree parkeergarage P10) en b. (verplaatsing busroutes en -haltes) te zijn gerealiseerd voordat in 2028 wordt gestart met de gefaseerde aanleg van het park. Naast deze raakvlakprojecten worden de voorbereidingen getroffen voor een wijziging van het Omgevingsplan.

a. Verplaatsing entree P10-garage

De toegang van de P10 parkeergarage (in eigendom bij de gemeente Amsterdam) aan de kant van de Hondsrugweg zal i.o.m. Parkeren wordt verplaatst naar de Hoogoorddreef, zodat er in het noordelijk deel van het park ruimte beschikbaar is voor een inrichting met sport en spel. Het noordelijk deel van het park kent het breedste profiel. In het middendeel en zuidelijk deel is het profiel niet breed genoeg voor (kleine) sportvelden. De parkeergarage is voor voetgangers nu nog alleen toegankelijk via het dek, mede op verzoek van de eigenaren van Plaza Arena zal er een toegang via het maaiveld (straatniveau) worden gerealiseerd in de nieuwe situatie. De aanpassing van de toegang van de P10 parkeergarage loopt parallel aan de planvorming van het Hondsrugpark. Op dit moment wordt een Voorlopig Ontwerp (VO) uitgewerkt voor de parkeergarage.

Met de eigenaren van Plaza Arena (het kantorencomplex boven de P10-garage) voert de gemeente Amsterdam constructief het gesprek over het ontwerp van de garage en het beheer van het dek. De eigenaren hebben de wens het dek aantrekkelijker te maken, ook voor nieuwe huurders.

b. Verplaatsing busroutes- en haltes naar de S111

Met een subsidie van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) is een plan voor de verplaatsing van de busroutes die over de Hondsrugweg gaan uitgewerkt. De route gaat nu over de S111 en bushaltes worden verplaatst. Hierbij wordt in de uitvoeringsplanning rekening gehouden met het onderhoud aan de S111. De aanleg van de nieuwe bushaltes is gestart in september 2026. De bussen rijden vanaf zomer 2027 niet meer over de Hondsrugweg.

c. Bereikbaarheid Atlas Arena en P9

Het terrein van Atlas Arena moet (noordoostzijde) bereikbaar blijven voor autos in verband met de parkeergarages onder het complex en voor laden en lossen. Atlas Arena blijft bereikbaar vanaf de Hondsrugweg. Deze inrit is noodzakelijk voor met name het logistiek verkeer voor Atlas Arena. De ontsluiting zit de parkfuncties (sport en voetgangersroute) niet in de weg. Voor parkeergarage P9 wordt vooral de ingang vanaf de Hoogoorddreef gebruikt. Daarvoor geldt dat de oversteekbaarheid een aandachtspunt is met het nieuwe busstation, maar dat valt buiten de omvang van het project Hondsrugpark.

Atlas Arena, dat sinds dit jaar een monumentale status heeft (gebouwen en tuin), is bezig met een Masterplan voor de gebouwen en het landschap. Over de raakvlakken vindt afstemming plaats met de gemeente.

d. Tijdelijke parkfuncties (Placemaking)

Om de (bestaande en nieuwe) bewoners van Amstel III de komende jaren al te voorzien van de benodigde parkfunctie wordt op twee plekken in het toekomstige stadspark aan *placemaking* (tijdelijke initiatieven) gedaan: aan de noordoostzijde van de Hondsrugweg ter hoogte van gebouw Atlas Arena komt een plek om te sporten. Aan de zuidoostzijde van de Hondsrugweg, ter hoogte van het gebouw Ruby Point aan de Hullenbergweg 1-3 wordt een plek om te spelen gerealiseerd. Tijdens de participatie in de SO-fase is naar voren gekomen dat sportvoorzieningen heel erg gewaardeerd worden. Daarom wordt een *sportcontrainer* (een box met sporttoestellen die kunnen worden gebruikt) geplaatst voor de buurt. Verder wordt een multifunctioneel veld aangelegd (met industrieplaten of vergelijkbaar in de bijlage nog aangeduid als 3x3-basketbal). Bij Ruby Gardens zullen speeltoestellen van de materiaalwerf worden hergebruikt voor een mooie speelplaats.

