3a

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 16 maart 2017 16:00
Aan: [redacted]
Onderwerp: dubbele T / tijdelijke situatie aansluiting ASL/JMW

Hallo [redacted],

Ten behoeve van de annotatie voor de wethouder (die ik tot mijn schrik dinsdag al moet aanleveren...) heb ik een paar schetsjes nodig:

- De dubbele T die in de volksmond veelvuldig wordt gebezigd (dit gaat om een aftakking van de ASL naar de JMW en aansluiting van de ASL op de afgewaardeerde A2)
- De tijdelijke situatie
- De definitieve situatie (met iets wat opnieuw als dubbele T bestempeld zou kunnen worden, namelijk aansluiting van de ASL op de nieuwe stadsstraat en vanaf de ASL óf vanaf de nieuwe stadsstraat een aftakking naar de JMW langs de woonboten

Het gaat mij echt om een schetstekening op hoofdlijnen, niet op schaal. Wie kan ik daarvoor benaderen? Ik zou het liefst [redacted] willen vragen. Kan dat? Of zou jij de vraag aan hem door kunnen zetten? Of kan iemand anders zoiets snel leveren? [redacted] misschien? Ik wil het liefst met iemand aan een tafel zitten om de schets te maken [redacted] werkt maandag thuis.

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3b

Op 17 mrt. 2017 om 08:26 heeft [redacted]@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

[redacted],

Hierbij alvast

- de bloembakkenvariant (dubbele t-kruising)
- De definitieve situatie (met iets wat opnieuw als dubbele T bestempeld zou kunnen worden, namelijk aansluiting van de ASL op de nieuwe stadsstraat en vanaf de ASL óf vanaf de nieuwe stadsstraat een aftakking naar de JMW langs de woonboten

De tijdelijke situatie hoop ik vandaag af te ronden.
Houd er rekening mee dat de tekeningen uit 2009 zijn.
De hoeveelheid opstelstroken voor de kruisingen kan nog wijzigen naar aanleiding van nieuwe berekeningen

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Gemeente Amsterdam
rve Ruimte en Duurzaamheid
team Verkeersontwerp en Openbare Ruimte
[redacted]
e [redacted]@amsterdam.nl
a Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam
Werkdagen: ma t/m vr van 08:30 - 17:00

3C

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 21 maart 2017 12:41
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: annotatie Van den Burg SP Amstelkwartier 2e fase Weststrook (Commissie RO 29 maart)
Bijlagen: Annotatie Van den Burg2.docx

Hallo [redacted]

Bijgaand mijn annotatie voor de wethouder. Ik heb drie kaartjes bijgevoegd om e.e.a. te verduidelijken. Ik hoop dat dat kan!

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3D

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 25 juli 2017 10:54
Aan: [redacted]@goudappel.nl' [redacted]@goudappel.nl); [redacted]
CC: [redacted]@goudappel.nl); [redacted]
Onderwerp: bespreken voorstel [redacted] om ASL door te trekken over de A2

Dag allen,

In een overleg met de woonbootbewoners op 19 juni refereerde één van de bewoners aan een voorstel dat hij naar eigen zeggen al een aantal maal onder onze aandacht heeft gebracht en waar wij tot op heden nog geen reactie op hebben gegeven. Ik heb nagekeken of wij eerder deze variant hebben ontvangen, aangezien deze voor mij nieuw was. Ik heb er niets over terug kunnen vinden. Echter, er is toegezegd dat we het voorstel zouden bestuderen.

Het gaat om het volgende voorstel:

"u weet, dat wij bewoners van de Joan Muyskenweg, het veel beter, milieutechnisch en verkeerstechnisch logischer en groener achten om de brug door te trekken over de A2 ,met op- en afritten dan is het voor eens en altijd klaar, de aansluiting op de Joan Muyskenweg is slechts tijdelijk, slecht en weggegooid geld zoals besproken met [redacted] *en* [redacted] *(en in de raad) beide heren zouden nog reageren, op ons voorstel....."*

Concreet betekent dit dus dat de ASL verder omhoog gaat tot over de A2 en ten westen van de A2 met nieuwe 'oren' zou moeten aansluiten op de A2. In het overleg van 11 september kunnen we op dit voorstel ingaan. Wij hebben daar in elk geval het volgende voor nodig:

- Een tekening van deze variant, het liefst met hoogtes en doorsnedes (globaal)
- Argumenten voor en tegen
- Een afweging van de argumenten en een eindconclusie

Zonder teveel op de zaken vooruit te willen lopen, denk ik dat voor de gemeente deze oplossing niet zinvol is. Het is waarschijnlijk duur, heeft consequenties voor Amstelglorie, maakt het verwijderen van de A2 op termijn wellicht lastiger en er zijn vast nog veel meer argumenten om dit niet te willen.

Aan jullie de volgende vragen:

@[redacted] zou jij in de week van 31 juli een schets kunnen maken van dit voorstel?
@[redacted]: zou jij deze oplossing willen beoordelen?
@[redacted]: zou jij ook naar deze oplossing willen kijken en eventueel een meer precieze tekening (laten) opstellen? Dit past wellicht niet in de lopende opdracht, ik hoor graag wat eventuele meerkosten zijn.

In de week van 28 augustus wil ik graag dat er e.e.a. op papier staat. Ik bepaal dan of we hier een overleg over moeten inplannen voordat we op 11 september met de woonbootbewoners om de tafel zitten.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3e

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 31 juli 2017 13:40
Aan: [redacted]
Onderwerp: argumenten tegen doortrekken ASL over JMW en A2

Hallo [redacted],

Hierbij al een beetje tekst met argumenten tegen het doortrekken van de Amstelstroomlaan over de Joan Muyskenweg en de A2:

Reactie op voorstel [redacted] ([redacted], 20 juli inloopavond aan [redacted]):
Aantakking met een viaduct over de A2 met op- en afritten sluit weliswaar aan op de hoge brug van de JMW, maar bestendigt het snelwegkarakter van de A2. We werken in de stad alleen met kruisingsvrije aansluitingen bij de snelwegen. In andere gevallen passen wij gelijkvloerse kruisingen toe. Deze oplossing kost miljoenen .

Andere argumenten (niet tegen [redacted] gezegd): brug moet nog hoger worden, verwerving deel Amstelglorie. Aantakking op JMW? Takt dus niet meer op de ASL aan? Of JMW ook mee omhoog...? → dubbele T? Deze oplossing maakt toekomstige ontwikkeling van A2 zone onmogelijk.

Ik ben benieuwd naar jouw tekening en de plussen en de minnen!

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3f

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 9 augustus 2017 10:07
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: argumenten tegen doortrekken ASL over JMW en A2
Bijlagen: Attachments.html

Goedemorgen [redacted]

Ik hoop niet dat je deze email leest vanaf je vakantieadres. Mocht je dat toch doen, ik heb je een link gestuurd met daarin een opzetje voor het voorstel van [redacted]. 3 tekeningen met de huidige situatie, onze voorgestelde tijdelijke situatie, en de situatie waarvan ik vermoed [redacted] het wilt zien. Ik ben hierbij vanuit gegaan dat met deze nieuwe aansluiting van de Amstelstroomlaan direct op de A2, dat de huidige op en afritten bij de Joan Muyskenweg vervallen in verband met de verkeersveiligheid.

Klik hier om bijlagen te downloaden.

Zal ik deze schetsen doorsturen naar [redacted] en [redacted]?

Groeten,

[redacted]
Stedenbouwkundige

[redacted]

[redacted]
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Gemeente Amsterdam

3i

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 31 augustus 2017 14:27
Aan: [redacted]
CC: [redacted]@goudappel.nl'
[redacted]@goudappel.nl)
Onderwerp: FW: vraag over voorstel doortrekken Amstelstroomlaan tot over A2

Hallo [redacted],

Hier is de opmerking van [redacted]. Hij heeft een aanpassing voorgesteld. Zou je daar kritisch naar willen kijken? Kan dit? Zo ja, zou je de tekening dan kunnen aanpassen? Zo nee, waarom dan niet?

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3j

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 31 augustus 2017 15:18
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: vraag over voorstel doortrekken Amstelstroomlaan tot over A2

Hallo [redacted],

Ik zal volgende week (misschien morgen als het meezit) de schets aanpassen aan de ideeën van [redacted].

Wel kan ik alvast reageren op zijn veronderstellingen;

-de hellingspercentages voor fietsers worden er juist niet beter op. Zowel in de brug die wij voorstellen als de brug die [redacted] voorstelt, zitten de hellingspercentages aan het wettelijk maximale. Echter, het hoogteverschil dat overbrugt moet worden in het voorstel van [redacted] is veel groter, waardoor je als fietser langer (niet steiler) moet klimmen.

-De T-splitsing die [redacted] heeft ingetekend bedient welliswaar het verkeer wat vanuit knooppunt Amstel naar de Joan Muyskenweg wil, en vanaf de Joan Muyskenweg richting de Utrechtsebrug wilt gaan, maar vanaf de Utrechtsebrug is het nog steeds niet mogelijk om de Joan Muyskenweg te bereiken, en ook kan er nog steeds niet vanaf de Joan Muyskenweg de snelweg richting knooppunt Amstel worden gereden. Daarnaast lijkt het me verkeerskundig verre van wenselijk om een oprit op een afrit te plaatsen, zoals [redacted] nu heeft getekend.

Hij wil natuurlijk (en begrijpelijkerwijs) dat je vanaf de Joan Muyskenweg ook de snelweg op kan. Nu bedenk ik me dat ik een nieuwe schets kan maken, met een dubbele afrit, welke (veel) meer ruimte kost dan de huidige die is ingetekend. Ook zal deze nog meer ruimte afpeuzelen van Amstelglorie. Dit is voor mij wel meer werk dan de oude schets aanpassen, [redacted]

Groeten,
[redacted]

3k

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 4 september 2017 07:32
Aan: [redacted]@goudappel.nl' ([redacted]@goudappel.nl)
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: schets voorstel [redacted]

Hallo [redacted],

Uit het idee van [redacted] kan ik niet opmaken wat er zou moeten gebeuren met de huidige op/en afrit A2. De voorgestelde verbinding Amstelstroomlaan-A2 ligt zo dicht in de buurt van de huidige op- en afrit, waardoor ik me afvraag of het wel mogelijk is om de huidige verbinding te behouden. Deze op- en afrit verbindt in de huidige en Tijdelijke situatie de A2 met de Joan Muyskenweg. Dit is van belang voor de ontsluiting van de gebieden ten zuiden van het Amstelkwartier. In het voorgestelde ontwerp wordt de Amstelstroomlaan wel direct verbonden met de A2, maar de Joan Muyskenweg niet. Als dit betekent dat de huidige oprit (A2 richting noorden) en afrit (A2 vanuit Zuiden) moet verdwijnen, dan de bereikbaarheid van dat gebied verslechtert.

Groeten, [redacted]

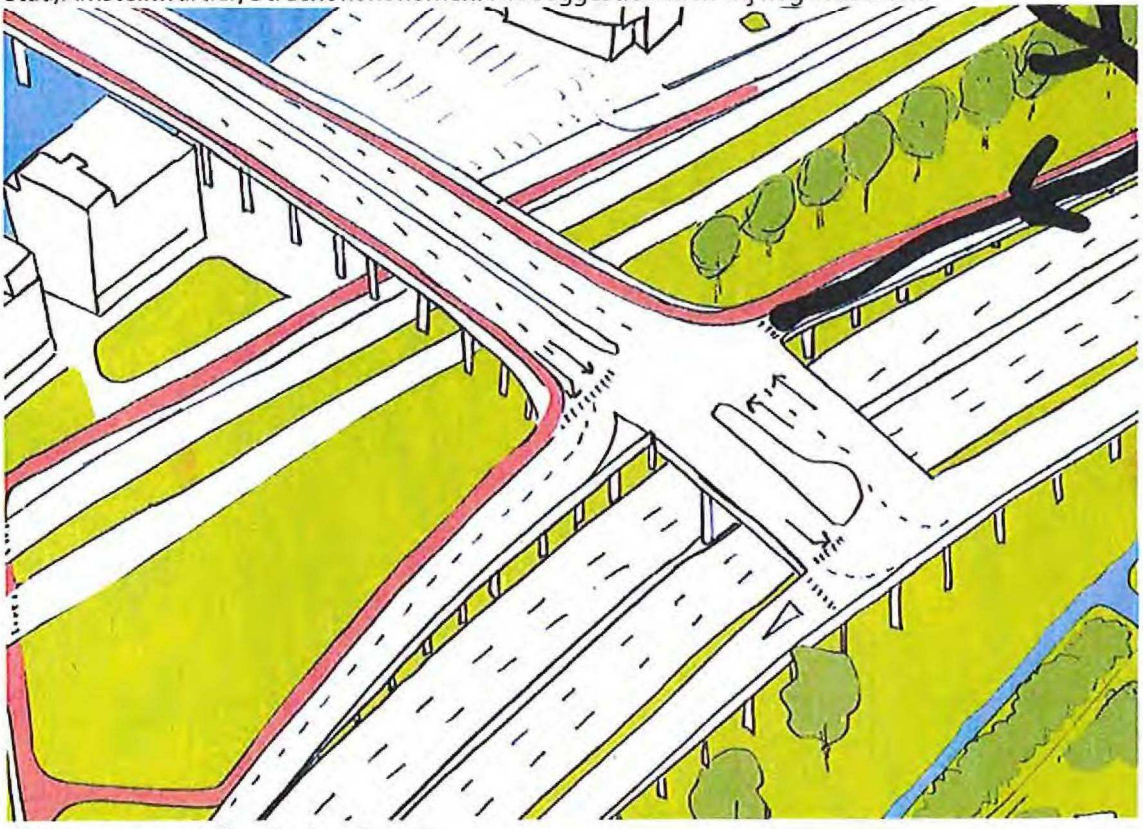


2l

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 5 september 2017 11:02
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Vraag over A2 zone
Urgentie: Hoog
Bijlage: 170807 voorstel [redacted].jpg

Hallo [redacted],

Komende maandag (11 september) hebben wij overleg met een aantal woonbootbewoners langs de Joan Muyskenweg over een verkeersonderzoek dat wij hebben laten uitvoeren. Het gaat daarbij met name over de manier waarop wij Amstelkwartier/Overamstel willen aansluiten op de overzijde, de A2-zone. Wij gaan nu uit van een 'tijdelijke situatie', waarbij de Amstelstroomlaan wordt aangesloten op de deels te verleggen Joan Muyskenweg. De woonbootbewoners willen dit niet omdat zij een enorme toename van het verkeer over 'hun' oor verwachten, dat vanaf Oost naar Utrecht wil. Zij hebben daarom een alternatief ingediend, zie onderstaande tekening (en bijlage, zonder toevoeging). Wij hebben deze tekening gemaakt op basis van hun voorstel. De zwarte toevoeging hebben zij gedaan om ervoor te zorgen dat je vanaf de JMW nog naar de stad/Amstelkwartier/Utrecht kunt komen. Die suggestie zullen wij nog intekenen.



Mijn vragen aan jullie zijn de volgende:

- Kunnen jullie kort en bondig aangeven wat de stand van zaken is rond de afwaardering van de A2? Is de intentieovereenkomst al getekend? Wat is de planning? Volgende stappen?
- Kunnen jullie aangeven wat jullie vinden van bijgevoegd plan om de Amstelstroomlaan door te trekken over de JMW en de A2?
- Kunnen we deze schets toesturen aan RWS met het verzoek om hierop te reageren?

Ik hoop dat één van jullie in de gelegenheid is mij hierover vandaag nog terug te bellen zodat we kunnen bepalen hoe hiermee om te gaan.
Dank alvast!
Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3m

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 5 september 2017 15:49
Aan: '[redacted]@goudappel.nl' [redacted]@goudappel.nl); [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: terugkoppeling svz A2

Dag allemaal,
In navolging van ons overleg van vanmorgen heb ik gesproken met [redacted], trekker van de gebiedsuitwerking Amstel-Arena, deelgebied A2-zone (ik hoop dat ik het goed opschrijf). Van hem heb ik het volgende begrepen:
In opdracht van de wethouder Ruimtelijke Ordening (Van den Burg) wordt gewerkt aan een intentieovereenkomst tussen de gemeente Amsterdam, gemeente Ouderamstel, de Vervoersregio en Rijkswaterstaat (RWS) over de 'nieuwe A2 entree'. Hierin wordt niet meer uitgegaan van een afwaardering van de A2 (d.w.z. verminderen van de snelheid) maar een verwijdering van de A2 tussen de Utrechtsebrug en een punt net ten zuiden van knooppunt Amstel. In de structuurvisie Amsterdam 2040 werd nog uitgegaan van een afwaardering, maar nu wordt dus gewerkt aan het verwijderen van een deel van de A2. Dit is ook conform Koers 2025.
De planning is dat begin 2018 de intentieovereenkomst getekend wordt en dat er dan ook een principebesluit ligt. Als dit principebesluit wordt genomen, is dat een GO voor de start van de planvorming. De verwachting is dat pas vanaf 2025 kan worden gestart met de uitvoering van de gebiedsontwikkeling.
Het voorstel van [redacted] druist in tegen de plannen waaraan nu gewerkt wordt. Het investeren in een dergelijk verkeersplein op een traject waarvoor gehele verwijdering wordt voorbereid zal geen goedkeuring verkrijgen.
Ook RWS wil af van de doorgaande route vanaf Knooppint Amstel naar de Utrechtsebrug. Afwaardering (dw.z. vermindering van de snelheid met behoud van het huidige tracé) heeft absoluut niet de voorkeur van RWS omdat als gevolg van het Zuidasdok meer rijstroken komen op knooppunt Amstel. Dat leidt in de toekomst tot nog meer weefbewegingen die onwenselijk zijn. Daarom staat RWS achter het opheffen van dit deel van de A2.

Wel heeft het opheffen van dit deel van de A2 gevolgen voor de verkeersdruk elders in de stad (met name de Gooiseweg en de Rai) en zal het Prins Berhardplein eerder dan gepland moeten worden aangepakt. Dit alles leidt tot een langdurig proces richting bestuurlijke besluiten.
Ik hoop dat ik hiermee antwoord heb gegeven op de vragen die vanmorgen opkwamen.

@[redacted]: als jij ziet dat ik ons gesprek op punten niet helemaal helder of onjuist heb verwoord, wil je daar dan nog op reageren?
Dank alvast!
Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3n

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 5 september 2017 16:17
Aan: [redacted]
CC: [redacted]@goudappel.nl' [redacted]@goudappel.nl); [redacted]
Onderwerp: RE: terugkoppeling svz A2

[redacted],

Nog 2 aanscherpingen:

- De beoogde nieuwe A2-Entree betreft dus: de realistaie van een nieuwe (halve) A2-aansluiting ten zuidne van knooppunt Amstel op de van der Madeweg en J.Muyskenweg, het stroomlijnen en herporfileren van de J. Muyskenweg en het verwijderen van de A2/Nieuwe Utrechtseweg in en ten noorden van knooppunt Amstel
- De voorlopige planning is als volgt: planvorming 2018 tot ca 2022; realisatie/aanpassing en verwijdering infra 2022-2025; bouw extra woningen ten westen van J. Muyskenweg vanaf ca 2024

Groet [redacted]

Ruimte & Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam
[redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA, Amsterdam
Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam
[redacted]@amsterdam.nl

3o

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 5 september 2017 17:38
Aan [redacted]
Onderwerp: RE: Vraag over A2 zone
Bijlagen: 20170901 voorstel [redacted].jpg

Hallo [redacted]

Dit is de aangepaste (uitgezoomde) schets. Je ziet dat er overal dubbele afritten bij zijn gekomen, waarbij die vanaf de Joan Muyskenweg richting Utrecht nu een lange extra lus is die eigenlijk over het volkstuinencomplex heen moet. Ook denk ik dat het fietspad vanaf de brug over de Duivendrechtsevaart naar de Joan Muyskenweg op deze manier te steil wordt. Er is in elk geval niet genoeg ruimte om deze aan de normen te laten voldoen. Misschien met een wokkel? En niet te vergeten dubbele invoegstroken en uitvoegstroken zijn vandaag de dag verkeerskundig onwenselijk omdat ze gevaarlijk zijn.

Groeten,

[redacted]
Stedenbouwkundige

[redacted]

[redacted]
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Gemeente Amsterdam

3p

From: "[redacted]
To: [redacted] (tbunschoten@goudappel.nl)" , [redacted]
Cc [redacted]
Date: 06-09-2017 10:34
Subject: FW: Vraag over A2 zone

Hallo [redacted]

[redacted] onze stedenbouwkundige, heeft de aanpassing die [redacted] doorvoerde op de tekening, verwerkt. [redacted] ...We kunnen deze tekening meenemen om te laten zien hoe we het 'netjes' zouden moeten uitvoeren ipv de oplossing die [redacted] intekende. Wat vinden jullie?

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau
Gemeente Amsterdam
[redacted]@amsterdam.nl
Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3q

Van: [redacted]@goudappel.nl]
Verzonden: woensdag 6 september 2017 12:28
Aan [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Re: FW: Vraag over A2 zone

[redacted],

Het lijkt me beter om deze tekening op te nemen, in plaats van het eerdere ontwerp.
Dit schept een minder idyllisch beeld van het kruisingsvlak. Echter zit in dit ontwerp nog wel bestaande op- en afrit op de Joan Muyskensweg.
Dit betekent dat er geen negatief effect is in de bereikbaarheid van de Joan Muyskensweg, ten opzichte van de huidige situatie.
Enige nadeel is dan dat het Amstelkwartier niet bereikbaar is vanaf de Joan Muyskensweg.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Adviseur Mobiliteit & Ruimte

[redacted]
(werkdagen: maandag t/m vrijdag)

Bezoekers: Goudappel Coffeng ▪ De Ruyterkade 143 ▪ 1011 AC Amsterdam ▪ Post: Postbus 161 ▪ 7400 AD Deventer ▪ The Netherlands ▪ www.goudappel.nl
Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Deventer, Den Haag, Eindhoven, Leeuwarden en Amsterdam

3a1

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 3 juli 2018 11:00
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: doortrekken ASL over A2
Bijlagen: 20171031 Verslag overleg met bewoners i.v.m. toelichting verkeersonderzoek Amstelkwartier 2e fase – 11 september 2017.pdf

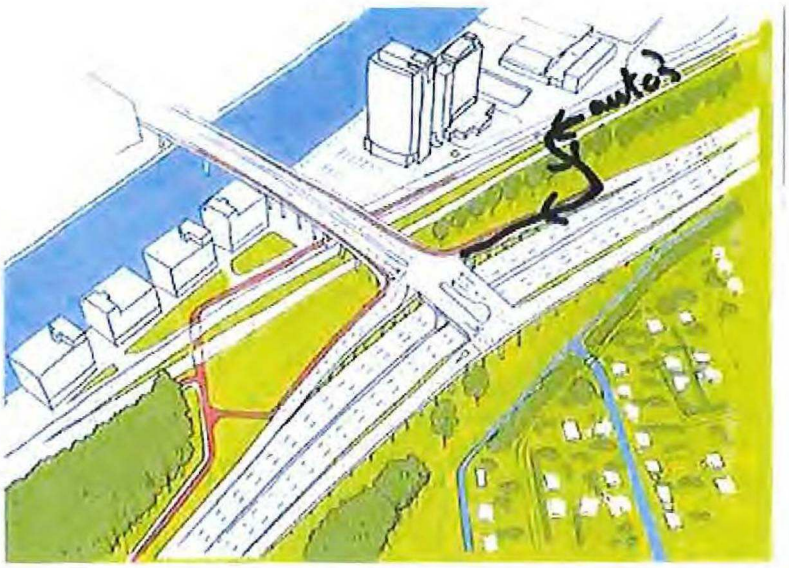
Hallo [redacted],

Ter voorbereiding op vanmiddag stuur ik je alvast onderstaande toe. De tekst tussen beide afbeeldingen is afkomstig van [redacted] en de voorganger van [redacted] (verkeerskundig tekenaar van R&D).

Voorstel [redacted]



Je ziet dat er overal dubbele afritten bij zijn gekomen, waarbij die vanaf de Joan Muyskenweg richting Utrecht nu een lange extra lus is die eigenlijk over het volkstuinencomplex heen moet. Ook denk ik dat het fietspad vanaf de brug over de Duivendrechtsevaart naar de Joan Muyskenweg op deze manier te steil wordt. Er is in elk geval niet genoeg ruimte om deze aan de normen te laten voldoen. Misschien met een wokkel? En niet te vergeten dubbele invoegstroken en uitvoegstroken zijn vandaag de dag verkeerskundig onwenselijk omdat ze gevaarlijk zijn.



Uit het verslag van het gesprek van 11 september 2017 (zie bijlage) heb ik het volgende gehaald:

Het 4e scenario (doortrekken van de ASL, AB) wordt door de gemeente onwenselijk geacht om verschillende redenen: de oplossing vergt hoge investeringskosten terwijl de gemeente voornemens is om de A2 af te waarderen tevens is de oplossing om verschillende redenen verkeerskundig onwenselijk en niet inpasbaar. Verder is het verkeersontwerp voornamelijk onwenselijk omdat het dicht tussen twee andere aansluitingen komt te liggen en daarmee de toeritten, afritten en weefvakken met elkaar in conflict kunnen komen.

Als dit punt vanmiddag ter sprake komt, zal ik bovenstaande teksten herhalen, tenzij jij voor die tijd aangeeft dat we een ander pad moeten bewandelen ☺.

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3b1

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 16:17
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Dubbele T A2

Dag allen,

Vorige week hebben wij weer overleg gehad met de woonbootbewoners langs de Joan Muyskenweg over de ontwikkelingen in de omgeving. We hebben het onder andere gehad over het bestemmingsplan Amstelkwartier 2e fase Weststrook Zuid, dat in procedure is en waar een zienswijze op is binnengekomen van een van de bewoners. In het gesprek kwam de dubbele t weer op tafel: kan de Amstelstroomlaan niet worden aangesloten op zowel de Joan Muyskenweg als de A2, die dan natuurlijk eerst moet worden afgewaardeerd naar 50 km per uur ter plaatse van de aansluiting. In het verleden hebben we het hier ook al eens over gehad en toen was het bericht dat RWS dit niet zag zitten. Hebben jullie hier meer informatie over? Zouden we, in het licht van de intentieovereenkomst over het afwaardering van de A2, niet toch nog eens kunnen praten met RWS over deze optie? Zou ik daartoe contact kunnen opnemen met mensen binnen RWS die hier over gaan? Hebben jullie namen voor mij?

Kortom, een hoop vragen. Ik hoop dat jullie me verder kunnen helpen.

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3c1

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 10 juli 2018 17:01
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Dubbele T A2

Goedemiddag [redacted]

Dank voor je bericht. Begin dit jaar is een intentieovereenkomst ondertekend met o.a. RWS over de nieuwe A2 Entree. Een enkele variant wordt hier nu in onderzocht. We zijn nu gestart met het opstarten van een haalbaarheidsonderzoek in opdracht van RWS, gemeente Ouder-Amstel en de VRA. [redacted]

Ik had met [redacted] afgesproken dat ik op korte termijn zou langskomen in de projectgroep Overamstel om het e.e.a. toe te lichten en vragen hierover te beantwoorden. Dat lijkt me nuttig, maar als nodig kunnen we snel ook even afspreken om het e.e.a. door te spreken.

Ik hoor graag je reactie.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]
Gemeente Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid

[redacted]@amsterdam.nl

3d1

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 11 juli 2018 09:21
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Dubbele T A2

Beste [redacted],

Dank voor je bericht. Het lijkt me goed om kennis te maken, ik begreep van [redacted] al dat je binnenkort een keer in onze projectgroep komt. Voor het onderwerp waar ik over mailde, zou ik graag een keer apart met je willen zitten. Ik zal een uitnodiging toesturen. Ik wil graag helder hebben wat de argumenten zijn tegen de dubbele t en van wie deze argumenten komen. Bij voorkeur heb ik een afwijzing van het idee door RWS (als daar sprake van is) op papier. Dit ivm een zienswijzen/beroepsprocedures op een bestemmingsplan waar we aan werken. Ik praat je graag bij! Ik hoor graag van je of je het zinvol acht om daar ook [redacted] voor uit te nodigen.

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3 e1

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 11 juli 2018 10:40
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Dubbele T A2

Hoi [redacted],

[redacted]

[redacted]

Grt [redacted]

Ruimte & Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam
[redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA, Amsterdam
Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam
[redacted]amsterdam.nl

3f1

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 11 juli 2018 10:45
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Dubbele T A2

Hallo [redacted],

Ik ben vooral op zoek naar de argumenten (van RWS? De gemeente?) waarom we indertijd de dubbele T hebben laten varen. Dat kan te maken hebben gehad met het feit dat we door de hoogte van de brug over de Duivendrechtsevaart te weinig ruimte denken te hebben voor een dubbele T, nog afgezien van de vraag of RWS daar aan mee zou willen werken. Toch zit in mijn hoofd dat ooit met RWS de optie besproken is om de snelheid op de A2 al eerder naar beneden te brengen, maar dat RWS daar geen oren naar had.

Zoals [redacted] net mailde, heb ik voor komende maandag een overlegje ingepland met hem en [redacted]. Ik zet de uitnodiging aan je door. Is [redacted] daar ook bij nodig?

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3i 1

MEMO

Aan: [redacted]
Van: [redacted] namens projectgroep Haalbaarheidsonderzoek A2 Entree
Betreft: Informatie over variant A2 Entree in Haalbaarheidsonderzoek
Datum: 23 juli 2018

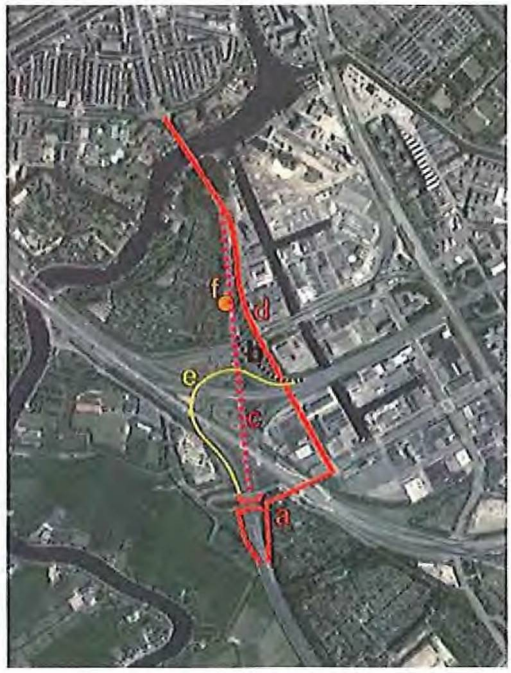
Aanleiding en totstandkoming memo

Op maandag 16 juli is er een overleg geweest met [redacted] en [redacted] (project Amstelkwartier) en [redacted] en [redacted] (project Haalbaarheidsonderzoek A2 Entree). In dit overleg is de vraag gesteld over een dubbele T variant in relatie tot de A2 afwaardering meegenomen kan worden in het onderzoek.

In deze memo wordt hier een beknopt antwoord op gegeven in relatie tot de intentieverklaring Nieuwe A2 Entree en de opdracht om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. De inhoud van deze memo is vastgesteld in de projectgroep waarin naast de gemeente Amsterdam Rijkswaterstaat, de gemeente Ouder-Amstel en de Vervoerregio Amsterdam zijn vertegenwoordigd.

Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree

Rijkswaterstaat, de gemeente Ouder-Amstel, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam hebben begin 2018 een bestuurlijke intentieverklaring ondertekend waarin de partijen de gezamenlijke ambitie formuleren om de haalbaarheid te onderzoeken van een nieuwe A2 Entree. In de onderstaande figuur staan de verschillende maatregelen weergegeven.



De opdracht is om een enkele variant op haalbaarheid te onderzoeken, bestaande uit o.a. de volgende onderdelen (de letters refereren aan bovenstaande maatregelenkaart):

- Het realiseren van een nieuwe halve aansluiting op de A2 ten zuiden van het knooppunt Amstel met een nieuwe verbindingsweg tussen deze nieuwe aansluiting en de bestaande kruising Van der Madeweg – Joan Muyskenweg, waarbij de bestaande fietsverbinding via de fietsbrug blijft gehandhaafd en mogelijk wordt verbeterd (a).
- Het verwijderen van de afrit (s110) tussen de A10-Oost en de A2 richting de Utrechtsebrug (b).
- Het verwijderen van de beide hoofdrijbanen van de A2 vanaf de Utrechtsebrug tot aan de verbindingsbogen aan de Zuidzijde van het knooppunt Amstel (c).
- Het herprofileren en stroomlijnen van de bestaande Joan Muyskenweg, waarbij deze een hoogwaardig stedelijk laanprofiel met vrijliggende fiets- en voetpaden krijgt en de doorgaande fietsverbindingen worden verbeterd (d).
- Het benutten van het nu al aanwezige asfalt als extra rijstrook in de verbindingsboog vanuit de A10-Oost naar de A2 (Utrecht) (e).

Het resultaat is dat er door het 'stroomlijnen' van de J. Muyskenweg naar de Utrechtsebrug, waardoor er uiteindelijk een enkele T-aansluiting J. Muyskenweg-Amstelstroomlaan ontstaat. Een situatie die bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid van het gebied.



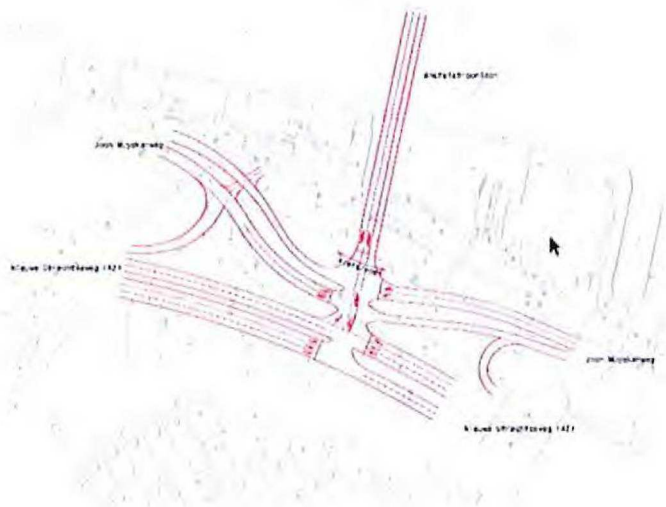
De verschillende maatregelen zijn van elkaar afhankelijk en worden in het haalbaarheidsonderzoek dan ook in samenhang onderzocht en beoordeeld. In de totstandkoming van de intentieverklaring zijn alternatieve varianten voor de 'afwaardering van de A2' onderzocht.

Het haalbaarheidsonderzoek wordt in 2018 uitgevoerd door de partijen en zal medio 2019 moeten leiden tot een gezamenlijke eindconclusie over de haalbaarheid van de gezamenlijke ambitie. In het haalbaarheidsonderzoek wordt de verkeerskundige en ontwerptechnische, de ruimtelijke en technische, de financiële en juridische en maatschappelijke haalbaarheid onderzocht.

Indien er een positieve conclusie getrokken wordt tevens een voorstel gedaan voor het planvormingsproces en de planning vanaf 2019. Indien de conclusie negatief is zullen alternatieve oplossingsrichtingen nader worden onderzocht.

Alternatieve onderzoeksvariant

In het overleg met het project Overamstel is de vraag gesteld of een variant onderzocht kan worden naar aanleiding van vragen van bewoners in het gebied. Het betreft een variant waarin er een dubbel kruispunt wordt gerealiseerd ter hoogte van de nieuwe brug over de Amstelstroomlijn in combinatie met een 'afwaardering van de A2', zie de volgende figuur:



Dubbele T-variant in relatie tot het haalbaarheidsonderzoek A2 Entree

- Het voorgestelde alternatief is niet complementair met de uitgangspunten en maatregelen zoals voorgesteld in de intentieverklaring A2 Entree door Rijkswaterstaat, de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam en de vervoerregio Amsterdam.
- Het maakt dat het integrale project Nieuwe A2 Entree niet kan worden gerealiseerd, zoals de herprofilering en het meer verkeersluw maken van de Joan Muyskenweg, het verbeteren van de aansluiting A10-Oost aan de A2 richting Utrecht, het verbeteren van de interne fietsverbindingen, het verplaatsen van het tankstation en het eventueel mogelijk maken van de gebiedsontwikkeling op termijn.
- De conclusie is dat In het kader van het haalbaarheidsonderzoek A2 Entree is dit voorstel een variant is die niet meegenomen kan worden.

Inhoudelijke overwegingen bij het voorstel dubbele T-variant

Los van de relatie met de uitgangspunten van de Intentieverklaring Nieuwe A2 Entree zijn er nog andere kwalitatieve overwegingen over het voorstel, waarbij we opmerken dat het hier gaat om een kwalitatieve inschatting: :

- De ruimtelijke inpassing van het verkeersknooppunt dat ontstaat door de dubbele T-variant lijkt krap, mede gezien de toerit naar het tankstation Utrechtsebrug aan het begin van de A2;
- De dubbele T-variant kan enkel worden gerealiseerd indien de A2 wordt afgewaardeerd want een gelijkvloers kruispunt op een snelweg kan verkeerstechnisch niet.

- De complexiteit van het voorgestelde verkeersknooppunt is groot, waardoor er verkeerskundig een ingewikkelde situatie ontstaat waarbij het de vraag is hoe de verkeerstromen op een goede manier ingeregeld kunnen worden.
- De vraag is dan (met verkeerslichten) wat het effect is op het boven- en onderliggende wegennet, dat wil zeggen de robuustheid, verkeersveiligheid en doorstroming. Dit zou verkeersregeltechnisch nog moeten worden onderzocht, dus vraag blijft voorlopig of het wel regelbaar is. Het kan leiden tot meer opstel en afslagvakken. En indien regelbaar ontstaat er een complex en eventueel verkeersonveilig kruispunt.
- Deze maatregel biedt een onvoldoende goede en duurzame oplossing voor de verkeersveiligheid en doorstroming van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) in het gebied, dit wordt versterkt wanneer er parallel een fietsverbinding richting Amstelglorie wordt gerealiseerd.

3j1

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 23 augustus 2018 12:27
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Tegenlezen memo dubbele T Amstelstroomlaan

[redacted]

Je vroeg om argumentatie betreffende de schets die ik geleverd heb:

- Moet verkeersregeltechnisch nog worden onderzocht, dus vraag blijft voorlopig of het wel regelbaar is; kan leiden tot meer opstel-/afslagvakken;
- Indien regelbaar: complex kruispunt en daardoor (extra) dure VRI;
- Al het verkeer van Vroegop-singel komt langs woonboten; al het verkeer vanuit Amstelkwartier niet;
- Afwaardering A2 moet met RWS zijn geregeld, want een gelijkvloers kruispunt op een autosnelweg kan verkeerskundig niet;
- Voor fietsverkeer (huidige fietsverbindingen) geen consequenties; wel als ook rekening gehouden moet worden met een fietsverbinding naar volkstuinen (gaat ten koste van regelbaarheid)
- Kan geen eindbeeld zijn, dus alles dat je maakt is tijdelijk;
- WVA en CVC standpunt vereist;

Afwegend; door vele onzekerheden is de wenselijkheid een groot vraagpunt.

Groet
[redacted]

3k1

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 17 september 2018 09:38
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Memo dubbele - T | vertraging

Goedemorgen [redacted]

De memo is akkoord bevonden in de stuurgroep.

Met vriendelijke groeten,
[redacted]

3n1

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 24 september 2018 10:15
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Dubbele T - Vraag RWS

Hallo [redacted],

De specifieke vraag mbt de 'dubbele T' is als volgt:

Al in de Visie Overamstel (2005) wordt gesproken over de zgn. 'Dubbele T' (p. 17):
Nu vormt de Utrechtse brug de overgang van de stadsstraten in de Rivierenbuurt naar de snelwegen A2 en A10: zodra je de Utrechtse brug overrijdt verlaat je gevoelsmatig de stad. De enige verbinding met Overamstel is via op- en afritconstructies naar de Joan Muyskenweg. Het voorstel is om de A2 vanaf knooppunt Amstel om te vormen tot stadsstraat en een volledige aansluiting te maken met de nieuwe oost-westverbinding en indirect met de Joan Muyskenweg (een "dubbele T") . De Joan Muyskenweg loopt dan via deze nieuwe aansluiting door als stadsstraat A2 naar de Rijnstraat en President Kennedylaan, waarmee er een directe verbinding wordt gelegd tussen Overamstel en de Rivierenbuurt. Het resultaat is een lange noord-zuid lijn vanaf Frederiksplein via Van Woustraat, Rijnstraat, J.Muyskenweg naar de Spaklerweg . Door de reconstructie van de infrastructuur komen aanzienlijke terreinen beschikbaar voor ontwikkeling, zowel op de kop aan de Amstel als meer zuidelijk, zoals de strook tussen A2 en Joan Muyskenweg. Op deze wijze krijgt de stadsweg A2 / Joan Muyskenweg een stedelijke wand.

De dubbele T betekent voor bewoners langs het noordelijk deel van de Joan Muyskenweg dat er geen doorgaand verkeer bij hen voor de deur langs komt.

In de jaren na 2005 is gebleken dat besluitvorming rond de omvorming van de A2 tot stadsstraat op zich laat wachten. In plannen voor de brug over de Duivendrechtsevaart die nu voorliggen (in een bestemmingsplan), zit geen dubbele T meer. De Amstelstroomlaan sluit alleen aan op de Joan Muyskenweg en verkeer kan via de Joan Muyskenweg de A2 op richting Utrecht of de Rivierenbuurt in. Dit leidt tot meer verkeer over het noordelijk deel van de Joan Muyskenweg.

De bewoners van het noordelijke deel van de Joan Muyskenweg beroepen zich op eerdere plannen van de gemeente om een dubbele T aan te leggen. Dat kan alleen als de A2 eerder wordt afgewaardeerd tot een 50km weg én als er voldoende ruimte is om een dubbele T te realiseren. Bij het nieuwe kruispunt Amstelstroomlaan-Joan Muyskenweg is geen ruimte meer om ook nog een aansluiting op de (afgewaardeerde) A2 te maken, deze aansluiting zou dus meer naar het zuiden moeten komen te liggen. Om e.e.a. enigszins te verduidelijken, heb ik de tekening van de nieuwe situatie meegestuurd en een schets van de door de bewoners gewenste dubbele T. De locatie van de aansluiting van de Joan Muyskenweg op deA2 is indicatief. Idealiter ligt deze aansluiting in het verlengde van de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg.

De vraag aan RWS is nu hoe zij aankijkt tegen deze dubbele T en wat de argumenten voor/tegen zijn. Daarbij hoort dus de vraag hoe RWS aankijkt tegen de verlagen van de snelheid tot 50 km p/uur op dit deel van de A2, zodat de Joan Muyskenweg daarop kan aansluiten. Of kan dat ook nu al, bij 70 km p/uur?

Heb je hier voldoende aan? Of wordt het nu alleen nog maar onduidelijker?

Groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

[redacted]@amsterdam.nl

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: amsterdam.nl/proclaimer

3p1

Agenda Projectgroep Haalbaarheidsonderzoek A2 Entree #2

Datum: Dinsdag 24 juli 2018
Tijd: 10.00 -12.00 uur
Plaats: Weesperplein 8, 6e verdieping, vergaderzaal Praag

Genodigd: [redacted](RWS-WNN), [redacted](RWS-Zuidasdok), [redacted] (gemeente Ouder-Amstel), [redacted](Vervoerregio Amsterdam), [redacted](V&OR, gemeente Amsterdam), [redacted](R&D, gemeente Amsterdam), [redacted] (voorzitter)

Agendaleden: [redacted](RWS-Zuidasdok), [redacted](Vervoerregio Amsterdam), [redacted] (gemeente Ouder-Amstel)

Agenda

- [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]
- [redacted]
  - [redacted]
- [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]

6. W.v.t.t.k.
   a) Memo ten behoeve van project Overamstel
   - [redacted]
   - [redacted]

Bijlagen:

- [redacted]
- [redacted]

391

391

Projectgroep Haalbaarheidsonderzoek A2 Entree #2
Verslag op hoofdlijnen

Datum: Dinsdag 24 juli 2018
Tijd: 10.00 -12.00u
Plaats: Weesperplein 8, 6e verdieping, vergaderzaal Praag (Amsterdam)

Aanwezig: [redacted](RWS-WNN), [redacted](RWS-Zuidasdok), [redacted] (gemeente Ouder-Amstel), [redacted](Vervoerregio Amsterdam) , [redacted](V&OR, gemeente Amsterdam), [redacted](R&D, gemeente Amsterdam), [redacted] (voorzitter, verslag)

Afwezig: -

Agendaleden: [redacted](RWS-Zuidasdok)

Verslag

- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

- [redacted]
- [redacted]

- [redacted]

  - [redacted]

[redacted]

- [redacted]

6. W.v.t.t.k.

a) Toelichting memo t.b.v. project Overamstel wordt aan de projectgroep toegestuurd en besproken in het overleg van augustus.

[redacted]

Volgend projectoverleg: dinsdag 28 augustus 2018, 10.00 – 12.00u

3R 1

Agenda Projectgroep Haalbaarheidsonderzoek A2 Entree #3

Datum: Donderdag 13 september 2018
Tijd: 14.30 -16.30 uur
Plaats: Weesperplein 8, 5e verdieping, vergaderzaal Stockholm

Genodigd: [redacted](RWS-WNN), [redacted](RWS-Zuidasdok), [redacted] (gemeente Ouder-Amstel), [redacted](Vervoerregio Amsterdam), [redacted](V&OR, gemeente Amsterdam), [redacted](R&D, gemeente Amsterdam), [redacted] (voorzitter)

Agendaleden: [redacted](RWS-Zuidasdok), [redacted](Vervoerregio Amsterdam), [redacted] (gemeente Ouder-Amstel)

Agenda

[redacted]

6. W.v.t.t.k.
   a) Memo ten behoeve van project Overamstel (bijlage)
   [redacted]

Bijlagen:

351

Projectgroep Haalbaarheidsonderzoek A2 Entree #3
Verslag op hoofdlijnen

Datum: Donderdag 13 september
Tijd: 14.30 -16.30u
Plaats: Weesperplein 8, 5e verdieping, vergaderzaal Stockholm

Aanwezig: [redacted](RWS-WNN), [redacted](gemeente Ouder-Amstel), [redacted] [redacted](Vervoerregio Amsterdam) , [redacted](V&OR, gemeente Amsterdam), [redacted] (R&D, gemeente Amsterdam), [redacted](voorzitter, verslag)

Afwezig: [redacted](RWS-Zuidasdok), [redacted](Vervoerregio Amsterdam)

Agendaleden: [redacted](RWS-Zuidasdok)

Verslag

[redacted]

[redacted]

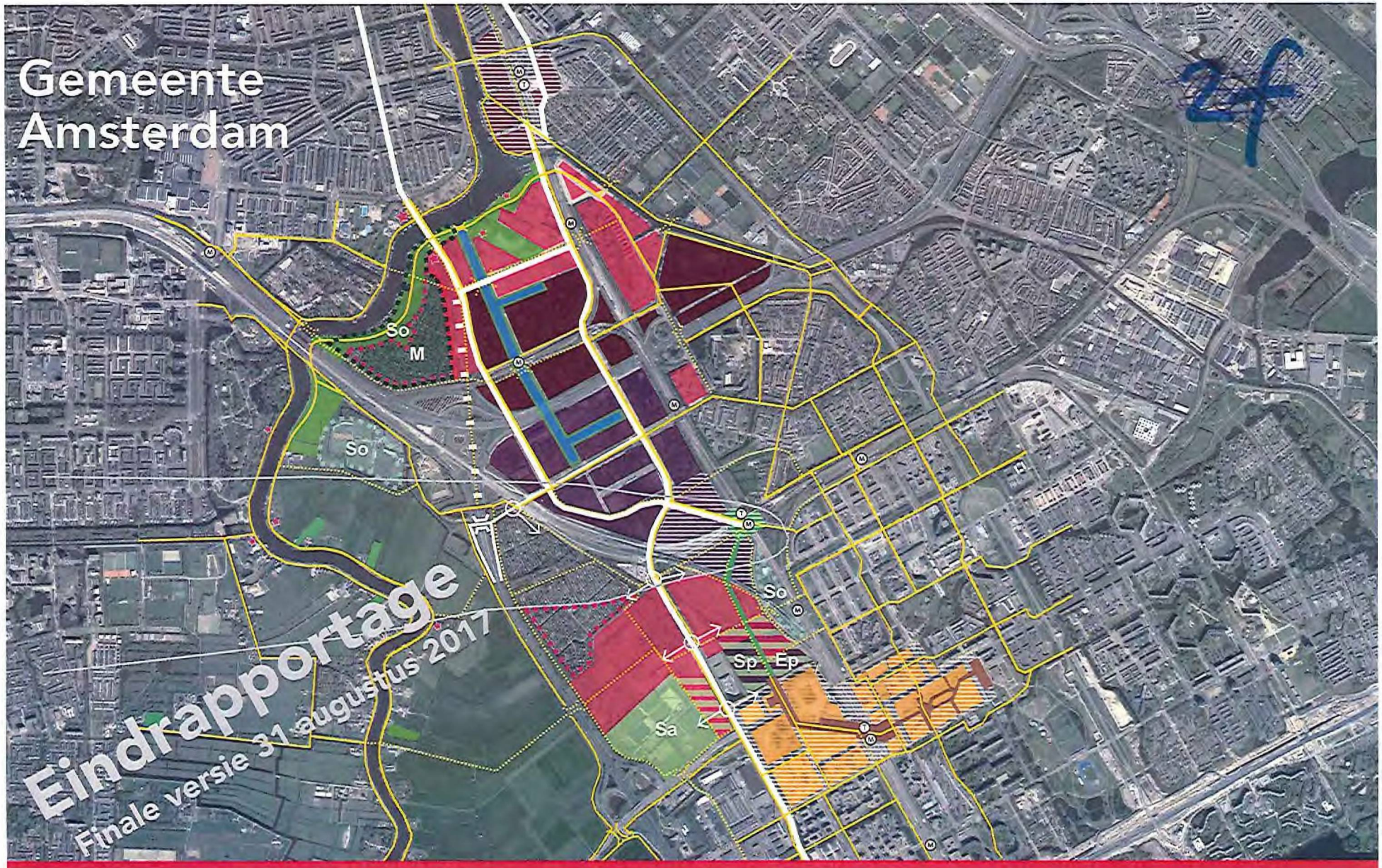
[redacted]

5. W.v.t.t.k.

a) De toegestuurde memo betreffende Amstelkwartier 2e en 3e fase / dubbele-T is akkoord bevonden.

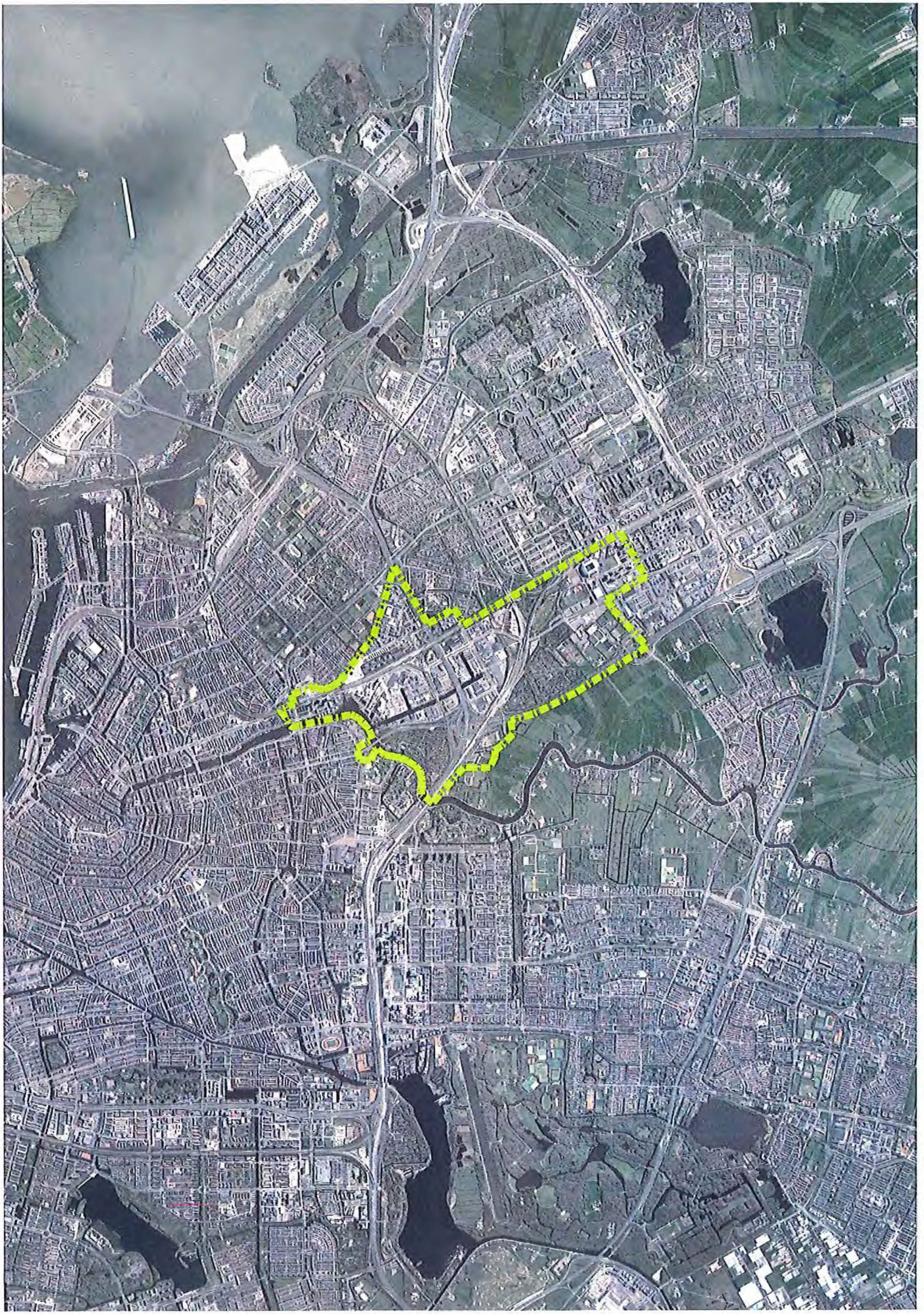
Volgend projectoverleg: dinsdag 9 oktober, 14.00 – 16.00u

3t 1



Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (Koers 2025)

augustus 2017



Inhoudsopgave

Samenvatting 04

1. Inleiding 09
1.1 Aanleiding
1.2 Doel
1.3 Status en studiegebied
1.4 Opgave
1.5 Werkwijze en proces

2. Inventarisatie visies, projecten en initiatieven 15
2.1 Structuurvisies & visies
2.2 Projecten & initiatieven
2.3 Actuele ontwikkelingen & conclusie

3. Gebiedsperspectief Amstel-Arena 2025 25
3.1 Positionering & hoofdambitie
3.2 (Door)ontwikkeling 6 stadswijken
3.3 Verbetering netwerk en raamwerk
3.4 Programmatische bandbreedte en milieus
3.5 Verkeerskundige robuustheid
3.6 Randvoorwaarden en risico's
3.7 Duurzaamheid

4. Bovenplanse ingrepen 39
4.1 Clustering bovenplanse ingrepen
4.2 Globale raming, prioritering en fasering bovenplanse ingrepen

5. Deelstudies 43
5.1 Studie varianten A2-afwaardering/impuls A2-stadsentree
5.2 Studie scenario's Kop Amstelscheg
5.3 Studie Duivendrechtse Vaart
5.4 Studie/samenwerkingsovereenkomst De Nieuwe Kern
5.5 Studie/verkenning locatie Fordterrein

6. Conclusies & aanbevelingen 55
6.1 Ambitie & doelen
6.2 Actuele ontwikkelingen momentum
6.3 Ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA 2025
6.4 Aanbevelingen en vervolg

Bijlagen 65

Bijlage 1:
Input werkprogramma RvcS 2017 vanuit Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (nov 2016)

Bijlage 2:
Resultaten/samenvatting aanvullend Verkeersonderzoek

Bijlage 3:
Historisch perspectief Amstel-ArenA

Samenvatting

Aanleiding en doel
In mei 2016 heeft het college van Burgemeester en Wethouders Koers 2025 vastgesteld, de strategie voor gebiedsontwikkeling in Amsterdam in de komende jaren. Onderdeel van het Werkprogramma Ruimte voor de Stad 2016 is de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (Koers 2025). Grofweg bestrijkt het studiegebied de gehele stedelijke zone tussen de Berlagebrug aan de noordzijde en de Amsterdam-Arena/ArenAPoort aan de zuidzijde en de Weespertrekvaart en spoorlijn Amsterdam-Utrecht aan de oostzijde en de Amstel en A2 aan de westzijde. Het doel van deze gebiedsuitwerking is het nader bepalen van een ontwikkelingsstrategie voor het gebied tussen grofweg station Amsterdam Amstel en de Amsterdam ArenA en het aanjagen van nieuwe locaties voor gebiedsontwikkeling (incl. woningbouw) en de condities waaronder dit mogelijk is. Dit is een samenvatting van de opgave, de resultaten, een gebiedsperspectief en de aanbevelingen uit de Concept Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (Koers 2025).

Opgave en ambitie
Het gebied Amstel-ArenA ligt in de economisch sterke en goed bereikbare Zuidflank van stad en metropoolregio, deels in de gemeente Amsterdam en deels in de gemeente Ouder-Amstel. De uitrol van het centrumgebied tot aan de Ring A10 is volop in gang. Het gebied ligt (met de A2 duidelijke scheiding) direct aan het cultuurhistorisch waardevolle Amstelland. Er liggen geweldige kansen voor de ontwikkeling van een 'Groot Amstelkwartier' en het helen van de ijle stedelijke zone tussen het Amstel Business Park en het centrumgebied ArenAPoort.

De centrale opgave of ambitie voor het studiegebied Amstel-ArenA is het duurzaam ontwikkelen, transformeren en intensiveren van dit deel van de economisch sterke en goed bereikbare Zuidflank van de metropoolregio, met fors meer woningen in diverse milieus, behoud en uitbreiding van de werkfunctie en bijbehorende betere infrastructurele verbindingen en bijbehorende recreatieve, sport-, ecologische en maatschappelijke voorzieningen.

Inventarisatie woningbouwpotentie
Met het economisch tij mee is Amsterdam 'booming'. Dit is ook in het gebied Amstel-ArenA voelbaar. Er kan geconcludeerd worden er zoveel nieuwe initiatieven en ontwikkelingen in het Amstel-ArenA-gebied zijn dat er dit gebied een woningbouwpotentie is van zo'n 20.000 à 36.500 woningen, waar er in de Koers 2025 een raming van 'slechts' 10.600 woningen zit. Ook in het Amstel III gebied komt de transformatie naar gemengd werk-woongebied nu echt op gang, waarmee de woningbouwpotentie voor de zone Amstel-AMC (incl. Amstel III dus) ruim boven de 50.000 woningen ligt.
Overall kent het gebied Amstel-ArenA strategische ruimte voor de bouw van tussen de 20.000 en 36.500 woningen. Voor de zone Amstel-AMC (incl. Amstel III dus) betreft het een bandbreedte van 26.000 à ruim 50.000 woningen (50.000 à 100.000 nieuwe bewoners). Dit komt met name door de goede huidige O.V- en autobereikbaarheid van het gebied én beschikbare ruimte ontwikkel- en verdichtingsruimte.

Toekomst Amstelglorie / oostelijke kop Amstelscheg
De vele actuele, geplande en potentiële (woningbouw) projecten en initiatieven in het Amstel-ArenA-gebied betekent onder andere dat woningbouw op de locatie van Volkstuinenpark Amstelglorie vóór 2025 sowieso niet aan de orde lijkt te zijn. Tegelijkertijd blijft Amstelglorie -door de goede ligging- een interessante strategische reservering voor woningbouw.
Voor de lange termijn dient er een strategische keuze te maken is voor de oostelijke kop van de Amstelscheg, namelijk:
- óf het vasthouden aan een brede groene kop van de Amstelscheg ten noorden van de A10-Zuid met het behoud van volkstuinenpark Amstelglorie, dat onderdeel wordt voor van een groter parkachtig gebied met recreatie- en verblijfskwaliteit en sport- en speelvoorzieningen, met een groot nieuw Amsteloeverpark aan de Jan Vroegopsingel;
- óf het op termijn (ná 2025) ontwikkelen van een nieuwe woonbuurt op de locatie van Amstelglorie (met oeverpark) én de ontwikkeling van een nieuw grootschalig parkgebied 'Overamstel' ten zuiden van de A10-Zuid met hierin ruimte voor een openbaar sportpark en nutstuinencomplexen 'nieuwe stijl'; dit nieuwe park 'Overamstel' is in dit scenario als het ware het spiegelbeeld van het Amstelpark dat destijds met de ontwikkeling van Buitenveldert aan de westzijde van de Amstel is aangelegd.

Gelet op de vele aanwezige alternatieve stedelijke verdichtingslocaties in het Amstel-ArenA-AMC-gebied en de toenemende recreatieve druk in een groeiende stad lijkt het eerste scenario vooralsnog de voorkeur te hebben. Kortom, inzetten op een groot 'metropolitaan park' Amstelglorie.
Uberhaupt dient -gelet op de groei van het aantal inwoners in de omgeving en de stad als geheel- de ambitie om de oostelijke kop van de Amstelscheg als parkgebied sterk te verbeteren te worden uitgewerkt. Inzet is vergroting van de openbaarheid, de verblijfskwaliteit, de recreatieve waarde, toevoeging van sportvoorzieningen en verbetering fiets- en wandelroutes in zowel het nieuwe park in de buitendijkse groene corridor tussen de Jan Vroegopsingel en de Amstel, als in en om het Volkstuinenpark Amstelglorie.

Overig programma: voorzieningen, sport en werken
Op basis van het voorzieningenmodel van de gemeente Amsterdam is een grove raming gedaan van de maatschappelijke voorzieningen, waaraan behoefte is bij een bandbreedte van 20.000 à 50.000 extra woningen (grofweg 50.000 à 125.000 nieuwe

bewoners). Het betreft globaal minstens 14 tot wel 36 nieuwe basisscholen en voor- en naschoolse opvang, 4 tot 9 middelbare scholen, en buurt-/ ontmoetingscentra, gezondheidscentra, kunst&cultuur en multifunctionele accommodaties.
Bij zoveel nieuwe woningen en bewoners horen ook extra sportvoorzieningen. Het betreft een extra behoefte van 10-25 ha aan openbare sportvelden, 2 tot 5 nieuwe sporthallen, 1 zwembad en gespreid over alle deelgebieden ruimte voor kleinschalige informele 'urban' sportveldjes en speelruimte. Groeiruimte voor 3 à 4 sportvelden wordt vooral gezien bij Sportpark Strandvliet in het projectgebied De Nieuwe Kern (gemeente Ouder-Amstel) en mogelijk op termijn ook in de oostelijke kop van de Amstelscheg door bredere benutting van sportpark Overamstel en in het groengebied aan de Jan Vroegopsingel, waar gestreefd wordt naar een metropolitaan park met brede groen-, sport- en recreatievoorzieningen. In het Groot Amstelkwartier (en/of Amstel Business Park), De Nieuwe Kern, de ArenApoort en/of Amstel III is (gespreid over het gebied) ook behoefte aan nieuwe sporthallen, gekoppeld aan onderwijs. Het gebied is tevens aangewezen locatie voor (top) sportvoorzieningen met een stedelijk/regionaal draagvlak.
Daarnaast is er in het gebied ook nog ruimte voor groei van het werkprogramma. Met name in het Amstel Business Park is nog ruimte voor groei van bedrijvigheid door intensivering en meer gestapelde bouw. In het projectgebied De Nieuwe Kern is het gebied ten westen van station Duivendrecht met name ook strategische ruimte voor de toevoeging van commerciële voorzieningen (waaronder kantoor- en bedrijfsruimte): ca 250.000 m² bvo extra oppervlak.

Verkeerskundig laadvermogen
Uit aanvullende Verkeersonderzoek (V&OR, april 2027) blijkt dat dat het Amstel-ArenA-gebied een potentiele groei van ruim 50.000 woningen aan kan, bij beide A2-entree-varianten (afwaardering & nieuwe aansluiting). De wegenstructuur kan robuuster worden gemaakt door de doortrekking van J. Muyskenweg naar station Duivendrecht, het verbinden van de Lemelerbergweg-Snjjdersbergweg in Amstel III en de optimalisatie van een aantal kruisingen (ook voor evenementenverkeer).

Strategische bovenplanse ingrepen
Een dergelijke programmatische ontwikkeling van het gebied vraagt om een versterking van het netwerk en een heldere openbare ruimte structuur (raamwerk) om de ontwikkelingen aan op te hangen. De volgende gebiedsoverstijgende ingrepen worden geambieerd:

Netwerk (infrastructuur, verbindingen):
- Aanpassen stadsentree A2 (verwijderen A2 en stroomlijnen J. Muyskenweg) en nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel;
- Doortrekken J. Muyskenweg naar Stationsweg (station Duivendrecht) als belangrijke nieuwe hoofdverbindingsweg tussen Amsterdam-Zuid en Duivendrecht/Amsterdam-Zuidoost; en de mogelijkheid van het doortrekken van de S111-Blookerweg naar de Van der Madeweg gekoppeld aan Entrada-herontwikkeling verkennen;
- Verbeteren fietsnetwerk door toevoeging van nieuwe doorgaande fietsroutes:
  - Oost-West-route 'Groot Amstelkwartier' met extra l.v.-brug over weespertrekvaart, Duivendrechtsevaart en Amstel
  - Noord-Zuidroute De Nieuw Kern van ArenA-boulevard naar station Duivendrecht
  -Oost-Westroute door De Nieuwe Kern van Venserpolder naar de Amstel met nieuwe fietsbrug over de A2

Raamwerk (Openbare ruimte, groen, sport en water):
- Nieuw oeverpark aan de Amstel bij Jan Vroegopsingel & Volkstuinenpark Amstelglorie;
- Openbaar toegankelijk maken van de kades van Duivendrechtse Vaart (incl. woonbotenopgave);
- Inpassing en uitbreiding bovenlokale / regionale sportvoorzieningen ten noorden van de ArenA bij sportpark Strandvliet. Daarnaast het onderzoeken van de mogelijkheid voor het meer openbaar/ multifunctioneel maken van sportpark Overamstel in de kop van de Amstelscheg dat nu exclusief wordt gebruikt door de Politie Amstelland;
- Verder programmeren en voorkanten maken aan de hoofdader Spaklerweg-Holterbergweg & verbeteren wegprofiel in zone De Nieuwe Kern en Amstel III (o.a. toevoegen laanbeplanting);
- Upgrading van de openbare ruimte bij metro- en treinstations, inclusief voldoende fietsenstalling.

Ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA 2025
Het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief voor het Amstel-ArenA-gebied is het duurzaam doorontwikkelen, transformeren en intensiveren van zes opeenvolgende stadswijken:

1. Stedelijk knoopunt Amstel e.o.
Station Amstel is een multimodaal knooppunt. In de omgeving van het station vindt door de toevoeging van zowel hoogstedelijk wonen, grote kantoren en horeca verdere verdichting plaats naar een grootstedelijk gemengd gebied. De ambitie is om ook de westzijde (zone Delta Loyd kantoor / Van der Kunbuurt) te transformeren en hier hoogstedelijke woonmilieus toe te voegen.

2. Groot Amstelkwartier
Met de projecten amstelkwartier fase 1, 2 en 3, Kop weespertrekvaart, Weespertrekvaart Midden en Bijlmerbajesterrein is de ontwikkeling van de gemengde woon-werkwijk 'Groot Amstelkwartier' tussen de Amstel en Weespertrekvaart in volle gang. In het verlengde hiervan gaan ook de bebouwingszone aan de J. Muyskenwegzone, bedrijventerrein Overamstel (KBF-terrein), het Entradaterrein en andere gebieden rondom metrostation Overamstel verdichten en transformeren. Meer dan bij het Amstelkwartier fase 1, 2 en 3 wordt hier ingezet op behoud van de werkfunctie en een gelijkwaardigere mix tussen het werken, wonen en voorzieningen. Essentieel voor een goede westelijke rand van het Groot Amstelkwartier en betere verbindingen met de 'vooroorlogse stad' is de zogenaamde afwaardering van de A2 en de ontwikkeling van een hoogwaardige

A2-Stadsentree in de zone Nieuwe Utrechtseweg-J. Muyskenweg. Het Groot Amstelkwartier verdient een nieuw groot stadspark aan de Amsteloever bij de Jan Vroegopsingel, en hoogwaardig ingerichte openbare kades aan de Duivendrechtsevaart en de Weespertrekvaart.

3. Amstel Business Park Zuid
In het ABP Zuid gaat de transformatie en intensivering naar een meer gemengd stedelijk werkgebied ten zuiden van de A10 door. Met de versnelde doortrekking van de Joan Muyskenweg tot aan station Duivendrecht wordt de verbinding met de vooroorlogse stad flink verbeterd. Het gemengd werkgebied wordt 'afgemaakt' tot aan de spoorlijn Duivendrecht-Schiphol. Een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de Van der Madeweg en Joan Muyskenweg verbetert de bereikbaarheid van het ABP.

4. Stedelijk knooppunt Duivendrecht
Ten westen van station Duivendrecht wordt een nieuw stedelijk (multimodaal) knooppunt ontwikkeld: een gemengd hoogstedelijk werk- en voorzieningengebied met mogelijk een nieuwe stedelijke sporthal/-dome. Rondom station Duivendrecht (ook aan de oostzijde) dient het langzaamverkeernetwerk te worden verbeterd, als 'schakelgebied' tussen De Nieuwe Kern, Duivendrecht, Amsterdam-Oost en Amsterdam-Zuidoost.

5. De Nieuwe Kern en sportparken De Toekomst & Strandvliet-ArenA
Woonwijk De Nieuwe Kern wordt ontwikkeld rondom de Holterbergweg in de zone tussen Duivendecht en de Amsterdam ArenA. Het deel tussen de Holterbergweg en de Utrechtboog kan zich ontwikkelen naar een creatieve wijk door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes. Daarnaast worden de sportparken De Toekomst (Ajax) en Strandvliet verbeterd en uitgebreid met extra velden en gebouwde sportvoorzieningen/-faciliteiten op Strandvliet, in combinatie met een grootschalige parkeervoorziening voor evenementen. De hoofdader van het gebied, de Holterbergweg, krijgt bebouwing met voorkanten aan de weg en een fraai laanprofiel, waardoor dit een sociaal veilige en attractieve hoofdroute wordt. Ook komen er andere nieuwe doorgaande, sociaal-veilige en prettige fietsroutes door, met een nieuwe fietsbrug over de A2 naar de Amstel. Een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de van der Madeweg en J. Muyskenweg verbetert de bereikbaarheid van DNK en de in- en uitstroom van evenementenverkeer van en naar de ArenAPoort..

6. Centrumgebied ArenAPoort
De ArenAPoort wordt verder versterkt als centrum-, uitgaans- en evenementengebied. Een duurzame doorontwikkeling van dit 2e uitgaans- en evenementengebied van de stad is tevens van groot belang in het kader van het spreiden van de drukte over de stad en regio (Stad in Balans). Er vindt een stevige verdichting plaats met de toevoeging van een gemengd programma met woningen, horeca, winkels, leisure en andere (culturele en uitgaans-)voorzieningen met diverse nieuwe (super)hoogbouwtorens.
Hierbij hoort ook een duurzame oplossing voor het evenementenparkeren. Tevens wordt ingezet op het verbeteren en vergroenen van de openbare en private buitenruimte en het verbeteren van plinten in het gebied (géén/minder achterkanten) en goede aansluitingen met de omgeving. Een hoogwaardige aansluiting op de ontwikkelingen ten noorden van ArenAPoort (projectgebied DNK) vragen extra aandacht.

Aanbevelingen en vervolg
Op basis van de resultaten van de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA worden de volgende aanbevelingen gedaan voor de 2e helft van 2017:

Te starten / voorbereiden (2017/2018):

1. Opstellen intentieovereenkomsten Amstel-ArenA én nieuwe A2-Entree (gemeente Ouder-Amstel, Amsterdam en RWS)
2. Starten met nieuwe (gebiedsontwikkelings-) projecten gemeente Amsterdam: Bedrijventerrein Overamstel (KBF-terrein), en Nieuwe A2-Entree & A2-Entreegbied
3. Opstellen Plan openbare ruimte Duivendrechtsevaart (met gemeente Ouder-Amstel)
4. Opstellen ontwikkelingsvisie oostelijke kop Amstelscheg

Doorgaan met en herijken:

5. Doorgaan met en herijking gebiedsontwikkelingsprojecten gemeente Amsterdam: Fordterrein, ArenAPoort, Amstel III
6. Doorgaan met en herijking gebiedsontwikkelingsprojecten gemeente Ouder-Amstel: De Nieuwe Kern fase 1, Amstelwerfterrein, Entradaterrein en Amstel Business park Zuid
7. Gebruiken van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA uit deze Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA, als bouwsteen voor de nieuwe Omgevingsvisie

Aanbeveling 1 Opstellen intentieovereenkomsten Amstel-ArenA en nieuwe A2-Entree (met RWS en gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam)

a. Opstellen van een 'intentieovereenkomst Amstel-ArenA'-o.b.v. de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA- tussen de gemeente Ouder-Amstel en de gemeente Amsterdam (medio/najaar 2017) over de belangrijkste deelgebied-/project-/ gemeentegrens- overstijgende onderwerpen in het Amstel-ArenA-gebied, te weten:
   - de nieuwe A2-Entree
   - impuls oostelijke kop Amstelscheg
   - toekomst volkstuinenparken Dijkzicht, Nieuw Vredelust, Ons Lustoord en Federatie Amsterdamse Amateurtuinders (in DNK)
   - impuls (kades) Duivendrechtsevaart
   - ruimte voor sport- & maatschappelijk voorzieningen
   - aanleg doorgaande fietsroutes
   - duurzame overall verkeersstructuur & duurzame oplossing evenementenparkeren in en rondom de ArenAPoort (tevens DNK en Amstel III)

b. Opstellen van een 'intentieovereenkomst nieuwe A2-Entree'-o.b.v. de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA- tussen Rijkswaterstaat, de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam (medio/najaar 2017). De ambitie is een verwijdering van de A2/Nieuwe Utrechtsweweg ten noorden van knooppunt Amstel en de realisatie van een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de Van der madeweg en de Joan Muyskenweg, waarbij de J. Muyskenweg aan de noordzijde naar de Utrechtsebrug wordt 'gestroomlijnd' en aan de zuidoostzijde wordt doorgetrokken naar station Duivendrecht.

Aanbeveling 2 Starten met nieuwe (gebiedsontwikkelings)projecten gemeente Amsterdam: Bedrijventerrein Overamstel (KBF-terrein), en Nieuwe A2-Entree & A2-Entreegebied

a. Starten Principenota met nieuw stedenbouwkundig kader en ontwikkelingsstrategie voor het Bedrijventerrein Overamstel (KBF-terrein / Amstelkwartier fase 4 en 5) en op basis daarvan aanpassen van het planologisch-juridisch instrumentarium en eventueel voorbereiden van een nieuw Investeringsbesluit. Gelet op de investeringsambities voor dit gebied dient dit een stedelijk project te worden (start medio 2017).
b. Starten Principenota voor een 'Nieuwe A2-Entree'& de gebiedsontwikkeling voor het A2-/J. Muyskensweg-Entreegebied; er ontstaat ontwikkelruimte voor minimaal 1.000 à 1.500 woningen door een knip in de A2 ten noorden van knooppunt Amstel en de realisatie van een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel; de Joan Muyskenweg wordt verlegd en doorgetrokken tot een 'stadsstraat' met nieuwe woningbouwblokken in deze zone. Gelet op de investeringsambities voor dit gebied dient dit een stedelijk project te worden (start medio 2017).

.

Aanbeveling 3 Opstellen gezamenlijk plan openbare ruimte (en watergebruik) Duivendrechtsevaart Amsterdam & Ouder-Amstel

In het verlengde van de Visie Overamstel van de gemeente Ouder-Amstel en de planvorming van het Amstelkwartier fase 2 en 3 dient er een intergemeentelijk overall plan voor de openbare ruimte (de kades) aan, de verbindingen langs en over én het waterprogramma in de Duivendrechtsevaart gemaakt te worden. Inzet is het openbaarder en opener maken van de kades en het maken van een aantal nieuwe routes aan en over deze centrale open ruimte.

Aanbeveling 4 Opstellen ontwikkelingsvisie oostelijke kop Amstelscheg

Het verdient aanbeveling om een Ontwikkelingsvisie op te stellen voor het oostelijk deel van de kop van de Amstelscheg. Onderdeel van deze gebiedsontwikkeling is het uitwerken van de ambitie om de oostelijke kop van de Amstelscheg als parkgebied sterk te verbeteren door vergroting van de openbaarheid, de verblijfskwaliteit, de recreatieve waarde, toevoeging van sportvoorzieningen en verbetering fiets- en wandelroutes.

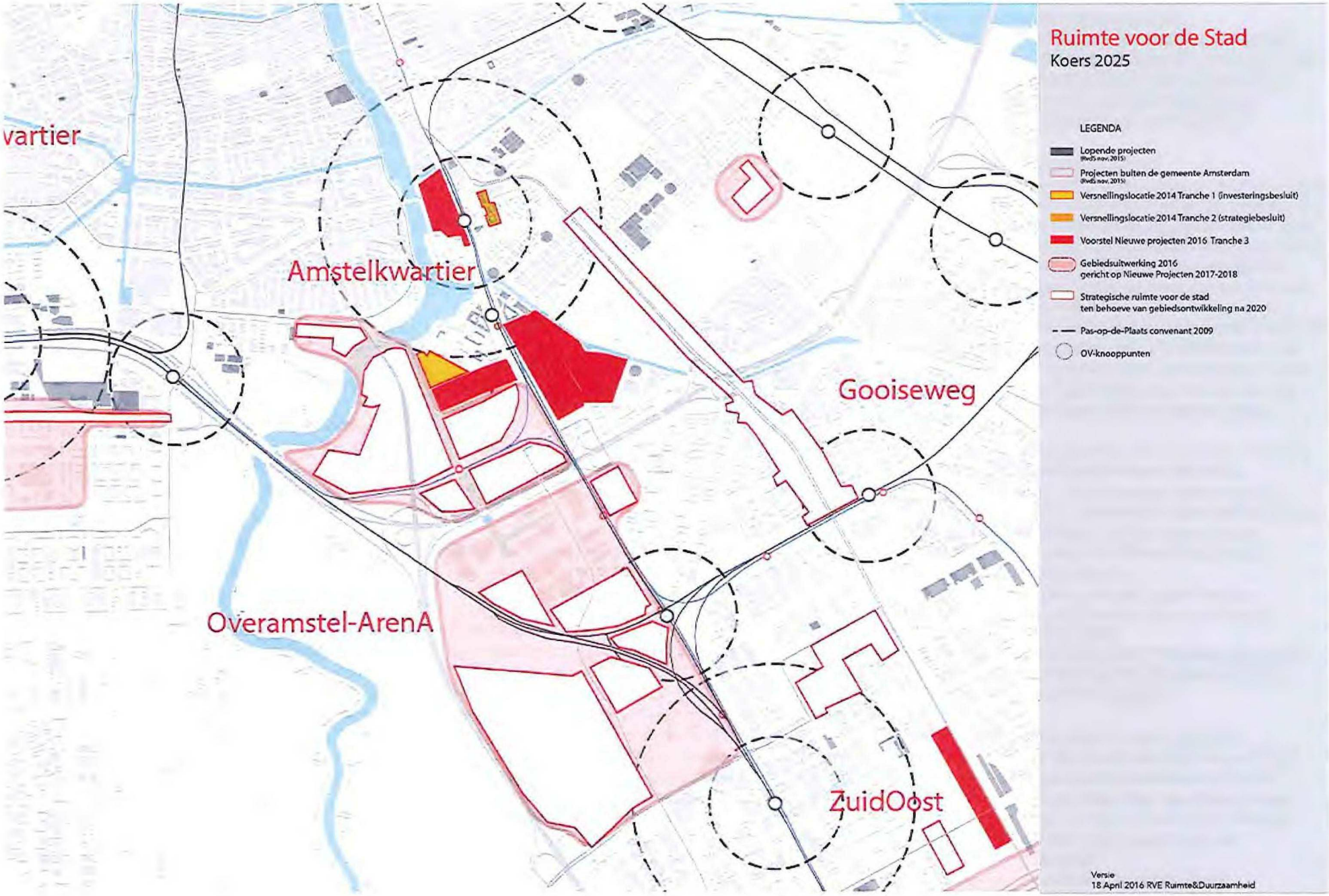
Aanbeveling 5 Doorgaan met en herijking gebiedsontwikkelingsprojecten gemeente Amsterdam, te weten Fordterrein, ArenAPoort & Amstel III-Oost

a. Opstellen / aanpassen ruimtelijk-planologisch kader Ford-terrein aan de Amsteldijk bij Utrechtsebrug (samenwerking stadsdeel Zuid met de eigenaren; reeds gestart, medio/najaar 2017 gereed).
b. Opstellen van een Visie ArenAPoort als nieuwe ruimtelijk-programmatisch kader voor de doorontwikkeling van dit centrumgebied en hoogbouwcluster van de stad. Er liggen hier kansen om hoogstedelijk wonen aan het gebied toe te voegen, zonder daarbij de belangrijke uitgaans- en evenementenfunctie van het gebied uit het oog te verliezen; er wordt bijzondere aandacht gevraagd voor een hoogwaardige aansluiting op de ontwikkelingen ten noorden van ArenAPoort (projectgebied DNK) en de hoogwaardige langzaamverkeerroutes naar metrostation Strandvliet en station Duivendrecht (reeds in voorbereiding; medio 2017 gereed);
c. Opstellen van een Visie Amstel III-Oost, waarbij gekeken wordt onder welke ruimtelijk-programmatische spelregels de transformatie van dit verouderde kantorengebied naar een stedelijk gemengd woon-werkgebied mogelijk wordt gemaakt(reeds in voorbereiding).

Aanbeveling 6 Starten en herijken gebiedsontwikkelingsprojecten gemeente Ouder-Amstel: De Nieuwe Kern fase 1, 'Amstelwerfterrein', Entradaterrein en ABP Zuid

a. Opstellen gebiedsgerichte structuurvisie De Nieuwe Kern fase 1 onder leiding van de gemeente Ouder-Amstel.
b. Opstellen ruimtelijk-programmatisch kader 'Amstelwerf'-terrein, aan de zuidoostzijde van metrostation Overamstel, door de gemeente Ouder-Amstel. De gemeente Ouder-Amstel laat hier een stedenbouwkundig kader voor maken, als uitwerking op de Visie werkstad Overamstel.
c. Opstellen ruimtelijk-programmatisch kader herontwikkeling Entradaterrein aan de Van der Madeweg bij Duivendrecht; met speciale aandacht voor de mogelijkheid voor (de reservering van) een nieuwe doorgaande wegverbinding tussen de Van der Madeweg en de A10-aansluiting S111 (reeds in voorbereiding bij gem. Ouder-Amstel).
d. Aanpassen (per deelgebied, afhhankelijk van dynamiek) van het planologisch-juridisch kader op basis van de nieuwe *Ruimtelijk-Econmische Visie Amstel Business park Zuid, Werkstad Overamstel (gemeente Ouder-Amstel)* (reeds in voorbereiding bij gemeente Ouder-Amstel).

Aanbeveling 7 Gebruiken van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA uit deze Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA, Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA als bouwsteen voor de Tussenrapportage Ruimte voor de Stad en de nieuwe Omgevingsvisie Amsterdam.


vartier
Amstelkwartier
Gooiseweg
Overamstel-ArenA
ZuidOost
Ruimte voor de Stad
Koers 2025
LEGENDA
Lopende projecten
(RvdS nov. 2015)
Projecten buiten de gemeente Amsterdam
(RvdS nov. 2015)
Versnellingslocatie 2014 Tranche 1 (investeringsbesluit)
Versnellingslocatie 2014 Tranche 2 (strategiebesluit)
Voorstel Nieuwe projecten 2016 Tranche 3
Gebiedsuitwerking 2016
gericht op Nieuwe Projecten 2017-2018
Strategische ruimte voor de stad
ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020
Pas-op-de-Plaats convenant 2009
OV-knooppunten
Versie
18 April 2016 RVE Ruimte&Duurzaamheid

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam is populair en groeit momenteel elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil deze groei faciliteren en daarnaast de druk op de woningmarkt verlichten. De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Verdichting is het beter benutten of intensiveren van bestaand stedelijk gebied.
De ambitie is om voor 2025 de bouw van 50.000 woningen mogelijk te maken binnen de stadsgrenzen: door nieuwbouw én door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in 'Koers 2025, Ruimte voor de Stad' (april 2016), een stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties in Amsterdam. De 'Koers 2025' operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025.De Koers 2025 is op 24 mei jongsleden vastgesteld door het college van B en W.

In de Koers 2025 worden tien Gebiedsuitwerkingen voorgesteld, naast een aantal thematische uitwerkingen en nieuwe op te starten ontwikkelprojecten. Eén van de gebiedsuitwerkingen is de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA , een uitwerking voor grofweg het gebied tussen de omgeving Amstelstation en de Amsterdam ArenA. Voor u ligt de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA 2025.

1.2 Doel en studiegebied

Het doel van de 'Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA 2025 ' is het nader bepalen van een ontwikkelstrategie voor het gebied tussen grofweg de omgeving Amstelstation en de Amsterdam ArenA en het aanjagen van nieuwe locaties voor gebiedsontwikkeling (incl. woningbouw) en de condities waaronder dit mogelijk is.

De concrete vertaling van het doel van deze gebiedsuitwerking bestaat uit de volgende onderdelen:

- het agenderen en aanjagen van nieuwe strategiebesluiten voor nieuwe gebiedsontwikkelingsprojecten en voorwaardelijke infrastructuur, en;
- het -op het schaalniveau tussen dat van de projectgebieden en die van de Structuurvisie Amsterdam 2040- uitwerken van een globaal ruimtelijk-economisch gebiedsperspectief Amstel-ArenA 2025;
- het -bij dit ruimtelijk-economisch gebiedsperspectief Amstel-ArenA 2025- in beeld brengen van de bandbreedte van het aantal te ontwikkelen woningen in dit gebied voor de periode tot 2025 (met een doorkijk naar 2040), in samenhang met de bijbehorende vraag naar (groen/sport-)voorzieningen en de toekomstige positie van het werken in dit gebied; tevens worden belangrijke ruimtelijk-programmatische keuzes hieromtrent in beeld gebracht.

Om dit te bereiken brengt de gebiedsuitwerking de afhankelijkheden tussen de verschillende projecten en project-/deelgebieden en de omgeving in beeld en vervult ze een coördinerende en samenbrengende rol tussen de diverse project- en deelgebieden en de omgeving(spartijen).

De gebiedsuitwerking vormt dus een ontwikkelingsstrategie op de 'tussenschaal' voor de middellange termijn (2025); het vormt de schakel tussen het stedelijk schaalniveau en de lange termijn van de Structuurvisie enerzijds en het schaalniveau van de lopende (en nieuwe) projectengebieden en de korte termijn anderzijds.

Grofweg bestrijkt het studiegebied de gehele stedelijke zone tussen de Berlagebrug aan de noordzijde en de Amsterdam-Arena/ArenAPoort aan de zuidzijde en de Weespertrekvaart en spoorlijn Amsterdam-Utrecht aan de oostzijde en de Amstel en A2 aan de westzijde. Er wordt ook naar de context van en relatie met de nog wijdere omgeving gekeken.

1.3 Status en studiegebied

De status van deze 'Gebiedsuitwerking Amstel-Arena 2025' is die van een nadere ambtelijke verkenning.

De gebiedsuitwerking is samen met de andere gebiedsuitwerkingen en thematische uitwerkingen van Koers 2025, Ruimte voor de Stad, een bouwsteen voor de Tussenrapportage Ruimte voor de Stad. Die Tussenrapportage RvdS geeft context aan de groei van Amsterdam. Waar kan de stad onder welke condities verder groeien? De Tussenrapportage maakt daarbij inzichtelijk welke keuzen zich hierbij aandienen. Daarbij wordt in de Tussenrapportage antwoord gegeven op de moties die door de gemeenteraad bij de behandeling van koers 2025 zijn aangenomen.
Deze tussenrapportage wordt in najaar 2017 bestuurlijk voorgelegd. Naar aanleiding hiervan worden concrete projecten uitgewerkt en voor bestuurlijke besluitvorming voorbereid.



Studiegebied Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA 2025 en gemeentegrenzen

1.4 Opgave, hoofdambitie en doelen

Het gebied Amstel-ArenA ligt in de economisch sterke en goed bereikbare Zuidflank van stad en metropoolregio, deels in de gemeente Amsterdam en deels in de gemeente Ouder-Amstel. De uitrol van het centrumgebied tot aan de Ring A10 is volop in gang. Het gebied ligt (met de A2 duidelijke scheiding) direct aan het cultuurhistorisch waardevolle Amstelland.

De centrale opgave of ambitie voor het studiegebied Amstel-ArenA is het verder ontwikkelen, transformeren en intensiveren van dit deel van de economisch sterke en goed bereikbare Zuidflank van de metropoolregio, met fors meer woningen in diverse milieus, behoud van de werkfunctie en bijbehorende betere infrastructurele verbindingen en bijbehorende recreatieve, sport-, ecologische en maatschappelijke voorzieningen.

Voor het gebied Amstel-ArenA zijn de volgende doelen geformuleerd:

a. het gebied Amstel-ArenA wordt een gemengd, duurzaam en aantrekkelijk stedelijk woon-werk-milieu met goede condities en voorzieningen voor uitstekende woonkwaliteiten;
b. het benutten van het woningbouwpotentieel in dit deel van de economisch sterke Zuidflank van de MRA; met name rondom de vele aanwezige trein- en metrostations;
c. het helen van de 'ijle' stedelijke zone tussen het Amstelkwartier en de ArenAPoort;
d. verbeteren van A2-stadsentree, zodat gebied autoluwer wordt en de ontwikkeling van een hoogwaardig stadswijk in de zone A2-J. Muyskenweg mogelijk wordt;
e. de herontwikkeling draagt bij aan het verbeteren van de infrastructurele aansluitingen (fiets, auto & O.V.) van Zuidoost op de meer centrale delen van de stad; naast de Noord-Zuidverbindingen worden ook de Oost-West-verbindingen in dit deel van de agglomeratie verbeterd (met name de fietsverbindingen krijgen speciale aandacht);
f. beter benutten van en inrichten van de directe omgeving van de diverse trein- en metrostations: gebiedsontwikkeling bij station Duivendrecht; impuls recreatieve waarde van dit gebied, mede i.r.t de huidige volkstuinparken, sportparken en de Amstelscheg;
g. verbeteren openbaarheid en recreatieve waarde van de kop van de Amstelscheg en met name de aanleg van een nieuw park aan de oostelijke Amsteloever ter hoogte van de Jan Vroegopsingel.