Om deze ruimte te maximeren wordt, wanneer de bussen zijn verdwenen van de Hondsrugweg (medio 2027), het bestaande fietspad verplaatst naar de oude busbaan. Hierdoor ontstaat meer ruimte om sport en speeltoestellen en zitjes te plaatsen. Dit nieuwe fietspad wordt met verkeersbarrières van de rijbaan gescheiden. Vóór het kruispunt Hoogoorddreef - Hondsrugweg en bij het laden en lossen bij de Karsp (het wooncomplex aan de Karspeldreef 4 op de hoek van de Hondsrugweg) blijft het fietspad op de oude plek liggen omdat de verkeersregelinginstallatie (VRI) dan niet hoeft te worden aangepast. Ook moet de *Kiss and Ride* (K&R) beschikbaar blijven totdat er een alternatief voor de K&R voor Karsp beschikbaar is. De bestaande zitjes van *solids* blijven gehandhaafd.

Verder worden er informatiezuilen ontworpen, met als doel om het uiteindelijke park en (mogelijk) de ontwikkelingen in de buurt in beeld en woord te brengen.

e. Afsprakenkader evenementenbranche

Met de evenementenbranche op de Arenaboulevard is het project Hondsrugpark constructief in overleg. Op dit moment wordt in opdracht van de opdrachtgevers van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank het verkeersonderzoek (knipsonderzoek) geactualiseerd, waarbij de evenementenbranche vertegenwoordigd is in de begeleidingsgroep van het onderzoek. Wanneer de resultaten gereed zijn wordt een afsprakenkader met de evenementenbranche opgesteld waarin ondermeer beschreven wordt onder welke voorwaarden het noodventiel wordt opengesteld. Voor de evenementenbranche is het uitgangspunt dat de verkeersfunctie behouden blijft zolang dat nodig is voor de bereikbaarheid en veiligheid van de in- en uitstroom van grote evenementen.

De evenementenbranche werkt zelf aan een breed Visie- en Ambitiedocument over bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied rondom de Arenaboulevard op lange termijn.

Ad.3 Kennis te nemen van de participatie voor het Hondsrugpark

Wat er tot nu toe is gebeurd

Bij de vaststelling van het SO in februari 2025 heeft het DB kennis genomen van de opbrengst van het participatietraject bij de opstelling van het SO. De Adviesraad Hondsrugpark heeft een bindend advies gegeven, dat is uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten dat van kracht is bij de verdere uitwerking van het park en daarmee dus ook bij de opstelling van het VO.

In het traject van SO naar SO + heeft afstemming plaatsgevonden met V&OR en de nood- en hulpdiensten. Ook is het advies opgehaald van het Beheer Acceptatieproces en in het kader van Supervisie en het Expertiseteam Openbare ruimte en Mobiliteit. Het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit oordeelde positief over het SO+, met aandachtspunten.

Daarnaast is het SO+ in de wijkbijeenkomst van april 2026 toegelicht, waarop bezoekers van de bijeenkomst hun reactie konden geven. Het projectteam ontving verschillende reacties op het gebied van verkeerssituaties en leefbaarheid, zoals: heb aandacht voor de oversteekbaarheid door voetgangers en de snelheid van fietsers binnen het park. Ook werd er bijvoorbeeld gevraagd naar de mogelijkheid om fruitbomen een deel te maken van het park, en om een hardloopbaan te realiseren. Deze punten worden meegenomen naar de verdere uitwerking van het VO en worden in de eerstvolgende wijkbijeenkomst van 2027 teruggekoppeld aan bewoners. Bewoners juichen toe dat er een park komt en dat er sportmogelijkheden in het park zijn.

Hoe gaat participatie verder bij het Voorlopig Ontwerp (VO)

In het vastgestelde participatieplan (2025) staat dat bewoners vooral geïnformeerd en geraadpleegd worden tijdens de VO-fase. Dit gebeurt via wijkbijeenkomsten (o.a. op 9 november 2026) en in overleg met bewonersgroepen rondom het park. Het advies van de adviesraad Hondsrugpark is uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten en is daarmee de basis voor het VO.

Stadsdeelcommissie advies

Het DB geeft de stadsdeelcommissie in Q4 2026 per brief een toelichting op het SO+, hierbij de belangrijkste punten:

Terugdringen autoverkeer

De stadsdeelcommissie vroeg aandacht voor het terugdringen van het autoverkeer in het park. Het SO+ gaat uit van een ontvlechting van verkeersfuncties (zie ad. 1) en de westflank zal afgesloten worden voor gemotoriseerd verkeer. Verblijven staat centraal. Het profiel is een Erftoegangsweg (ETW) van 30 km/uur, dit komt tegemoet aan het advies van het DB van 2025. Voor de Karspeldreef is het uitgangspunt toe te werken naar een stadsstraatinrichting met een betere oversteekbaarheid. De oversteekbaarheid in het park blijft een aandachtspunt, dat in de VO-fase wordt uitgewerkt.