Twee hoofdzones met 'eigen opgave':
Groot Amstelkwartier & Overamstel-ArenA

Grofweg kent het Amstel-ArenAgebied twee zones met een 'eigen' opgave:

1. 'Groot Amstelkwartier': de stad ambieert de ontwikkeling naar een groot Amstelkwartier, een nieuwe A2-stadsentree en verbetering van de kop Amstelscheg, Amsteloevers en Duivendrechtsevaart
2. Overamstel - ArenA: de stad ambieert het stedelijk beter aanhelen en verdichten van de 'ijle' stedelijke zone tussen Overamstel/station Duivendrecht en het centrumgebied ArenAPoort/ Amstel III

Ad 1.Groot Amstelkwartier

- Afwaardering A2 ten noorden van knooppunt Amstel & gebiedsontwikkleing stadsentree A2-Utrechtsebrug: uitrol Rijnstraat en aansluiting Joan Muyskenweg en Amstelstroomlaan; gebiedsontwikkelingskansen in het zone A2-J. Muysenweg ten noorden van knooppunt Amstel
- Uitrol Amstelkwartier & ontwikkeling waterfront 'stadshaven' Duivendrechtsevaart
- Impuls kop Amstelscheg/Amsteloever
- Waar kunnen we bedrijven vanuit Weespertrekvaart en Overamstel naar toe verplaatsen om de transformatie te versnellen (ABP, Nieuwe Kern-gebied en/of Amstel III)?
- Waar komen de winkels in het (groot) Amstelkwartier, hoeveel m2 en in welke vorm; Spacklerweg-Amstelstroomlaan/J. Muyskensweg: straat, winkelcentrumcomplex en/of hybride vorm aan de Amstelstroomlaan?
- Wat is het effect van het er al dan niet uitgaan van metrolijn 51 Amstelveen voor metrohaltes in het gebied bij de ingebruikname van de Noordzuidlijn?
- Herontwikkeling Fordgarageterrein bij Utrechtsebrug aan de Amsteldijk, als 'metropolitane plek' in de parkzone aan de westelijke Amsteloever met kansen voor verbetering van de publieke functie van deze plek en kansen voor nieuwe woningen

Deel/projectgebieden:

- omgeving Fordgarage/President Kennedylaan
- Amstelstation e.o.
- Amstelkwartier
- Kop Weespertrekvaart
- A2-Johan Muijskensweg (stadsentree A2-Utrechtsebrug)
- Kop Amstelscheg (o.a. volkstuinenpark Amstelglorie)
- Amstel Business Parc Noord


dolle lloyd

Ad 2. Overamstel-ArenA

- 'activeren' stedelijke laan Spaklerweg-Holterbergweg
- verbetering weg- en langzaamverkeerverbindingen met omgeving
- ontwikkeling Nieuw Kern (woningbouw)
- ontwikkeling AJAX & sport/leisurevoorzieningen
- verdichting met stedelijk programma (wonen, kantoren, hotels, leisure?) rondom station Duivendrecht
- oplossen evenementenparkeervraagstuk bij opheffing P2 en bebouwing voormalige Getz-kavel
- doortrekken l.v.-route van ArenAboulevard naar station Duivendrecht?
- inpassing (internationale) touringcarterminal bij station Duivendrecht
- krijgt het gebied een parkachtige uitstraling/ setting of juist een hele stedelijke/stenige uitstraling?
- Doorontwikkeling ArenAPoort, als hoogstedelijk en hoogwaardig centrumgebied met een mix van leisure, entertainment, sport, winkelen, werken en wonen

Deel/projectgebieden:

- Amstel Business Parc Zuid
- Nieuwe Kern / Duivendrechtse Veld (Sportpark De Toekomst, Golfbaan Old Amsterdam, Sportpark Strandvliet en diverse Volkstuinenparken)
- ArenA/Arenapoort (incl GETZ-kavel)

1.5 Werkwijze, proces & vervolg

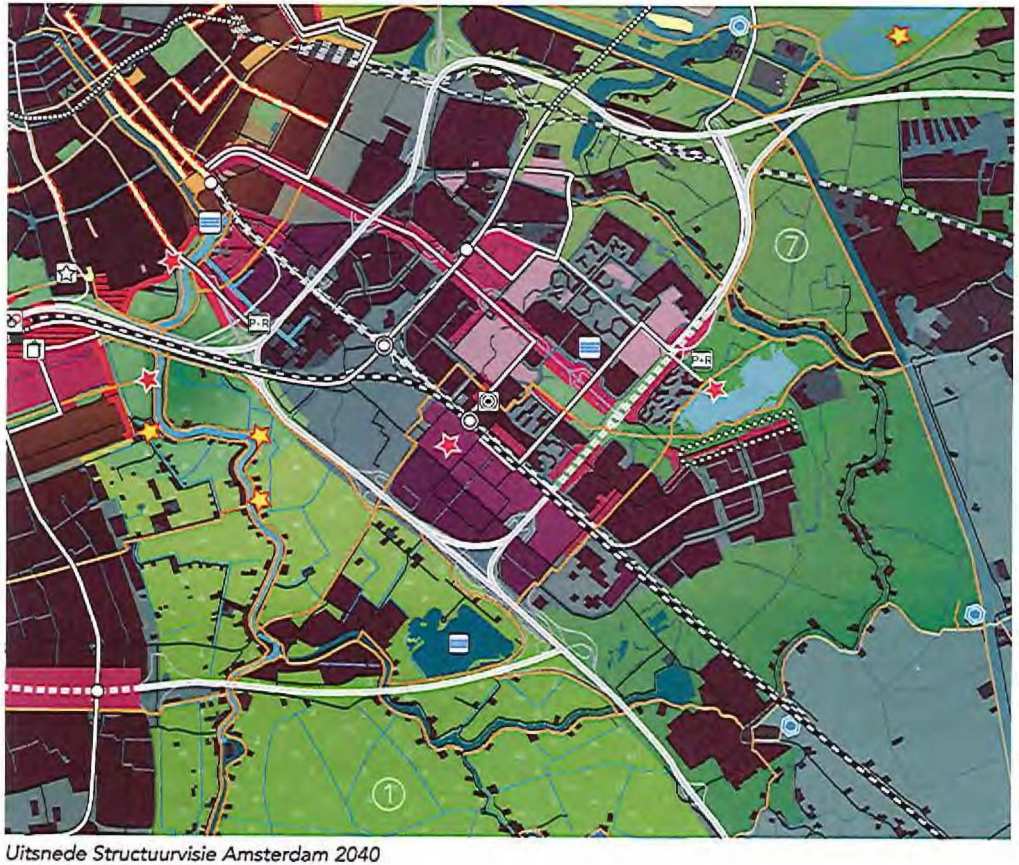
Samengevat zijn de volgende stappen genomen om tot deze Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA te komen:

- Studie en drie ambtelijke workshops met vertegenwoordigers van de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel (nov-dec 2016)
- Gesprekken met RWS, bestuur Volkstuinenpark Amstelglorie en DB Ouder-Amstel;
- Rondetafelgesprek in de ArenA met een groep vastgoedeigenaren en ontwikkelaars in het gebied Amstel-ArenA-Amstel III (jan-feb 2017)
- Aanvullend verkeersonderzoek (feb-maart 2017)
- Besprekingen concept rapportage in ambtelijke stuurgroep Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA, projectmanagers gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel, kerngroep RvdS en Team RvdS (april 2017)
- bestuurlijk overleg Amsterdam-Ouder-Amstel (31 mei 2017
- afronding rapportage Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (begin juni 2017)

Het volgende vervolgtraject wordt voorgesteld:

- De GU Amstel-ArenA is een bouwsteen voor de Tussenrapportage Ruimte voor de Stad (mei-juni)
- Bespreking Tussenrapportage RvdS in Bestuurlijk Team Ruimte voor de Stad (19 juli 2017)
- Bestuurlijke behandeling Tussenrapportage RvdS in het Collge van B&W en gemeenteraad (medio/ najaar 2017)
- Start vervolgacties uit deze Gebiedsuitwerkingen Amstel-ArenA (medio/najaar 2017)





Uitsnede Structuurvisie Amsterdam 2040



Uitsnede HoofdGroenStructuur Amsterdam met groentypen

2. Inventarisatie

2.1 Structuurvisies en gebiedsvisies

Structuurvisie Amsterdam 2040
In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt ingezet op de uitrol van het centrumgebied in de omgeving van het Amstelstation en het Amstelkwartier.
Het bedrijventerrein Overamstel en een deel van het Weespertrekvaartgebied Midden en Zuid blijven in de structuurvisie nog werkgebied. Ook wordt in de structuurvise ingezet op de afwaardering van de A2 tussen knooppunt Amstel en Utrechtsebrug en een stedelijke intensivering (en aanleg stadstraat) in de zone Nieuwe Utrechtseweg – Joan Muyskenweg. Andere aandachtspunten uit de structuurvisie voor het Amstel-ArenA-gebied zijn:

- ontwikkeling metropolitate plek en woningbouw bij Fordgarageterrein aan Amsteldijk
- doorontwikkeling Centrumgebied ArenAPoort, als metropolitane plek
- transformatie kantorenzone Amstel III
- hoofdgroenstructuur

Hoofdgroenstructuur Amsterdam

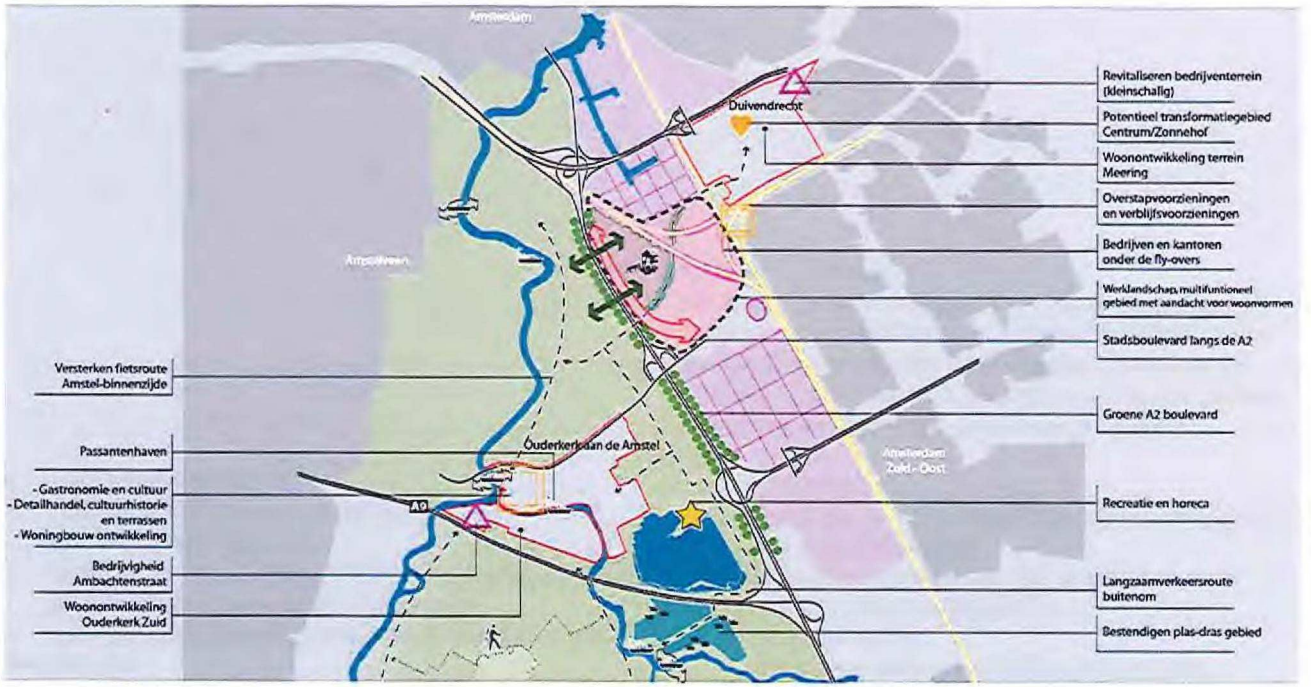
- De westelijke kop van de Amstelscheg is onderdeel van de planologisch-juridisch beschermede Hoofdgroenstructuur Amsterdam; het betreft de volgende groentypen:
  - Corridor: het buitendijks Park Somerlust, buitendijks groenbij de Jan Vroegopsingel en de Ringdijk Weespertrekvaart vallen onder het groentype corridor, d.w.z. combinatie van groene route en ecologische verbindingszone, met bij voorkeur een natuurlijk ingerichte groene parkstrook
  - Stadspark: park voormalig NUON-terrein Amstelkwartier
  - Volkstuinpark: Amstelglorie
  - Sportpark: Overamstel (bij Politieacademie, incl. manageterrein)
  - Stadsrandpolder: poldergebied ten zuiden van de A10-Zuid

Structuurvisie provincie Noord-Holland 2040
In de Structuurvisie Noord-Holland (Provincie Noord Holland) wordt ingezet op stedelijke intensivering rondom O.V.-knooppunten, waaronder station Duivendrecht. Daarnaast geldt voor het Amstelland een beschermingsregime.

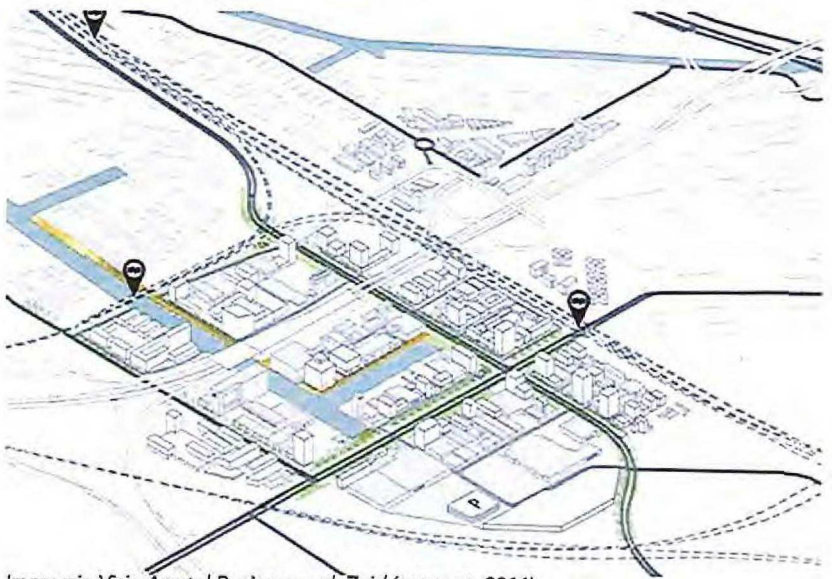
Visie Overamstel (2005)
In 2005 is de Visie Overamstel vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. De ambitie is de transfromatie van het 'traditioneel' werkgebied Overamstel naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Als woonwerkgebied moet Overamstel een vanzelfsprekende plaats krij¬gen als schakel tussen de Rivierenbuurt, Oost-Watergraafsmeer, Zuid¬oost en de Amstelscheg. Zo zullen er meer oost-west verbindingen naar de aangrenzende woonwijken moeten komen, aantrekkelijke doorgaan¬de (recreatieve) routes gecreëerd worden, gezocht worden naar interes-sante mengvormen van wonen, kantoren, bedrijven en voorzieningen die voor levendigheid en sociale veiligheid zorgen. De uitgangspunten uit deze 10 jaar oude visie zijn nog steeds geldend; de A2-afwaardering en gebiedsontwikkeling van deze zone lijkt aan een actualisatie of herijking toe.



Visie OverAmstel (2005)



Uitsnede Structuurvisie Ouder-Amstel



Impressie Visie Amstel Business park Zuid (concept. 2016)

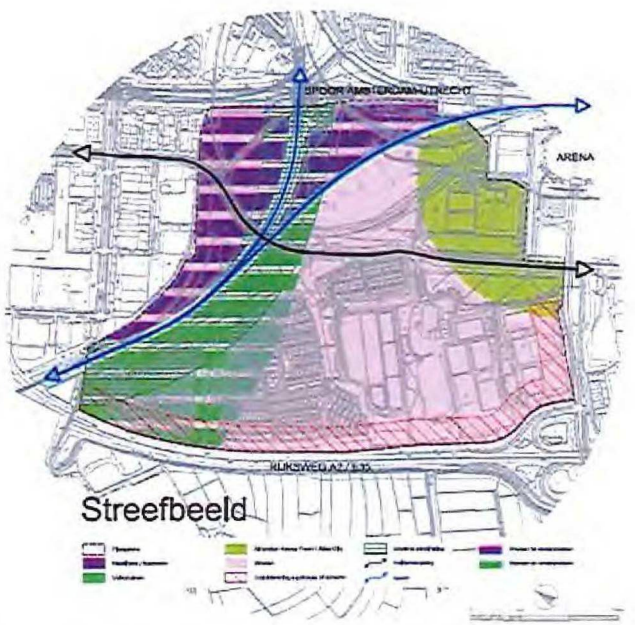
Structuurvisie Ouder-Amstel 2030
In de Structuurvisie ouder-Amstel 2030 is de ontwikkeling De Nieuwe kern (met een nieuwe woonkern/-wijk) geagendeerd in grofweg het gebied tussen station Duivendrecht en de ArenA, en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de A2, inclusief nieuwe nieuwe langzaamverkeerverbindingen over de A2 tussen DNK en de Amstelscheg.

Visie werkgebied Overamstel (Ouder-Amstel, concept 2016)
De ambitie is om het bedrijventerrein Amstel Business Park deel van de stad te maken: de Werkstad Overamstel. Inzet is meer stedelijke verdichting en menging met name aan de hoofdaders van het gebied, de Spaklerweg, Van der Madeweg en Joan Muyskenweg, en bij de metrostations Overamstel en Van der madeweg. Ook wordt ingezet op het open en toegankelijk maken van de kades van de Duivendrechtsevaart om hier ruimte te maken voor verblijfskwaliteit en bijzondere voorzieningen.

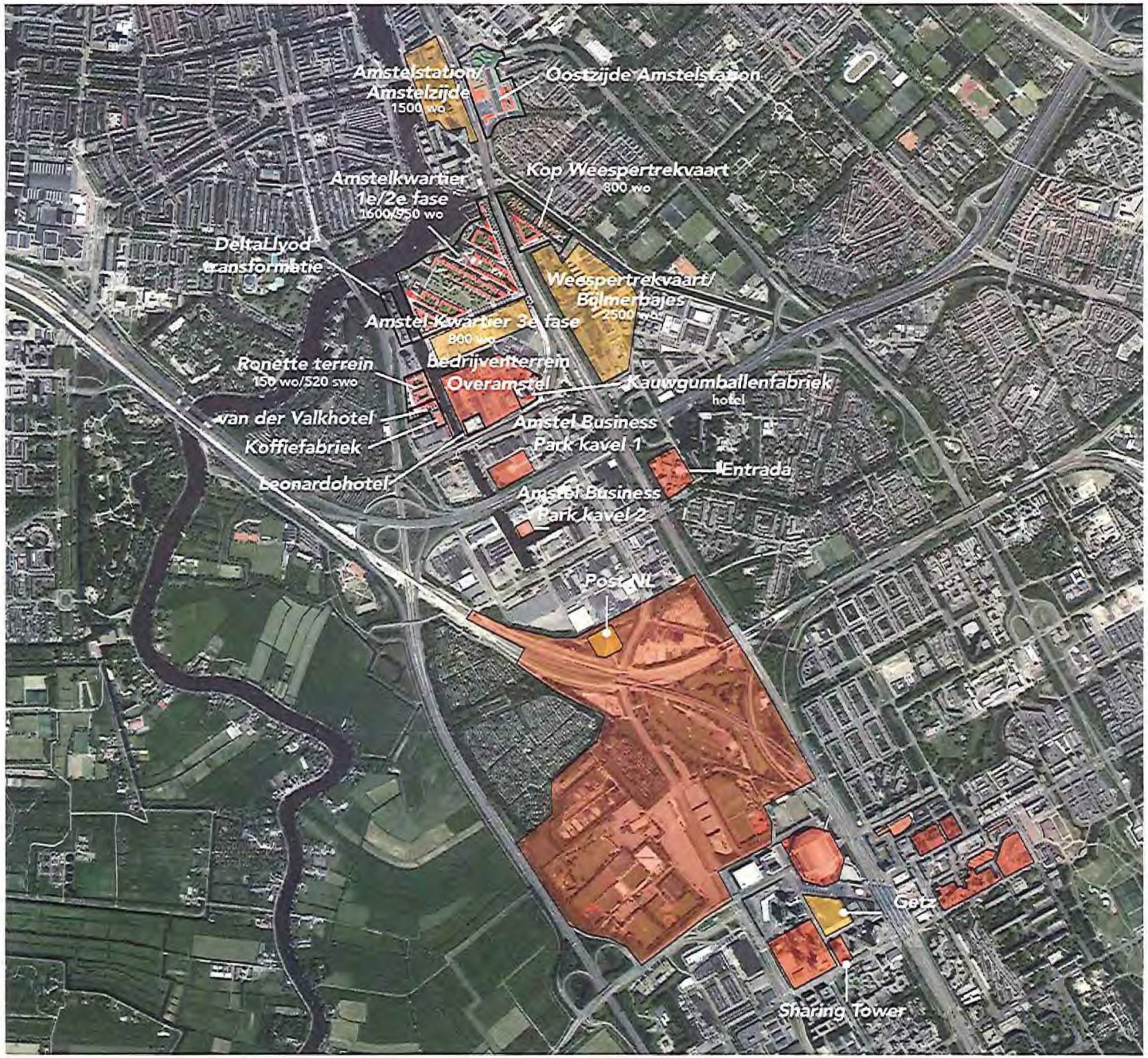
Nota van Uitgangspunten De Nieuwe Kern (Ouder-Amstel, concept 2016)
Met de Structuurvisie Ouder-Amstel 2007 en de Visie 2020 heeft de gemeente Ouder-Amstel haar ambitie uitgesproken over De Nieuwe Kern. Hierin wordt de Nieuwe Kern omschreven als een duurzame en stedelijke uitbreiding die in de lokale (de gemeente Ouder-Amstel) en de regionale (de Stadsregio Amsterdam) vraag moet voorzien op het gebied van wonen, werken, sporten, onderwijs en recreëren. De Visie 2020 legt vervolgens de nadruk op het ontwikkelen van dit gebied als woningbouwlocatie, waarbij ook ruimte moet zijn voor behoud van bestaande en nieuwe recreatieve (waaronder sport) functies.

Dit komt naar voren in dit citaat:
"Binnen De Nieuwe Kern is ruimte voor diverse woonvormen. Te denken valt aan woonruimte voor expats en studenten, maar ook combinaties van wonen en werken zijn mogelijk. Voor het gebied dichter tegen het station Duivendrecht kunnen ook traditionele woonvormen worden ingepast. Direct aansluitend aan de recreatieve functies kunnen luxe woonomgevingen worden gecreëerd."

In de Nota van Uitgangspunten is een woningbouwprogramma van 4.500 woningen (250.000 m2 bvo) opgenomen en worden o.a. ook nieuwe kantoorontwikkelingen bij station Duivendrecht genoemd.



Streefbeeld uit Nota van Uitgangspunten De Nieuwe Kern (2016)



Lopende projecten

versnellingslocaties

Initiatieven

Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Projecten en initiatieven

Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

2.2 Projecten en initiatieven

In het Amstel-ArenA-gebied worden diverse project-gebied ontwikkeld en getransformeerd en spelen vele initiatieven. Hier volgt een overzicht:

a. *Lopende projecten:*
Amstelstation e.o., Amstelkwartier fase 1, Kop Weespertrekvaart, diverse transformaties in Joan Muyskenweg, hotel KBF-terrein, diverse projecten in de ArenAPoort Oost en West (en de herontwikkeling terrein Holendrechtcenter naar 'AMC-wooncampus' in Amstel III).

b. *Nieuwe projecten (versnellingslocaties):*
Westzijde Amstelstation, Amstelkwartier fase 2 en 3, Weespertrekvaartterrein Midden en Bijlmerbajes.

c. *Initiatieven:*
KaugomballenFabriek(KBF)-terrein (Amstelkwartier fase 4 en 5), Amstelwerf (tussen A10 en metrostation Overamstel), Entrada
Post NL, De Nieuwe Kern, en diverse initiatieven in ArenApoort West en –Oost (en Amstel III).

Ad a. Lopende projecten

Amstelstation e.o.
Het gebied rond het Amstelstation is een belangrijk verkeersknooppunt waar automobilisten, buschauffeurs, fietsers, voetgangers, maar ook metro, trams en treinen elkaar kruisen. De komende jaren wordt de openbare ruimte rondom stadspoort Amstelstation opnieuw ingericht.

Naast het Amstelstation komen er vier nieuwe bouwblokken met hierin een hotel, winkels, woningen, kantoren en voorzieningen. Hierdoor ontstaat er, ook 's avonds, meer levendigheid in het gebied. De rotonde op het Prins Bernhardplein wordt aangepast en veiliger gemaakt. Ook de Julianalaan wordt vernieuwd, met een vrije busbaan in het midden en bomen aan weerszijden ontstaat hier straks een rustiger straatbeeld met een groen karakter. Nabij de Bertrand Russellstraat en Hugo de Vrieslaan wordt een buurtparkje aangelegd.

Amstelkwartier fase 1
Amstelkwartier ligt tussen de rivier de Amstel, de Spaklerweg en de Duivendrechtsevaart. Het is een nieuwe buurt in Amsterdam-Overamstel, die in meerdere fases ontwikkeld wordt. Deze pagina gaat over de eerste fase. Hier komen behalve circa 1.500 woningen ook een basisschool, een haven, verscheidene horeca en een hotel. Een gedeelte van de woningen in de eerste fase is reeds opgeleverd en wordt bewoond.

Kop Weespertrekvaart
Aan de Weespertrekvaart komen twee rijen vrijstaande zelfbouwwoningen in het groen en een kleine haven. Achter de 'buitenplaats' komt het Stadsblok met ongeveer 350 woningen. Het Stadsblok wordt in drie delen gebouwd en opgeleverd. Deels door een ontwikkelaar en deels door particuliere individuele en collectieve zelfbouw.

Amstel Business park
Dit bedrijventerrein ligt tussen het Amstelkwartier en De Nieuwe Kern en ligt inde gemeente OuderAmstel. De hoofd functie van het gebied blijft werken. In de Ruimtelijk Economische Visie op het gebied wordt een toekomst perspectief geschetst waarin het gebied kan doorgroeien naar een 'Werkstad' waarin meer ruimte is voor de creatieve industrie en verdichting van het gebied. De Duivendrechtse Vaart gaat hierin een belangrijke centrale rol spelen voor verblijf en groen/blauwe verbindingen..

ArenApoort West
Het 2e uitgaanscentrum van Amsterdam gaat de komende jaren verkleuren naar regionaal knooppunt met naast werken en leisure ook ruimte voor wonen. De GETZ kavel gaat ontwikkeld worden. De Pro vast kavels worden getransformeerd en ook de ArenA krijgt een facelift en wordt duurzamer.

ArenAPoort Oost
Het winkelcentrum krijgt een enorme impuls met de komst van het nieuwe hoofdkantoor van de ING. Tevens worden de overige panden van de ING opgeknapt. Het huidige hoofdkantoor, het Zandkasteel wordt getransformeerd naar woningen. De autodreven rondom het winkelcentrum krijgen veel meer verblijfskwaliteit voor voetgangers door een groene duurzame herinrichting. DE eigenaar van het winkelcentrum gaat het gebied weer een regionaal karakter geven door herinrichting van de winkelruimtes en het toevoegen van woningen. In totaal komen er in het gebied 1500 á 3000 nieuwe woningen bij.



Impressie Amstelstation West



Impressie Amstelkwartier 2e fase



Impressie Kop Weespertrekvaart



Impressie transformatie 'Amstelwerf'-gebied (Urhan Urban Design, 2016)

Ad b. Nieuwe projecten (versnellingslocaties)

Westzijde Amstelstation
Hier wordt gewerkt aan een herinrichting van de Van der Kunbuurt waarbij een verdichting in het woonprogramma wordt voorgesteld. Ook worden er transformaties voorgesteld voor de HvA en Delta Lloyd.

Amstelkwartier fase 2
In deze tweede fase komen zo'n 950 woningen met diverse voorzieningen en speelplekken verdeeld over twee stroken, ten oosten en ten westen van een buurtpark. Van de woningbouw is ca 30% voor sociale huur, 40% voor middeldure huur en koop en 30% voor het hogere segment. Er is een kinderdagverblijf met buitenruimte gepland en ruimte voor diverse voorzieningen.. De woningen zullen vanaf 2017 gebouwd worden.
Het toekomstige park wordt gesitueerd rondom de monumentale watertoren van de voormalige Zuidergasfabriek.

Weespertrekvaart midden en zuid (incl. Bijlmerbajes)
Voor deze versnellingslocatie is een Strategienota opgesteld. Deze beschrijft de opgave - ontwikkel de Weespertrekvaart Midden en Zuid tot een duurzaam hoogstedelijk woon- en werkgebied met bijbehorende voorzieningen - en een ruimtelijk raamwerk, bestaande uit vijf bouwstenen:

- Doortrekken groene openbare rand langs de Weespertrekvaart
- Verbinden insteekhaven met park en hoofdgebouw Bijlmerbajes
- Doortrekken Amstelstroomlaan tot aan de Wenckebachweg
- Verbeteren fietsnetwerk
- Behouden Wenckebachweg als hoofdontsluiting

Momenteel wordt er gewerkt aan een projectbesluit. Belangrijk onderdeel is de Penitentiaire Inrichting Overamstel, beter bekend als Bijlmerbajes, is op 1 juli 2016 als gevangenis en huis van bewaring gesloten. De Bijlmerbajes, eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf, wordt in 2017 verkocht aan een marktpartij die het gebied ontwikkelt naar nieuw stuk stad. Naar verwachting zal de daadwerkelijke transformatie in 2018 starten. Op het terrein van de Bijlmerbajes komen minimaal 1000 woningen en een middelbare school. Tot die tijd is het complex in gebruik als Asiel Zoekers Centrum.

Ad c. Initiatieven

KauwgomballenFabriek(KBF)-terrein (Amstelkwartier fase 4 en 5)
In dit gebied vinden veel initiatieven plaats door ontwikkelaars. Zo komen er hotels bij de Kauwgomballenfabriek en komen er creatieve bedrijven. Momenteel wordt er gewerkt een stedenbouwkundig raamwerk om de initiatieven een plek te geven.



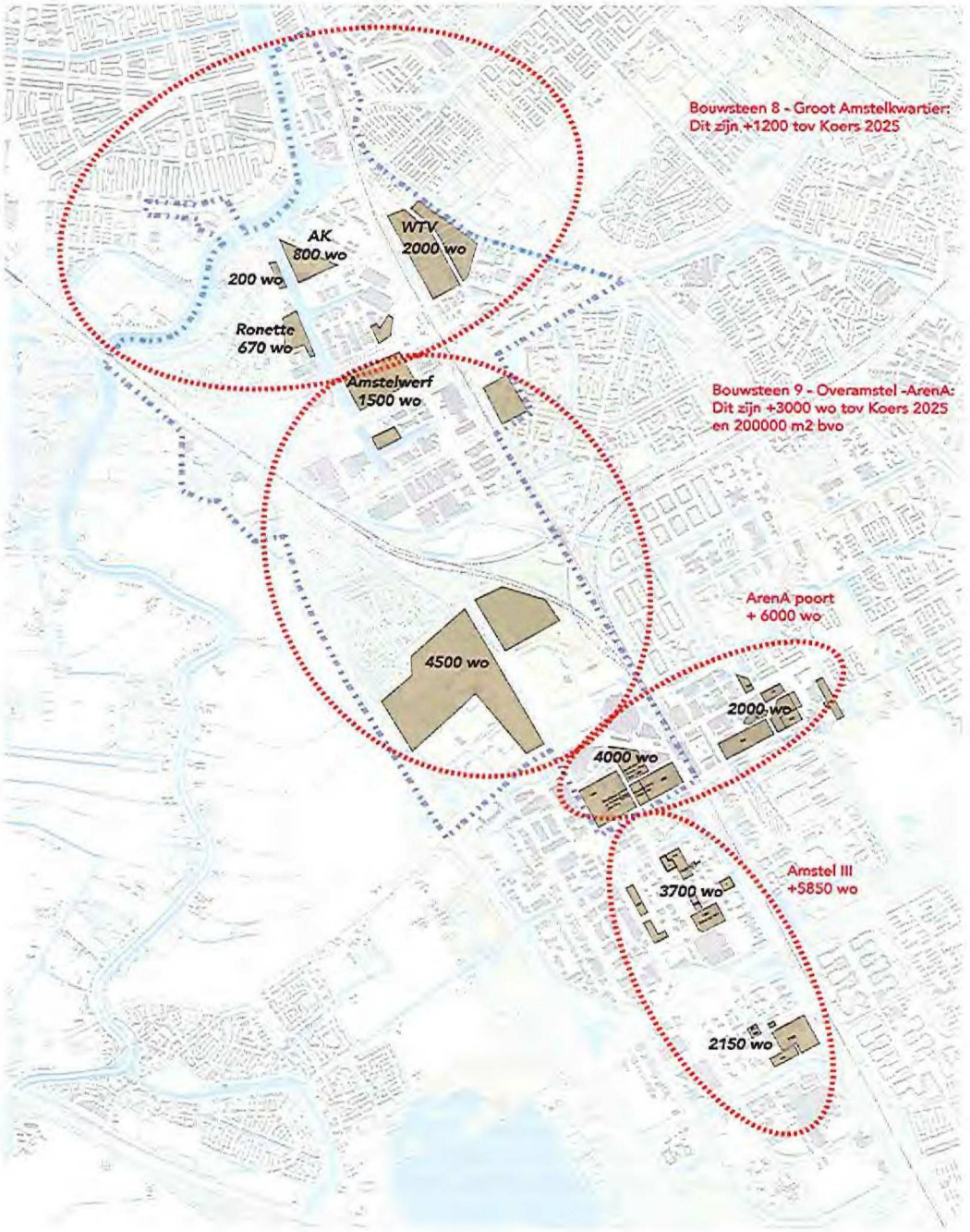


Luchtfoto en impressie transformatiegebied bedrijventerrein Overamamstel/KBF-terrein (VMX-architecten, 2016)

'Amstelwerf' (tussen A10 en metrostation Overamstel)
Voor dit gebied, gelegen tussen de A10-Oost en metrostation Overamstel op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel, hebben de ondernemers in het gebied de handen ineen geslagen en een ruimtelijk kader neergelegd waarin het gebied de komende jaren geleidelijk kan transformeren en ongeveer 1500 woningen kunnen worden toegevoegd vlak naast het metrostation Overamstel.

De Nieuwe Kern (DNK), Post NL en Entrada
In het gebied tussen het Amstel Business Park en de ArenA wordt door de gemeente Ouder-Amstel en de belangrijkste grondeigenaren gewerkt aan het plan voor de Nieuwe Kern. AJAX breidt met Sportpark De Toekomst op de huidge locatie uit en ook Sportpark Strandvliet breidt uit; hier komt een grote (evenementen)parkeergarage onder. Ten westen van beide sportparken wordt een plan uitgebwerkt met 4.500 woningen en 200.000 m2 bvo kantoorvloeroppervlak en voorzieningen. Bovendien wordt veel aandacht besteed aan betere fietsverbindingen met de omgeving in dit gebied en een goede toekomstige wegontsluiting. Ten noorden van de spoorboog Duivendrecht-Schiphol komt een nieuw distributiecentrum van Post NL en wordt de J. Muyskenweg mogelijk doorgetrokken naar de Holterbergweg/Stationsweg. Medio 2017 wordt er een nieuwe samenwerkingsbijeenkomst en Gebiedsvisie voor DNK afgerond.

ArenAPoort en Amstel III
In het Centrumgebied ArenAPoort en Amstel III spelen momenteel vele ontwikkel- en transformatieprojecten verspreid over het gebied. Uit een grove inventarisatie blijkt dat er in het ArenAgebied zo'n 4.000 woningen bij lijken te komen, in de Amsterdamse Poort crica 2.000 woningen bijkomen (o.a. in het voormalige ING-kantoor 'het Zandkasteel') en in Amstel III bijna 6.000 nieuwe woningen (o.a. op locatie voormalig Holendrecht Center en incl. woningen studenten en status houders aan de Holterbergweg).



Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Actuele ontwikkelingen

programma toevoeging maximaal laadvermogen
tov WMA verkeersmodel Amsterdam 2030 GE
in aantal huishoudens/woningen

Weespertrekvaart mid zuid: +1200 wo

Bouwsteen 8, 9 ArenA poort en AmstelII totaal: +15.700 wo tov Koers 2025

Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

2.3 Actuele ontwikkelingen & conclusie

Het inventariseren van de vigerende visies, projecten en actuele ontwikkelingen en initiatieven levert een beeld op dat de zogenaamde uitrol van het centrumgebied (of gemengd stedelijk gebied) binnen de Ring A10 sneller gaat en verder zuidwaarts kan doorzetten dan nu in Structuurvisie Amsterdam 2040 is aangegeven.

Voor de gebieden rondom metrostation Overamstel, KauwgomBallenFabriek-terrein en 'Amstelwerf', worden transformatieplannen gemaakt met de introductie van een fors woonprogramma. Ook in de zone tussen Joan Muyskenweg en de Duivendrechtsevaart worden de transformatieprojecten van kantoor- en bedrijfspanden naar woningbouwcomplexen gerealiseerd.

De start van het project De Nieuwe Kern (DNK) lijkt met de begin 2017 door de grondeigenaren getekende intentieverklaring weer dichter bij gekomen. De programmatische ambitie is de bouw van 4.500 woningen, circa 200.000 m2 kantoren en voorzieningen bij station Duivendrecht, de een uitbreiding van Sportpark De Toekomst (AJAX) en Strandvliet en een nieuwe plek voor evenementenparkeren. Ook wordt ingezet op het verlevendigen en sociaal-veiliger maken van de hoofdas, de Holterbergweg.

In de ArenAPoort en Amstel III zijn diverse nieuwbouw en transformatie-initiatieven met aanzienlijk nieuwe woonprogramma voor dit gebied, waarmee in de Koers 2025 nog niet/nauwelijks rekening was gehouden.

Met het economisch tij mee is Amsterdam 'booming'. Dit is ook in het gebied Amstel-ArenA voelbaar. In totaal zijn er in de zone Amstel-ArenA vele nieuwe initiatieven en ontwikkelingen met in totaal circa 10.000 woningen bovenop de geraamde 10.600 woningen in de Koers 2025. Daarnaast zijn er in de oostelijke kantorenstrook van Amstel III ook nog eens diverse transformatie- en sloop/nieuwbouw initiatieven met tot bijna 6.000 nieuwe appartementen (overwegend woningen voor studenten, starters, expats, en -tijdelijk- voor statushouders/vluchtelingen). Dat brengt de 'plan-/initiatievenvoorraad' voor de zone Amstel-ArenA tot 2025 op ruim 20.000 extra en die voor de zone Amstel-ArenA-AMC op ruim 26.000 woningen.

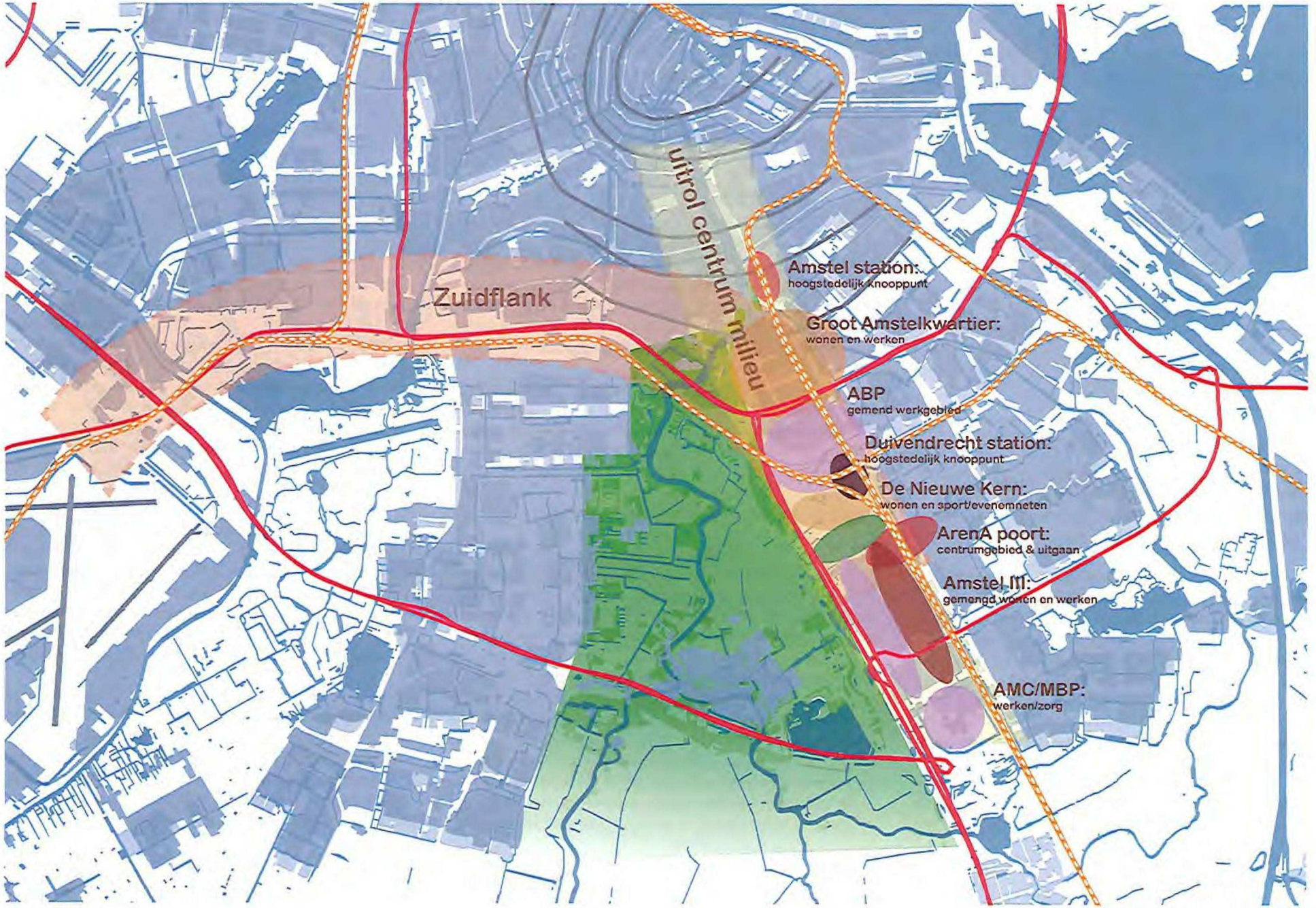
Er kan geconcludeerd worden dat er zowel als in het gebied rondom Overamstel als bij de ArenAPoort (en in Amstel III) diverse transformatie- en initiatieven met woningbouw zijn, die duiden op een beduidend groter woningbouwprogramma in de zone Amstel-ArenA dan in de Koers 2025 (vastgesteld door het College van B&W in april 2016) is opgenomen.

Het geraamde woningbouwprogramma dat nu in het Amstel-ArenA-gebied in de initiatief- of planfase zit is ruim 20.000 woningen (en 26.000 woningen inclusief Amstel III). Dat dit veel meer is dan de ruim 10.600 woningen die in de Koers 2025 (mei 2016) voor het Amstel-ArenA-gebied zijn geraamd.

Dit betekent onder andere ook dat woningbouw op de locatie van Volkstuinenpark Amstelglorie vóór 2025 sowieso niet aan de orde lijkt te zijn. Tegelijkertijd blijft Amstelglorie -door de goede ligging- een interessante strategische reservering voor woningbouw in de toekomst.

De vele verdichtingsplannen en initiatieven met woningbouw roepen tegelijkertijd vragen op over de stedenbouwkundige randvoorwaarden, behoud en toekomst van de werkfunctie (kantoren en bedrijvigheid)en bijbehorende infrastructuur, maatschappelijke, recreatieve en sportvoorzieningen.

In deze gebiedsuitwerking wordt in het volgende hoofdstuk het ruimtelijk-programmatisch ontwikkelingsperspectief voor Amstel-ArenA tot 2025 (met een doorkijk naar 2040) geschetst.


Zuidflank
uitrol centrum milieu
Amstel station:
hoogstedelijk knooppunt
Groot Amstelkwartier:
wonen en werken
ABP
gemend werkgebied
Duivendrecht station:
hoogstedelijk knooppunt
De Nieuwe Kern:
wonen en sport/evenemneten
ArenA poort:
centrumgebied & uitgaan
Amstel III:
gemengd wonen en werken
AMC/MBP:
werken/zorg

3. Gebiedsperspectief Amstel-ArenA 2025

3.1 Positionering en hoofdambitie

Het gebied Amstel-ArenA ligt in de economisch sterke en internationaal gerichte en heel goed met openbaar vervoer en auto bereikbare zuidflank van stad en metropoolregio. Met de ontwikkeling van het Amstelkwartier en de transformatie van het Weespertrekvaartgebied is de uitrol van het centrumgebied tot aan de Ring A10 volop gaande. De huidige A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug zit de transformatie naar een goede stadsentree en een hoogwaardig westelijk deel van de nieuwe stadswijk Amstelkwartier in de weg. Het Amstel-ArenA-gebied wordt aan de westzijde begrenst door het cultuurhistorische Amstelland en de Amstel, maar de openbaarheid, het zicht op de Amstel en de recreatieve waarde van de oostelijke Amsteloever in de Kop van de Amstelscheg laten behoorlijk te wensen over.

Het ruimtelijk/economisch perspectief voor het Amstel-ArenA-gebied is het verder ontwikkelen, transformeren en intensiveren van dit deel van de economisch sterke en goed bereikbare Zuidflank van de metropoolregio, met fors meer woningen in diverse milieus, behoud van de werkfunctie en bijbehorende betere infrastructurele verbindingen en bijbehorende recreatieve, sport- en maatschappelijke voorzieningen.

Het betreft de (door)ontwikkeling van de volgende aan de Amstelscheg gelegen zes stadswijken met een eigen identiteit en de verbetering van de verbindingen en het openbare-ruimte-raamwerk tussen deze stadswijken.

Voor het gebied Amstel-ArenA zijn de volgende doelen geformuleerd:

a het benutten van het woningbouwpotentieel in dit deel van de economisch sterke Zuidflank van de MRA; met name rondom de vele aanwezige trein- en metrostations;

b het gebied Amstel-ArenA wordt een gemengd, duurzaam en aantrekkelijk stedelijk woon-werk-milieu met goede condities en voorzieningen voor uitstekende woonkwaliteiten;

c het helen van de 'ijle' stedelijke zone tussen het Amstelkwartier en de ArenAPoort;

d verbeteren van A2-stadsentree, zodat gebied autoluwer wordt en de ontwikkeling van een hoogwaardig stadswijk in de zone A2-J. Muyskenweg mogelijk wordt;

e beter benutten van en inrichten van de directe omgeving van de diverse trein- en metrostations: gebiedsontwikkeling bij station Duivendrecht;

f de herontwikkeling draagt bij aan het verbeteren van de infrastructurele aansluitingen (fiets, auto & O.V.) van Zuidoost op de meer centrale delen van de stad; naast de Noord-Zuidverbindingen worden ook de Oost-West-verbindingen in dit deel van de agglomeratie verbeterd (met name de fietsverbindingen krijgen speciale aandacht);

g impuls openbaarheid en recreatieve waarde van dit gebied -mede i.r.t de huidige volkstuinparken en sportparken- & met name een impuls voor de oostelijke kop van de Amstelscheg

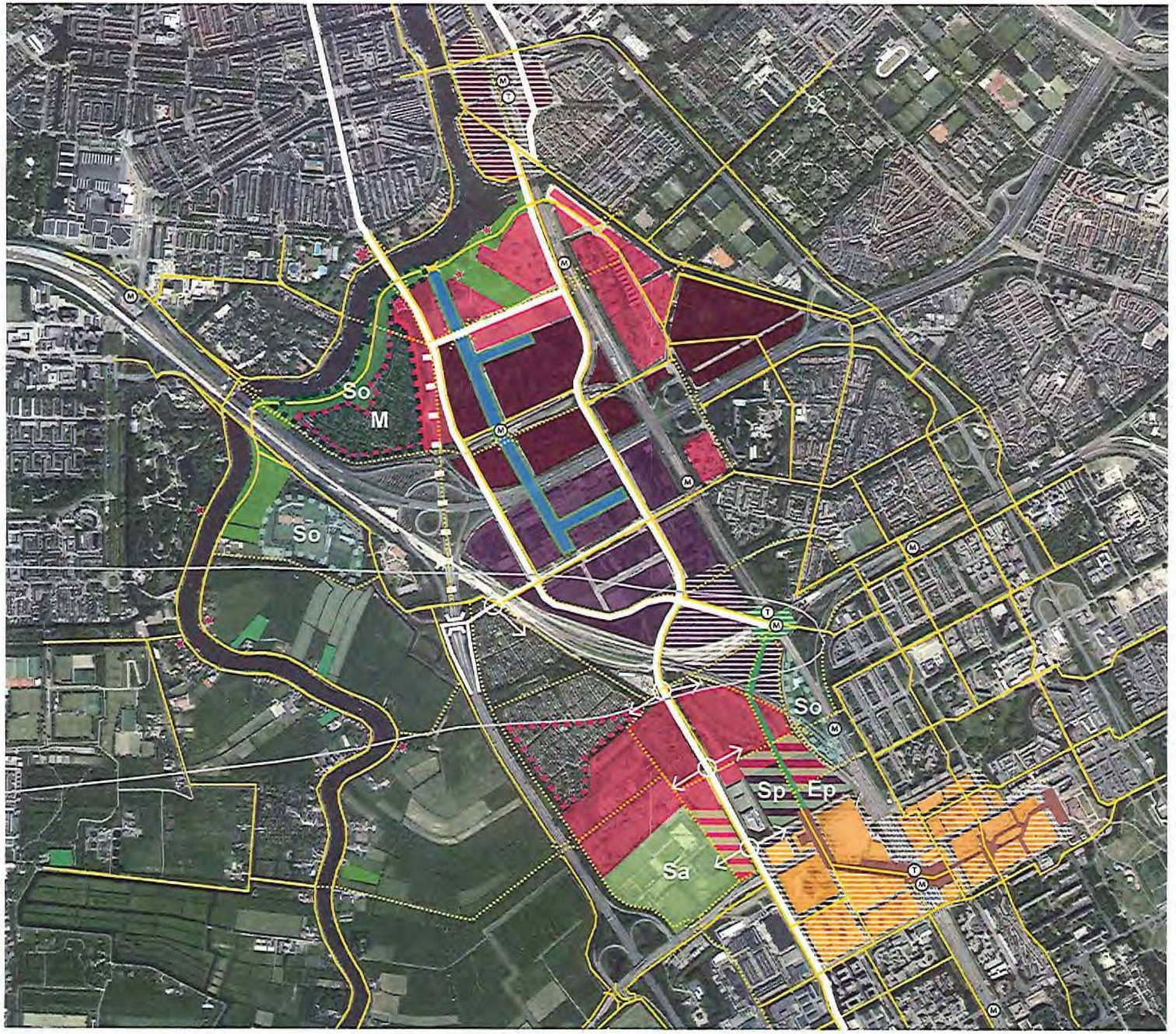
3.2 (Door)ontwikkeling zes stadswijken

Het ruimtelijk-economisch ontwikkleingsperspectief voor het Amstel-ArenA-gebied is het duurzaam doorontwikkelen, transformeren en intensiveren van een reeks van zes stadswijken:

1. Stedelijk knooppunt station Amsterdam Amstel en omstreken
2. Groot Amstelkwartier, incl. nieuwe A2-Stadsentree en groot Amsteloeverpark.
3. Amstel Business Parc Zuid
4. Stedelijk knooppunt station Duivendrecht e.o.
5. De Nieuwe Kern & sportparken De Toekomst en Strandvliet-ArenA
6. Centrumgebied ArenAPoort

Ad 1. Stedelijk knoopunt Amstel e.o.
Station Amstel is een multimodaal knooppunt. In de omgeving van het station vindt door de toevoeging van zowel hoogstedelijk wonen, grote kantoren en horeca verdere verdichting plaats naar een grootstedelijk gemengd gebied. De ambitie is om ook de westzijde (zone Delta Loyd kantoor / Van der Kunbuurt) te transformeren en hier hoogstedelijke woonmilieus toe te voegen.

Ad 2. Groot Amstelkwartier
Met de projecten amstelkwartier fase 1, 2 en 3, Kop weespertrekvaart, Weespertrekvaart Midden en Bijlmerbajesterrein is de ontwikkeling van de gemengde woon-werkwijk 'Groot Amstelkwartier' tussen de Amstel en Weespertrekvaart in volle gang. In het verlengde hiervan gaan ook J. Muyskenwegzone en het Kaugomballenfabriek) KBF-terrein, het Entradaterrein en andere gebieden rondom metrostation Overamstel verdichten en



Ontwikkelingsperspectief Amstel - ArenA 2025

- wonen - werken
- werken - wonen
- gemengd werken
- Multimodaal knooppunt
- Centrumgebied ArenA poort
- Sp — sport (park) bovenop parkeren evenementen
- Sa — sportpark (AJAX)
- Upgraden Duivendrechtse vaart als centrale openbare ruimte
- park aan Amsteloever
- Ep — Evenmenten/leisure park bovenop parkeergarage
- nieuwe boulevard Duivendrecht-ArenA
- pleinenreeks ArenA Poort
- fiets route; bestaand en nieuw
- hoofdstructuur auto
- verwijderen A2
- bebouwingsrand nader te bepalen
- M — strategische reservering wonen; mogelijk omzetten naar 'ontwikkeling metropolitaan park'
- te onderzoeken locatie nieuw openbaar sportpark ná 2025
- strategische reservering wonen
- beperkingengebied geluid (LIB4)
- M T — Trein en metro station

Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

- Gemeente Amsterdam
- Ruimte & Duurzaamheid

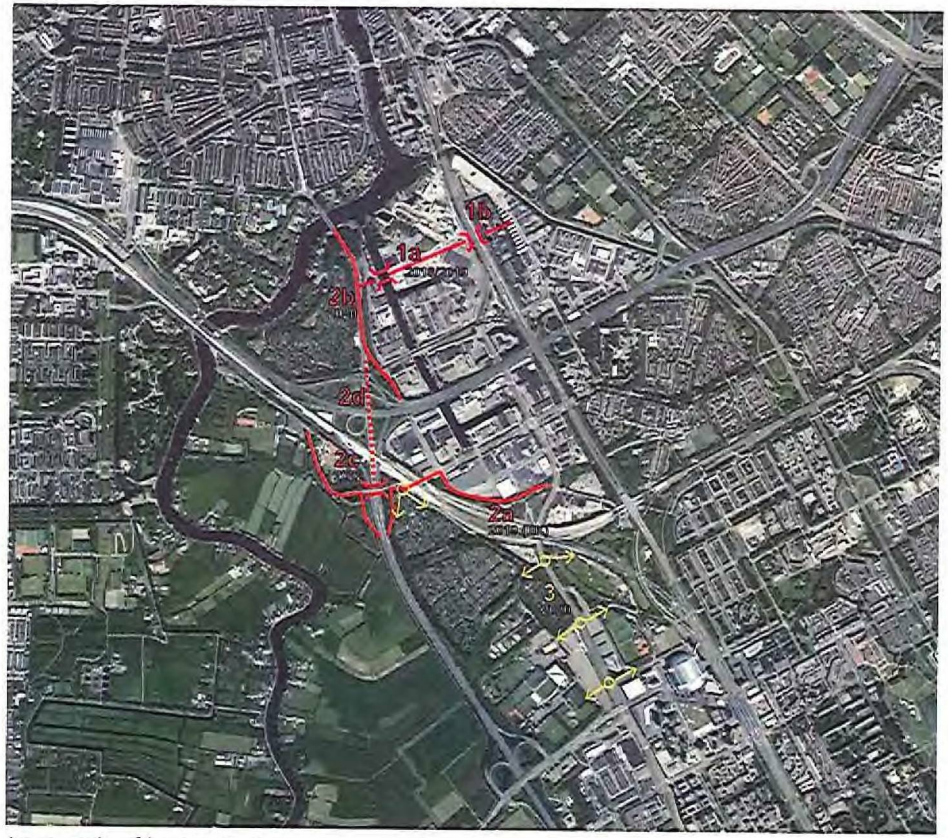
transformeren. Meer dan bij het Amstelkwartier fase 1, 2 en 3 wordt hier ingezet op behoud van de werkfunctie en een gelijkwaardigere mix tussen het werken, wonen en voorzieningen. Essentieel voor een goede westelijke rand van het Groot Amstelkwartier en betere verbindingen met de 'vooroorlogse stad' is de zogenaamde afwaardering van de A2 en de ontwikkeling van een hoogwaardige A2-Stadsentree in de zone Nieuwe Utrechtseweg/J. Muyskenweg. Daarnaast verdient Groot Amstelkwartier hoogwaardige openbare ruimten met verblijfs- en recreatieve kwaliteit aan de oostelijke Amsteloever, Duivendrechtsevaart en de Weespertrekvaart. Bij de Jan Vroegopsingel wordt ingezet op een groot nieuwe stadspark, gekoppeld aan een meer openbare functie van Volkstuinenpark Amstelglorie. Tenslotte krijgen de omgevingen van de diverse metrostation een hoogwaardige inrichting en wordt extra aandacht aan goede fietsenstallingen bij de metrostations.

Ad 3. Amstel Business Park Zuid
In het ABP Zuid gaat de transformatie en intensivering naar een meer gemengd stedelijk werkgebied ten zuiden van de A10 door. Met de versnelde doortrekking van de Joan Muyskenweg tot aan station Duivendrecht wordt de verbinding met de vooroorlogse stad flink verbeterd. Het gemengde werkgebied wordt 'afgemaakt' tot aan de spoorlijn Duivendrecht-Schiphol. Met de resterende vrije ruimte ten noorden van de spoorboog Duivendrecht-A2 wordt strategisch omgegaan, omdat deze ruimte plaats kan bieden aan uit te plaatsen bedrijven of andere functies.
Een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de van der Madeweg en Joan Muyskenweg verbetert de bereikbaarheid van het ABP.
Ook het doortrekken van de J. Blookerweg vanaf de A10-aansluiting S111 naar de Van der Madeweg (eventueel via een een alternatieftracé parallel aan de spoor-/metrolijn- kan bijdragen aan het robuuster maken van de autobereikbaarheid in dit gebied.

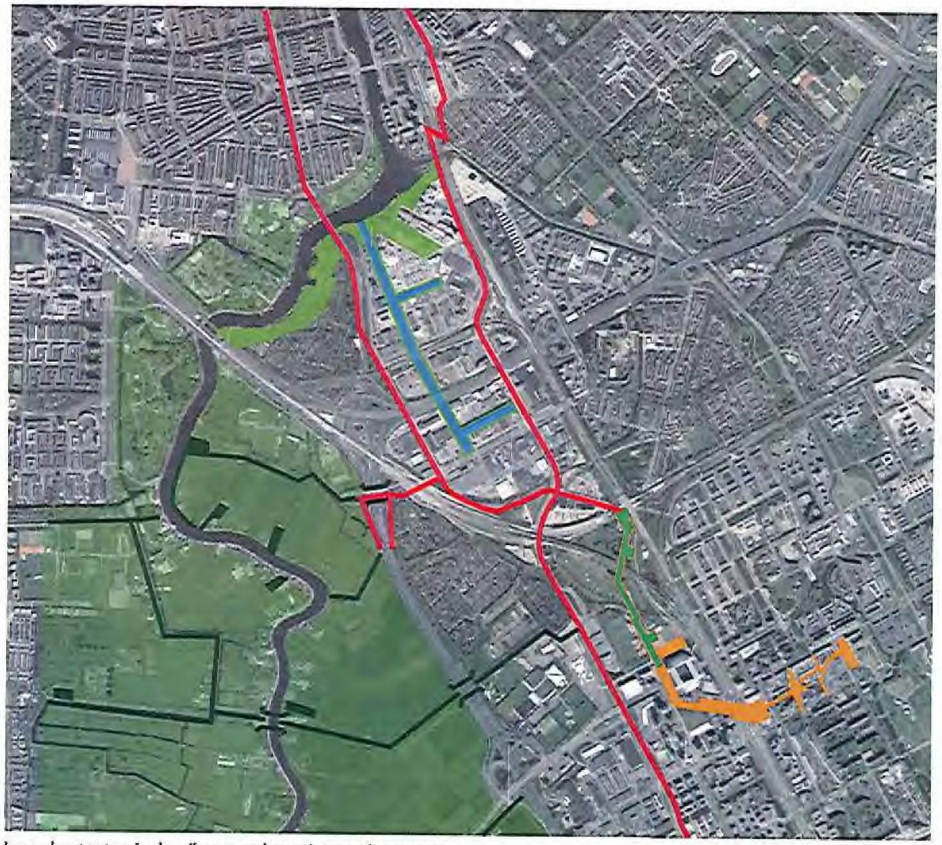
Ad 4. Stedelijk knooppunt Duivendrecht
Ten westen van station Duivendrecht wordt een nieuw stedelijk (multimodaal) knooppunt ontwikkeld, een gemengd hoogstedelijk werk- en voorzieningengebied met mogelijk een nieuwe stedelijke sporthal/-dome. Rondom station Duivendrecht (ook aan de oostzijde) dient het langzaamverkeernetwerk te worden verbeterd, als 'schakelgebied' tussen Amsterdam-Oost en Amsterdam-Zuidoost.

Ad 5. De Nieuwe Kern en sportparken De Toekomst & Strandvliet-ArenA
Woonwijk De Nieuwe Kern (het 'Duivendrechts kwartier') wordt ontwikkeld rondom de Holterbergweg in de zone tussen station Duivendecht en de Johan Cruijf ArenA. Het deel tussen de Holterbergweg en de Utrechtboog kan zich ontwikkelen naar een creatieve wijk door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes. Daarnaast worden de sportparken De Toekomst (Ajax) en Strandvliet verbeterd en uitgebreid met extra velden en gebouwde sportvoorzieningen/-faciliteiten. Behalve de groei van het AJAX-complex is de groei van het sportcomplex Strandvliet-/ArenA met name bedoeld voor de toekomstige bewoners van 'Groot Amstelkwartier', De Nieuwe Kern en de ArenApoort en Amstel III.
De hoofdader van het gebied, de Holterbergweg, krijgt bebouwing met voorkanten en trottoirs aan de weg en een fraai laanprofiel, waardoor dit een sociaal veilige en attractieve hoofdroute wordt. Ook komen er andere nieuwe doorgaande, sociaal-veilige en prettige fietsroutes door dit gebied van en naar de ArenAPoort, station Duivendrecht, Duivendrecht, Venserpolder, Groot Amstelkwartier, de Amstel en de Zuidas. Het evenementenparkeren en de ontsluiting voor de sport- en muziekevenementen in de ArenAPoort worden goed geïntegreerd in het plan.
Een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de van der Madeweg en J. Muyskenweg verbetert de bereikbaarheid van DNK en de in- en uitstroom van evenementenverkeer van en naar de ArenAPoort.

Ad 6. Centrumgebied ArenAPoort
De ArenAPoort wordt verder versterkt als (internationaal) centrum-, uitgaans- en evenementengebied. Een duurzame doorontwikkeling van dit 2e uitgaans- en evenementengebied van de stad is tevens van groot belang in het kader van het spreiden van de drukte over de stad en regio (Stad in Balans).
Er vindt een stevige verdichting plaats met de toevoeging van een gemengd programma met woningen, horeca, winkels, leisure en andere (culturele en uitgaans-)voorzieningen met diverse nieuwe (super)hoogbouwtorens. Hierbij hoort ook een duurzame oplossing voor het parkeren (werknemers, bewoners en bezoekers), inclusief voldoende fietsparkeren en evenementenparkeren (auto's, trailers, bussen, K&R en taxi's) in het hele ArenAPoort-gebied en de aanliggende gebieden (DNK en Amstel III).
Tevens wordt ingezet op het verbeteren en vergroenen van de openbare en private buitenruimte en het verbeteren van plinten in het gebied (géén/ minder achterkanten) en goede aansluitingen met de omgeving. Dit geldt niet alleen voor de ArenA-boulevard en hoofdrouting Amsterdamse poort, maar juist ook voor de straten, de andere buitenruimte en de randen van het gebied. Een hoogwaardige aansluiting op de ontwikkelingen ten noorden van ArenAPoort (projectgebied DNK) vragen extra aandacht.



Ingrepen hoofdwegenstructuur



Impuls strategische (bovenplanse) openbare ruimten

3.3 Investeren in netwerk en raamwerk

De geambieerde forse stedelijke (programmatische) intensivering van het Amstel-ArenA-gebied vraagt om een versterking van het netwerk en een heldere openbare ruimte structuur (raamwerk) om de ontwikkelingen aan op te hangen. De volgende gebiedsoverstijgende ingrepen worden geambieerd:

Verbeteren netwerk (infrastructuur, verbindingen):

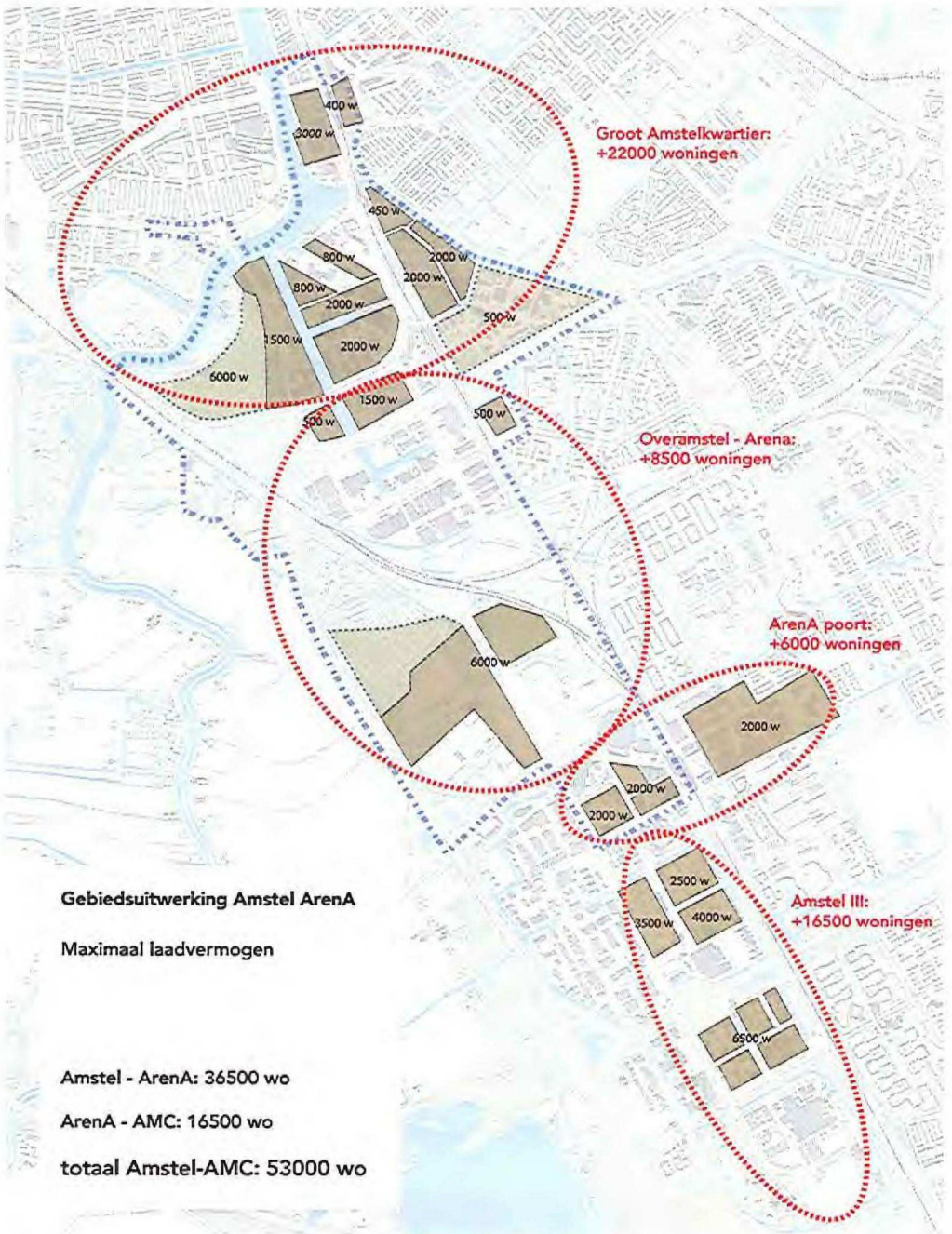
- Aanpassen stadsentree A2 (verwijderen A2 en stroomlijnen J. Muyskenweg) en nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel;
- Doortrekken J. Muyskenweg naar Stationsweg (station Duivendrecht) als nieuwe hoofdverbindingsweg naar Amsterdam-Zuid;
- Doortrekken J. Blookerweg bij A10-aanlsuitng S111 naar Van der Madeweg (onderzoeken);
- Verbeteren fietsnetwerk door toevoeging van nieuwe doorgaande fietsroutes:
  - Oost-West-route 'Groot Amstelkwartier' met extra l.v.-brug over weespertrekvaart, Duivendrechtsevaart en Amstel
  - Noord-Zuidroute De Nieuw Kern van ArenA-boulevard naar station Duivendrecht
  - Oost-Westroute door De Nieuwe Kern van Venserpolder naar de Amstel met nieuwe fietsbrug over de A2

Verbeteren raamwerk (Openbare ruimte, groen, sport en water):

- Nieuw oeverpark Amstel bij Jan Vroegopsingel & meer openbaar maken Volkstuinenpark Amstelglorie;
- Openbaar toegankelijke maken kades Duivendrechtse Vaart (incl. woonbotenopgave);
- Inpassing en uitbreiding bovenlokale / regionale sportvoorzieningen ten noorden van de Arena bij Sportpark Strandvliet/ArenA en onderzoeken mogelijkheid meer openbaar/multifunctioneel maken van het sportpark Overamstel in de kop van de Amstelscheg dat nu exclusief wordt gebruikt door de Politie Amstelland;
- Verder programmeren en voorkanten maken aan de hoofdader Spaklerweg-Holterbergweg & verbeteren profiel in zone De Nieuwe Kern en Amstel III;
- Upgrading openbare ruimte bij metro- en treinstations, inclusief voldoende fietsenstalling.



Bestaande hoofdfietsroutes (groen) en nieuwe / te verbeteren fietsverbindingen (rood)



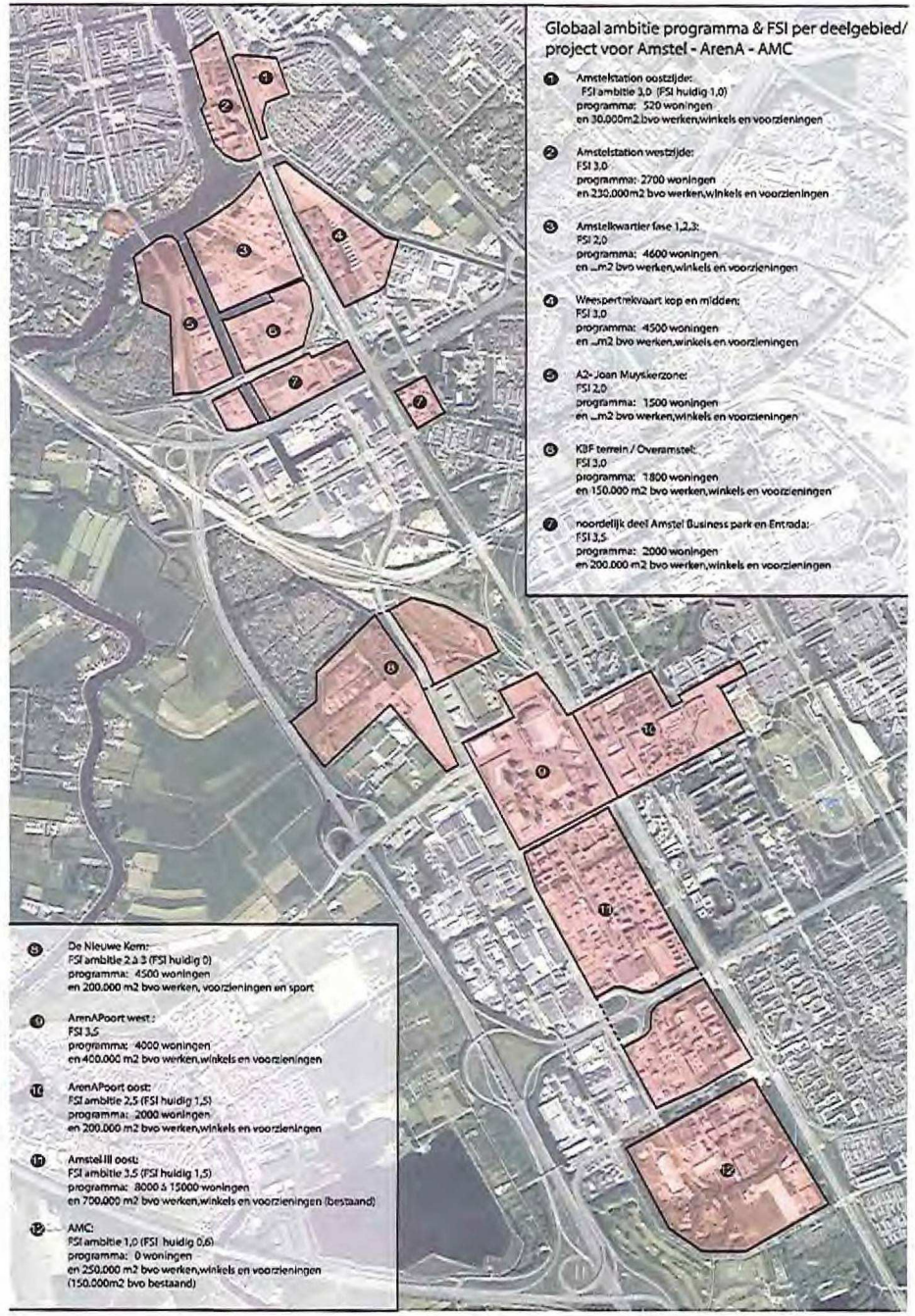
Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Maximaal laadvermogen

Amstel - ArenA: 36500 wo

ArenA - AMC: 16500 wo

totaal Amstel-AMC: 53000 wo



Globaal ambitie programma & FSI per deelgebied/ project voor Amstel - ArenA - AMC

1. Amstelstation oostzijde:
FSI ambitie 3,0 (FSI huidig 1,0)
programma: 520 woningen
en 30.000m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

2. Amstelstation westzijde:
FSI 3,0
programma: 2700 woningen
en 230.000m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

3. Amstelkwartier fase 1,2,3:
FSI 2,0
programma: 4600 woningen
en ...m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

4. Wiespertrekvaart kop en midden:
FSI 3,0
programma: 4500 woningen
en ...m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

5. A2- Joan Muyskerzone:
FSI 2,0
programma: 1500 woningen
en ...m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

6. KBF terrein / Overamstel:
FSI 3,0
programma: 1800 woningen
en 150.000 m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

7. noordelijk deel Amstel Business park en Entrada:
FSI 3,5
programma: 2000 woningen
en 200.000 m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

8. De Nieuwe Kern:
FSI ambitie 2,à 3 (FSI huidig 0)
programma: 4500 woningen
en 200.000 m2 bvo werken, voorzieningen en sport

9. ArenAPoort west :
FSI 3,5
programma: 4000 woningen
en 400.000 m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

10. ArenAPoort oost:
FSI ambitie 2,5 (FSI huidig 1,5)
programma: 2000 woningen
en 200.000 m2 bvo werken,winkels en voorzieningen

11. Amstel III oost:
FSI ambitie 3,5 (FSI huidig 1,5)
programma: 8000 à 15000 woningen
en 700.000 m2 bvo werken,winkels en voorzieningen (bestaand)

12. AMC:
FSI ambitie 1,0 (FSI huidig 0,6)
programma: 0 woningen
en 250.000 m2 bvo werken,winkels en voorzieningen
(150.000m2 bvo bestaand)

3.4 Programmatische bandbreedte en milieus

Woningbouwaantallen Koers 2025 (2016)
In de Koers 2025 worden in het gebied Amstel-ArenA in de versnellingslocaties en strategische ruimten rekening gehouden met de bouw van circa 10.600 woningen. De verdeling is als volgt:
Groot Amstelkwartier: 6.600
Overamstel-ArenA: 4.000
Totaal: 10.600 wo

Woningbouwaantallen in actuele ontwikkelingen (begin 2017)
Uitgaand van de actuele planontwikkelingen en recente nieuwe initiatieven is een veel groter aantal nieuwe woningen in dit gebied mogelijk. In het gebied Amstel-ArenA betreft het een potentieel van 20.600 woningen. Inclusief Amstel III is het woningbouwpotentieel ca 26.000 woningen. De verdeling is als volgt:
Groot Amstelkwartier: 6.600 + 1.200 WTV
Overamstel-ArenA: 4.000 + (3000 + 200.000 m2 bvo werken/kantoor/horeca DNK) + 6000 wo ArenAPoort + Amstel III: + 5.850 wo

Totaal Amstel-ArenA: 10.600 + ca 10.000 = 20.600 wo + 200.000 m2 we/ka

Totaal Amstel-ArenA-Amstel III = 26.600 wo + 200.000 m2 we/ka

Maximaal (woningbouw)programma Amstel-ArenA(-AMC) (2025-2040)
Bij extrapolatie van het woningbouwpotentieel, enige verhoging van de ichtheden en het benutten van alle strategische ruimte (waaronder de locatie van Volkstuinenpark Amstelglorie) is het aanvullend woningbouwpotentieel in het gebied Amstel-ArenA wel 36.000 woningen. Inclusief de kantorenzone van Amstel III is het woningbouwpotentieel wel 53.000 woningen.
De verdeling is als volgt:
Groot Amstelkwartier: + 22.000
Overamstel-ArenA: +8.500 + 6.000 (+ 200.000 m2 bvo we/ka) = 14.500 (+ 200.000 m2 bvo we/ka)
Totaal Amstel-ArenA: + 36.500 wo (+ 200.000 m2 bvo we/ka)
Amstel III: + 16.500 wo

Totaal Amstel-ArenA-AMC: + 53.000 wo

Bandbreedte nieuwe woningbouw in Amstel-ArenA
De bandbreedte toe te voegen woningbouw in Amstel-ArenA-gebied is 20.000 tot 36.500 woningen Inclusief de transformatie van Amstel III kan het woningbouwprogramma oplopen tot ruim 50.000 extra woningen).

Daarmee kent het Amstel-ArenA-AMC-gebied een woningbouwpotentie van 20.000 à 50.000 woningen (van gemiddeld 100 m2 bvo).

De ambitie is een stedelijke verdichting naar een kavel-/bouwveld-fsi (floor-space-index) van 2 à 3, met uitschieters tot 3,5 of meer in de ArenAPoort en Amstel III Oost.

Maatschappelijke voorzieningen/onderwijs/kunst&cultuur/sport	Aantal vestigingen/locaties of m2 (bij gemengd stedelijk woonmilieu met gemiddelde woningbezetting = 2,45)	Aantal vestigingen/locaties of m2 (bij gemengd stedelijk woonmilieu met gemiddelde woningbezetting = 2,45)	locatie
Woningaantal (inwoners)	20.000 (49.075 inwoners)	50.000 (122.687 inwoners)	
Alles-in-een basisschool	14	36	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Middelbare school	4	9	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Ouder en kindcentrum	2	4	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Jongerencentrum	2	6	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Welzijnsvoorziening	7	19	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Zorgcentrum	16	40	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Wonen met zorg (aantal woningen)	510 (wo)	1275 (wo)	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Bibliotheek	0 tot 1	1 tot 2	Groot Amstelkwartier en De Nieuwe Kern/ArenApoort/Amstel III
Ruimte voor kunst en cultuur	3	9	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Groen en recreatie – speelplek	10.000 m2 (1 ha)	25.000 m2 (2,5 ha)	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III, oostelijke kop Amstelscheg
Groen en recreatie – speelveld	20.000 m2 (2 ha)	50.000 m2 (5 ha)	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III, oostelijke kop Amstelscheg
Groen en recreatie – park	200.000 m2 (20 ha)	500.000 m2 (50 ha)	Park Somerlust Amstelkwartier, park Amsteloever (Jan Vroegopsingel) Groot Amstelkwartier, (evenementen)park bij ArenA, spoortpark Amstel III
Binnensport - Sporthal	2	5	Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenApoort, Amstel III
Binnensport – zwembad	0 tot 1	1	De Nieuwe Kern
georganiseerde buitensport - velden	100.000 m2 (10 ha)	250.000 m2 (25 ha)	uitbreiding sportpark Strandvliet, oostelijke kop Amstelscheg (betere benutting sportpark Overamstel of nieuw sportpark aan/bij Jan Vroegopsingel), nabij Amstel III
Sport in de openbare ruimte (informeel)	20.000 m2 (2 ha)	50.000 m2 (5 ha)	Oostelijke kop Amstelscheg, Groot Amstelkwartier, De Nieuwe Kern, ArenAPoort, Amstel III

Tabel met het aantal maatschappelijke, onderwijs, kunst & cultuur- en sportvoorzieingen bij een groei van 20.000 à 50.000 woningen in het Amstel-ArenA-AMC-gebied (volgens normen van het voorzieningenmodel van de gemeente Amsterdam)

Maatschappelijke voorzieningen, onderwijs, kunst&cultuur
Op basis van het voorzieningenmodel van de gemeente Amsterdam is een raming gedaan van de maatschappelijke voorzieningen behorend bij een bandbreedte van 20.000 à 50.000 woningen. Met een gemiddelde woningbezetting van 2,5 betreft het een groei van het aantal inwoners van 50.000 tot 125.000. Het betreft voor het Amstel-ArenA-AMC-gebied volgens het voorzieningenmodel van de gemeente Amsterdam globaal minstens 14 tot wel 36 nieuwe basisscholen met bijbehorende kinderopvangvoorzieningen en gymzalen, 4 tot 9 middelbare scholen, en 14.000 – 35.000 m2 aan buurt-/ontmoetingscentra, gezondheidscentra, kunst&cultuur en multifunctionele accommodaties. In stedelijk gebied geldt een norm van één basisschool per 1380 woningen en geldt een maximale afstand van 1 km van woning tot aan basisschool. Ook geldt de eis dat basisscholen niet gelegen zijn aan een drukke verkeersweg (i.v.m. fijnstof) en bij voorkeur wel gelegen zijn aan een verkeersveilige route.
De goede ontsluiting van het gebied en de toename van het aantal inwoners in Oost en Zuidoost legitimeert de ontwikkeling van een stedelijke culturele voorziening. Kunst en cultuur is belangrijk voor de ontwikkeling van de eigen identiteit van een wijk. In deze context worden er tevens kansen gezien voor kunst in de openbare ruimte in zowel het 'Groot Amstelkwartier' als het gebied DNK-ArenAPoort-Amstel III.

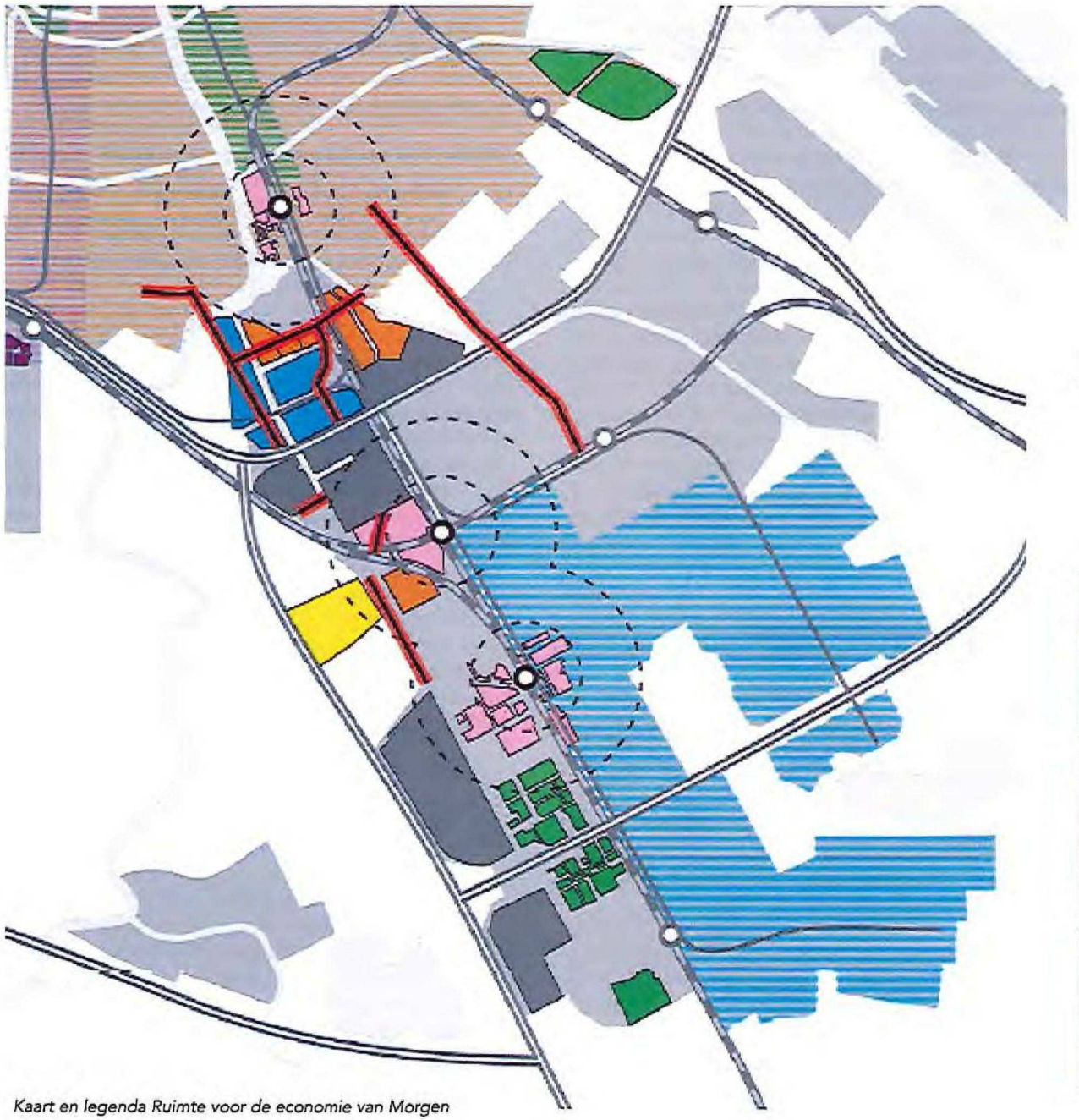
In de 1e fase van het Amstelkwartier is nu één basisschool met kinderdagverblijf en een naschoolse opvang gerealiseerd. Er komen in fase 2 en 3 nog 2 basisscholen met BSO en een vestiging van de openbare bibliotheek Amsterdam bij. In het Weespertrekvaartgebied komt 1 basisschool én een middelbare school.
In de Nieuwe Kern komt een nieuwe basisschool bij het Ajax-sportcomplex De Toekomst met ruimte voor sport, een tweede basisschool en wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van een nieuwe middelbare school nabij station Duivendrecht.
Ook bij de nieuwe bewoners van de ArenAPoort (Oost- en West) en Amstel III (Oost) is behoefte aan maatschappelijke voorzieningen. Behalve ruimte voor welzijn- en zorgvoorzieningen gaat het hier om minimaal 5 basisscholen met kinderopvangvoorzieningen, een middelbare school en enkele gymzalen.

Daarnaast zet de gemeente Amsterdam in op uitbreiding van twee nieuwe internationale scholen, waaronder een nieuwe publieke internationale school in Zuidoost van 1400 leerlingen (700 basisschool en 700 voortgezet onderwijs). Als mogelijke locatie voor een nieuwe internationale school wordt het 'Zandkasteel', voormalig ING-kantoor in de Amsterdamse Poort, genoemd.

Deze voorzieningen dienen te worden meegenomen in de transformatie en verdere verdichting van deze gebieden.

Sport
Bij 20.000 à 50.000 nieuwe woningen (50.000 à 125.000 nieuwe bewoners) horen ook extra sportvoorzieningen. Het betreft tussen de 10 en 25 ha aan extra sportvelden, 2 tot 5 nieuwe sporthallen, 1 zwembad en voldoende locaties voor sport en bewegen in de openbare ruimte en kleinschalige informele 'urban' sportveldjes. Groeiruimte voor sport wordt gevonden op de huidige sportlocaties in het gebied: op Sportpark Strandvliet (en gebied ten noorden van de ArenA) en mogelijk op het politiesportpark Overamstel (als afspraken gemaakt kunnen worden over het breder openstellen van dit sportpark). Verdere uitbreiding van de sportvoorzieningen is mogelijk in de oostelijke kop van de Amstelscheg aan de Jan Vroegopsingel. In lijn met de uitwerkingen voor sport en groen, liggen er mogelijkheden de groene kop van de Amstelscheg te transformeren tot een metropolitaan sport, natuur – en recreatielandschap, met een uitdagende mix van openbare groen- en sportvoorzieningen. In het Groot Amstelkwartier (en/of Amstel Business Park), De Nieuwe Kern, de ArenApoort en/of Amstel III is , waar mogelijk gekoppeld aan onderwijsvoorzieningen, ook behoefte aan nieuwe sporthallen. De koppeling met onderwijs biedt ook kansen voor de inpassing van compacte urban buitensport.
In de Sportvisie 2025 wordt het centrumgebied Zuidoost, samen met de Sportas, aangewezen als clusterlocatie voor (top)sportvoorzieningen met een stedelijk/regionaal draagvlak. De zone tussen station Duivendrecht en de ArenA (gebied project DNK) is een kansrijke locatie voor te verplaatsen en nieuwe stedelijke/regionale sportvoorzieningen, zoals een ijsbaan/-dome, een sporthal en/of nieuwe urban sports & leisure. Het hele agglomeraat van Sportpark Strandvliet(-ArenA) plus Sportpark De Toekomst heeft de potentie om uit te groeien tot een regionale/ nationale sporthub, een soort tweede sportas.

Gelet op de verdichtingspotentie in de zone Amstel-ArenA en de reeds bestaande tekort voor met name de tennis- en hockeysport in het zuidoostelijk deel van de Amsterdamse agglomeratie (zie Inventarisatie sportvraag en -aanbod zuidoostkant Metropool Regio Amsterdam, 2016) verdient het aanbeveling om:
- Sportpark Strandvliet (voetbal en tennis) te behouden en verder uit te bouwen met 3 à 4 sportvelden (met name voor hockey); vanwege de strategisch ligging en goede O.V.-bereikbaarheid kan dit sportpark Strandvliet(-ArenA) een bovenlokale functie krijgen en gebruikt worden door bewoners van het 'Groot Amstelkwartier', DNK, Duivendrecht en Amsterdam Zuidoost (incl. bewoners ArenAPoort en Amstel III);
- de mogelijkheid voor een breder gebruik van sportpark Overamstel (in de kop van de Amstelscheg ten zuiden van de A10) dan exclusief door de Politie Amstelland nader te onderzoeken;
- aandacht voor realisatie van informele sportveldjes/-pleintje én sporthallen bij voorkeur in combinatie met onderwijs in de diverse deelgebieden en projecten van het 'Groot Amstelkwartier' (incl. kans in nieuwe oeverpark



RUIMTE VOOR DE ECONOMIE VAN MORGEN

Kantoorgebieden	Woon-werkmilieus	Productiezones
	WOONWIJKEN	
INTERNATIONAAL TOPMILIEU	CREATIEVE WIJK	
INNOVATIE DISTRICT	PRODUCTIEVE WIJK	BEDRIJVEN-TERREIN
MULTIMODAAL KNOOPPUNT	STADS-STRATEN	HAVEN

Kaart en legenda Ruimte voor de economie van Morgen

Amstel / J. Vroegopsingel), De Nieuwe Kern, ArenAPoort (en Amstel III);
- er is tevens een potentiële behoefte aan 2 tot 4 nieuwe sporthallen in het Amstel-ArenA-AMC gebied, bijvoorbeeld één of twee in de buurt van metrostation Overamstel, één of twee in De Nieuwe Kern en één of twee in Amstel III (landelijk kengetal (STIPO) : één sporthal van 2.400 m2 per 25.000 -34.000 inwoners);
- Tenslotte lijkt de zone tussen station Duivendrecht en de ArenA (gebied project DNK) een kansrijke locatie voor te verplaatsen en nieuwe stedelijke/ regionale sportvoorzieningen, zoals een ijsbaan/-dome, een sporthal en/of nieuwe urban sports & leisure. Het hele agglomeraat van Sportpark Strandvliet(-ArenA) plus Sportpark De Toekomst heeft de potentie om uit te groeien tot een regionale/nationale sporthub, een soort tweede sportas.

Werken: Ruimte voor de Economie van Morgen
Het ruimtelijk-economisch ontwikkleingsperspectief Amstel-ArenA sluit naadloos aan bij de visie Ruimte voor de Economie van Morgen is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025. Deze visie agendeert het belang van werken in de stad, en de ruimte die daarvoor nodig is, en dient als economisch uitgangspunt voor toekomstige ruimtelijke projecten, gebiedsontwikkeling en de nieuwe kantorenstrategie van Amsterdam.

Ruimte voor de Economie van Morgen onderscheid een aantal woon-werkwijken:
- Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10. Amstelkwartier fase 3 en 4, het Weespertrekvaartgebied en mogelijk een deel van De Nieuwe kern zijn potentiele creatieve wijken.
- Productieve wijken zijn woon-werkwijken die bedrijven (met bedrijfsruimte) integreren in nieuw stedelijk woonmilieu. Samen met productieve delen in stadstraten bieden deze wijken nieuwe ruimte voor bedrijven die nodig is, om economisch divers te blijven, omdat een groot deel van de binnenstedelijke bedrijventerreinen gaat verdwijnen. Integratie van bedrijven in woonwijken is niet nieuw. Het grootste deel van Amsterdam tot en met de gordel van de negentiende eeuw, is gebouwd zonder fysieke scheiding tussen werken en wonen. Nieuwe productieve wijken keren terug naar dit principe, waarin ruimte is voor bedrijvigheid als ambachten, lokale productie, en moderne hybride productiebedrijven die behoefte hebben aan een mix van kantoorruimte en bedrijfsruimte. Alle werkgebieden rondom metrostation Overamstel vallen onder de categorie productieve wijk.
- Multimodale knooppunten zijn belangrijke werklocaties voor de hele metropoolregio.
- De Amsterdamse multimodale knooppunten Amstelstation en Arenapoort, bieden de komende jaren slechts beperkt ruimte voor vestiging van nieuwe bedrijven. Voor de ontwikkeling op langere termijn liggen buiten Amsterdam bij het multimodaal knooppunt Duivendrecht kansen voor ontwikkeling van een nieuw concentratiegebied voor kantoren,sport- en andere voorzieningen. Om op tijd de ontwikkeling van knooppunt Duivendrecht in te zetten, als aanvullende capaciteit voor de bestaande knooppunten, zal dit jaar planvoorbereiding moeten starten. Amsterdam zal met de Gemeente Ouder-Amstel en de NS de mogelijkheden bespreken om de ontwikkeling van knooppunt Duivendrecht op te pakken als uitbreiding van het bestaande coalitieproject De Nieuwe Kern. Daarnaast kan knooppunt Lelylaan ruimte bieden voor grootstedelijke functies onder voorwaarde van sloop- en nieuwbouw in de nabije omgeving.

3.5 Verkeerskundige robuustheid

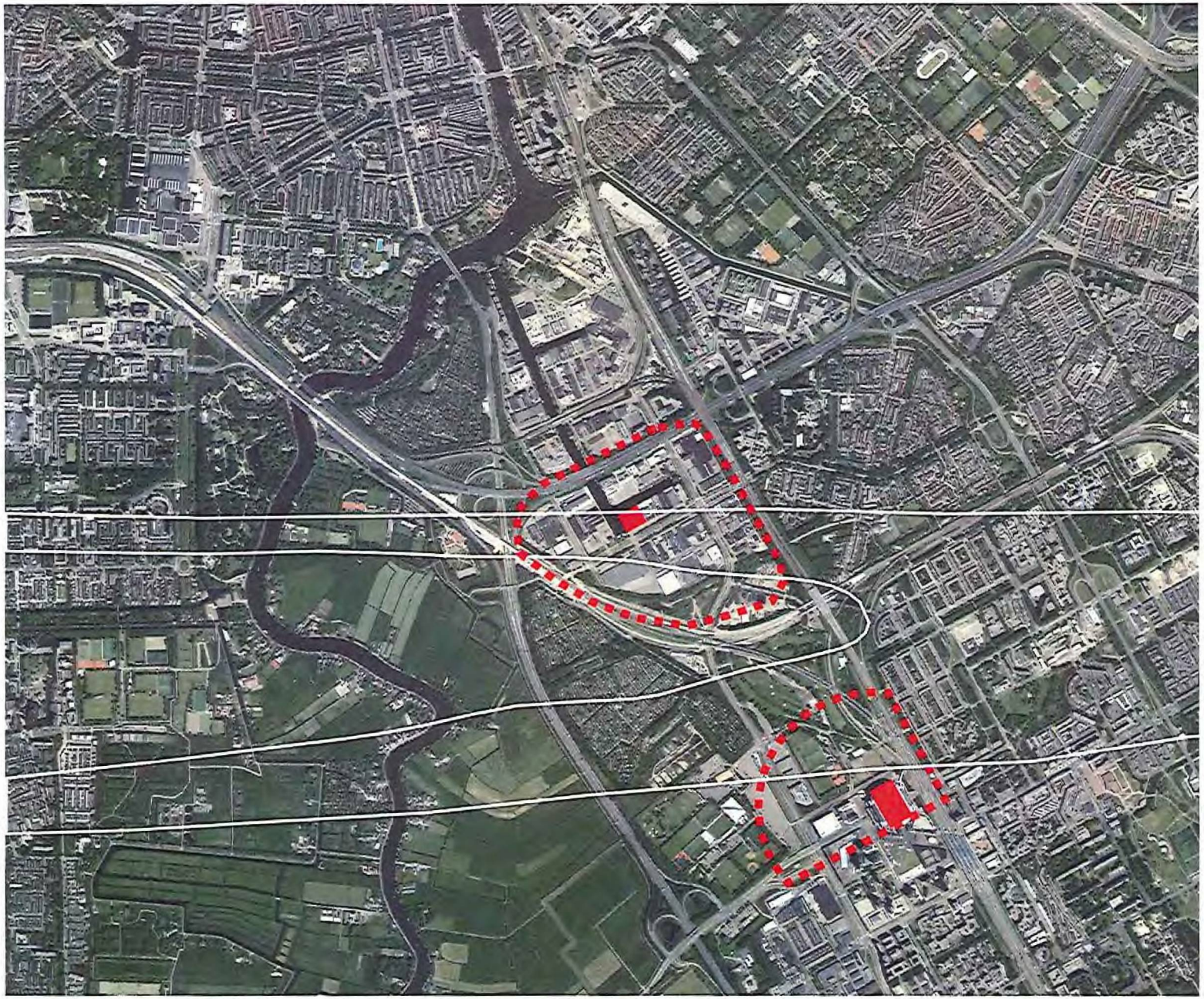
In de 1e helft van 2017 is er een nader verkeersonderzoek naar de robuustheid van de wegenstructuur in het Amstel-ArenA-AMC-gebied gedaan (V&OR, concept, april 2017).