Op de oostflank zal P9/Atlas Arena voorlopig bereikbaar blijven. Deze krijgt het profiel van een erftoegangsweg 30 km (ETW30), hetgeen ook de luchtkwaliteit ten goede komt.

Groen

Nieuwe beplantingconcepten die passen bij het vigerende beheerbeleid (conform de notitie Beplantingsconcepten bij sober beheer dd. 31 maart 202) zijn uitgangspunt. Als deze concepten niet volstaan om een kwalitatief hoogwaardig stadspark te realiseren, zal worden verkend of een

uitzondering aan het bestuur wordt voorgelegd. Het beplantingsplan wordt onderdeel van het uitgewerkte VO.

Sport

In het park is aan de noordkant van het park ruimte gereserveerd voor *urban sport* (sport beoefenbaar in de openbare ruimte, e.g. 3x3-basketbal, calisthenics). De precieze invulling moet nog worden uitgewerkt in het VO van het Hondsrugpark. Voor het integrale kindcentrum (IKC) aan de Hessenbergweg 95 is in het park ruimte gereserveerd voor het schoolplein. Dit in het parklandschap geïntegreerde schoolplein wordt tijdens schooltijden exclusief door het IKC benut en kan in de avond door parkbezoekers worden gebruikt.

Voor de behoefte aan sport voor Amstel III breed wordt samen met Sport en Bos een sportonderzoek uitgevoerd. De daarin voorgestelde oplossingsrichting voor de invulling van de sportopgave voor Amstel III (zowel kwalitatief binnen als kwantitatief buiten het projectgebied), wordt bij de actualisatie van het Investeringsbesluit Amstel III vastgesteld. Van belang is dat hierbij een directe relatie wordt gelegd met de sportopgave voor heel Zuidoost met het Sportontwikkelplan Zuidoost. Het Sportontwikkelplan Zuidoost doet verder onderzoek naar mogelijke locaties voor georganiseerde buitensport en naar de invulling daarvan in heel Zuidoost. De invulling van de referentienorm voor georganiseerde buitensportvoorzieningen is namelijk één van de grootste ruimtelijke uitdagingen voor Amstel III, waardoor ook naar mogelijkheden buiten het gebied gekeken moet worden. In de bestuurlijke besluitvorming voor de tweede actualisatie van het Investeringsbesluit Amstel III wordt deze oplossingsrichting opgenomen en vastgesteld.

Buurtactiviteiten, ruimte voor ontmoeting en cultuur

In het zuidelijke gedeelte van het park is ruimte gereserveerd voor buurtactiviteiten, waaronder een podium/theater. Dit gedeelte van het park wordt ingericht als een toegankelijke, sociale ruimte voor dagelijks gebruik en buurtactiviteiten en bestaat uit twee onderdelen: een groot grasveld en een pleintje voor ontmoeting onder de bomen. Bij het grasveld is er ruimte voor informele sport, picknicken of buurtinitiatieven. Het pleintje is geschikter voor activiteiten die vaker terugkeren, zoals een kleine markt, foodtrucks of buurtbijeenkomsten. Ook wordt gedacht aan kleinschalige optredens, dus niet in de vorm van een (groots) openluchttheater (zoals in het Vondelpark of het Amsterdamse Bos).

Advies en afstemming

1. Over het SO+ heeft uitgebreid in- en externe afstemming plaatsgevonden met verschillende directies (waaronder Maatschappelijke Voorzieningen, Sport & Bos). Het SO+ ontwerp en het noodventiel is afgestemd met de brandweer en politie. Zij hebben inhoudelijke commentaren geleverd en zijn akkoord met het schetsontwerp.
2. Op basis van het herziene advies van het Expertiseteam dd. 30 maart 2026 zijn aanpassingen doorgevoerd.
3. Het Toetsteam Verkeer en Openbare Ruimte en Mobiliteit heeft op 19 mei 2026 een positief oordeel afgegeven over het SO+.