De conclusie is dat uitgaande van een nieuwe stadsentree A2 kan het Amstel-ArenA-gebied een potentiele groei van ruim 50.000 woningen verkeerskundig aan zonder grote ingrepen in het autonetwerk.
Wel zijn er aanpassingen noodzakelijk van een aantal kruispunten (o.a. verlengen + aanleg extra opstelvakken) op het stedelijke wegennet en bij de aansluitingen met de A2 (Stramanweg), A9 (S111) en A10 (S111). Het doortrekken van de Joan Muyskenweg naar Duivendrecht, de aanleg van de verbinding Lemerbergweg-Snijderbergweg en het verlengen van de Blookerweg zullen de wegenstructuur robuuster maken (ook voor evenementenverkeer) en de aansluitingen op de Rijkswegennet ontlasten.

Door de ontwikkeling van 3500 parkeerplaatsen in het projectgebied De Nieuwe Kern langs de Passage/ Holterbergweg moet op deze locatie de infrastructuur wel uitgebreid worden om de instroom- en uitstroom tijdens evenementen goed af te kunnen wikkelen en te kunnen scheiden van het woonverkeer en de langzaamverkeerstromen tussen Arena en stations Strandvliet en Duivendrecht.

In vergelijking met andere gebiedsontwikkelingen zijn de bovenplanse investeringen in infrastructuur voor fiets, OV en auto relatief beperkt (ca 200 mln euro).

Zie ook *bijlage 2: Samenvatting aanvullend Verkeersonderzoek Amstel-ArenA-AMC-gebied.*



Milieucontouren Schiphol (LIB4 en LIB5), bedrijventerrein ABP Zuid en Johan Cruijf ArenA

Milieu contouren

Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

3.6 Randvoorwaarden en risico's

De interpretatie van de mogelijkheden rondom de LIB5 (20 kE) contour en transformatie naar de woonfunctie zijn zeer bepalend voor het al dan niet ontwikkelen van de nieuwe woonwijk in het De Nieuwe Kern- gebied. Vooralsnog lijkt woningbouw binnen de LIB5 contour mogelijk. Binnen de kleinere LIB4 contour kunnen geen woningen worden gebouwd. Ook de Amsterdam ArenA kent milieucontouren waarbinnen geen woningbouw mogelijk is.

De milieucontour van het bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid wordt momenteel aangepast, waardoor woningbouw ten noorden van de A10-Oost mogelijk wordt.

Bij transformatieprojecten met woningbouw zal voor wat betreft de geluidhinder van snelwegen, hoofdwegen en spoort-/metrolijnen uiteraard gewoon aan de Wet Geluidhinder voldaan moeten worden voldaan.

3.7 Duurzaamheid: "Amstel-ArenA get smart"

De stedelijk verdichting rondom de trein- en metrostation in het Amstel-Arena-gebied an sich is natuurlijk al duurzaam. Het gebied zit ook vol met innovatieve ondernemers, groot en klein. Denk daarbij aan Amsterdam Arena, Lingotto, Taxi-E, Cargohopper, Tesla enzovoort, enzovoort. Dit biedt enorme kansen, juist ook op het gebied van duurzaamheid. Er is een wil om samen te werken, dat gebeurt dan ook al. Met name in het gebied rondom de ArenA zijn partijen zeer actief, ook wel de Amsterdam Innovatie Arena genoemd.

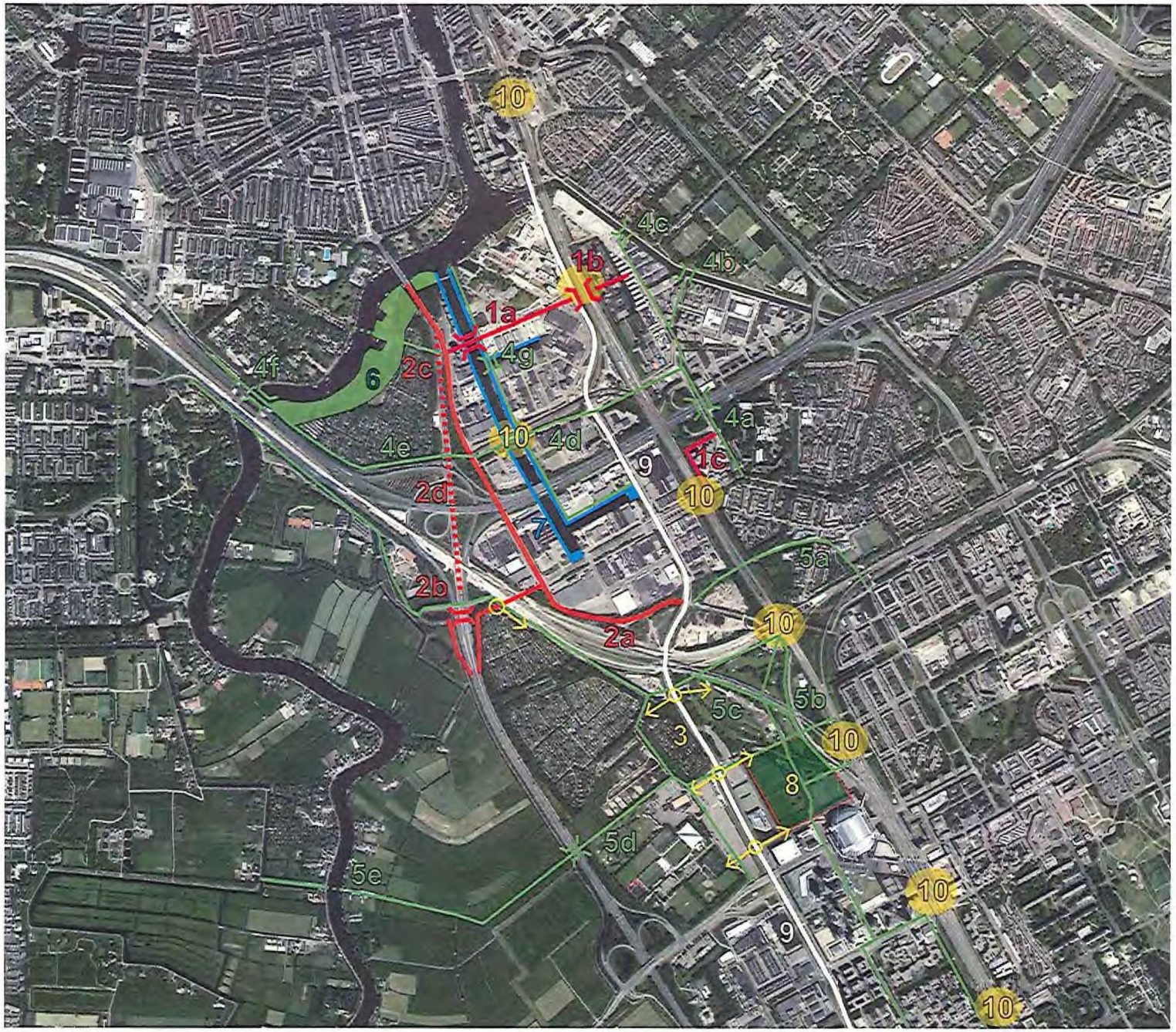
Deze partijen ontwikkelen en testen nieuwe diensten en producten in hun omgeving, die ook relevant zijn op grotere schaal. Denk aan ervaringen op het gebied van slimme gebouwen, energie opslag en uitwisseling, bedrijfsafvallogistiek, mobiliteitsmanagement, slimme verlichting en datamanagement. Een bijzondere samenwerking is ZOEnergie, een energiedienstenbedrijf in ontwikkeling, speciaal voor Zuidoost..
Het Amstel-Arena(-AMC)-gebied is één van de belangrijke economische motoren in de Amsterdamse regio. De economische performance is groot, maar kan nog beter, duurzamer en innovatiever. Smart dus. Door unieke ligging in de regio, het ondernemerschap en innovatiekracht van lokale partijen en de ruimtelijke kansen, kan dit gebied zich ontwikkelen tot slimme proeftuin van de regio.

De (duurzame) bereikbaarheid van het gebied
De verdichting en het toevoegen van wonen vraagt om een andere mobiliteitsaanpak. Naast grote fysieke ingrepen , zoals verbetering van de fietsroutes en de kwaliteit van de openbare ruimte rondom de metrostations, gaat het vanuit 'Smart' ook om het stimuleren van meer van OV en fiets gebruik en wandelen, door het hanteren van lage parkeernormen in nieuwe ontwikkelingen en het investeren in fietsverbindingen, met de binnenstad en de amstelscheg.
Er zijn ook kansen voor mobiliteitsmanagement op de verkeersstromen en delen van parkeervoorzieningen, met specifieke aandacht voor de mobiliteit die voortkomt uit de evenementen. Verduurzaming van het 'wagenpark' kan gestimuleerd worden door het opschalen van slimladen concepten, laden te combineren met lokale opwek en opslag van duurzame energie en duurzame mobiliteitsconcepten te tenderen bij de gronduitgifte. Mogelijk is er behoefte aan een logistiek en kan schone lucht worden gestimuleerd door uitbreiden van de milieuzone in het Amstelkwartier.

De veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte
De functieverandering en het huidige werken stellen andere eisen aan de openbare ruimte dan de huidige situatie biedt. Het gaat om veiligheid en gebruiksmogelijkheden toevoegen die de woonfunctie nodig heeft. Vanuit 'Smart' gaat het onder andere om slimme verlichting, waarbij schakeling in lichtniveau 's en sfeer mogelijk is en 'crowd control' op grotere schaal in te voeren door meerdere partijen en meer data te betrekken bij het controle center van de Amsterdam Arena en gemeente.

De duurzame energievoorziening en grondstoffen huishouding
De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om energie neutraal te bouwen en tot een energievoorziening te komen zonder aardgas. Dat betekent in gronduitgifte streven naar een EPC van minimaal 0,15. Daarnaast zijn er kansen om lokale en regionale warmte bronnen in te koppelen zoals datacenters, kleinschalige biovergisters, restwarmte van het AMC en geothermie(regionaal). Een ontwikkelstrategie voor duurzame energie is aanbevelenswaardig; hierbij kan gebruik gemaakt worden van het platform ZOEnergie dat duurzame energie projecten ontwikkeld en financiert.
Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om stappen te maken richting een circulaire economie. Door in de bouwsector efficiënt om te gaan met grondstoffen en de daarvoor benodigde energie (circulair bouwen) en door de afvalinzameling efficiënter en duurzamer te doen voor het huishoudelijk afval en daar waar mogelijk ook voor het bedrijfsafval. Vanuit 'Smarter' gaat het om circulair bouwen en efficiënte en duurzame afvalinzameling. Het gebied Overamstel-Duivendrecht is zoekgebied voor een nieuw overslagpunt.

Een robuuste waterhuishouding
Met name de ontwikkeling van De Nieuwe Kern biedt kansen om hier een nieuwe robuuste waterstructuur te realiseren, die tevens substantieel extra ruimtelijke en recreatieve kwaliteit aan het gebied tussen het Amstel Business Park en de ArenAPoort toevoegd. Daarnaast vraagt het regenbestendig maken van de ontwikkelgebieden -en sepcifiek de ArenA-boulevard- bijzondere aandacht.



Bovenplanse ingrepen 2025

Infrastructuur

- 1a Amstelstroomlaan en brug over Duivendrechtse Vaart
- 1b Tunnel onder het spoor naar Weespertrekvaart
- 1c Doorttrekken S111- J Blookerweg naar Vd Madeweg (reservering)
- 2a Verlengde J Muyskerweg naar Stationsweg Duivendrecht
- 2b Nieuwe op/afrit A2 en aansluiting op J Muyskerweg
- 2c Aansluiting J Muyskerweg op Utrechtse brug
- 2d Verwijderen resterend deel A2
- 3 ontsluitingen nieuwe woonwijk De Nieuwe Kern
- 4a fietsbrug over A10 bij S111
- 4b fietsbrug over Weespertrekvaart
- 4c fietsbrug over Weespertrekvaart
- 4d fietsbrug over Duivendrechtse vaart bij station Overamstel
- 4e fietsverbinding langs A10 en Amstelglorie
- 4f fietsbrug over de Amstel naast A10
- 4g fietsbrug over zijarm Duivendrechtsevaart
- 5a verbeteren fietsverbindingen Duivendrecht
- 5b fietsverbinding verlengde Arena boulevard naar Duivendrecht
- 5c fietsverbinding diagonaal naar Zuidas
- 5d fietsbrug over de A2 naar Amstelscheg
- 5e fietsverbinding over de Amstel naar Amstelveen

Openbare ruimte

- 6 Aanleg oeverpark bij Amstelglorie (met fietsverbinding over Amstel)
- 7 Duivendrechtse Vaart, routes en openbaar maken kades
- 8 Aanleg nieuw sport/evenementen park op dak nieuwe Parkeergarages
- 9 verbetering Spaklerweg/Holterbergweg, profiel en voorkanten aan de stadslaan
- 10 Verbetering omgeving metro/treinstations (incl fietsparkeren)

Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

4. Bovenplanse ingrepen

Voor de verdere ontwikkeling van het gebied Amstel-ArenA zijn een aantal zogenaamde strategische bovenplanse ingrepen noodzakelijk. Het betreft infrastructuur, maar ook impulsen aan de openbare ruimte, het groen en sportvoorzieningen. Het betreft de volgende bovenplanse ingrepen Amstel - ArenA.

4.1 Clustering bovenplanse ingrepen

Infra: optimalisatie wegenstructuur

1a Amstelstroomlaan & brug over de Duivendrechtsevaart (in voorbereiding)
1b. Tunneltje/viaduct onder spoor- en metrolijn door naar Weespertrekvaart in verlengde Amstelstroomlaan (in voorbereiding)
1c. J. Blookerweg doortrekken naar Van der Madeweg (onderzoeken ism project Entrada)

2a. J Muyskerweg verlengen naar Stationsweg Duivendrecht
2b. Nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel met aansluiting op de Van der Madeweg en J. Muyskenweg
2c. Stroomlijnen / verleggen aansluiting J. Muyskenweg op de Utrechtsebrug
2d. Verwijderen deel A2 ten noorden van knooppunt Amstel

3. nieuwe/vergroten ontsluitingswegen (inprikkers) vanaf Holterbergweg naar nieuwe (woon)wijk DNK

Infra: verbetering fiets-/voetgangersnetwerk

4a. fiets-/voetgangersbrug over A10 bij S111
4b. fiets-/voetgangersbrug over Weespertrekvaart (in zuidelijk deel; in voorbereiding)
4c. fiets-/voetgangersbrug over Weespertrekvaart (in noordelijk deel; in voorbereiding)
4d. fietsbrug over Duivendrechtse vaart bij station Overamstel in verlengde van de Van Marwijk Kooijstraat
4e. fietsverbinding parallel aan A10 en Amstelglorie
4f. fietsbrug over de Amstel gekoppeld aan noordzijde Roozenoordbrug (A10)
NB: haalbaarheidheid vervanging fiets-/voetbrug (en route) over Duivendrechtsevaart aan de Amstel onderzoeken

5a. verbeteren doorgaande fietsverbindingen in/door Duivendrecht
5b. nieuwe doorgaande fietsverbinding in verlengde Arenaboulevard naar Station Duivendrecht
5c. doorgaande fietsverbinding vanaf DNK / Venserpolder / ArenAPoort diagonaal naar Zuidas
5d. nieuwe fietsbrug vanuit DNK over de A2 naar Amstelscheg
5e. fietsroute naar de Amstel met eventueel nieuwe veerpontverbinding of fietsbrug over de Amstel, als doorgaande fietsroute tussen DNK en Amstelveen
NB: mogelijk/noodzaak extra viaduct voor fietsroute tussen DNK en Venserpolder/Bergwijkpark in dijk spoorboog aan zuidzijde station Duivendrecht onderzoeken

Infra: verbetering OV

- NB1: bij de mogelijke woningbouw op het terrein van Volkstuinenpark Amstelglorie op termijn dient de meerwaarde van een extra metrostation 'Amstelglorie' ten westen van metrostation Overamstel nader te worden onderzocht
- NB2: op termijn behoort een mogelijke bus of nachtbusverbinding Spaklerweg-Holterbergweg of Rijnstraat-J.Muyskenweg-Holterbergweg tot de mogelijkheden
- NB3: op termijn behoort ook een mogelijke tramverbinding Rijnstraat-Utrechtsebrug-J. Muyskenweg-Station Duivendrecht (of – Holterbergweg/Station Amsterdam-Bijlmer-ArenA) nog tot de mogelijkheden

Groen en water: parken

6 Nieuw/verbeteren park aan Amsteloever bij Jan Vroegopsingel en Volkstuinenpark Amstelglorie; verbeteren zicht op water (woonboten?), meer verblijfskwaliteit en recreatieve en sportvoorzieningen; Amstelglorie, het 'Oeverbos' en Jan Vroegopsingel meer openbaar toegankelijk maken en voor een bredere en grotere groep gebruikers/recreanten te gebruiken/interessant maken
7. De kades aan Duivendrechtse Vaart openbaar maken & l.v.-routes aanleggen (incl. verplaatsing/verwijdering aantal woonboten)

Groen: sport- & evenementen(parken)

8a. uitbreiding en modernisering Sportpark Strandvliet & nieuw evenementenpark met nieuwe ondergrondse parkeergarage(s) voor evenementenparkeren (nieuwe P2) aan noordzijde ArenA & mogelijkheid nieuwe of te verplaatsen stedelijke sportvoorzieningen (sporthal/-dome) in zone tussen station Duivendrecht en de ArenA
NB: mogelijkheid openbaar maken Sportpark Overamstel bij de Politieacademie in Kop Amstelscheg onderzoeken

Openbare ruimte

9. verbeteren profiel van hoofdader Holterbergweg, inclusief aanplant van bomen waar mogelijk vanaf de stationsweg bij station Duivendrecht tot en met Amstel III tot aan de A9, en het ontwikkelen van bebouwing met voorkanten en levendigheid aan de Holterbergweg
10. verbetering inrichting openbare ruimte rondom metro- en treinstation met voor de toekomst voldoende ruimte om de fiets te stallen (met name bij de metrostations Spaklerweg, Van der Madeweg, Overamstel en Strandvliet en station Duivendrecht)


makro

4.2 Globale raming, prioritering en fasering bovenplanse ingrepen

Globale raming

Er zijn kostenramingen gemaakt bij de bovenplanse ingrepen. Per cluster ingrepen is de volgende globale raming gemaakt:

Hoofdwegen (ca € 90 mln)

1. Nieuwe A2-entree & verleggen, doortrekken en herprofileren J. Muyskenweg: ca €45 mln
2. Amstelstroomlaan, brug over Duivendrechtsevaart, tunnel onder spoor-/ metrolijn en doortrekken Blookerweg: ca €45 mln

Fietsroutes (ca € 85 mln)

3. Fietsroutes Groot Amstelkwartier: 2x fietsbrug Weespertrekvaart, 2x fietsbrug Duivendrechtsevaart, fietsbrug Amstel en fietsbrug A10-S111): €52,5 mln
4. Fietsroutes DNK-Duivendrecht-Amstelland: fietsroutes Zuidas-ArenA en ArenA-Duivendrecht, 1x fietsbrug en -route over A2 & mogelijk nog 2x fietsbrug/viaduct in DNK: ca €32,5 mln

Openbare ruimte en groen (ca € 75 mln)

5. Nieuw park Amsteloever aan Jan Vroegopsingel: € 50 mln
6. Verbeteren openabre ruimte kades Duivendrechtsevaart: € 5 mln
7. Upgraden/ robuust maken Holterbergweg: € 10 mln
8. Verbeteren openbare ruimte rondom trein- en metrostations (Amstel, Duivendrecht, Overamstel & Strandvliet): € 10 mln

Nieuwe -evenementen-parkeergarage & sportpark (ca € 50 mln)

9. Grootschalige P-garages voor evenementenparkeren ArenA & Ziggodome in DNK & nieuw/uit te breiden sportpark Strandvliet: € 50 mln

De totale kosten voor de bovenplanse ingrepen in het Amstel-ArenA-gebied liggen hiermee op circa € 300 mln. Dit is een relatief bescheiden bedrag voor zo'n groot gebied met grote verdichtingspotentie.

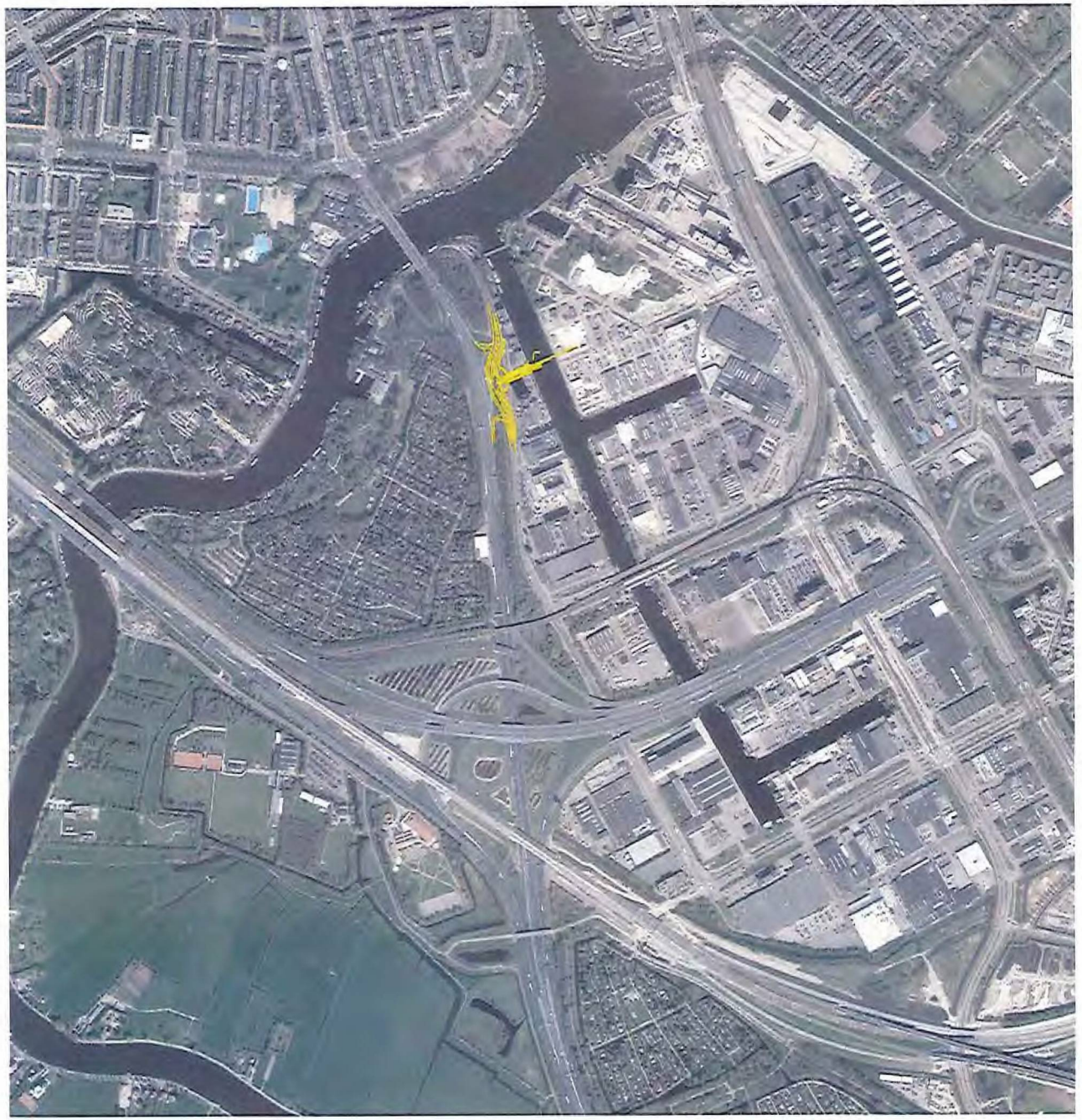
Prioritering en fasering

2018 - 2022

Tot 2022 worden de Amstelstroomlaan en de bijbehorende brug over de Duivedrechtsevaart en het nieuwe viaduct onder de trein- en metrosporen aangelegd. Ook worden er 2 nieuwe fietsbruggen over de Weespertrekvaart aangelegd.
Bij voorkeur wordt in deze periode ook de J. Muyskenweg doorgetrokken naar de Stationsweg bij station Duivendrecht.
Naar verwachting start tegen 2022 ook de realisatie van DNK, inclusief de aanleg van een nieuwe evenementenparkeergarage en een nieuw sportpark op de locatie van sportpark Strandvliet.
In deze periode zal ook de planvoorbereiding van de nieuwe A2-Entree en verlegging en herporfilering van de J. Muyskenweg en het nieuwe Amsteloeverpark (incl. het openbaarder maken van Volkstuinenpark Amstelglorie) aan de Jan vroegopsingel plaatsvinden.

2022 - 2025

Naar verwachting kan dan de realisatie van de nieuwe A2-Entree en verlegging en herporfilering van de J. Muyskenweg en het nieuwe Amsteloeverpark aan de Jan vroegopsingel in de periode 2022 - 2025 plaatsvinden. Ook de realisatie van DNK en bijbehorende nieuwe fietsroutes en upgrading van de Holterbergweg vindt dan plaats.
Een deel van de verbeteringen van fietsroutes en openbare ruimten zal doorschuiven naar de periode ná 2025.



Schetsontwerp van de nieuwe brug over Duivendrechtsevaart en de (tijdelijke) aansluiting Amstelstroomlaan - Joan Muyskenweg (realisatie gepland in 2018-2019)

5. Deelstudies

Hier volgen een vijftal korte studies op strategische locaties:

5.1 Studie varianten A2-afwaardering / impuls A2-stadsentree
5.2 Studie scenario's Kop Amstelscheg
5.3 Studie Duivendrechtse vaart
5.4 Studie / samenwerkingsovereenkomst De Nieuwe Kern
5.5 Studie / verkenning locatie Fordterrein

5.1 Studie varianten nieuwe A2-stadsentree/ A2-afwaardering

Vooraf en aanleiding
Al lange tijd wordt gesproken over de afwaardering van de A2 binnen de Ring A10, tussen knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug. In de Visie Overamstel uit 2005 is de afwaardering van de A2 al opgenomen, waarbij het in eerste instantie ging over een snelheidsverlaging in combinatie met een profielaanpassing, waarbij het bestaande tracé deels gehandhaafd bleef. Door het versmallen van de weg kan ruimte worden gewonnen voor gebiedsontwikkeling (woningbouw) in de zone tussen de A2/Joan Muyskenweg.

In een bestuurlijk overleg van 27 februari 2014 tussen de gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en de gemeente Ouder-Amstel is afwaardering van de A2 opnieuw aan de orde gekomen. Naar aanleiding van dit bestuurlijk overleg is er opdracht gegeven om de afwaardering nader uit te werken. Het is in 2014 echter niet gelukt om tot overeenstemming te komen over de afwaardering.

In 2016 is wederom getracht om tot besluitvorming te komen omtrent de afwaardering van de A2. Het idee was onder andere om te onderzoeken of de afwaardering onderdeel kon uitmaken van de scope van het project Zuidasdok. Ten gevolge van ZuidasDok wordt immers het knooppunt Amstel aangepast. Het meenemen van de afwaardering in het project, zou kostenbesparingen opleveren voor ZuidasDok.

Ontkoppeling ZuidasDok
Naar aanleiding van de verkenning in 2016 is geconcludeerd dat:

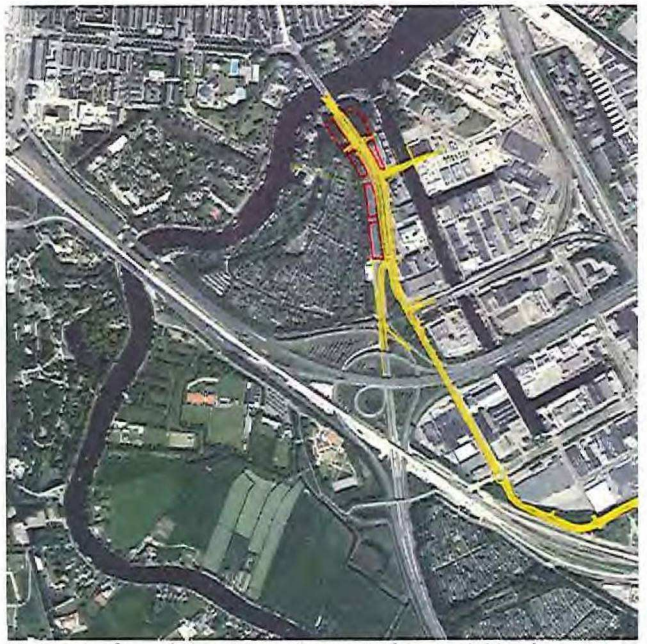
- de kostenbesparingen voor ZuidasDok, in het geval dat afwaardering van de A2 opgenomen wordt in de projectscope van ZuidasDok, veel minder groot zijn dan gedacht;
- de afwaardering vooral noodzakelijk is vanuit het perspectief van stedelijke ontwikkeling (Amstelkwartier/Koers2025);
- er ten gevolge van de afwaardering mogelijke knelpunten ontstaan ten aanzien van de verkeersafwikkeling op andere plaatsen in het netwerk, die verder onderzocht moeten worden;
- er een wijziging van het Tracébesluit moet worden doorgevoerd in het geval van afwaardering van de A2;
- de gemeente Ouderamstel en Rijkswaterstaat niet onwelwillend zijn ten aanzien van de afwaardering van de A2.

Medio 2016 is naar aanleiding van het bovenstaande besloten om de afwaardering van de A2 binnen de Ring A10 vooralsnog niet toe te voegen aan de scope van het project ZuidasDok. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de tegenvallende kostenvoordelen van het toevoegen van de afwaardering aan de scope en het feit dat de aanbesteding al gestart is.

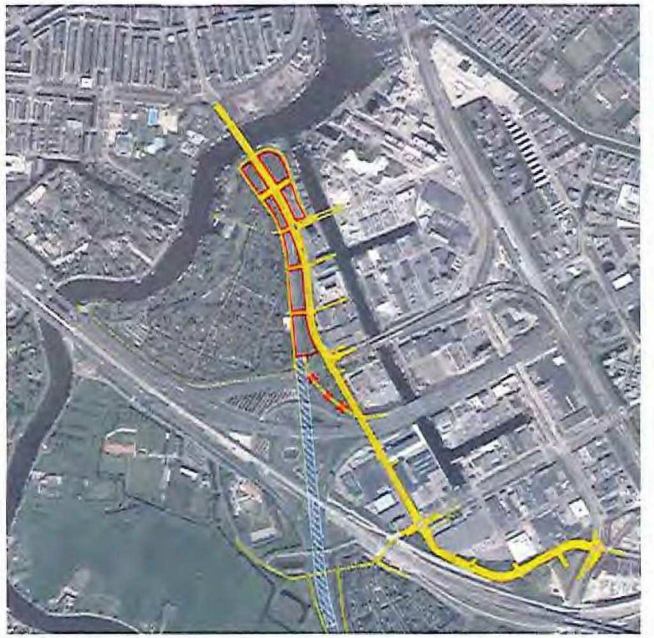
Relatie ontwikkeling Amstelkwartier en transformatie Joan Muyskenwegzone.
De afwaardering biedt mogelijkheden om de stadsentree tussen knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug sterk te verbeteren en hier 1000 à 1.500 woningen toe te voegen. Bovendien ligt hier een kans om dit stukje snelweglandschap tussen Volkstuinpark Amstelglorie en de Joan Muyskenweg te transformeren naar een hoogwaardige stadsentree een fraaie westelijke afronding van het Amstelkwartier.

In de directe omgeving van dit deel van de A2 is het Amstelkwartier volop in ontwikkeling. In de bebouwingsstrook tussen de Joan Muyskenweg en de Duivendrechtsevaart vinden diverse hotel- en woningbouwontwikkelingen plaats. Ook komt er een nieuwe Amstelstroomlaan, met een brug over de Duivendrechtsevaart, die aangesloten zal worden op de Joan Muyskenweg. De planning is dat deze brug in 2019 wordt gerealiseerd. Om een goede aansluiting te realiseren is het nodig dat er duidelijkheid komt in de afwaardering van de A2 en de ligging van de nieuwe Joan Muyskenweg.

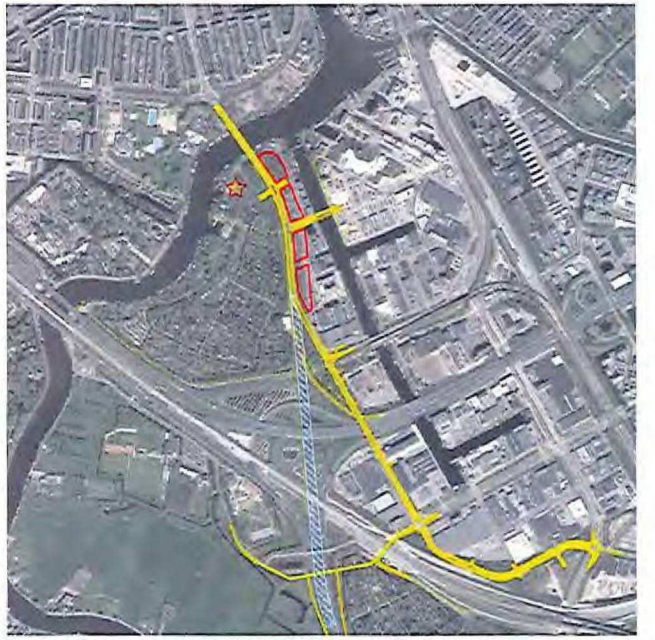
De afwaardering of mogelijk deels verwijdering van de A2 binnen de Ring A2 is nauw verweven met de potentie van gebiedsontwikkeling in deze zone, als natuurlijke follow up van het groeiende Amstelkwartier. Ook liggen er kansen om deze entree van de stad meer allure te geven en beter aan te sluiten bij haar omgeving. Tegelijkertijd dienen er zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig keuzes gemaakt te worden.



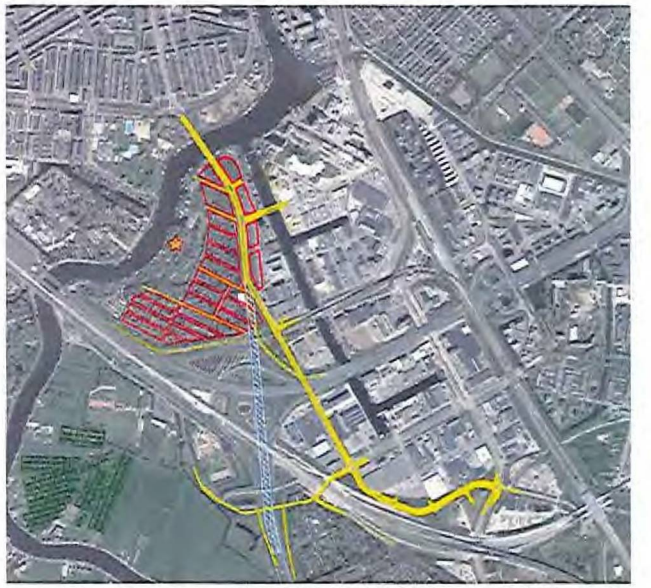
Variant 1: afwaardering A2 en nieuwe stadsstraat J. Muyskenweg



Variant 2: Verwijdering A2 & nieuwe stadsstraat J. Muyskenweg



Variant 3: Verwijdering A2 & nieuwe stedelijke laan Nieuwe Utrechtseweg



Mogelijkheid tot bebouwing Volkstuinenpark Amstelglorie op termijn (strategische reservering) blijft bestaan bij variant 3

Er zijn verschillende mogelijkheden waartussen een keuze gemaakt moet worden. Afwaardering door uitsluitend de snelheid te verlagen en het profiel aan te passen is een optie, maar bij voorkeur wordt het hele stuk snelweg verwijderd. In dat geval komt er een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel en wordt het tracé Joan Musykenweg-Nieuwe Utrechtseweg een nieuwe stedelijke straat met bebouwingswanden, danwel alleen aan de oostzijde, danwel ook aan de westzijde. Via een nieuwe A2-aansluiting kan met dan via de doorgetrokken Van der Madeweg – J. Muyskenweg de stad in. Bovendien verbetert een dergelijke nieuwe A2-aansluiting de bereikbaarheid van het Amstel Business Parc en De Nieuwe Kern.

De verschillende verkeerskundige en ruimtelijke varianten worden onderstaand nader uitgewerkt en middels een quick scan met elkaar vergeleken. De volgende aspecten worden per variant in beeld gebracht:
-stedenbouwkundig (ruimtelijk en programmatisch)
-verkeerskundig: effect lokaal, op stedelijk systeem en rijkswegennet(RWS)
-flexibiliteit in de toekomst
-maatschappelijke-bestuurlijke risico's
- ook globale fasering in beeld brengen

Het betreft de volgende varianten:
1. *Afwaardering A2 & nieuwe stadsstraat J. Muyskenweg*
2. *Verwijdering A2 & nieuwe stadsstraat J. Muyskenweg*
3. *Verwijdering A2 & nieuwe stedelijke laan Nieuwe Utrechtseweg*

Ad 1. Afwaardering A2 & nieuwe stadsstraat J. Muyskenweg

-snelheidsbeperking A2 ten noorden van knooppunt Amstel & T-aansluiting op J. Muyskenweg
-nieuwbouw woningen aan beide zijden stadsstraat; aansluiting op Utrechtsebrug via tracé J. Muyskenweg

Ad 2. Verwijdering A2 & nieuwe stadsstraat J. Muyskenweg

-verwijdering A2 ten noorden van knooppunt Amstel & nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de Van der Madeweg en door te trekken en te stroomlijnen J. Muyskenweg
-nieuwbouw woningen aan beide zijden stadsstraat; aansluiting op Utrechtsebrug via tracé J. Muyskenweg

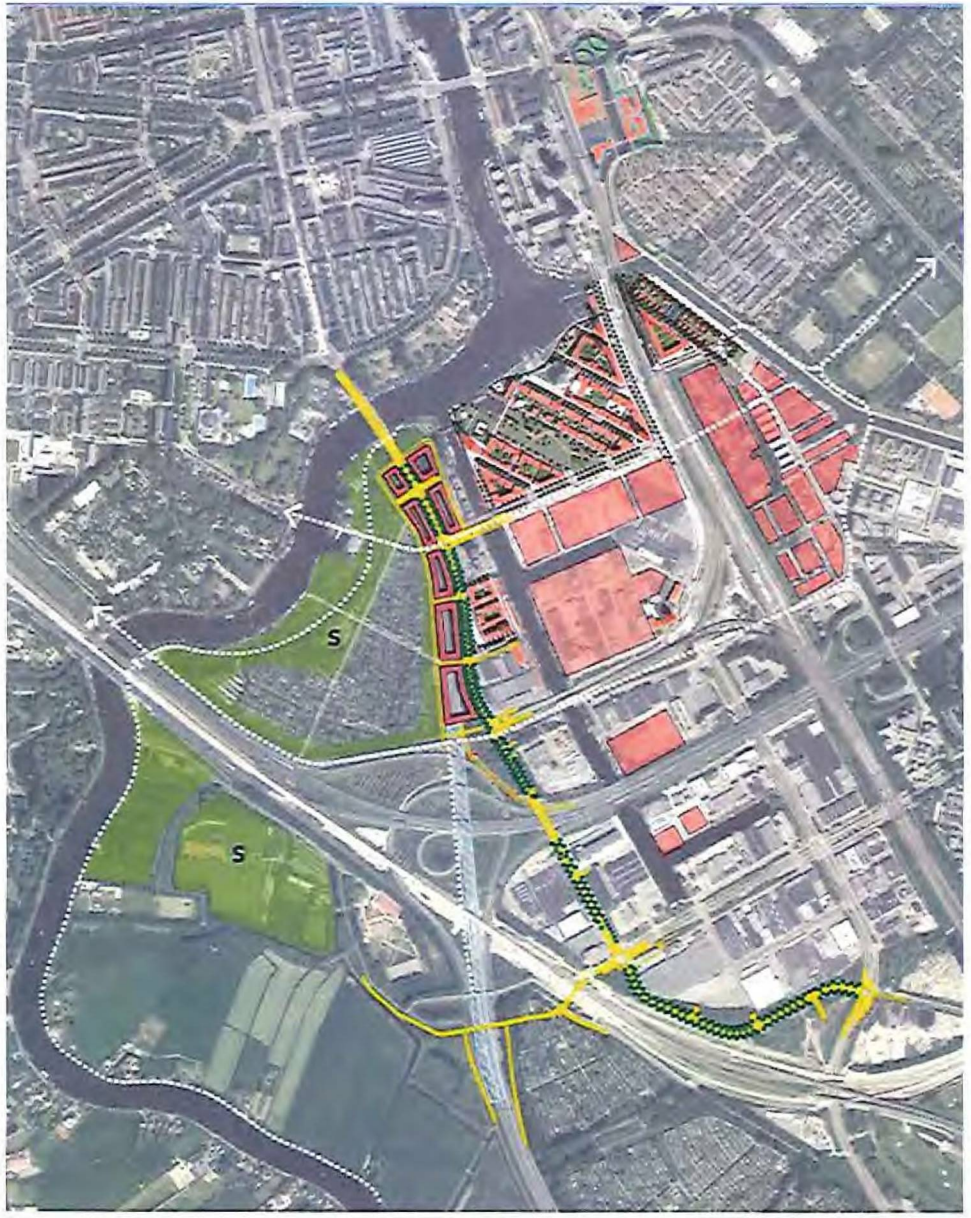
Ad 3. Verwijdering A2 & nieuwe stedelijke laan Nieuwe Utrechtseweg

-verwijdering A2 ten noorden van knooppunt Amstel & nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de Van der Madeweg en door te trekken en te stroomlijnen J. Muyskenweg
-nieuwbouw woningen alleen aan de oostzijde stadsstraat, de westzijde blijft de groene en parkachtige kop van de amstelscheg
-aansluiting op Utrechtsebrug via tracé Nieuwe Utrechtseweg
-mogelijkheid bebouwing Amstelglorie op termijn blijft bestaan

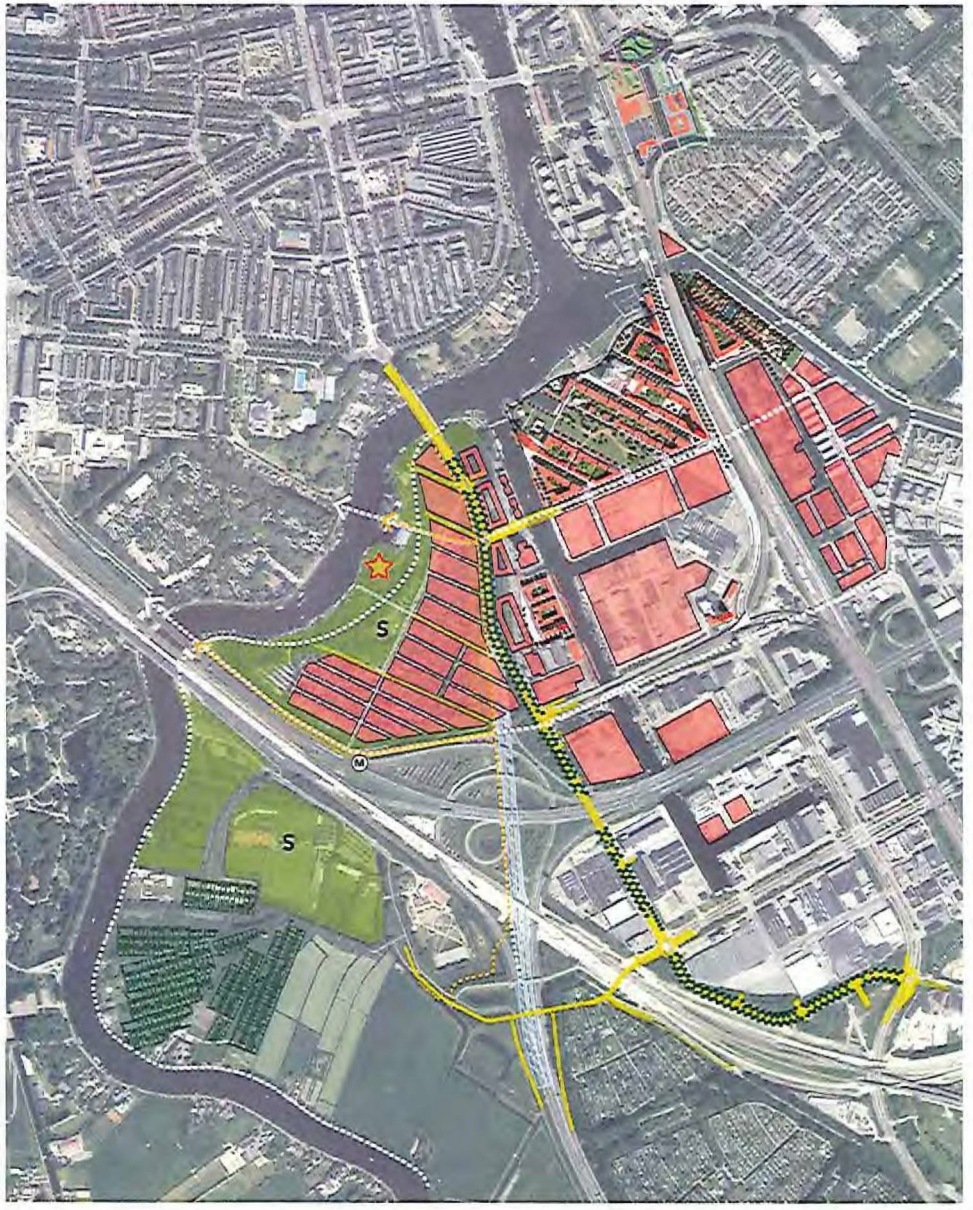
De afwaardering van de A2 (variant 1) kent zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig behoorlijke nadelen. De doorgaande stadsweg kent dan nog 2 x2 à 2 x3 rijsroken, hetgeen geen prettige straat om aan de wonen oplevert. Daarnaast zijn de bouwvelden zo smal dat er eigenlijk geen goede bouwblokken te maken zijn.

Daarom wordt vanuit deze gebiedsuitwerking aanbevolen om in te ztten op de zogenaamde nieuwe A2-Entree, met een nieuwe A2-aansluiting op de Van der Madeweg/J. Muyskenweg ten zuiden van knooppunt Amstel en het verwijderen van A2 ten noorden van het knooppunt (variant 2 en 3).

Vooralsnog heeft variant 2, een doorgaande stedelijke straat met bebouwing aan twee zijden van de straat, de voorkeur. Deze variant kan een levendige straat en stadsentree opleveren met een behoorlijk woningbouwprogramma en een hoogwaardig vormgegeven bebouwingsrand, direct gelegen aan (volkstuinen)park Amstelglorie.



Scenario 1: Ontwikkeling 'metropolitaan park Amstelglorie' en twee-zijdige stadsentree aan J. Muyskenweg



Scenario 2: Bebouwing op Volkstuinencomplex Amstelglorie en nieuw Park Amstelglorie/Overamstel ten zuiden van de A10

5.2 Studie scenario's Kop Amstelscheg

Twee verschillende Amsteloevers in de kop van de Amstelscheg
De kop van de Amstelscheg kent twee heel verschillende zijden. Aan de westelijke oevers van de Amstel bevindt zich een reeks van villa's buitens en grote parken: Martin Luther Kingpark, begraafplaats Zorgvliet en het Amstelpark. Het M.L. Kingpark en Amstelpark zijn in feite onderdeel van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (1934) en zijn aangelegd als onderdeel van de naoorlogse stadsuitbreidingen, in dit geval met name de aanleg van Buitenveldert. Aan de westelijke Amsteloevers zat bij de Omval en Overamstel van oudsher indrustrie aan de Amstel en de Duivendrechtsevaart. Grote delen van de Amsteloevers waren niet openbaar en zeker niet parkachtig. Wel zitten er van oudsher enkele roeiverenigen aan de Amstel en is –als onderdeel van de naoorlogse- stadsuitbreidingen het Volkstuinpark Amstelglorie aan de Jan Vroegopsingel aangelegd. De ontwikkeling van de Omval en met name het Amstelkwartier wordt ook de oostoever van de kop van de Amstelscheg langzaam maar zeker openbaarder en parkachtiger. In het Amstelkwartier in het Park Somerlust gerealiseerd en komt ook op het voormalige Zuidergasfabriekterrein een nieuw stadspark. Er ligt een enorme kans om gekoppeld aan de verdere uitbreiding van het Amstelkwartier en de transformatie van de omgeving metrostation Overamstel en de A2- en J. Muyskenwegzone het oostelijk deel van de kop van de Amstelscheg meer recreatieve en verblijfskwaliteit te geven en het contact met de Amstel te verbeteren.

Twee scenario's kop Amstelscheg
Voor de toekomst van de kop van de Amstelscheg zijn globaal 2 scenario's denkbaar:
1. Ontwikkeling metropolitaan park Amstelglorie
2. Bebouwing Amstelglorie & ontwikkeling nieuw park Overamstel ten zuiden A10

Ad 1 Ontwikkeling metropolitaan park Amstelglorie
In dit scenario blijft het Volkstuinpark Amstelglorie op haar huidige locatie behouden, wordt het openbaarder gemaakt en ingebed in een groter openbaar parkgebied aan de Amstel en rondom het tuinenpark. De groene zone aan de oostelijke Amsteloever wordt een volwaardige stadspark met lig- en speelweides, kleinschalige sport- en speelvoorzieningen, open plekken aan het water en één of meerder horecapaviljoens aan de Amstel. Dit oeverpark aan de Amstel loopt ook door ten zuiden van de A10-Zuid. De roeiverenigingen blijven op de huidige locatie gehandhaafd en een deel van de woonboten wordt verplaatst. Je kunt (overdag) door het tuinen park lopen en er ligt een groen joggingsrondje rondom Volkstuinpark Amstelglorie. De A2 ten noorden van knooppunt Amstel is verwijderd en de Utrechtsebrug-Nieuwe Utrechtseweg-J. Muyskenweg is een gestroomlijnde stadsstraat. Er zijn doorgaande routes vanuit het Amstelkwartier naar de Amstel met een nieuwe fietsbrug met hellingbanen aan de noordzijde van de Roozenoordbrug (A10). Tevens kan onderzocht worden of sportpark Overamstel (bij de het trainingscentrum van de Politie Amstelland) ten zuiden van de A10 niet ontwikkeld kan worden naar een meer openbaar sportpark, zodat op deze wijze invulling gegeven kan worden aan de behoefte aan extra sportvoorzieningen dit deel van de groeiende stad/regio.

Ad 2 Bebouwing Amstelglorie & ontwikkeling nieuw park Overamstel ten zuiden A10
In dit scenario worden de tuinen van Volkstuinpark Amstelglorie verplaatst naar het groengebied ten zuiden van de A10-Zuid om plaats te maken voor 6.500 woningen aan de Amstel. Er komt ook een nieuwe metrohalte Amstelglorie bij deze nieuwe stadswijk, zodat de parkeernorm relatief laag gehouden kan worden. De Jan Vroegopsingel-Ouderkerkerdijk blijft een autoluwe route en de groene corridorzone tussen de Jan Vroegopsingel en de Amstel wordt getransformeerd naar een nieuw hoogwaardig stedelijk stadspark aan de Amstel met lig- en speelweides, kleinschalige sport- en speelvoorzieningen, open plekken aan het water en één of meerder horecapaviljoens aan de Amstel. Er zijn doorgaande routes vanuit het Amstelkwartier naar de Amstel met een nieuwe fietsbrug met hellingbanen aan de noordzijde van de Roozenoordbrug (A10). Ten zuiden van de A10-Zuid komt als 'het spiegelbeeld van het Amstelpark' een nieuw groot openbaar Park Overamstel met daarin nieuwe nutstuincomplexen een openbaar sportpark en andere recreatieve voorzieningen.

Op termijn zal een duidelijke keuze tussen deze twee scenario's gemaakt dienen te worden.

Gelet op de vele aanwezige alternatieve stedelijke verdichtingslocaties in het Amstel-ArenA-AMC-gebied en de toenemende recreatieve druk in een groeiende stad heeft scenario 1 vooralsnog de voorkeur. Er is in dit scenario wel een spanning tussen de oostelijke rand van Amstelglorie en de nieuwe bebouwingsrand van het A2-Entreegebied, waarvan de exacte grens en vormgeving nader uitgewerkt moeten worden.

Bepaalde elementen uit beide scenario's kunnen op de korte termijn al ingezet worden. Het gaat dan met name om de ontwikkeling van een hoogwaardig stadspark in de groene corridorzone tussen de Jan Vroegopsingel en de Amstel met nieuwe recreatieve en sportfuncties, het uitbreiden van de openbare functie van Volkstuinpark Amstelglorie, het verbeteren van de verbindingen vanuit het 'groot Amstelkwartier' naar en over de Amstel, en het onderzoeken van de mogelijkheid om van sportpark Overamstel, wat nu exclusief door Politie Amstelland wordt gebruikt, naar een meer openbaar sportpark met andere

gebruikersgroepen.


Aanzet perspectief kades
Duivendrechtse vaart
CITY BOX

5.3 Studie Duivendrechtsevaart

Met de ontwikkeling van het Amstelkwartier aan de Amstel is een transformatie ingezet van een oorspronkelijk bedrijventerrein naar een gemengde woon-werk stad. Deze transformatie beperkt zich niet alleen tot het noordelijke deel aan de Amstel. Aan de Spaklerweg en over een aantal jaar ook aan de Joan Muyskenweg zal het gebied snel transformeren. Deze twee hoofdaders zorgen voor goede verbindingen met de stad en omgeving. Midden in het gebied ligt een verborgen kwaliteit dat een belangrijke identiteitsdrager kan worden voor het Amstelkwartier, Overamstel en het Amstel Business park. de Duivendrechtsevaart. Deze vaart is in de jaren 60 gegraven voor de bevoorrading van de aanliggende bedrijven met schepen over water. Momenteel zijn er nog maar weinig watergebonden bedrijven. De Betoncentrale aan de Van der Madeweg is hiervan de belangrijkste. De kades van de Duivendrechtsevaart zijn grotendeels uitgegeven aan de aanliggende bedrijven. Daar waar dit niet het geval is wordt de kade in gebruik genomen door de aanliggende woonboten. Dit zorgt er voor dat de vaart vrijwel geheel aan het zicht wordt onttrokken.
Bij de transformatie plannen voor de verschillende deelgebieden wordt ingezet op verbetering van het zicht op de vaart, door het verplaatsen van woonboten en het opnieuw inrichten van de kades.

Ontwikkelingen

- In het Amstelkwartier is nu het Stedenbouwkundig plan voor fase 2 vastgesteld. Hierin zijn ongeveer 800 woningen opgenomen en ligt grotendeels aan de Duivendrechtse Vaart. Dit deel was vroeger uitgegeven aan Waternet. Hier liggen dan ook geen woonboten. In het nieuwe plan is ruimte geboden om woonboten van elders hierheen te verplaatsen. Verder komt in fase 2 ook de nieuwe brug over de vaart. De Amstelstroomlaan. Deze hoge, vaste brug is voor zowel auto als langzaam verkeer.
- Overamstel is het gebied waar ook de Kauwgomballenfabriek staat. Hier worden momenteel 3 hotels gebouwd waarvan 2 aan de vaart liggen. Daar waar de kades openbaar zijn liggen woonboten. In de eerste zijtak van de vaart komt een jachthaven voor elektrische boten (passagiersvaartuigen). In totaal zullen er 65 ligplaatsen komen met drijvende aanlegsteigers en een toegangsbrug
- Het Amstel Business park ligt in de gemeente Ouder-Amstel. Dit bedrijventerrein zal door de milieuzonering niet transformeren naar een woongebied. Momenteel ligt de Ruimtelijk economische visie ABP, Werkstad Overamstel ter inzage voor besluitvorming. Hierin wordt naast transformatie naar gemengde werkfunctie ook richting gegeven naar het verbeteren van verbindingen langs en over de vaart. Daarnaast heeft Ouder-Amstel een scenario vastgesteld voor het al dan niet positief bestemmen van de woonboten op hun grondgebied.

Ambitie/kansen

De vele ontwikkelingen, nieuwbouw en transformatie, langs de vaart maakt het nodig om samenhangend ruimtelijk perspectief op te stellen voor de gehele vaart. Tot nu toe vindt dit op kleine schaal plaats in de projectgebieden. Het ontbreekt hierbij aan samenhang.
Het toekomst perspectief biedt kansen voor:

- het openbaar maken van de kades. Hierbij spelen de woonboten een belangrijke rol.
- het maken van verbindingen, met name voor langzaam verkeer liggen er mogelijkheden om routes noord-zuid en oost-west langs de vaart te maken. Het metrostation Overamstel is momenteel onderbenut en kan in het toekomst perspectief een belangrijk knooppunt vormen.
- water gerelateerde bedrijvigheid en creatieve industrie: een zuidelijk deel van het gebied, het ABPZ, zal voor werkfuncties verder ontwikkeld worden. Met het toevoegen van verblijfsplekken en horeca kan het gebied meer verblijfskwaliteit krijgen.
- de koppen van de vaart/havenbekkens: hier komt de hoofdstructuur van het gehele gebied en de Duivendrechtse vaart samen, momenteel worden deze plekken nog niet benut, hier ligt de kans om publieksaantrekkende functies een plek te geven zoals bijvoorbeeld een roeivereniging.
- samenhang: de verschillende deelgebieden worden teveel los van elkaar ontwikkeld zowel ruimtelijk als ook programmatisch, een integrale visie op de gehele vaart geeft mogelijkheden om met programma te schuiven en 'ankers' (publieksvoorzieningen) aan de vaart te concentreren.

Perspectief

Het toekomstperspectief voor de Duivendrechtse vaart moet vooral verbinden en kaders scheppen voor de projectgebieden liggende aan de vaart. Het geeft de potenties in het gebied aan. De lange verbindende routes en bruggen worden eenduidig verbonden met elkaar. Programma wordt op elkaar afgestemd. Er komen verblijfplekken en water gerelateerde functies op en aan het water.



5.4 Studie/samenwerkingsovereenkomst De Nieuwe Kern

De Amstelcorridor, het gebied Amstel-ArenA-AMC, is oorspronkelijk ingericht als werkgebied: de werkgebieden Amstel I, II en III. Tussen grofweg de Van der Madeweg en de burgemeester Stramanweg zit er op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel een grote onderbreking in deze reeks van stedelijke werkgebieden. Er is daar een relatief ijle zone ontstaan met extensieve functies, zoals sportterreinen, volkstuinen en gronddepots. De ambitie is om dit gebied te transformeren naar een gemengd woon-werkmilieu met een intensief stedelijke programma én de verbindingen met de omgeving sterk te verbeteren, waardoor de samenhang en continuïteit in de Amstelcorridor sterk wordt verbeterd, het gebied sociaal-veiliger wordt en het treinstation Duivendrecht en metrostation Strandvliet beter worden benut.

De Nieuwe Kern is in de Koers 2025 benoemd als strategische ruimte. De stad groeit snel en dat vraagt om productie van woningen op afzienbare termijn. Die ambitie valt samen met die van de gemeente Ouder Amstel om tussen de kernen Duivendrecht en Ouderkerk een nieuwe aansluitende woonkern te realiseren. Een en ander betekent een gezamenlijk belang in een intensieve samenwerking, waarbij Amsterdam als grondeigenaar in overleg met de andere grondeigenaren zet en de gemeente Ouder Amstel opdrachtgever is voor planvorming. Dat betekent voor Amsterdam een andere vorm van gebiedsontwikkeling en planproces dan gewoonlijk het geval is.

De belangrijkste doelen voor Amsterdam in de ontwikkeling van de DNK zijn:

- realiseren van de juiste condities voor transformatie naar aantrekkelijk woon-werkmilieus;
- uitbreiden van sportfuncties, zowel uitbreiding van Sportpark De Toekomst (AJAX) als Sportpark Strandvliet, met kansen voor nieuwe lokale én (boven)regionale sportvoorzieningen;
- verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling van het evenementengebied ArenAPoort;
- verminderen van de automobiliteit door het (slimmer) benutten van de infrastructuur en knooppunten van openbaarvervoer
- duurzame gebiedsontwikkeling.

Dat betekent als concrete opgave voor DNK:

- transformatie van groene extensieve functies naar een gebied met een intensief ruimtegebruik. Als een aantrekkelijke wijk voor werken, wonen en sporten. Waarbij de ruimtelijk functionele onderbreking die het gebied nu veroorzaakt tussen Amstel Business park en ArenA poort wordt opgeheven;
- verbeteren bereikbaarheid en uitstroom van het evenementen parkeren. Verplaatsen van het parkeerareaal van P2 naar een locatie ten oosten van de Holterbergweg;
- Uitbreiden van sportvoorzieningen op de locatie Strandvliet (hockey). Onderzoeken inpassing boven regionale sport voorziening;
- Verbindingen van verkeer (openbaar vervoer, fiets en auto) worden versterkt en waar nodig aangevuld;
- Het raamwerk van openbare ruimte, groen en water wordt verbeterd. Dat wordt de kwalitatieve drager van de wijk. De Holterbergweg, onderdeel van een lange verbindende lijn van AMC tot binnenstad, moet een begeleiding krijgen van stedelijke functies (voorkanten & levendigheid);
- De externe verbindingen met het centrum en de verbindingen met Zuid, Zuid Oost, Ouder Amstel en de Amstelscheg worden verbeterd;
- De verbindingen met de aanliggende woon-werkgebieden worden verbeterd. Zowel fysiek als sociaal.

In het najaar van 2017 wordt een definitieve Samenwerkingsovereenkomst tussen de grondeigenaren van het DNK-gebied naar verwachting getekend. Direct daarna kan onder leiding van de gemeente Ouder-Amstel worden gestart met een Gebiedsvisie De Nieuwe Kern.



5.5 Studie /verkenning locatie 'Fordterrein'

Het terrein met een voormalig (leegstaand) kantoor van Ford aan de Amsteldijk bij de Utrechtsebrug ligt op een strategische locatie in de parkachtige kop van de Amstelscheg en tevens op een schakelpunt tussen het Zuid van Berlage aan de noordzijde van de Utrechtsebrug en de ontwikkeling van het Groot Amstelkwartier aan de zuidzijde van Utrechtsebrug.

De eigenaren zijn in gesprek met de gemeente om dit terrein te gaan herontwikkelen. Deze locatie is in de Structuurvise Amsterdam 2040 aangeduid als een metropolitane plek aan de Amstel.
Hier ligt een mooie kans om op deze locatie woningen toe te voegen, het M.L. Kingpark een impuls te geven door hier ook een nieuwe publieke plek met allure aan de Amstel te ontwikkelen, de langzaamverkeerrouting te verbeteren én de beleving en het gebruik van het park te verbeteren door een goede inpassing en inrichting van de nieuwe ontwikkeling.

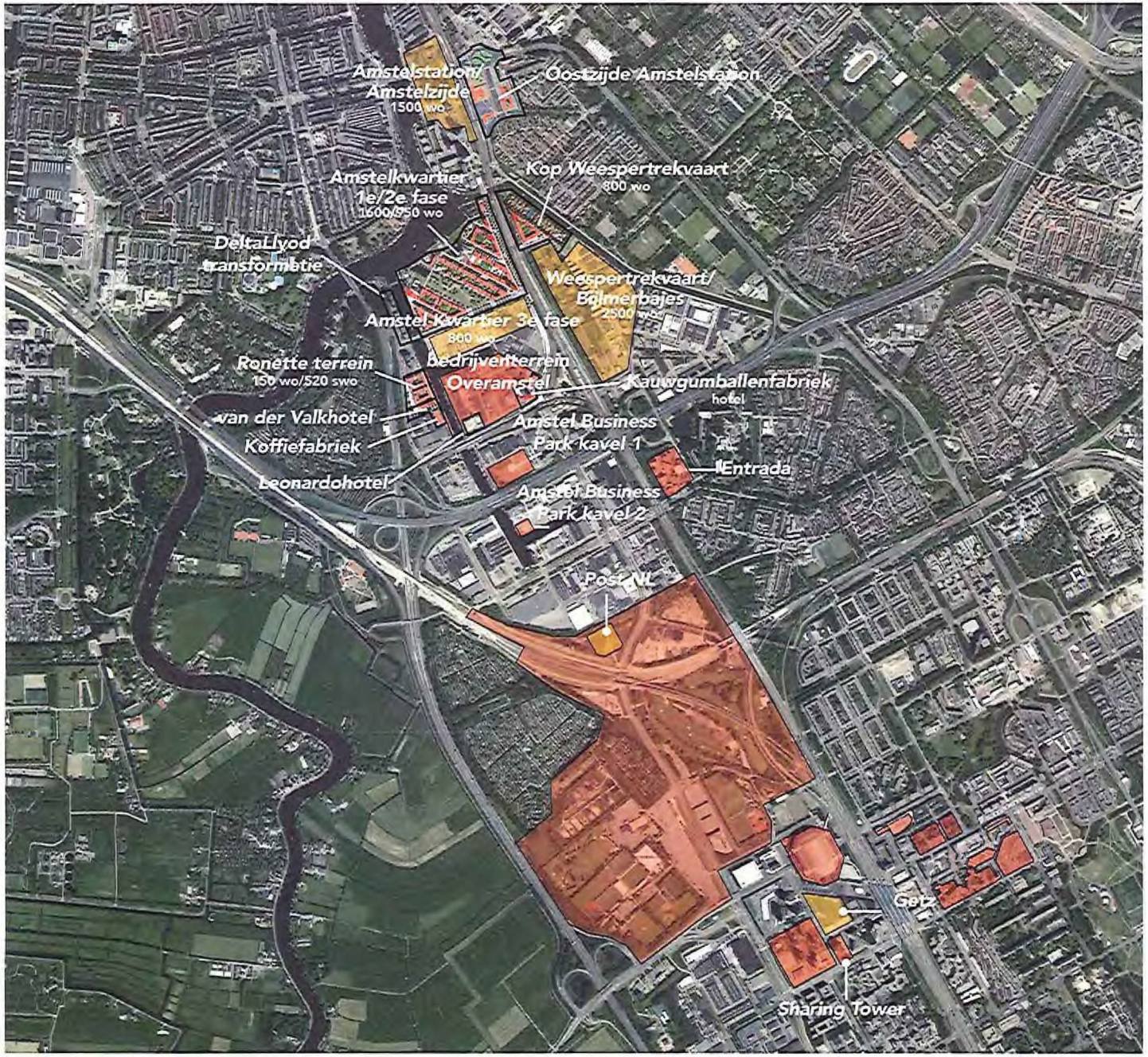
In het najaar van 2017 wordt een verkenning afgerond, waarin de gezamelijke ruimtelijk-programmatische randvoorwaarden en eisen worden vastgelegd. Dit wordt dan de opmaat voor het nieuwbouwplan voor dit terrein, gelegen op een strategische locatie.



Uitsnede van de Structuurvisie Amsterdam met 'metropolitane plek' op locatie Fordterrein



Het 'Fordterrein' nu (op linkerpagina) en een istorische foto van de opening van de Utrechtsebrug in 1954 met de voormalige Amsterdamse Tricot en Kunstzijde Fabriek op de locatie van het Fordterrein (boven)



Lopende projecten

versnellingslocaties

Initiatieven

Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Projecten en initiatieven

Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Opgave, ambities en doelen

In mei 2016 heeft het college van Burgemeester en Wethouders Koers 2025 vastgesteld, de strategie voor gebiedsontwikkeling in Amsterdam in de komende jaren. Onderdeel van het Werkprogramma Ruimte voor de Stad 2016 is de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (Koers 2025). Grofweg bestrijkt het studiegebied de gehele stedelijke zone tussen de Berlagebrug aan de noordzijde en de Amsterdam-Arena/ArenAPoort aan de zuidzijde en de Weespertrekvaart en spoorlijn Amsterdam-Utrecht aan de oostzijde en de Amstel en A2 aan de westzijde.

Het doel van deze gebiedsuitwerking is het nader bepalen van een ontwikkelingsstrategie voor het gebied tussen grofweg station Amsterdam-Amstel en de Amsterdam ArenA en het aanjagen van nieuwe locaties voor gebiedsontwikkeling (incl. woningbouw) en de condities waaronder dit mogelijk is. In dit hoofdstuk volgen de belangrijkste resultaten en de aanbevelingen.

De centrale opgave of ambitie voor het studiegebied Amstel-ArenA is het duurzaam ontwikkelen, transformeren en intensiveren van dit deel van de economisch sterke en goed bereikbare Zuidflank van de metropoolregio, met fors meer woningen in diverse milieus, behoud van de werkfunctie en bijbehorende betere infrastructurele verbindingen en bijbehorende recreatieve, sport-, ecologische en maatschappelijke voorzieningen.

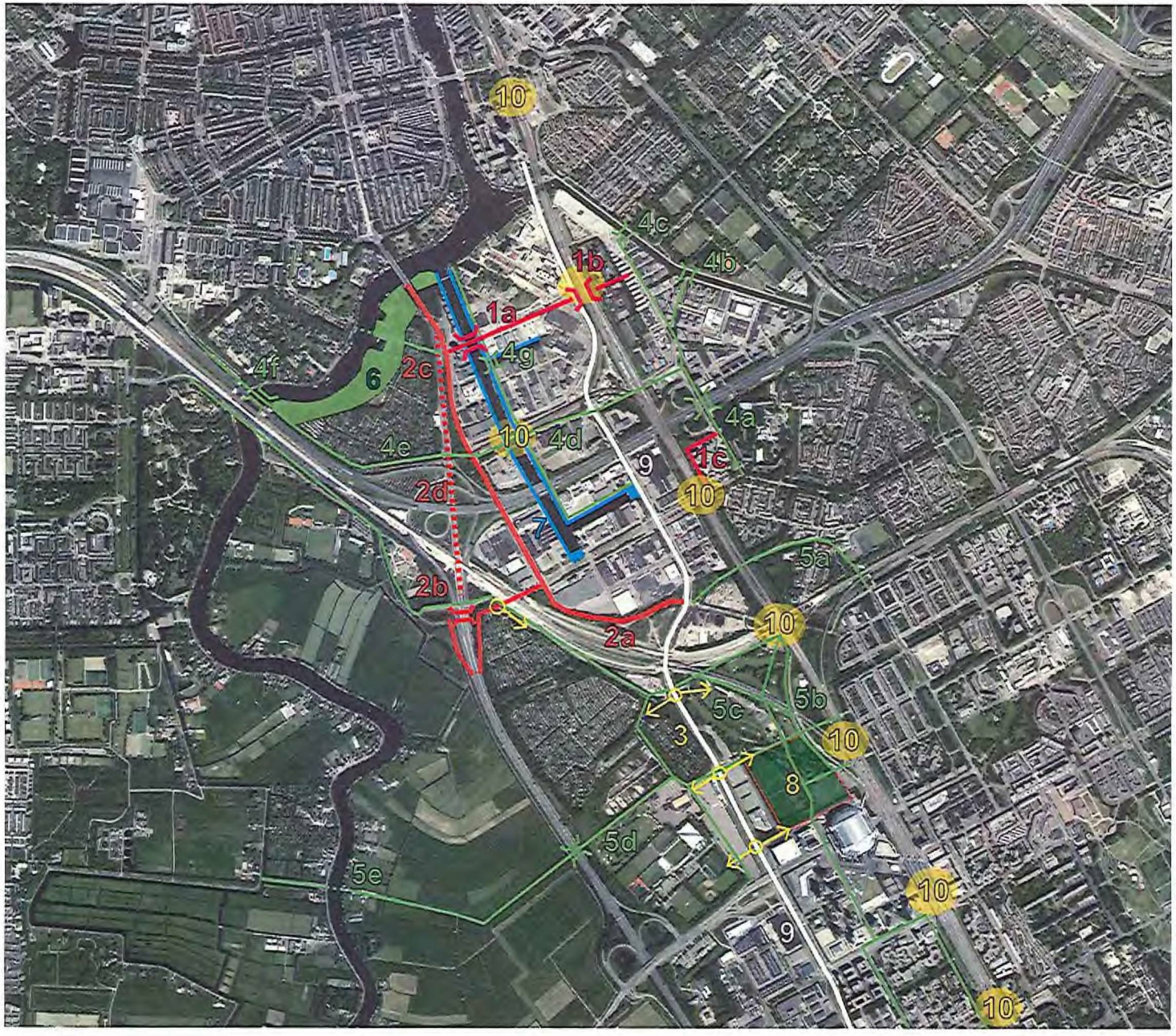
Voor het gebied Amstel-ArenA zijn de volgende doelen geformuleerd:

a het benutten van het woningbouwpotentieel in dit deel van de economisch sterke Zuidflank van de MRA; met name rondom de vele aanwezige trein- en metrostations;
b het gebied Amstel-ArenA wordt een gemengd, duurzaam en aantrekkelijk stedelijk woon-werk-milieu met goede condities en voorzieningen voor uitstekende woonkwaliteiten;
c het helen van de 'ijle' stedelijke zone tussen het Amstelkwartier en de ArenAPoort;
d verbeteren van A2-stadsentree, zodat gebied autoluwer wordt en de ontwikkeling van een hoogwaardig stadswijk in de zone A2-J. Muyskenweg mogelijk wordt;
e beter benutten van en inrichten van de directe omgeving van de diverse trein- en metrostations: gebiedsontwikkeling bij station Duivendrecht;
f de herontwikkeling draagt bij aan het verbeteren van de infrastructurele aansluitingen (fiets, auto & O.V.) van Zuidoost op de meer centrale delen van de stad; naast de Noord-Zuidverbindingen worden ook de Oost-West-verbindingen in dit deel van de agglomeratie verbeterd (met name de fietsverbindingen krijgen speciale aandacht);
g impuls openbaarheid en recreatieve waarde van dit gebied -mede i.r.t de huidige volkstuinparken en sportparken- & met name een impuls voor de oostelijke kop van de Amstelscheg

6.2 Resultaten inventarisatie

Inventarisatie woningbouwpotentie
Met het economisch tij mee is Amsterdam 'booming'. Dit is ook in het gebied Amstel-ArenA voelbaar. Er kan geconcludeerd worden er zoveel nieuwe initiatieven en ontwikkelingen in het Amstel-ArenA-gebied zijn dat er dit gebied een woningbouwpotentie is van zo'n 36.500 woningen, waar er in de Koers 2025 een raming van 'slechts' 10.600 woningen zit. Ook in het Amstel III gebied komt de transformatie naar gemengd werk-woongebied nu echt op gang, waarmee de woningbouwpotentie voor de zone Amstel-AMC (incl. Amstel III dus) ruim boven de 50.000 woningen ligt. Overall kent het gebied Amstel-ArenA strategische ruimte voor de bouw van tussen de 15.000 en 36.500 woningen. Voor de zone Amstel-AMC (incl. Amstel III dus) betreft het een bandbreedte van 20.000 à ruim 50.000 woningen (40.000 à 100.000 nieuwe bewoners).

Toekomst Amstelglorie / oostelijke kop Amstelscheg
Bovenstaande betekent onder andere dat woningbouw op de locatie van Volkstuinenpark Amstelglorie vóór 2025 sowieso niet aan de orde lijkt te zijn. Tegelijkertijd blijft Amstelglorie -door de goede ligging- een interessante strategische reservering voor woningbouw.
Voor de lange termijn dient er een strategische keuze te maken is voor de oostelijke kop van de Amstelscheg, namelijk:
- óf het vasthouden aan een brede groene kop van de Amstelscheg ten noorden van de A10-Zuid met het behoud van volkstuinenpark Amstelglorie, dat onderdeel wordt voor van een groter parkachtig gebied met recreatie- en verblijfskwaliteit en sport- en speelvoorzieningen, met een groot nieuw



Bovenplanse ingrepen 2025

Infrastructuur

- 1a Amstelstroomlaan en brug over Duivendrechtse Vaart
- 1b Tunnel onder het spoor naar Weespertrekvaart
- 1c Doorttrekken S111- J Blookerweg naar Vd Madeweg (reservering)
- 2a Verlengde J Muyskerweg naar Stationsweg Duivendrecht
- 2b Nieuwe op/afrit A2 en aansluiting op J Muyskerweg
- 2c Aansluiting J Muyskerweg op Utrechtse brug
- 2d Verwijderen resterend deel A2
- 3 ontsluitingen nieuwe woonwijk De Nieuwe Kern
- 4a fietsbrug over A10 bij S111
- 4b fietsbrug over Weespertrekvaart
- 4c fietsbrug over Weespertrekvaart
- 4d fietsbrug over Duivendrechtse vaart bij station Overamstel
- 4e fietsverbinding langs A10 en Amstelglorie
- 4f fietsbrug over de Amstel naast A10
- 4g fietsbrug over zijarm Duivendrechtsevaart
- 5a verbeteren fietsverbindingen Duivendrecht
- 5b fietsverbinding verlengde Arena boulevard naar Duivendrecht
- 5c fietsverbinding diagonaal naar Zuidas
- 5d fietsbrug over de A2 naar Amstelscheg
- 5e fietsverbinding over de Amstel naar Amstelveen

Openbare ruimte

- 6 Aanleg oeverpark bij Amstelglorie (met fietsverbinding over Amstel)
- 7 Duivendrechtse Vaart, routes en openbaar maken kades
- 8 Aanleg nieuw sport/evenementen park op dak nieuwe Parkeergarages
- 9 verbetering Spaklerweg/Holterbergweg, profiel en voorkanten aan de stadslaan
- 10 Verbetering omgeving metro/treinstations (incl fietsparkeren)

Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Gemeente
Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

Amsteloeverpark aan de Jan Vroegopsingel;
- óf het op termijn (ná 2025) ontwikkelen van een nieuwe woonbuurt op de locatie van Amstelglorie (met oeverpark) én de ontwikkeling van een nieuw grootschalig parkgebied 'Overamstel' ten zuiden van de A10-Zuid met hierin ruimte voor een openbaar sportpark en nutstuinencomplexen 'nieuwe stijl'; dit nieuwe park 'Overamstel' is in dit scenario als het ware het spiegelbeeld van het Amstelpark dat destijds met de ontwikkeling van Buitenveldert aan de westzijde van de Amstel is aangelegd;

Gelet op de vele aanwezige alternatieve stedelijke verdichtingslocaties in het Amstel-ArenA-AMC-gebied en de toenemende recreatieve druk in een groeiende stad lijkt het eerste scenario vooralsnog de voorkeur te hebben. Kortom, inzetten op een groot 'metropolitaan park' Amstelglorie.

Uberhaupt dient -gelet op de groei van het aantal inwoners in de omgeving en de stad als geheel- de ambitie om de oostelijke kop van de Amstelscheg als parkgebied sterk te verbeteren te worden uitgewerkt. Inzet is vergroting van de openbaarheid, de verblijfskwaliteit, de recreatieve waarde, toevoeging van sportvoorzieningen en verbetering fiets- en wandelroutes in zowel het nieuwe park in de buitendijkse groene corridor tussen de Jan Vroegopsingel en de Amstel, als in en om het Volkstuinenpark Amstelglorie.

Overig programma
Op basis van het voorzieningenmodel van de gemeente Amsterdam is een grove raming gedaan van de maatschappelijke voorzieningen die er bij een bandbreedte van 20.000 à 50.000 extra woningen. Het betreft globaal minstens 10 nieuwe basisscholen en voor- en naschoolse opvang, enkele middelbare scholen, en 4 tot 12 buurt-/ontmoetingscentra, gezondheidscentra en multifunctionele accomodaties. Bij zoveel nieuwe woningen en bewoners horen ook extra sportvoorzieningen. Het betreft dan ook extra sportvelden (m.n. hockey), tennisparken/-hallen, en ruimte voor kleinschalige informele urban sportveldjes. Groeiruimte van het aantal sportvelden wordt vooral gezien bij Sportpark Strandvliet (en gebied ten noorden van de ArenA) en mogelijk ook door bredere benutting van sportpark Overamstel. Daarnaast is er in het gebied ook nog ruimte voor groei van het werkprogramma. Met name in het Amstel Business Park is nog ruimte voor groei van bedrijvigheid. In het projectgebied De Nieuwe Kern is het gebied ten westen van station Duivendrecht met name ook strategische ruimte voor de toevoeging van kantoorruimte: ca 200.000 m2 bvo extra kantoorvloeroppervlak en voorzieningen/horeca.

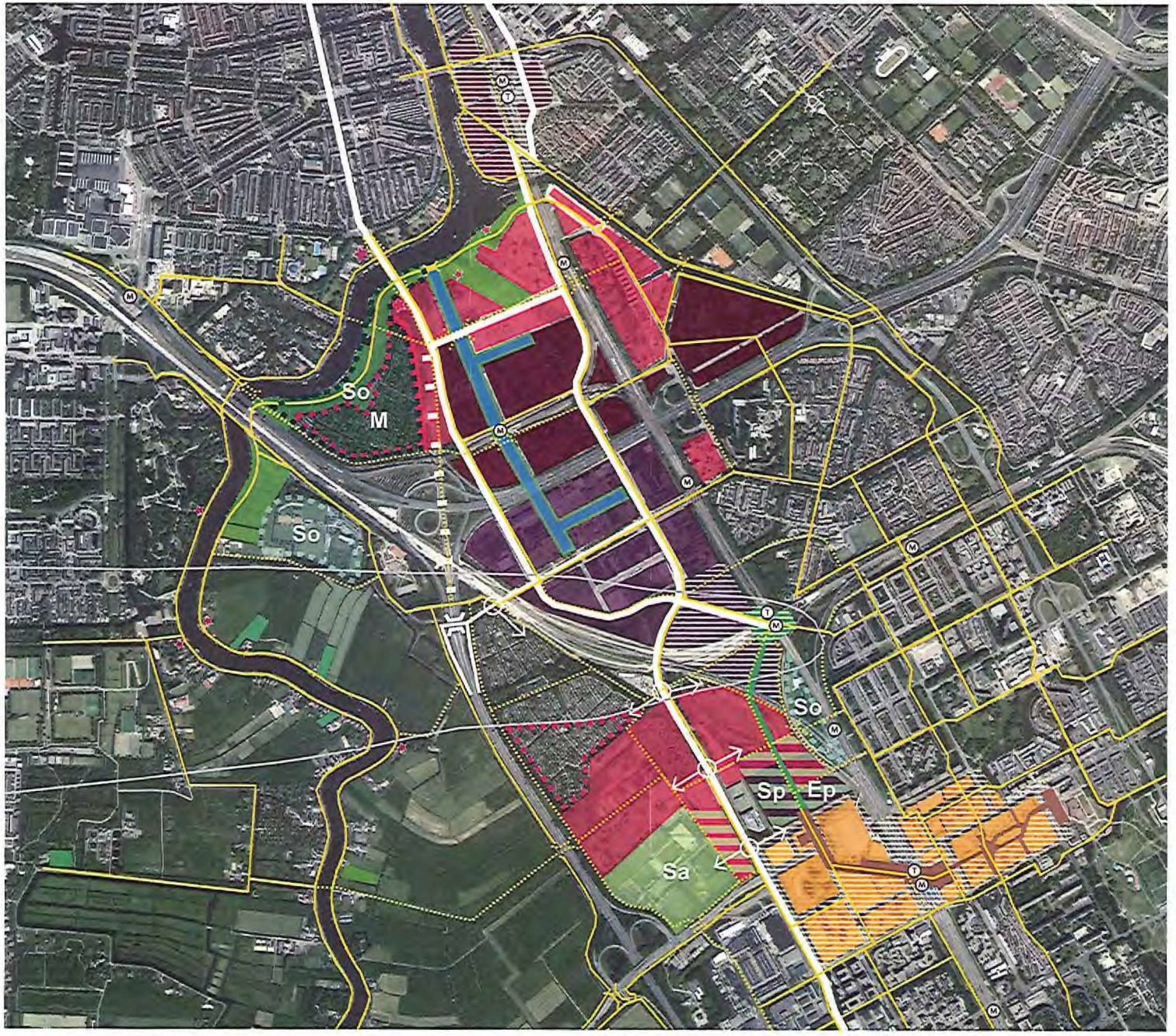
Investeren netwerk & raamwerk (strategische bovenplanse ingrepen)
Een dergelijke programmatische ontwikkeling van het gebied vraagt om een versterking van het netwerk en een heldere openbare ruimte structuur (raamwerk) om de ontwikkelingen aan op te hangen. De volgende gebiedsoverstijgende ingrepen worden geambieerd:

<u>Netwerk (infrastructuur, verbindingen):</u>
- Aanpassen stadsentree A2 (verwijderen A2 en stroomlijnen J. Muyskenweg) en nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel;
- Doortrekken J. Muyskenweg naar Stationsweg (station Duivendrecht) als nieuwe hoofdverbindingsweg naar Amsterdam-Zuid;
- Verbeteren openbare ruimte en fietsenstallingen rondom de metrohaltes en de stations;
- Verbeteren fietsnetwerk door toevoeging van nieuwe doorgaande fietsroutes:
  - Oost-West-route 'Groot Amstelkwartier' met extra l.v.-brug over weespertrekvaart, Duivendrechtsevaart en Amstel
  - Noord-Zuidroute De Nieuw Kern van ArenA-boulevard naar station Duivendrecht
  - Oost-Westroute door De Nieuwe Kern van Venserpolder naar de Amstel met nieuwe fietsbrug over de A2

<u>Raamwerk (Openbare ruimte, groen, sport en water):</u>
- Nieuw oeverpark Amstel, bij Jan Vroegopsingel / Volkstuinenpark Amstelglorie;
- Openbaar toegankelijke maken van de kades van de Duivendrechtsevaart (incl. woonbotenopgave);
- Inpassing en uitbreiding van bovenlokale / regionale sportvoorzieningen ten noorden van de Arena bij Sportpark Strandvliet. Het nader onderzoeken van de mogelijkheid van het meer openbaar/multifunctioneel gebruiken van het sportpark Overamstel in de kop van de Amstelscheg dat nu exclusief wordt gebruikt door de Politie Amstelland;
- Verder programmeren en voorkanten maken aan de hoofdader Spaklerweg-Holterbergweg & verbeteren profiel in zone De Nieuwe Kern en Amstel III;
- Upgrading van de openbare ruimte bij metro- en treinstations, inclusief voldoende fietsenstalling.

6.3 Ontwikkelings-perspectief Amstel-ArenA 2025

Het ruimtelijk-economisch ontwikkleingsperspectief voor het Amstel-ArenA-gebied is het duurzaam doorontwikkelen, transformeren en intensiveren van een reeks van zes stadswijken:
1. Stedelijk knooppunt station Amsterdam Amstel en omstreken
2. Groot Amstelkwartier, incl. nieuwe A2-Stadsentree en groot Amsteloeverpark.
3. Amstel Business Parc Zuid
4. Stedelijk knooppunt station Duivendrecht e.o.
5. De Nieuwe Kern ('Duivendrechtskwartier') & sportparken De Toekomst en Strandvliet-ArenA.
6. Centrumgebied ArenAPoort



Ontwikkelingsperspectief Amstel - ArenA 2025

- wonen - werken
- werken - wonen
- gemengd werken
- Multimodaal knooppunt
- Centrumgebied ArenA poort
- Sp — sport (park) bovenop parkeren evenementen
- Sa — sportpark (AJAX)
- Upgraden Duivendrechtse vaart als centrale openbare ruimte
- park aan Amsteloever
- Ep — Evenmenten/leisure park bovenop parkeergarage
- nieuwe boulevard Duivendrecht-ArenA
- pleinenreeks ArenA Poort
- fiets route; bestaand en nieuw
- hoofdstructuur auto
- verwijderen A2
- bebouwingsrand nader te bepalen
- M — strategische reservering wonen; mogelijk omzetten naar 'ontwikkeling metropolitaan park'
- te onderzoeken locatie nieuw openbaar sportpark ná 2025
- strategische reservering wonen
- beperkingengebied geluid (LIB4)
- Trein en metro station

Gebiedsuitwerking Amstel ArenA

Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

Ad 1. Stedelijk knoopunt Amstel e.o.
Station Amstel is een multimodaal knooppunt. In de omgeving van het station vindt door de toevoeging van zowel hoogstedelijk wonen, grote kantoren en horeca verdere verdichting plaats naar een grootstedelijk gemengd gebied. De ambitie is om ook de westzijde (zone Delta Loyd kantoor / Van der Kunbuurt) te transformeren en hier hoogstedelijke woonmilieus toe te voegen.

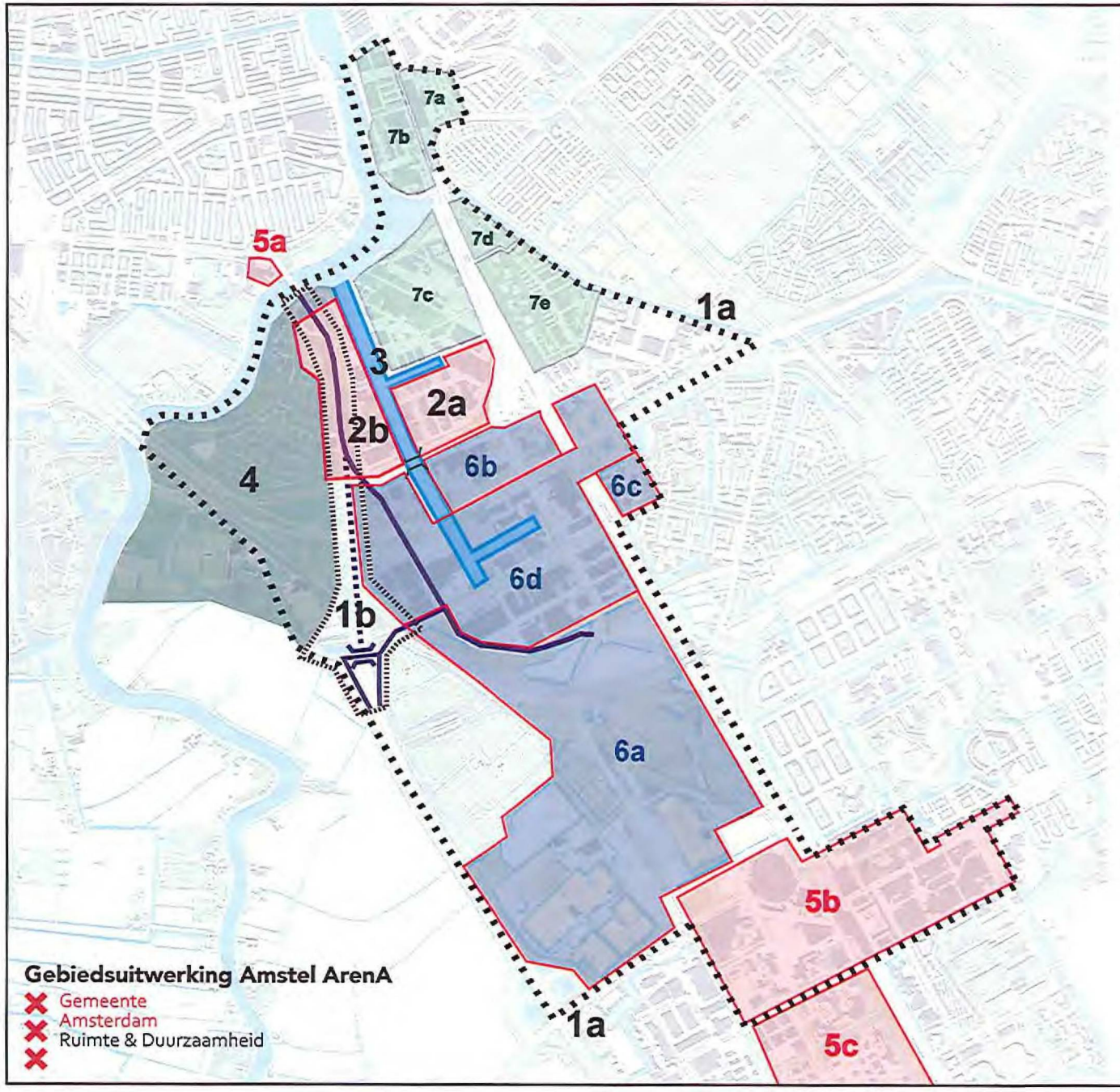
Ad 2. Groot Amstelkwartier
Met de projecten amstelkwartier fase 1, 2 en 3, Kop weespertrekvaart, Weespertrekvaart Midden en Bijlmerbajesterrein is de ontwikkeling van de gemengde woon-werkwijk 'Groot Amstelkwartier' tussen de Amstel en Weespertrekvaart in volle gang. In het verlengde hiervan gaan ook de bebouwingszone aan de J. Muyskenweg, bedrijventerrein Overamstel (het KaugomBallenFabriek-terrein), het Entradaterrein en andere gebieden rondom metrostation Overamstel verdichten en transformeren. Meer dan bij het Amstelkwartier fase 1, 2 en 3 wordt hier ingezet op behoud van de werkfunctie en een gelijkwaardigere mix tussen het werken, wonen en voorzieningen. Essentieel voor een goede westelijke rand van het Groot Amstelkwartier en betere verbindingen met de 'vooroorlogse stad' is de zogenaamde afwaardering van de A2 en de ontwikkeling van een hoogwaardige A2-Stadsentree in de zone Nieuwe Utrechtseweg/J. Muyskenweg.
Daarnaast verdient Groot Amstelkwartier hoogwaardige openbare ruimten met verblijfs- en recreatieve kwaliteit aan de oostelijke Amsteloever, Duivendrechtsevaart en de Weespertrekvaart. Bij de Jan Vroegopsingel wordt ingezet op een veel openbaarder en recreatief interessanter groot parkgebied, inculief een meer openbare en bredere recreatieve functie van Volkstuinenpark Amstelglorie. Tenslotte krijgen de omgevingen van de diverse metrostation een hoogwaardige inrichting en wordt extra aandacht aan goede fietsenstallingen bij de metrostations.