Duurzaamheid

Klimaatneutrale stad

Bij de transformatie van de Hondsrugweg naar het Hondsrugpark wordt de ruimte voor de auto sterk teruggebracht. Dit draagt bij aan een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en biedt ruimte voor een groene, aantrekkelijke en verblijfsgerichte openbare ruimte in het centrale deel van

Bullewijk. In het Schetsontwerp (SO) en het Schetsontwerp Plus (SO+) is het huidige profiel met vier rijbanen teruggebracht tot één rijbaan aan de westflank van het park. Deze rijbaan blijft noodzakelijk om de bereikbaarheid van de omliggende gebouwen voor essentieel gemotoriseerd verkeer, zoals pakketdiensten en vuilniswagens, te waarborgen.

Een groenere en meer biodiverse stad.

In zowel het Schetsontwerp (SO) als het SO+ staat het vergroenen van de openbare ruimte centraal. De huidige situatie wordt gekenmerkt door een relatief lage biodiversiteit. Aan weerszijden van de rijbaan staan voornamelijk bomen van dezelfde soort, met gras als onderbegroeiing in de bermen. In beide ontwerpvarianten wordt ingezet op een groene uitstraling en een grotere diversiteit aan beplanting. De hoofdstructuren, waaronder de flanken van het park, worden aangezet met grote bomen van de eerste grootteorde. In de overige zones wordt een gevarieerde mix van boomsoorten toegepast en wordt de groenstructuur versterkt met verschillende beplantingslagen, waaronder heesters en vaste planten. Hiermee ontstaat een gevarieerder en ecologisch waardevoller parklandschap. Bij de uitwerking van de beplanting zijn de beplantingsconcepten die aansluiten bij het sobere beheerbeleid (beheerniveau C) leidend. Zo wordt vergroening gecombineerd met een inrichting die op de lange termijn efficiënt en beheersbaar blijft.

Circulaire stad

De huidige Hondsrugweg wordt gedomineerd door asfaltverharding. In zowel het SO als het SO+ komt deze verharding grotendeels te vervallen, doordat de bestaande rijbanen worden opgeheven. De routes in het park, met name langs de flanken, worden uitgevoerd in elementenverharding. De materialisatie van de paden in de middenzone van het park wordt in de fase van het Voorlopig Ontwerp (VO) nader uitgewerkt en zal er worden onderzocht of hergebruik van materialen mogelijk is. Hierbij wordt onder andere gedacht aan padvast: een waterdoorlatend materiaal dat aansluit bij de natuurlijke en groene uitstraling van het park.

Klimaatbestendige stad

In het SO+ is op verschillende manieren rekening gehouden met klimaatbestendigheid. Door de toevoeging van extra groen ontstaat meer ruimte voor regenwater om (in de plantvakken) te infiltreren. Daarnaast wordt in de waterkamer extra ruimte gemaakt voor water, door de watergang (Molenwetering) deels het park in te trekken. Dit draagt bij aan het bergen en vasthouden van water en versterkt tegelijkertijd het groene en waterrijke karakter van het park. De toepassing van grote bomen en een samenhangende boomstructuur zorgt voor meer schaduw en verkoeling. Ook wordt de bestaande asfaltverharding grotendeels verwijderd. Hierdoor neemt het aandeel verhard oppervlak af en ontstaat meer ruimte voor groen en onverharde bodems. Deze maatregelen dragen gezamenlijk bij aan het beperken van hittestress en het verbeteren van de opvang en infiltratie van regenwater.

Klimaatrechtvaardige stad

In het SO+ is rekening gehouden met de verschillende behoeften van parkgebruikers. Zo zijn zowel zonnige als schaduwrijke plekken opgenomen in het ontwerp. De oostflank, waar de flaneerroute ligt, blijft grotendeels open en krijgt daardoor meer zonlicht. Aan de westflank worden grote bomen toegepast, die zorgen voor schaduw en verkoeling. Hiermee biedt het park op verschillende momenten van de dag mogelijkheden om zowel van de zon als van de schaduw gebruik te maken. Daarnaast voorziet het SO+ in goed begaanbare paden langs de gevels, zodat de omliggende gebouwen goed bereikbaar zijn. Ook voorziet het SO+ in veel en goede oost-west verbindingen voor bewoners en bezoekers. Dit draagt bij aan de toegankelijkheid van het park voor verschillende gebruikers. In de nadere uitwerking van het VO worden de oversteken verder uitgewerkt waarbij de

nadruk ligt op veiligheid voor alle doelgroepen (voetgangers, fietsers, ouderen, rolstoelen, etc). Ook zijn bewoners in het voortraject betrokken en meegenomen in het participatieproces. Hiermee is ruimte geboden om wensen en aandachtspunten vanuit de omgeving mee te nemen in de planvorming.