Ad 3. Amstel Business Parc Zuid
In het ABP Zuid gaat de transformatie en intensivering naar een meer gemengd stedelijk werkgebied ten zuiden van de A10 door. Met de versnelde doortrekking van de Joan Muyskenweg tot aan station Duivendrecht wordt de verbinding met de vooroorlogse stad flink verbeterd. Het gemengd werkgebied wordt 'afgemaakt' tot aan de spoorlijn Duivendrecht-Schiphol. Met de resterende vrije ruimte ten noorden van de spoorboog Duivendrecht-A2 wordt strategisch omgegaan, omdat deze ruimte plaats kan bieden aan uit te plaatsen bedrijven of andere functies. Een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de van der Madeweg en Joan Muyskenweg verbetert de bereikbaarheid van het ABP.

Ad 4. Stedelijk knooppunt Duivendrecht
Ten westen van station Duivendrecht wordt een nieuw stedelijk (multimodaal) knooppunt ontwikkeld: een gemengd hoogstedelijk werk- en voorzieningengebied met mogelijk een nieuwe stedelijke sporthal/-dome. Rondom station Duivendrecht (ook aan de oostzijde) dient het langzaamverkeernetwerk te worden verbeterd, als 'schakelgebied' tussen Amsterdam-Oost en Amsterdam-Zuidoost.

Ad 5. De Nieuwe Kern ('Duivendrechts kwartier') en sportparken De Toekomst & Strandvliet-ArenA
Woonwijk De Nieuwe Kern wordt ontwikkeld rondom de Holterbergweg in de zone tussen Duivendecht en ArenA. Het deel tussen de Holterbergweg en de Utrechtboog kan zich ontwikkelen naar een creatieve wijk door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes. Daarnaast worden de sportparken De Toekomst (Ajax) en Strandvliet(-ArenA) verbeterd en uitgebreid met extra velden en gebouwde sportvoorzieningen/-faciliteiten. Behalve de groei van het AJAX-complex is de groei van het sportcomplex Strandvliet-/ArenA met name bedoeld voor de toekomstige bewoners van 'Groot Amstelkwartier', De Nieuwe Kern en de ArenApoort en Amstel III. De hoofdader van het gebied, de Holterbergweg, krijgt bebouwing met voorkanten aan de weg en een fraai laanprofiel, waardoor dit een sociaal veilige en attractieve hoofdroute wordt. Ook komen er andere nieuwe doorgaande, sociaal-veilige en prettige fietsroutes door dit gebied van en naar de ArenAPoort, station Duivendrecht, Duivendrecht, Venserpolder, Groot Amstelkwartier, de Amstel en de Zuidas. Het evenementenparkeren en de ontsluiting voor de sport- en muziekevenementen in de ArenAPoort worden goed geïntegreerd in het plan. Een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de van der Madeweg en J. Muyskenweg verbetert de bereikbaarheid van DNK en de in- en uitstroom van evenementenverkeer van en naar de ArenAPoort..

Ad 6. Centrumgebied ArenAPoort
De ArenAPoort wordt verder versterkt als (internationaal) centrum-, uitgaans- en evenementengebied. Een duurzame doorontwikkeling van dit 2e uitgaans- en evenementengebied van de stad is tevens van groot belang in het kader van het spreiden van de drukte over de stad en regio (Stad in Balans). Er vindt een stevige verdichting plaats met de toevoeging van een gemengd programma met woningen, horeca, winkels, leisure en andere (culturele en uitgaans-)voorzieningen met diverse nieuwe (super) hoogbouwtorens. Hierbij hoort ook een duurzame oplossing voor het parkeren (werknemers, bewoners en bezoekers), inclusief voldoende fietsparkeren en evenementenparkeren (auto's, trailers, bussen, K&R en taxi's) in het hele ArenAPoort-gebied en de aanliggende gebieden (DNK en Amstel III). Tevens wordt ingezet op het verbeteren en vergroenen van de openbare en private buitenruimte en het verbeteren van plinten in het gebied (géén/minder achterkanten) en goede aansluitingen met de omgeving. Dit geldt niet alleen voor de ArenA-boulevard en hoofdrouting Amsterdamse poort, maar juist ook voor de straten, de andere buitenruimte en de randen van het gebied. Een hoogwaardige aansluiting op de ontwikkelingen ten noorden van ArenAPoort (projectgebied DNK) vragen extra aandacht.



Aanbevelingen/ vervolgacties gebiedsuitwerking Amstel- ArenA (koers 2025)

Te starten - voorbereiden

1a	Opstellen intentieovereenkomst Amstel/ArenA, (met gemeente Ouder-Amstel)
1b	Opstellen intentieovereenkomst A2- entree (met RWS en gemeente Ouder-Amstel)
2a	Opstellen principenota voor bedrijventerrein Overamstel (KBF terrein eo)
2b	Opstellen principenota 'nieuwe A2 -Entree & gebiedsontwikkeling A2 -gebied'.
3	Opstellen gezamenlijk plan openbare ruimte Duivendrechtsevaart (met gemeente Ouder-Amstel)
4	Ontwikkelvisie oostelijk deel kop Amstelscheg (metropolitaan park)

Doorgaan met en herijken

Gebiedsontwikkeling, Gemeente Amsterdam

5a	Doorgaan en herijken gebiedsontwikkeling Ford-terrein aan de Amsteldijk bij Utrechtsebrug
5b	Doorgaan en herijken gebiedsvisie ArenA poort
5c	Doorgaan en herijken gebiedsontwikkeling Amstel III- oost (transformatie kantorenzone)

Gebiedsontwikkeling, met Gemeente Ouder-Amstel

6a	Doorgaan en herijken gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern fase 1
6b	Starten gebiedsontwikkeling 'Amstelwerf' terrein
6c	Starten gebiedsontwikkeling 'Entrada' terrein
6d	Starten uitwerking visie ABPZ

Huidige projecten, Gemeente Amsterdam

7a	Amstelstation oostzijde
7b	Amstelstation Amstelzijde
7c	Amstelkwartier (fase 1t/m 3)
7d	Kop Weespertrekvaart
7e	Weesperterkvaart midden

6.4 Aanbevelingen en vervolg

Op basis van de resultaten van de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA worden de volgende aanbevelingen gedaan voor de 2e helft van 2017:

Te starten / voorbereiden (2017/2018):

1. Opstellen intentieovereenkomsten 'Amstel-ArenA' en 'Nieuwe A2-Entree' (met gemeente Ouder-Amstel en RWS)
2. Starten met nieuwe (gebiedsontwikkelings-) projecten gemeente Amsterdam: Bedrijventerrein Overamstel (KBF-terrein), en Nieuwe A2-Entree & A2-Entreegbied
3. Opstellen Plan openbare ruimte Duivendrechtsevaart (met gemeente Ouder-Amstel)
4. Opstellen ontwikkelingsvisie oostelijke kop Amstelscheg

Doorgaan met en herijken:

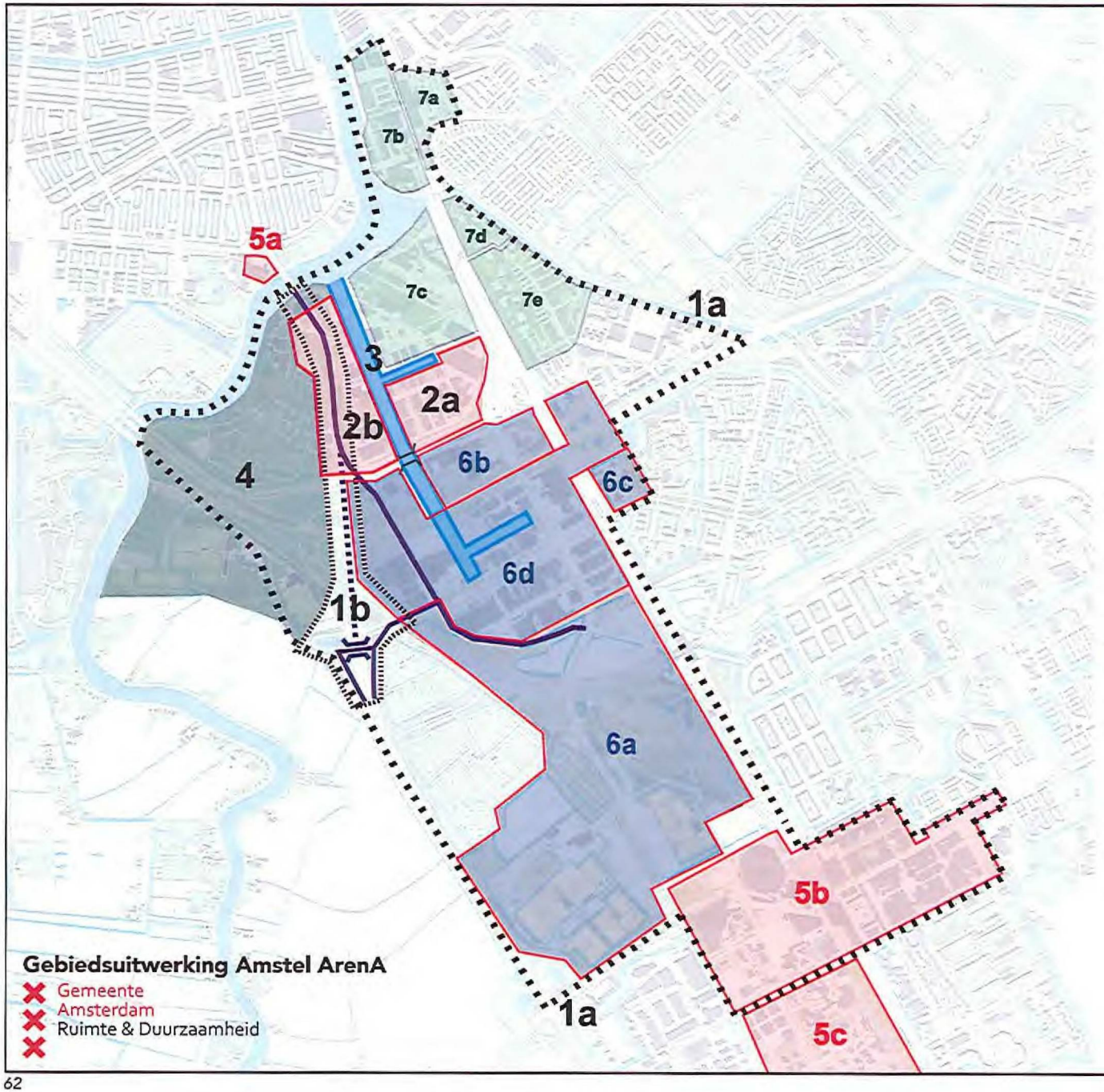
5. Doorgaan met en herijken ruimtelijk-programmatisch kader gebiedsontwikkelings-projecten gemeente Amsterdam: Fordterrein, ArenAPoort en Amstel III-Oost (kantorenzone)
6. Doorgaan met en herijken gebiedsontwikkelings-projecten gemeente Ouder-Amstel: De Nieuwe Kern fase 1, Amstelwerfterrein, Entradaterrein & Amstel Business Park Zuid
7. Gebruiken van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA uit deze Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA, als bouwsteen voor de nieuwe Omgevingsvisie

Aanbeveling 1 Opstellen intentieovereenkomsten met gemeente Ouder-Amstel en RWS

a. Opstellen intergemeentelijke intentie-overeenkomst Amstel-ArenA tussen de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam, met hierin de intenties voor wat betreft de belangrijkste gemeenteoverstijgende issues/ ambities in het Amstel-ArenA-gebied.
   Het betreft de volgende issues/ambities:
   - de nieuwe A2-Entree
   - toekomst volkstuinenparken Dijkzicht, Nieuw Vredelust, Ons Lustoord en Federatie Amsterdamse Amateurtuinders (in DNK)
   - impuls kades Duivendrechtsevaart
   - nadere afspraken beheer openbare ruimte
   - ruimte voor bovenlokale sportvoorzieningen en mogelijk een nieuwe middelbare school in De Nieuwe Kern
   - aanleg/verbetering van enkele doorgaande fietsroutes
   - andere afstemming/afspraken gebiedsontwikkeling rondom metrostation Overamstel
b. Opstellen Overeenkomst 'nieuwe A2-Entree' tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Ouder-Amstel, en de gemeente Amsterdam. De ambitie is een verwijdering van de A2/Nieuwe Utrechtsweweg ten noorden van knooppunt Amstel en de realisatie van een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel op de Van der madeweg en de Joan Muyskenweg, waarbij de J. Muyskenweg aan de noordzijde naar de Utrechtsebrug wordt 'gestroomlijnd' en aan de zuidoostzijde wordt doorgetrokken naar station Duivendrecht.

Aanbeveling 2 Starten met nieuwe (gebiedsontwikkelings)projecten gemeente Amsterdam: Bedrijventerrein Overamstel (KBF-terrein), en Nieuwe A2-Entree & A2-Entreegebied

a. Starten Principenota met nieuw stedenbouw-kundig kader en ontwikkelingsstrategie voor het Bedrijventerrein Overamstel (KBF-terrein / Amstelkwartier fase 4 en 5) en op basis daarvan aanpassen van het planologisch-juridisch instrumentarium en eventueel voorbereiden van een nieuw Investeringsbesluit. Gelet op de investeringsambities voor dit gebied dient dit een stedelijk project te worden; het welstandskader dient ook te worden aangepast naar een hoger kwaliteitsniveau van een 'transformatiegebied' (start voorjaar/ medio 2017).
b. Starten Principenota voor een 'Nieuwe A2-Entree'& de gebiedsontwikkeling voor het A2-/J. Muyskensweg-Entreegebied; er ontstaat ontwikkelruimte voor minimaal 1.000 à 1.500 woningen door een knip in de A2 ten noorden van knooppunt Amstel en de realisatie van een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel; de Joan Muyskenweg wordt verlegd en doorgetrokken tot een 'stadsstraat' met nieuwe woningbouwblokken in deze zone. Gelet op de investeringsambities voor dit gebied dient dit een stedelijk project te worden; het welstandskader dient ook te worden aangepast naar een hoger kwaliteitsniveau van een 'transformatiegebied' (start eind 2017 na ondertekening intentieverklaring RWS en gemeenten Ouderamstel en Amsterdam).



Aanbevelingen/ vervolgacties gebiedsuitwerking Amstel- ArenA (koers 2025)

Te starten - voorbereiden

1a	Opstellen intentieovereenkomst Amstel/ArenA, (met gemeente Ouder-Amstel)
1b	Opstellen intentieovereenkomst A2- entree (met RWS en gemeente Ouder-Amstel)
2a	Opstellen principenota voor bedrijventerrein Overamstel (KBF terrein eo)
2b	Opstellen principenota 'nieuwe A2 -Entree & gebiedsontwikkeling A2 -gebied'.
3	Opstellen gezamenlijk plan openbare ruimte Duivendrechtsevaart (met gemeente Ouder-Amstel)
4	Ontwikkelvisie oostelijk deel kop Amstelscheg (metropolitaan park)

Doorgaan met en herijken

Gebiedsontwikkeling, Gemeente Amsterdam

5a	Doorgaan en herijken gebiedsontwikkeling Ford-terrein aan de Amsteldijk bij Utrechtsebrug
5b	Doorgaan en herijken gebiedsvisie ArenA poort
5c	Doorgaan en herijken gebiedsontwikkeling Amstel III- oost (transformatie kantorenzone)

Gebiedsontwikkeling, met Gemeente Ouder-Amstel

6a	Doorgaan en herijken gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern fase 1
6b	Starten gebiedsontwikkeling 'Amstelwerf' terrein
6c	Starten gebiedsontwikkeling 'Entrada' terrein
6d	Starten uitwerking visie ABPZ

Huidige projecten, Gemeente Amsterdam

7a	Amstelstation oostzijde
7b	Amstelstation Amstelzijde
7c	Amstelkwartier (fase 1t/m 3)
7d	Kop Weespertrekvaart
7e	Weesperterkvaart midden

Aanbeveling 3 Opstellen gezamenlijk plan openbare ruimte (en watergebruik) Duivendrechtsevaart Amsterdam & Ouder-Amstel
In het verlengde van de Visie Overamstel van de gemeente Ouder-Amstel en de planvorming van het Amstelkwartier fase 2 en 3 dient er een intergemeentelijk overall plan voor de openbare ruimte (de kades) aan, de verbindingen langs en over én het waterprogramma in de Duivendrechtsevaart gemaakt te worden. Inzet is het openbaarder en opener maken van de kades en het maken van een aantal nieuwe routes aan en over deze centrale open ruimte.

Aanbeveling 4 Opstellen ontwikkelingsvisie oostelijke kop Amstelscheg
Het verdient aanbeveling om een Ontwikkelingsvisie op te stellen voor het oostelijk deel van de kop van de Amstelscheg. Onderdeel van deze gebiedsontwikkeling is het uitwerken van de ambitie om de oostelijke kop van de Amstelscheg als parkgebied sterk te verbeteren door vergroting van de openbaarheid, de verblijfskwaliteit, de recreatieve waarde, toevoeging van sportvoorzieningen en verbetering fiets- en wandelroutes. Inzet is zowel de ontwikkeling van een nieuw park in de buitendijkse groene corridor tussen de Jan Vroegopsingel en de Amstel, als de transformatie van Volkstuinenpark Amstelglorie naar een meer openbaar park. Daarnaast wordt ook de mogelijheid om het politiesportpark Overamstel te transformeren naar een openbaar sportpark onderzocht en wordt gekeken hoe de fiets- en wandelroutes van, naar en door dit gebied kunnen worden verbeterd.

Aanbeveling 5 Doorgaan met en herijken gebiedsontwikkelingsprojecten gemeente Amsterdam, te weten: Fordterrein, ArenAPoort & Amstel III.
a. Opstellen / aanpassen ruimtelijk-planologisch kader Ford-terrein aan de Amsteldijk bij Utrechtsebrug (samenwerking stadsdeel Zuid met de eigenaren; reeds gestart, medio/ najaar 2017 gereed).
b. Opstellen van een Visie ArenAPoort als nieuwe ruimtelijk-programmatisch kader voor de doorontwikkeling van dit centrumgebied en hoogbouwcluster van de stad. Er liggen hier kansen om hoogstedelijk wonen aan het gebied toe te voegen, zonder daarbij de belangrijke uitgaans- en evenmentenfunctie van het gebied uit het oog te verliezen (reeds in voorbereiding; medio 2017 gereed);
c. Opstellen van een Visie Amstel III-Oost, waarbij gekeken wordt onder welke ruimtelijk-programmatische spelregels de transformatie van dit verouderde kantorengebied naar een stedelijk gemengd woon-werkgebied mogelijk wordt gemaakt(reeds in voorbereiding).

Aanbeveling 6 Doorgaan met en herijken gebiedsontwikkelingsprojecten gemeente Ouder-Amstel: de Nieuwe Kern fase 1, 'Amstelwerfterrein', Entradaterrein & ABP Zuid.
a. Opstellen gebiedsgerichte structuurvisie De Nieuwe Kern fase 1 onder leiding van de gemeente Ouder-Amstel. De gemeente Amsterdam is de grootste van de grondeigenaren in dit gebied en stelt een Principenota voor het 1e deel van de gebiedsontwikkeling op. De gemeente Ouder-Amstel maakt een gebiedsgerichte structuurvisie en nieuw bestemmingsplan. De doortrekking van de J. Muyskenweg, een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel en de aansluitingen op de naastgelegen gebieden ArenApoort en Amstel Business ParK vragen bijzondere aandacht (reeds in voorbereiding, onder leiding van gemeente Ouder-Amstel; structuurvisie najaar 2017 gereed).
b. Opstellen ruimtelijk-programmatisch kader 'Amstelwerf'-terrein, aan de zuidoostzijde van metrostation Overamstel, door de gemeente Ouderamstel. De gemeente Ouder-Amstel laat hier een stedenbouwkundig kader voor maken, als uitwerking op de Visie werkstad Overamstel (reeds in voorbereiding bij gemeente Ouder-Amstel; najaar 2017-2018 gereed)
c. Opstellen ruimtelijk-programmatisch kader herontwikkeling Entradaterrein aan van der Madeweg bij Duivendrecht (reeds in voorbereiding bij gemeente Ouder-Amstel).
d. Aanpassen (per deelgebied, afhhankelijk van dynamiek) van het planologisch-juridisch kader op basis van de nieuwe *Ruimtelijk-Econmische Visie Amstel Business park Zuid, Werkstad Overamstel (gemeente Ouder-Amstel)* (reeds in voorbereiding bij gemeente Ouder-Amstel).

Aanbeveling 7 Gebruiken van het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA uit deze Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA als bouwsteen voor de Tussenrapportage Ruimte voor de Stad en de nieuwe Omgevingsvisie Amsterdam.

Bijlagen

Bijlage 1: Input Werkprogramma RvdS 2017 vanuit Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (nov 2016)

Roy Berents, Projectleider Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA, R&D, 18 nov 2016, Concept

Met deze notitie wordt aan het Team Ruimte voor de Stad input geleverd voor Nieuwe Projecten in 2017 en de inzet voor de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA in 2017.

1. Nieuwe Projecten

Met welke strategiebesluiten (gebiedsontwikkeling), principebesluiten (voor infra) en/of groenprojecten willen we in 2017 aan de slag?

Prio.	Naam	Type*	Uit te werken ingrepen	Aantal woningen	Argumentatie
1	A2/Nieuwe Utrechtseweg-J.Muyskenwegzone (Amstelkwartier 'fase 6')	Strategiebestuit	• Knip maken/afwaardering A2 binnen Ring A10 / Nieuwe Utrechtseweg • Herprofilering en mogelijke tracéverlegging J. Muyskenweg • PS1: verkennen compleet weghalen van de A2 binnen de Ring A10 & het aanleggen van een nieuwe aansluiting (incl viaduct) op de A2 ten zuiden van knooppunt Amstel en deze verbinden met de J.Muskenweg-Utrechtsebrug-Ruinstraat als nieuwe stadsentree & in hoeverre dit ook onderdeel van dit project zou moeten/kunnen zijn (ism RWS & gemeente Ouder-Amstel). • PS2: verkennen in hoeverre de realisatie van een nieuw park aan de Amsteloever bij de jan Vroegopsingel (of een deel ervan) onderdeel zou moeten/kunnen zijn van dit project	1.500 (?)	In de zone A2-NieuweUtechtseweg- Joan Muyskenweg is bij het afwaarderen of weghalen van de A2 binnen de Ring A10 & herontwerpen van deze stedelijk wegentree van de stad veel ruimte te winnen voor gebiedsontwikkeling. Je zou hier kunnen spreken van het verder uitrollen van het Amstelkwartier, 'fase 6'. Nu de afwaardering van dit stuk A2 niet is meegenomen bij het project Zuidasdok, is de mogelijkheid voor gebiedsontwikkeling (woningbouw) de hoofdreden voor het starten van dit project. Daarnaast kan het doorgaande autoverkeer door de rivierenbuurt (Rijnstraat & Amsteldijk) worden teruggedrongen. Andere directe aanleiding is ook de nu te ontwerpen aansluiting op de nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart in de Amstelstroom- laan (Amstelkwartier fase 3) en de realisatie van de eerste transformatieprojecten in de bebouwingsstrook aan de J. Muyskensweg/ Duivendrechtsevaart. Hier ligt een opgave op een nieuwe entree van de stad te ontwikkelen en de kop van de Amstelscheg te verbeteren, als onderdeel van de nieuwe stadswijk 'Groot Amstelkwartier'.
2	'De Nieuwe Kern' (zone ABP-ArenA)	Strategiebesluit (gem. Ouder-Amstel)	• Doortrekken J. Muyskensweg naar Spaklerweg/ Holterbergweg/Station Duivendrecht • Doorgaand fietspad van ArenA naar A2 richting Zuidas • Doortrekken ArenA-boulevard/l.v.route naar station Duivendrecht (mogelijk met l.v.-bruggen of autoviaducten) • Verbetering knelpunten in l.v.-routes rondom station Duivendrecht • Nieuwe fietsbrug over de A2 naar de Amstel (en Amstelveen?)	4.000 wo (i.p.v. 2.500 wo)	Dit project wordt getrokken door de gemeente Ouder-Amstel; Amsterdam is hier wel één van de belangrijke grondeigenaren. Er is een intentieovereenkomst en een haalbare businesscase in voorbereiding tussen de belangrijkste grondeigenaren in het gebied. Dit is de opmaat naar de start planvorming begin 2017. De ambitie is ca 4.000 woningen te bouwen, het AJAX-trainingscomplex De Toekomst op de huidige locatie te laten groeien, het evenementenparkeren en -verkeer duurzaam te faciliteren, sport een plek te geven en rondom station Duivendrecht een hoogstedelijk gemengd werkgebied te ontwikkelen.

Prio.	Naam	Type*	Uit te werken ingrepen	Aantal woningen	Argumentatie
3	NB1 Amstelkwartier fase 4 en 5 (KaugomBallen-Fabriekterrein e.o.)	Dit is een 'Stadsdeel-project' met lopende grex; voorlopig geen nieuw strategiebesluit	• L.v.-brug over zijkanaal Duivendrechtse Vaart • Doorgaande fietsroute De Heusweg-Spaklerweg	2.000 (?)	Twee grote grond-/vastgoedeigenaren (Nijkerk & Lingotto) in het KBF-gebied willen in 2017 starten met een plan maken voor herontwikkeling met een fors woonprogramma, met behoud van de werkfunctie. Hier lijkt nu met momentum te zijn om zonder veel gemeentelijke grondaankopen de transformatie naar
	NB2: Amstelstation-Amstelzijde (versnellingslocatie)	Strategiebesluit wordt eind 2016 / begin 2017 genomen	• Nieuwe fietsroute aan westzijde spoor met 2 fietsbruggen (mogelijk)	1.500 wo (mogelijk iets minder)	Dit strategiebesluit kent lichte vertraging vanwege voorzichtigheid van de woningbouwcorporatie vwb ambitie/besluit sloop-nieuwbouw Van der Kunbuurt
4	NB3: Amstelkwartier fase 2 en 3 (versnellingslocaties)	Strategiebesluit is in 2016 genomen	• Amstelstroomlaan & nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart & aanpassing kruising/aansluiting J. Muyskenweg	800 wo + 800 wo	Realisatieperiode: 2017 - 2021
6	NB4:: Weespertrekvaart-Midden + Bijlmerbajes (versnellingslocatie)	Strategiebesluit nog niet genomen.	• Nieuwe autoviaduct onder spoor-/metrolijnen door in verlengde van Amstelstroomlaan • 2 nieuwe l.v.bruggen over de Weespertrekvaart • Nieuwe l.v.-brug over de A10 bij de aansluiting S111(bij J. Blookerweg /Entrada) ikv doorgaande fietsroute Amsterdam Zuidoost – Duivendecht - Amsterdam (wordt nu onderzocht)		Realisatieperiode: 2017 - 2021
7	NB5: Amstel Business Parc Noord (zone tussen metrostation Overamstel & A10)	Projectgebied ABP = gemeente Ouder-Amstel	• Station Overamstel eo versterken • Kade Duivendrechtsevaart beter toegankelijk maken op de W. Fenengastraat	500 à 1.000 wo (?)	Dit project wordt getrokken door de gemeente Ouder-Amstel; Amsterdam is hier wel één van de belangrijke grondeigenaren. Er ligt één groot kavel dat ontwikkeld kan worden. Hier is mix van woon- en werkprogramma mogelijk. De vastgoedeigenaar in het gebied wil in 2017 starten met een plan maken voor herontwikkeling samen met de andere ondernemers in het gebied. Gemeente Amsterdam zal als grondeigenaar aandringen op de transformatie naar intensief stedelijk gemengd werk- & woongebied.
8	NB6: ArenAPoort-West	Projectgebied ArenAPoort-West		500 à 2.000 wo (?)	Mogelijk komt er een behoorlijk woonprogramma in de ArenAPoort-West; in de initiatieven op de Getz-kavel & ZW-kwadrant zitten 500 à 2000 wo Realisatieperiode: 2017 - 2021

Toelichting

- **Prioriteit:** prioritering van de ingreep binnen de Gebiedsstudie (in cijfers)
- **Type:** Gaat het om een Principebesluit, Strategiebesluit, Voorkeursbesluit of Groenproject?
- **Uit te werken ingrepen:** Zouden jullie zo specifiek mogelijk kunnen aangeven welke onderdelen uit de lijst bovenplanse inveseringenworden meegenomen in deze besluiten?
- **Aantal woningen:** indien het een strategiebesluit betreft : Hoeveel woningen worden er binnen het project toegevoegd?
- **Argumentatie:** Waarom is dit project belangrijk om volgend jaar te starten (enk aan: bijdragen woningproducite, lange doorlooptijd, dynamiek in de omgeving, randvoorwaardelijk voor verdere ontwikkeling van het gebied etc.)

2. Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA 2025

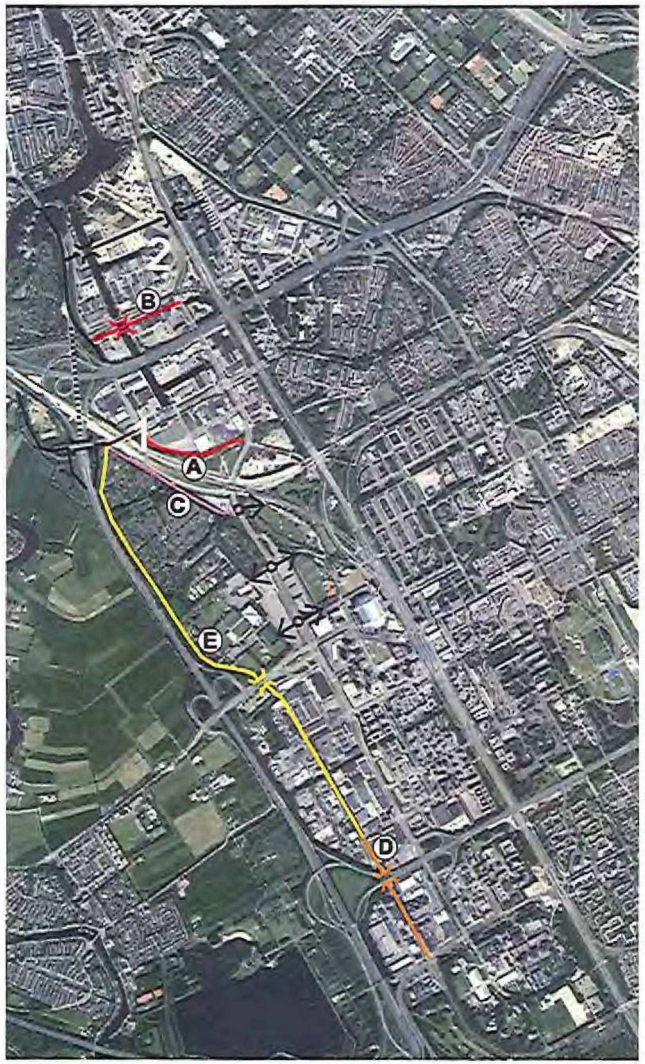
De focus van de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA 2025 lag in 2016 op:

a. het krijgen van duidelijk over de stand van zaken met betrekking tot de Afwaardering A2 & kansen ontwikkeling A2-J.Muyskenwegzone, als voorwerk voor de westelijke uitrol van het Groot Amstelkwartier;
b. het verkennen van de gebiedsontwikkelingsmogelijkheden van de Nieuwe Kern, incl een aanzet voor de bijbehorende verkeerstructuur, de oplossing voor het evenementenparkeren en het openbare ruimte raamwerk;
c. het doen van een voorzet voor een ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA 2025.

In 2017 wordt in de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA 2025 gewerkt aan:

a. Aanjagen / opstarten 2 nieuwe projecten (strategiebesluiten): A2/Nieuwe Utrechtseweg-J.Muyskenwegzone (Amstelkwartier 'fase 6') en De Nieuwe kern (zone Amstel Business parc – ArenA); gemeente Ouder-Amstel trekt de ontwikkeling van De Nieuwe Kern
b. Scenarioverkenning toekomst Volkstuinenpark Amstelglorie (en volkstuinenparken DNK): 2025 & doorkijk 2040
c. Studie/Visie Kop Amstelscheg: kansen Amsteloeverpark Jan Vroegopsingel
d. Ruimtelijk-programmatische verkenning mogelijkheden/randvoorwaarden herontwikkeling Fordgarageterrein
e. Uitwerken (informeel) Ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief Amstel-ArenA 2025 + een Gesprek met de omgeving/belangrijke stakeholders -al dan niet in open Ateliers- (o.a. RWS (A2), volkstuinenparken (Amstelglorie & parken in DNK) en belangrijke bedrijven/ grond-/vastgoedeigenaren

Bijlage 2: Samenvatting aanvullend Verkeersonderzoek Amstel-ArenA-AMC-gebied



Scenario's A2 (1 = nieuwe aansluiting en 2 = afwaardering) en netwerkvarianten (A t/m E)

Doel aanvullende verkeersonderzoek
Het doel van dit aanvullend verkeersonderzoek voor het gebied Amstel-ArenA-AMC is het in beeld brengen van het effect van het mogelijke extra programma (woningen, kantoren en voorzieningen) op de doorstroming van het wegennet en het 'testen' van het effect van een aantal (mogelijke) aanvullende maatregelen in de wegenstructuur. Het onderzoek vormt een bouwsteen voor de Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA. Het onderzoek is in augustus 2017 door de RvE V&OR van de gemeente Amnsterdam afgerond.

Varianten
In het kader van de gebiedsuitwerking Amstel-Arena is onderzocht of een aantal ingrepen in de auto-infrastructuur bij kunnen dragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de robuustheid.

De volgende netwerkvarianten zijn onderzocht:

a. Netwerkvariant doortrekken Joan Muyskenweg in zuidoostelijke richting naar de Holterbergweg-Stationsweg (optie wel vs niet)
b. Netwerkvariant doortrekken Van Marwijk Kooystraat (met brug over Duivendrechtsevaart) naar Joan Muyskenweg (optie wel vs niet)
c. Netwerkvariant doortrekken Buitensingel tussen A2-aansluiting en Holterbergweg als hoofdweg (50 km per uur, 30 km per uur) NB: en dus ook de variant géén weg, maar alleen Buitensingel als fietspad (3 subvarianten dus)
d. Netwerkvariant verbinden hoofdwegen Lemelerbergweg-Snijdersbergweg in Amstel III
e. Netwerkvariant nieuwe doorgaande hoofdweg aan oostzijde parallel aan de A2, als verbindende hoofdweg tussen Joan Muyskenweg/v.d. Madeweg en de Lemelerbergweg (met viaduct onder de burg. Stramanweg door)

Scenario's voor de A2

1. Nieuwe A2-Entree: deze netwerkvariant 'nieuwe A2-Entree' gaat uit van de verwijdering van het deel A2 ten noorden van knooppunt Amstel en de realisatie van een nieuwe A2-aansluiting ten zuiden van knooppunt Amstel met een doorgaande hoofdwegverbinding naar de Van der Madeweg en de J. Muyskenweg (met opheffing van A10-aansluiting S110)
2. Afwaardering snelheid A2 ten noorden van knooppunt Amstel: deze netwerkvariant 'nieuwe A2-Entree' gaat uit van aangepast snelheidsregiem en profiel voor de A2 ten noorden van knoopunt Amstel; ongeveer ter hoogte van het tankstation komt een knikje/T-kruising of rotonde, ten noorden daarvan wordt het snelheidsregiem 50km/uur (en geen nieuwe A2-aansluiting dus, met behoud van A10-aansluiting S110)

Deze netwerkvarianten zijn getoetst in het scenario dat het gebied maximaal ontwikkeld is (+53000 woningen).

Bevindingen

Algemene beeld:
Door een verder verdichting van het gebied zal de mobiliteit in het gebied verder toenemen. Dit is ook het geval op het autonetwerk. Deze groei kan opgevangen worden op de bestaande infrastructuur met beperkte aanpassingen van een aantal kruispunten (o.a. verlengen + aanleg extra opstelvakken) op het stedelijke wegennet en bij de aansluitingen met de A2, A9 en A10 (S111). Om de mobiliteitsgroei op te kunnen vangen en het autogebruik te beperken zal ook geïnvesteerd moeten worden in het fietsnetwerk, frequentieverhoging metro (exta materieel) en het voor- en natransport naar de metro- en treinstations.

Door de ontwikkeling van 3500 parkeerplaatsen in het projectgebied De Nieuwe Kern langs de Passage/ Holterbergweg moet op deze locatie de infrastructuur wel uitgebreid worden om de instroom- en uitstroom tijdens evenementen goed af te kunnen wikkelen en te kunnen scheiden van het woonverkeer en de langzaamverkeerstromen tussen Arena en stations Strandvliet en Duivendrecht.

Vanuit de gebiedsontwikkeling liggen er voorstellen om naast toevoegen ook wegen weg te halen, snelheden te verlagen en/of profielen te versmallen. De gevolgen voor de afwikkeling van het autoverkeer zijn nog niet onderzocht.

a. Doortrekken Joan Muyskenweg
Het doortrekken van de Joan Muyskenweg heeft meerwaarde voor de ontsluiting van De Nieuwe Kern en de kavels die gelegen zijn aan deze weg (Post NL, Sligro, etc).
I.c.m. met een nieuwe aansluiting op de A2 kan de verlengde Muyskenweg ook een rol vervullen bij de uitstroom van het evenementenverkeer en de ontsluiting van de touringcarterminal bij station Duivendrecht .

b. Doortrekken Van Marwijk Kooijstraat
Doortrekking van de Van Marwijk Kooijstraat leidt op netwerkniveau niet tot een robuuster netwerk.

c. Doortrekken Buitensingel i.c.m doorgetrokken Muyskenweg
Doortrekking van de Buitensingel leidt tot een afname van het verkeer op de verlengde Joan Muyskenweg. Gezien de ontwikkeling van de woonwijk De Nieuwe Kern is het niet logisch om een doorgaande verbinding langs deze wijk te realiseren. Advies is om de Buitensingel alleen te gebruiken als doorgaande fietsverbinding i.c.m. een wijkontsluiting.

d. Verbinden Lemelerbergweg-Snijderbergweg
Door het verbinden van de Lemelerbergweg-Snijderweg ontstaat er een nieuwe ontsluiting van en naar de Meibergdreef waardoor er minder verkeer komt op de Holterbergweg en Muntbergweg. Dit is gunstig voor de afwikkeling van het verkeer op de aansluiting met de A9 en de kruispunten Muntbergweg-Meibergdreef en Snijderbergweg-Meibergdreef..

e. Verbinding Joan Muyskenweg- Lemelerbergweg
Een nieuwe verbinding door de Nieuwe Kern langs de A2 leidt niet tot een ontlasting van de Holterbergweg. De verbinding zal alleen gebruikt worden door verkeer met bestemming De Nieuwe Kern. Hiervoor is een volledige doortrekking, met een nieuwe tunnel onder de Burgemeester Stramanweg, niet nodig.

f. Verbinding Blookerweg - v.d. Madeweg
De aansluiting S111 op de rijksweg A10 leidt in de spits tot filevorming. Met de ontwikkeling van de omliggende gebieden zal de druk op de aansluiting verder toenemen. Dit kan leiden tot sluipverkeer via de S112 en Van der Madeweg naar o.a Amstel Business Park. De aansluiting kan robuuster gemaakt worden door:
- de realisatie van de nieuw A2-entree inclusief verwijderen verbindingsboog A10 Oost-Utrechtsebrug. Door deze maatregel kan het verkeer makkelijker invoegen op de A10.
- Doortrekken Blookerweg naar van der Madeweg. Hierdoor neemt de druk op de Verlengde van Marwijk Kooystraat af.

Conclusie

Uitgaande van een nieuwe stadsentree A2 kan het Amstel-ArenA-gebied een potentiele groei van ruim 50.000 woningen verkeerskundig aan zonder grote ingrepen in het autonetwerk.
Wel zijn er aanpassingen noodzakelijk van een aantal kruispunten (o.a. verlengen + aanleg extra opstelvakken) op het stedelijke wegennet en bij de aansluitingen met de A2 (Stramanweg), A9 (S111) en A10 (S111). Het doortrekken van de Joan Muyskenweg naar Duivendrecht, de aanleg van de verbinding Lemerbergweg-Snijderbergweg en het verlengen van de Blookerweg zullen de wegenstructuur robuuster maken (ook voor evenementenverkeer) en de aansluitingen op de Rijkswegennet ontlasten.

Door de ontwikkeling van 3500 parkeerplaatsen in het projectgebied De Nieuwe Kern langs de Passage/ Holterbergweg moet op deze locatie de infrastructuur wel uitgebreid worden om de instroom- en uitstroom tijdens evenementen goed af te kunnen wikkelen en te kunnen scheiden van het woonverkeer en de langzaamverkeerstromen tussen Arena en stations Strandvliet en Duivendrecht.

In vergelijking met andere gebiedsontwikkelingen zijn de bovenplanse investeringen in infrastructuur voor fiets, OV en auto relatief beperkt (ca 200 mln euro).

Bijlage 3: Cultuurhistorische verkennning Amstel-ArenA

Inhoud

Inleiding

1 Beleidskader

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Inleiding
2.2 Het landschap van de Groot-Duivendrechtse polder en Infrastructuur
2.3 De vormgeving van de Amstelscheg
2.4 De bedrijventerreinen Amstel I, II en III
2.5 Station Duivendrecht en omgeving
2.6 Centrumgebied Arena Poort

3 Conclusie en aanbevelingen

Bronnen

-Archief Monumenten en Archeologie
-Jaap Evert Abrahamse, Menne Kosian en Erik Schmitz, Atlas Amstelland-Biografie van het landschap, Bussum 2012
-Harm Tilman, Locomotief voor de Bijlmermeer, Stedebouwkundig plan omgeving arena, in: De Architect, september 1996
-ARCAM, Boomtown Amsterdam, Ontwerpen voor de stad, Amsterdam 1988
-Robert van de Klippe, De rol van gemeenschapstuinen in Amsterdam, verkennend onderzoek binnen het veranderde proces van voedselproductie, ongepubl. scriptie Wageningen 2015
-Niels Wildschut, Het Algemeen Verbond van Volkstuindersverenigingen in Nederland 1928 –2012.
-Een kleine eeuw inzet en organisatie in het volkstuinwezen, ongepubliceerde scriptie, Universiteit van Utrecht, 2012
-Dorine van Hoogstraten e.a., Het erfgoed van Ouder-Amstel, nu en in de toekomst, Ouderkerk aan de Amstel, 2016
Marlies Buurman en Maarten Kloos (red), IMPACT, Amsterdamse stedebouw na -1986, Amsterdam 2005
-Ons Amsterdam XIV, 1962
-Bond van Volkstuinders Amsterdam, Oorsprong en ontwikkeling van het volkstuinwezen in Amsterdam, 1969
-Evert van Voskuilen, Ridders in de Bijlmer, Amsterdam 2014
-Stadsarchief Amsterdam, Beeldbank en Archief Stadsontwikkeling
-Leo Platvoet, Stappen Door De Nieuwe Stad, tochten langs de jongste nieuwbouw in Amsterdam-Zuidoost, Amsterdam 2001
-Verschillende edities van Werk in Uitvoering, maandblad van de Dienst der Publieke Werken

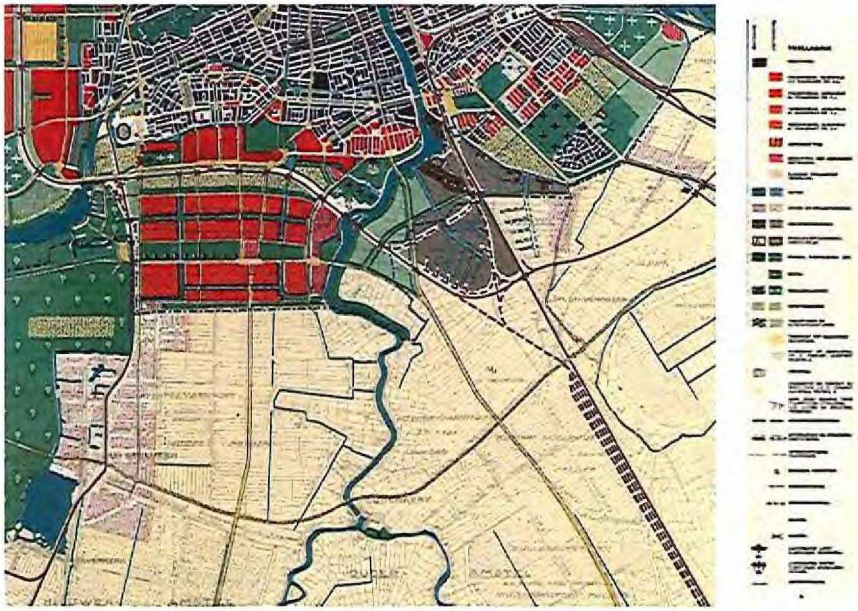
https://www.wegenwiki.nl/A2_%28Nederland%29

Colofon

Cultuurhistorische verkenning Amstel-ArenA (definitief)
Amsterdam, mei 2017
Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam
Redactie en onderzoek: Victorien Koningsberger
Tekst: Jouke van der Werf

Inleiding

Monumenten en Archeologie heeft in opdracht van RVE Ruimte en Duurzaamheid een cultuurhistorische verkenning gemaakt van het gebied tussen Amstelstation en de omgeving van de Johan Cruijff Arena. Dit is gebeurd in het kader van de Gebiedsuitwerking Amstel-Arena (koers 2025) Het doel van de Gebiedsuitwerking is het nader bepalen van een ontwikkelstrategie voor het gebied tussen grofweg de omgeving Amstelstation en de Amsterdam ArenA en het aanjagen van nieuwe locaties voor gebiedsontwikkeling (incl. woningbouw) en de condities (infra, groen, voorzieningen) waaronder dit mogelijk is. Deze CHV is een bouwsteen van deze gebiedsuitwerking omdat een verslag is van het onderzoek naar de historische ontwikkeling van het gebied en brengt de voor de gebiedsstructuur bepalende kenmerken in kaart.



Uitsnede Algemeen Uitbreidingsplan, 1934

1 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam'(vastgesteld 5 juli 2016) .

Binnen het gebied zijn enkele monumenten te vinden zoals de watertoren en enkele dienstgebouwen van de Zuidergasfabriek, roeivereniging Poseidon en het Amstelstation. Op de Waarderingskaarten AUP gebieden die als toetsingskader voor welstand fungeren, zijn alleen de roeiverenigingen gewaardeerd. Op dit moment loopt een project voor waarderen van de bebouwing uit de periode 1945-1985 van Amstel I en II en de industriebebouwing langs de Weespertrekvaart. Een groot deel van de punt van de Amstelscheg – Amstelglorie, Jan Vroegopsingel, de Grote Duivendrechtsepolder, Zuidergasfabrieksterrein – valt onder de Hoofdgroenstructuur. Het Amstelland waarvan de Groot Duivendrechtse polder onderdeel is, valt onder het beheer van Groengebied Amstelland.



Luchtfoto uit 1941 van de Amstel en omgeving gezien in noordelijke richting. Midden boven de Omval en de Weespertrekvaart. Midden het terrein van de Zuidergasfabriek. (SAA: A04139001245)



Luchtfoto van de officiële opening van de Utrechtsebrug (Brug 439) over Amstel, met Rijksweg slingerend door de Groot-Duivendrechtse Polder, gezien in zuidelijke richting. (SAA: A04139001254)



Luchtfoto uit 1939 van de Rijnspoorbaan bij de kruising met de Burgemeester Stramanweg ,links boven de dijk voor de Ringspoorbaan. In het midden, binnen de boog, het in 1935 aangelegde golfterrein. (SAA: A04139001390)



De Utrechtsebrug in 1953, gezien vanaf de Amsteldijk. (SAA: 010004018006)

2 Historische stedenbouwkundige analyse

2.1. Inleiding

In het gebied dat zich van het Amstelstation uitstrekt tot aan de Arena-boulevard, vormt de A2 een krachtige scheidingslijn met het cultuurlandschap van de Amstelscheg. Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van 1934 was de belangrijkste leidraad bij de ontwikkeling van de bebouwing en de aanleg van de infrastructuur aan de zuidkant van Amsterdam.

In de ogen van de opstellers van het AUP diende zware industrie en grootschalige bedrijvigheid gescheiden te worden van de woongebieden, maar wel op zo'n manier dat de woon-werkafstand voor de werknemers beperkt bleef. Het groen was binnen het AUP een integraal onderdeel van de planvorming. Door middel van groene scheggen brachten de ontwerpers het rond de stad liggende landschap diep het stadsweefsel binnen. Een van die scheggen is het cultuurlandschap van de Duivendrechtse polder waarvan de Amstel de drager is.

In de jaren zestig werd ten oosten van de spoorweg naar Utrecht en ten zuiden van Diemen op het gebied van de gemeente Weesperkarspel de Bijlmermeer uitgelegd als een satellietstad van Amsterdam. In de jaren tachtig werd ten westen van de spoorlijn het bedrijventerrein Amstel III ontwikkeld. Door de ligging van het grondgebied van Ouder Amstel daartussen ontstond een open gebied tussen spoorlijn en A2. Dit werd in de jaren vijftig deels ingevuld met volkstuinparken en sportparken en vormt in zeker zin een cesuur in het doorlopende grid van de bedrijventerreinen ten westen van de spoorlijn en het woongebied ten oosten daarvan. Het AUP bleef in zekere zin het kader bij de invulling van beide gebieden. Door de komst van de A10, een nieuwe spoorweg en de metrolijn nam het infrastructurele netwerk aan complexiteit toe en werpt op verschillende plekken in het gebied een barrière op.

In deze cultuurhistorische verkenning laten we de gebieden Amstelstation e.o. en delen van het Groot Amstelkwartier die al in ontwikkeling zijn genomen, onbesproken. We richten ons vooral die gebieden waarop bij de gebiedsverkenningen de focus ligt. Per gebied wordt nagegaan hoe dit zich heeft ontwikkeld en wat daarvoor de structuurbepalende kenmerken zijn. Voorafgaand aan de beschrijving van deze gebieden wordt eerst de ontwikkeling van het landschap geschetst en de veranderingen die de aanleg van het infrastructurele netwerk daarin teweeg brengt. Zij vormen een dwingend kader voor de invulling van de opeenvolgende gebieden die zich in zuidwaartse richting uitbreiden. Daarbij gaat het om de volgende gebieden:

- De vormgeving van de groene scheg: Amstelglorie en de omgeving van de Utrechtsebrug
- De industrieterreinen Amstel I, II en III
- Station Duivendrecht en omgeving
- De omgeving en de Amsterdamse Poort

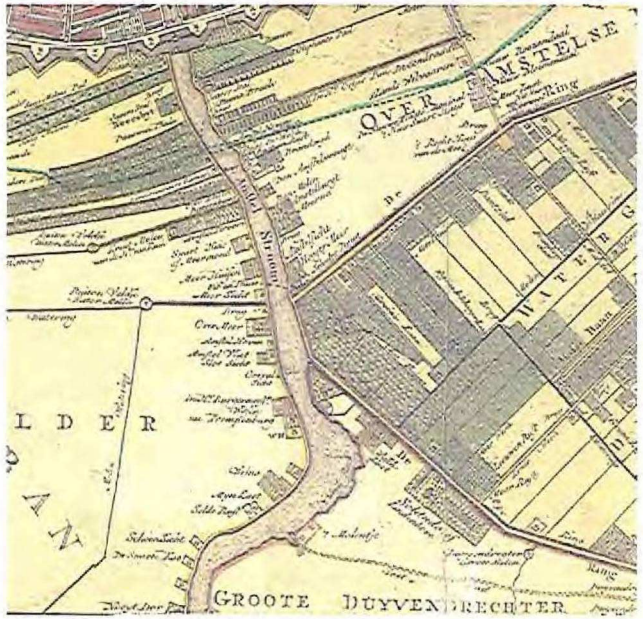
2.2 Het landschap van de Groot/Duivendrechtse polder en de ontwikkeling van het infrastructurele netwerk

Het plangebied is gelegen in de Groot-Duivendrechtse Polder. Deze polder wordt in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk de opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer, en ten westen en noorden door de Amstel. De opening van de Rijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden. Tot 1900 liepen nauwelijks wegen in het gebied, hoogstens een enkele zandweg. Ook stond er nog nauwelijks bebouwing, afgezien van wat industrie aan de westkant van de Weespertrekvaart. Daar kwam in 1906 met de aanleg van de Zuidergasfabriek verandering in. De ligging voor de industrie aan de stadsrand was gunstig vanwege de infrastructuur. Toevoer van goederen was zowel mogelijk vanaf de Amstel als via de spoorlijn. De Zuidergasfabriek kreeg een eigen spoornetwerk, dat werd aangetakt op de spoorlijn. De Amstel werd uitgediept op de plek waar een insteekhaven was gepland. Om het landelijke aanzicht vanaf de Amstel in acht te houden werden de meest vervuilende delen van de fabriek zoveel mogelijk van de Amstel verwijderd. De stokerij kwam bovendien dicht tegen de spoorlijn aan te liggen, zodat de kolen die per trein arriveerden niet ver hoefden te worden vervoerd.

De aanzet tot de ontsluiting van het Amstel/Arena gebied werd gegeven door de aanleg van de in het AUP opgenomen industriegebied Duivendrecht. De industrie langs de Weespertrekvaart, aan de andere zijde van de Rijnspoorbaan, breidde zich eveneens na de oorlog uit. Pas in 1960 werd hier begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart. Ook hier werd een insteekhaven aangelegd.

Vanaf de jaren twintig werd een dijklichaam in een ruime bocht om de stad aangelegd voor de Ringspoorbaan, oorspronkelijk bedoeld voor goederenvervoer. Uiteindelijk zou pas in de jaren negentig van de 20ste eeuw de trein en metro – voor personenvervoer - over de dijk gaan rijden. Ter hoogte van het dorpje Duivendrecht kruisten de Ringspoorbaan (de bovengrondse metro), en de Rijnspoorbaan elkaar, waar in 1984 station Duivendrecht in gebruik werd genomen en het sindsdien een belangrijk knooppunt vormt.

De aanleg van de Rijksweg 2 Amsterdam/Utrecht was een uitvloeisel van het Rijkswegenplan van 1927, dat voor het eerst een samenhangend autowegenstelsel op nationale schaal voorstelde. Aan het tracé richting Abcoude werd vanaf de jaren dertig gewerkt, maar pas na de Tweede Wereldoorlog in 1954 kon de weg voltooid worden. In dat jaar werd ook de Utrechtsebrug geopend, de brug over de Amstel in het verlengde van de Rijnstraat waarmee het stedelijke en het landelijke gebied met elkaar verbonden werden.



Detail kaart 1770. De huidige Weespertrekvaart is herkenbaar als de Ringsloot rond de Watergraafsmeer.



Detail kaart 1900. De spoorlijn is, evenals de kleinschalige industrie langs de Weespertrekvaart en bij De Omval goed zichtbaar.



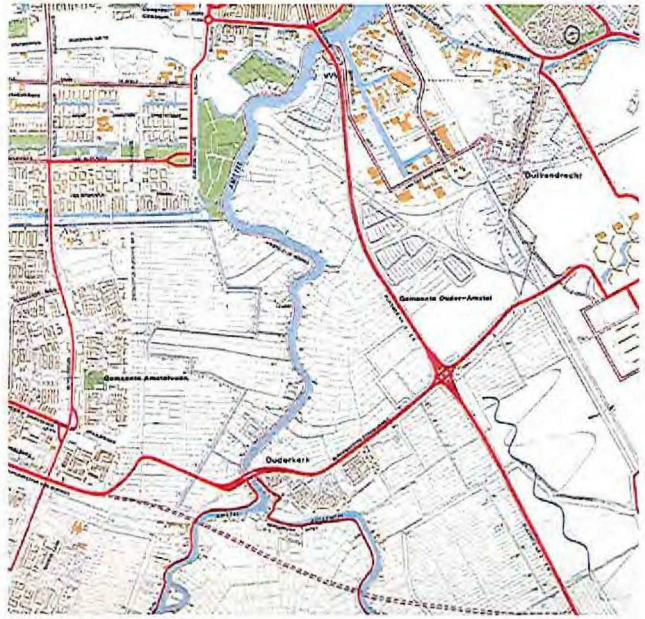
Detail kaart 1932. De Zuidergasfabriek is aangelegd, met een aftakking vanaf de spoorlijn naar de fabriek (SAA: KOKA00596000001)



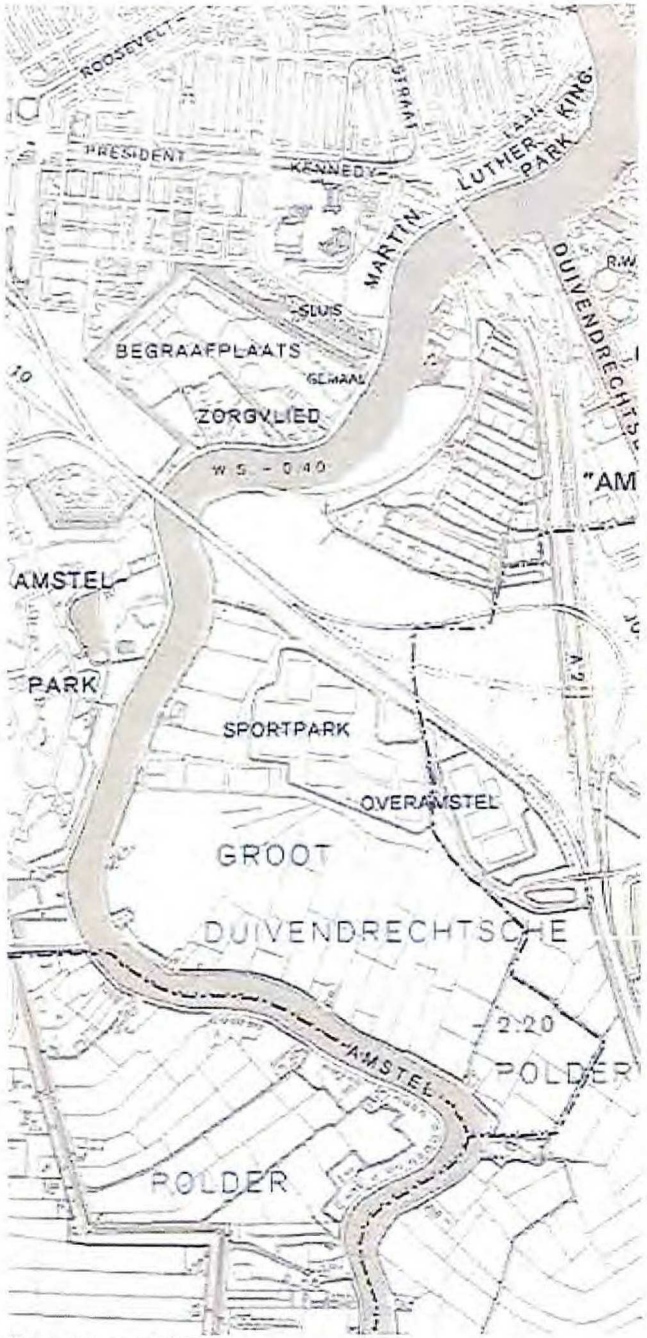
Detail kaart 1943 (SAA: D10100000171)



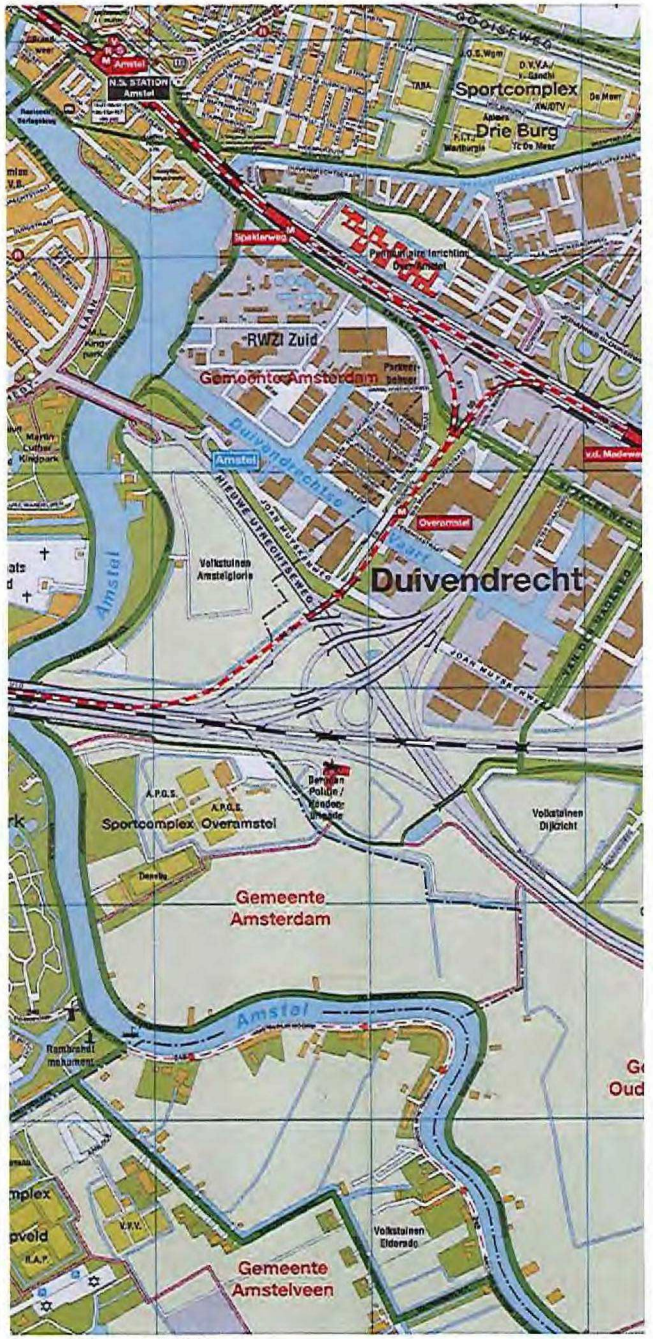
Detail kaart 1961 (SAA: B00000023441)



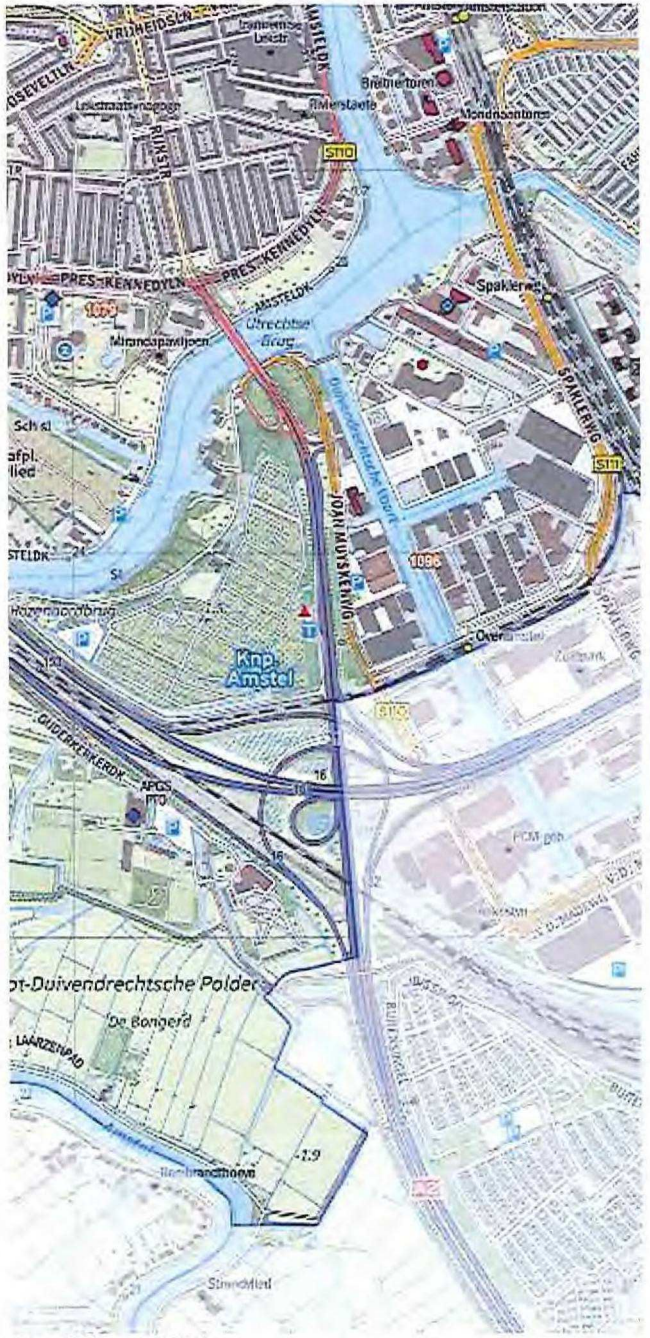
Detail kaart 1971



Detail kaart 1983



Detail kaart 1999



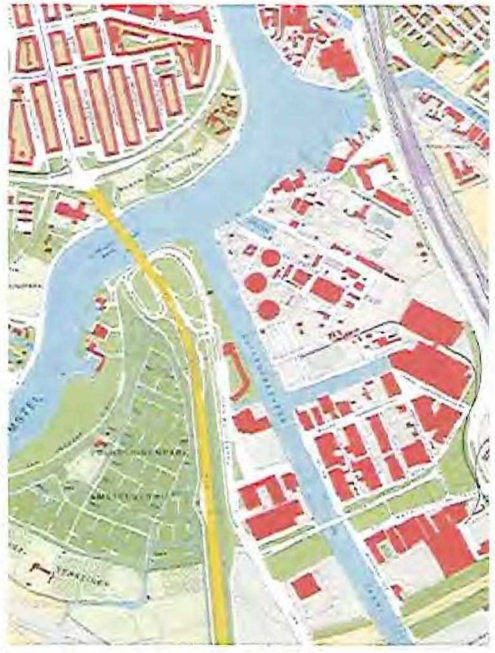
Detail kaart 2016



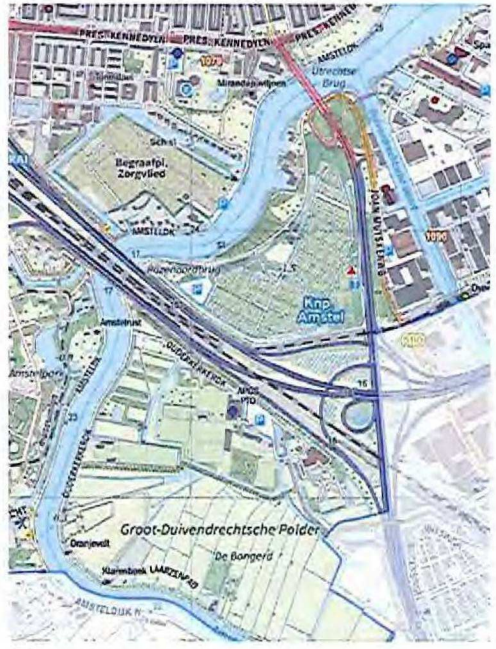
Plan Partiële herziening Algemeen Uitbreidingsplan ten behoeve van recreatiegebieden in Ouder-Amstel (uit: Archief Stadsontwikkeling)



De punt van de Amstelscheg, 1968 (SAA:01000901569)



Detail plankaart uit 1974



Detail plankaart uit 2016

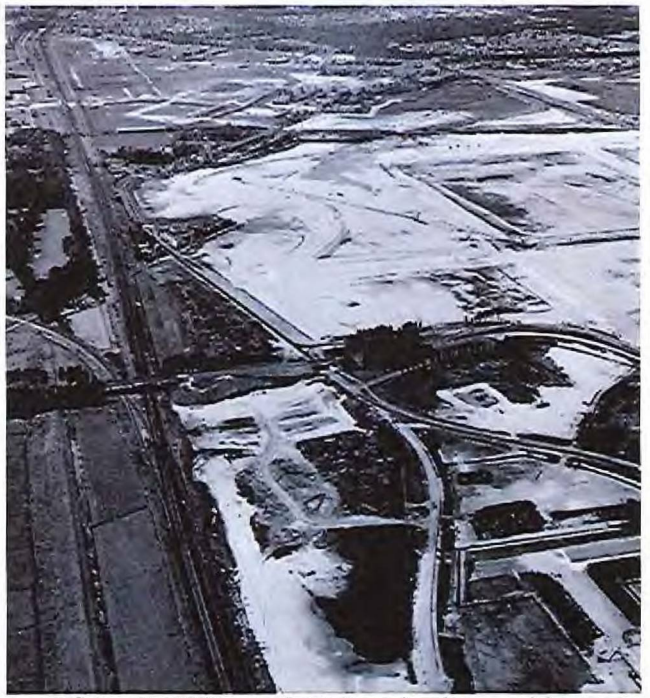
Opvallend is dat de ligging van wegen en spoorlijnen in de jaren vijftig nagenoeg gelijk is aan de huidige toestand. Hoewel de Rijksweg later is vervangen door de A2, vormt deze zuidelijke toegang tot de stad een vloeiende overgang vanuit het open landschap via de Utrechtsebrug richting de bebouwing van Amsterdam Zuid. In 1981 werd de A2 met de opening van knooppunt Duivendrecht aangesloten op de A10, die in 1990 werd omgedoopt in Knooppunt Amstel. Door het knooppunt lopen diverse spoorlijnen, zoals de lijn van Schiphol naar Duivendrecht en de metrolijn 50. Verder is de incomplete aansluiting Amsterdam-Rivierenbuurt geïntegreerd in het knooppunt.

Met de uitbreiding van Amsterdam naar het Zuidoosten werd ook een geheel infrastructureel netwerk, gebaseerd op een grid, opgetuigd. Op taluds aangelegde dreven zorgen voor de hoofdontsluiting van de verschillende buurten in de Bijlmermeer en voor de verbinding met de regio. Voor het Amstel Arenagebied zijn in noord/zuid richting met name de Spaklerweg, aangelegd als onderdeel van Industriegebied Duivendrecht en in het verlengde daarvan de Holterbergweg, opgenomen in het plan voor Amstel III uit 1978, als ontsluitingsweg van de industriegebieden Amstel I, II en III. De Burgemeester Stramanweg dat voor de bereikbaarheid van Ouder Amstel van belang was werd de centrale toegangsweg in oost-westelijke richting van het centrumgebied Zuidoost; de Gaasperdammerweg als onderdeel van de A9, aangelegd in 1982 verbond de A2 met de A1.

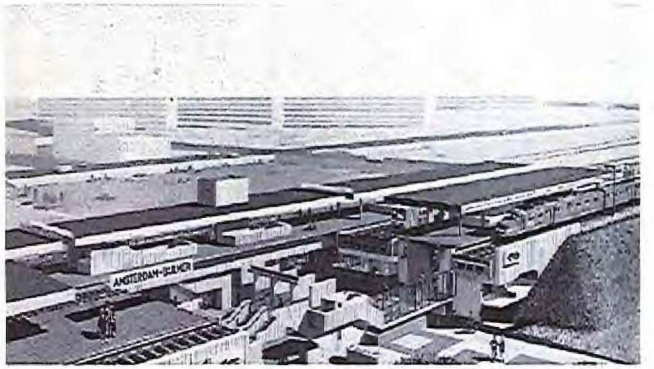
Om de Bijlmermeer goed te verbinden met de stad moest passend openbaar vervoer worden aangelegd. Het tracé van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht werd



Uitbreidingsplan voor Amsterdam Zuidoost (uit: Werk in Uitvoering, 1965)



Luchtfoto uit 1970 van de Duivendrechtse polder, met de Oostlijn in aanleg.(SAA: 010009015718)



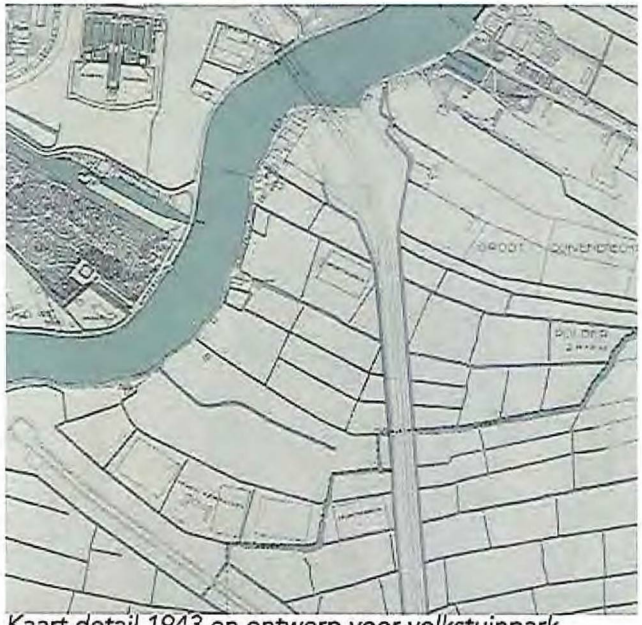
Station Amsterdam Bijlmer, 1974
(uit: Werk in Uitvoering (1974), 314)



Station Amsterdam Bijlmer 2006-2007



Station Amsterdam Bijlmer 2006-2007



Kaart detail 1943 en ontwerp voor volkstuinpark Amstelglorie (uit: Archief HNI, inv. EESX.)



Kaart detail 1943 en ontwerp voor volkstuinpark Amstelglorie (uit: Archief HNI, inv. EESX.)



Amstelglorie in 1953



Amstelglorie nu



Amstelglorie nu



Stenen tuinhuisje op Amstelglorie uit de begintijd

in 1974 uitgebreid met een stadsspoor, de Oostlijn. Een snelle, frequente en regelmatig openbaar vervoersverbinding werd noodzakelijk geacht voor een goede samenhang tussen het stadshart, het verafgelegen Zuidoost en andere stadsdelen. Het stadsspoor kwam in de oude stad ondergronds, en in Zuidoost bovengronds. De infrastructuur is karakteristiek voor de Bijlmermeer, met de aanleg van het hooggelegen stadsspoor, oftewel de metro, en de volledige scheiding tussen auto- en langzaam verkeer, verkregen door een ingenieus en halfhoog aangelegd verkeerswegennet.
In 1984 vernieuwde de NS het dijklichaam van het spoor en bouwde op het punt waar de spoorlijn en de metrolijn elkaar kruizen een station, naar ontwerp van P. Kilsdonk. In 2007 vond opnieuw een wijziging van het knooppunt plaats met de aanleg van de Utrechtboog om Utrecht met Schiphol te kunnen verbinden.

Toen Station Bijlmer in 1971 openging was het niet meer dan een bouwkeet. Het zou vijf jaar later met de aanleg van de metro worden verplaatst. Voor het nieuwe ontwerp van het gecombineerde station tekenden B. Spängberg en Sier van Reijn die alle stations op de oostlijn zouden ontwerpen.

De komst van de hoge snelheidslijn en de verbinding tussen Utrecht en Schiphol bracht het aantal sporen op 6. Zij maakten in combinatie met de twee metrolijnen vervanging van het station uit de jaren zeventig noodzakelijk. Omdat het gebied rond het station inmiddels was uitgegroeid tot een levendig, druk bezocht centrumgebied, werd van de NS wel een ontwerp verwacht dat hiervoor symbool kon staan. Het spoor werd op tien meter hoogte gebracht om de verbinding tussen beide zijden van het station te vergemakkelijken. Neven Sidor van Grimshaw Architects liet in het mede de door de imposante vides spectaculair ontwerp de verdraaiing tussen de diagonaal van de Arena boulevard en het Hoekerodeplein terugkomen. De integrale benadering in de vormgeving van stationsgebouw en openbare ruimte is een vroeg voorbeeld van de manier waarop tegenwoordig veel stations worden ontworpen.

2.3. De vormgeving van de groene scheg: Amstelglorie en de omgeving van de Utrechtsebrug

De aanleg van de twee industriegebieden ten zuidoosten van de Amstel is niet los te zien van de betekenis van de Amstelscheg in het AUP. Het landschap rond de Amstel werd gewaardeerd als landschapsschoon (het cultuurlandschap werd mede door de publicaties van Thijsse gerekend tot de natuur) en vanwege haar functie voor ontspanning.

Voor het mogelijk maken van het vormgeven aan het grote recreatiegebied met sportterreinen en volksparken verwierf Amsterdam grond op het grondgebied van Ouder-Amstel. De groenstrook langs de Jan Vroegopsingel, het volkstuinpark Amstelglorie, het Amstelpark (nu: Martin Luther Kingpark), een tentoonstellingsterrein (nu: Amstelpark) en begraafplaats Zorgvlied aan de noordkant van de Amstel en de bosbeplanting rond het eind van de A2 zijn allemaal samengebracht in één ontwerp om de punt van de Amstelscheg vorm te geven. Het natuurschoon werd gescheiden van de industrie en het landschap kon zo tot ver in het stadsweefsel doordringen. Ook zou het landschappelijke karakter van de Amstel bij de als onontkomelijk verwachtte zuidwaartse ontwikkeling van de stad behouden blijven. In de voorstelling van de ontwerpers van het AUP moest de Utrechtsebrug vrij in de ruimte komen te liggen, tegen het groene decor van de Amstel. De als een 'parkway' ontworpen rijksweg, de latere A2, lag samen met de Joan Muyskenweg door de bosbeplanting aan weerszijden van de aanlanding van de brug als het ware landschappelijk ingebed.

De Jan Vroegopsingel is aangelegd als een park, met een speelveldje en een padenstelsel parallel aan de autoweg. Langs de oevers van de Amstel verschenen in de jaren vijftig en zestig in de groenstrook de botenhuizen van de roeiverenigingen Willem II, Skøll en Poseidon. Woonarken hebben een ligplaats met elk een enigszins verscholen toegangspad naar een omheinde voortuin toe en bemoeilijken daarmee de toegankelijkheid van de oevers.

De aanleg van volkstuinparken ging terug op het reeds in de 18de eeuw opkomende opvattingen over het belang van actieve ontspanning voor de stedeling in de natuur. Toen rond 1950 volkstuinen als gevolg van de uitbreidende stad moesten worden verplaatst, kregen deze een plek toegewezen met de toezegging dat deze permanent zouden zijn. Ook 'Amstelglorie' was op grond van het AUP bedoeld als een permanent volkstuinenpark waar volkstuinders zich vestigden die door de aanleg van het industrieterrein Duivendrecht ('Vredelust' en 'Ons Genoegen' bij de Zuidergasfabriek) moesten verhuizen. De gemeente zorgde voor de aanleg, voor water en voor de bouw van een clubgebouw en bergplaats. 'Amstelglorie' werd in 1955 geopend, een jaar na de opening van de Utrechtsebrug. De opzet van het volkstuinpark is ontleend aan het verkavelingspatroon van de Duivendrechtsepolder, iets wat vrij gebruikelijk is bij de aanleg van volkstuinparken. Twee hoofdlanen in oost/west en noord zuidelijke richting ontsluiten het complex. Er zijn nog veel stenen huisjes uit de begintijd van het complex te vinden, uit de periode voordat hout als bouwmateriaal werd voorgeschreven.

Ten zuiden van het talud van de spoorweg kwamen na de oorlog het sportpark Overamstel te liggen dat later in gebruik werd genomen door de Nationale Politie. Iets ten zuiden daarvan, kwam ook nog een strook met sportterreinen te liggen die aansluiten op de Ouderkerkerdijk en nu wordt gebruikt voor een zorgboerderij. De sportparken die begrensd worden door sloten betekende een inbreuk op de verkaveling van het cultuurlandschap van de polder.



Industrieterrein Amstel en II, met op de voorgrond de Duivendrechtsevaart. Jaartal onbekend. (SAA: 010009015845)



Industrieterrein Amstel I en II in 1971 (SAA: B00000038129)



Naoorlogse bebouwing in Amstel II



Hallen voor de verhuur in Amstel I



Coca colafabriek , nu:Meertensinstituut, aan Joan Muyskenweg, 1971 *(SAA: 010122001015)*



Naoorlogse bebouwing in Amstel II

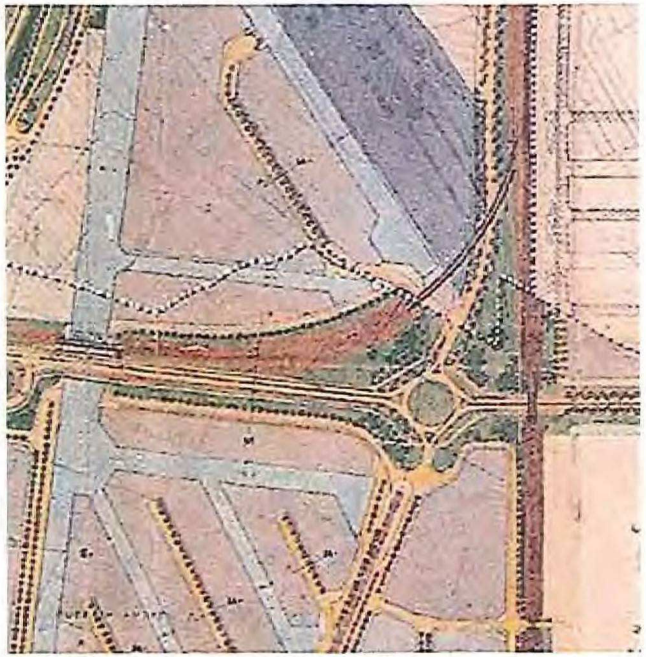
2.4. De bedrijventerreinen Amstel I, II en III

Het industrieterrein dat al in het AUP uit 1934 was voorzien kwam na de oorlog tot uitvoering en werd in de toelichting nog industriegebied Duivendrecht genoemd. Feitelijk ging het om twee afzonderlijke industrieterreinen: industriegebied-Duivendrecht en industrieterrein Weespertrekvaart. Omdat het industriegebied-Duivendrecht deels op Amsterdams grondgebied lag en deels op dat van de gemeente Ouder-Amstel, werden er twee deelplannen gemaakt. De scheidslijn tussen deze twee gebieden was het geplande ringspoortracé, het huidige metrotracé. De twee deelplannen zijn in 1949 officieel goedgekeurd. Vanaf dat jaar werd begonnen aan het gedeelte boven de Ringspoorweg. Met de aanleg van het gedeelte ten zuiden werd in 1959 begonnen.

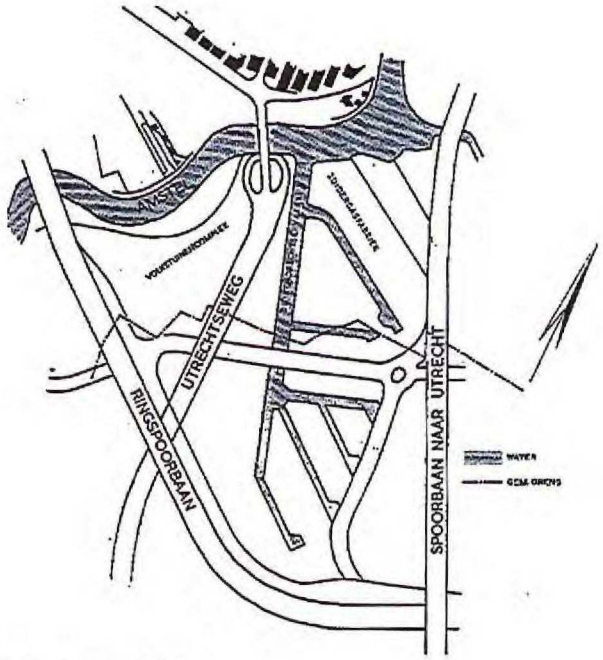
In de vooroorlogse variant vormde een insteekhaven met vijf aftakkingen de basis, ondersteund door een bescheiden wegennetwerk, een opzet die in het plan van 1948 nog is terug te vinden. In de uitgevoerde variant is de insteekhaven, de Duivendrechtse Vaart, teruggebracht naar twee aftakkingen en is er een groot aantal wegen opgenomen in de structuur van een relatief strak raster. Reden voor deze drastische wijziging was dat steeds minder bedrijven behoefte hadden aan vaarwater. Het bedrijventerrein was uitermate goed gelegen aan een knooppunt van spoor/ en autowegen met de aanleg van de ringweg en enkele autosnelwegen door Buitenveldert in het verschiet. De ringweg A10 zou er komen, van de aanleg van de A3 door Buitenveldert en Amstelveen werd later afgezien. Infrastructuur voor langzaam verkeer ontbreekt, omdat dat in het werkgebied niet nodig werd geacht.

Met de herziening volgde ook een naamswijziging. Het noordelijk deel heet Amstel I, het zuidelijk deel Amstel II en hoewel de laatste op het grondgebied van Ouder Amstel ligt, kwam deze in 1966 onder Amsterdamse bestuur zodat beide terreinen van de Amsterdamse voorzieningen als de brandweer en het gas- en lichtnet konden profiteren. Amstel I ligt boven boezem-/ of stadspeil, Amstel II boven polderpeil zodat enkele terreinen een helling hebben.

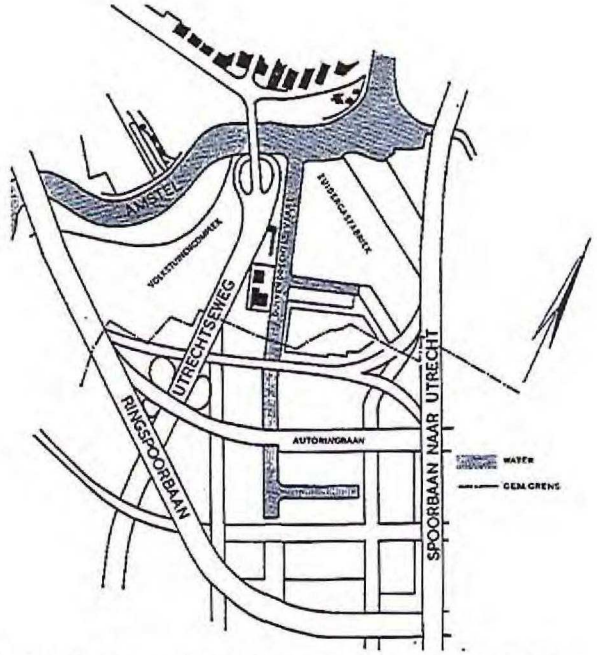
Amstel I was voor de vestiging van veel bedrijven al direct populair en kende van begin af aan een grote verscheidenheid aan bedrijven. Daartoe behoorden de Coca Cola fabriek, Chlorodont van Mapleleaf en de Fiat fabriek. Nog steeds zijn de 20 industriehallen herkenbaar die de gemeente Amsterdam voor de verhuur aan kleinschalige bedrijven heeft laten bouwen.



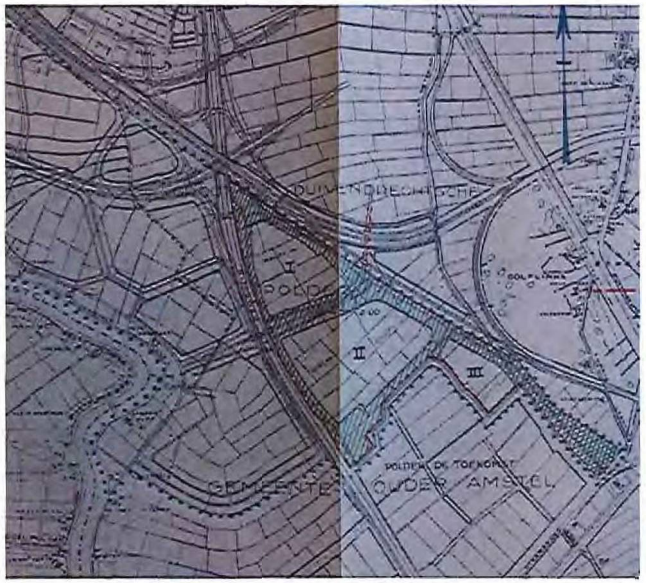
Uitbreidingsplan Industriegebied Duivendrecht uit 1948.

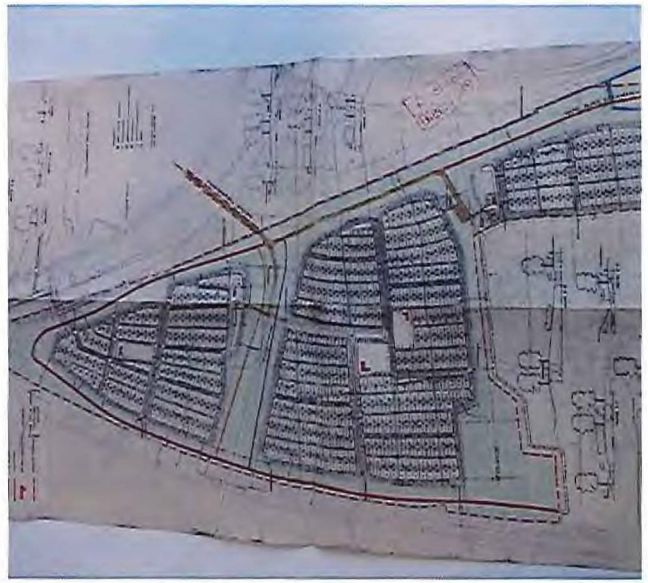


Ontwerp uit 1948

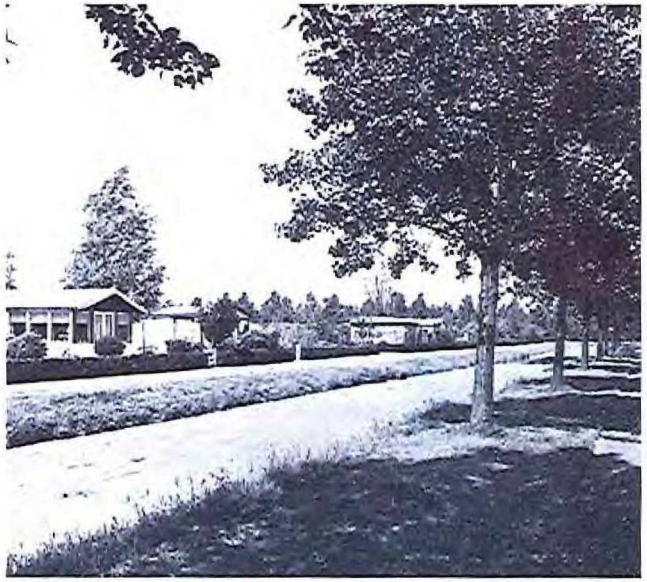


Herzien ontwerp. (bron: Ons Amsterdam XIV, 1962)





Situering van de vier volkstuinparken in gemeente Ouder-Amstel en ontwerp van de parken (SAA: Archief Stadsontwikkeling)



Tuinpark 'Dijkzicht' in 1966



Volkstuinpark 'Nieuw Vredelust'

Het verschil tussen Amstel en I en II was voornamelijk dat zich op Amstel I relatief kleine bedrijven en enkele grote industrieën zich vestigden, terwijl Amstel II meer de vestigingsplaats was voor magazijnen van grote handelsbedrijven. Veel van deze bedrijven waren afkomstig uit de binnenstad waar geen mogelijkheid meer was tot uitbreiding.

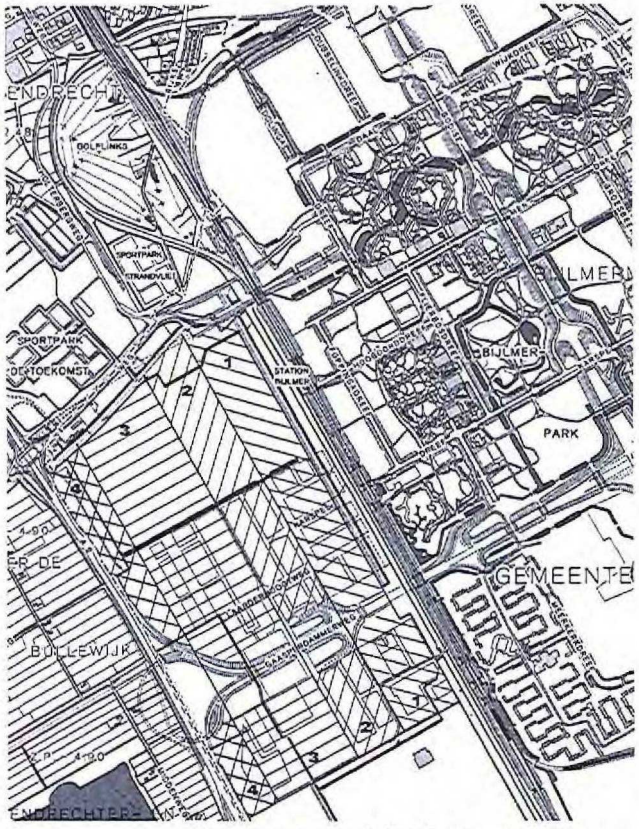
Met de ontwikkeling van de Bijlmermeer dat ten oosten van de spoorweg naar Utrecht kwam te liggen, werd voorbij het grondgebied van Ouder-Amstel, het bedrijven en kantorenterrein Amstel III ten westen daarvan ontwikkeld. Eind jaren zeventig zouden de eerste bedrijven zich daar vestigen. Voor de centrale ontsluiting diende de Holterbergweg in het verlengde van de Spaklerweg. De ligging tussen de Burgemeester Stramanweg en de gemeente Abcoude, ingeklemd tussen de A2 en de spoor/ en metrolijnen is voor de zich daar vestigende bedrijven ideaal. Amstel III is opgedeeld in vier zones, die vanaf de spoorlijn in dichtheid en hoogte van bebouwing afneemt richting het landschap.

In hoofdlijnen is deze opzet nog herkenbaar. De verdeling van 300 meter kantoren en 900 meter voor bedrijven is gewijzigd in een verdeling van 600 meter kantoren en de overige 600 meter voor bedrijven. De maximale hoogte voor de kantoren is nu 40/50 meter. Een belangrijk kenmerk van Amstel III is de aanwezigheid van water en veel groen. Het ontlokte in de jaren tachtig aan een van de ondernemers in het gebied de uitspraak dat er in die tijd wel erg vaak over bedrijfsparken werd gesproken, maar dat dat voor Amstel III echt opging. ("Volop activiteit in amstel III", in: Werk in Uitvoering, 33 (1983), 135.)

2.5. Station Duivendrecht en omgeving: het niemandsland tussen Amsterdam en Zuid Oost