Participatie

Conform de participatieverordening is voor het Hondsrugpark een participatieplan opgesteld en vastgesteld door het DB in februari 2025. Voor de SO-fase hebben de volgende activiteiten plaatsgevonden:

- Voor de SO(+) fase was het participatieniveau adviserend en informerend. Begin 2024 heeft een Adviesraad van bewoners en werkenden uit de omgeving een zwaarwegend advies uitgebracht over de voorzieningen in het park. Dit advies is verwerkt in de NvU en het SO. Verantwoording hierover is opgenomen als bijlage van de vastgestelde NvU van januari 2025. De Adviesraad heeft ingestemd met de voorgestelde verwerking. In de adviesraad waren de huidige bewoners, toekomstige bewoners, Amsterdammers met een binding in Zuidoost en werknemers uit het gebied vertegenwoordigd. Dit advies is nog steeds leidend voor het vervolgproces (naar Voorlopig en Definitief Ontwerp).
- Op de wijkbijeenkomst van 15 april 2026 konden bewoners een reactie geven op het SO+. De aandachtspunten worden meegenomen in de volgende fase. Voorafgaand aan de wijkbijeenkomst zijn de stakeholders van het park op 14 april 2026 geïnformeerd over het ontwerp en het proces en de planning. Met een aantal andere stakeholders zijn aparte bijeenkomsten gehouden en input is verwerkt in de NvU.
- Voor de VO-fase gaat het participatieniveau naar raadplegen en informeren in verband met de kleinere beleidsruimte (NvU is al vastgesteld). We maken gebruik van de reguliere participatiecyclus met 2 wijkbijeenkomsten per jaar en een brede peiling (enquête) in Q1 van elk jaar om de bewoners bij te praten over alle nieuwe plannen. Voor het VO Hondsrugpark delen we de stand van zaken op de eerste wijkbijeenkomst (november 2026).

Financiële onderbouwing

De kosten van de inrichting van de openbare ruimte zijn begroot in de grondexploitatie GREX 503.87 Amstel III Bullewijk. Voor het project is door het rijk subsidie verleend (Tijdelijke regeling specifieke uitkering gebiedsbudget). Het project wordt gefaseerd uitgevoerd. Het geactualiseerde Investeringsbesluit Amstel III van 2021 biedt volledige dekking voor de uitvoering van de eerste fase van het Hondsrugpark inclusief de verbouwing van parkeergarage P10 en de voorzieningen t.b.v. het verleggen van de huidige busroute over de Hondsrugweg naar de S111. Daarbij is ook het grootste deel van de resterende fases voor de realisatie van het park gedekt. Resterende dekking wordt via komende MPG-actualisaties vastgesteld. Verdere financieringsmogelijkheden worden nader onderzocht.

De huidige inschatting is dat het risico van het aanvullende budget beheersbaar is. Een financiële doorkijk van potentiële toekomstige ontwikkelingen in het gebied laat zien dat er voldoende opbrengstenpotentie is voor de volledige dekking van de kosten. Wanneer het risico van dekkingstekort zich onverhoopt toch voordoet zijn er diverse mogelijkheden om dit op te lossen.

Het uitgangspunt voor het beheer van het toekomstige park is het bestaande beleidsniveau. Met de afdeling beheer is het contact gelegd en wordt het beheeracceptatieproces afgestemd. Hiermee kan het park bij de oplevering in beheer worden genomen volgens vigerend beleid.

Gemeente Amsterdam

DB

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Zoals onder het kopje Participatie al benoemd, nemen wij de bewoners mee in de verdere ontwikkelingen van het park bij de reguliere wijkbijeenkomsten Amstel III, op de webpagina en via de nieuwsbrieven Amstel III.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-056573	Stadsdeel Zuidoost Voordracht (pdf)
AD2026-056833	Bijlage 1_2026_05_07_Plankaart_SO+ Hondsrugpark.jpg (jpeg)
AD2026-056834	Bijlage 2_2026_05_07_SO+boekje Hondsrugpark (1).pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord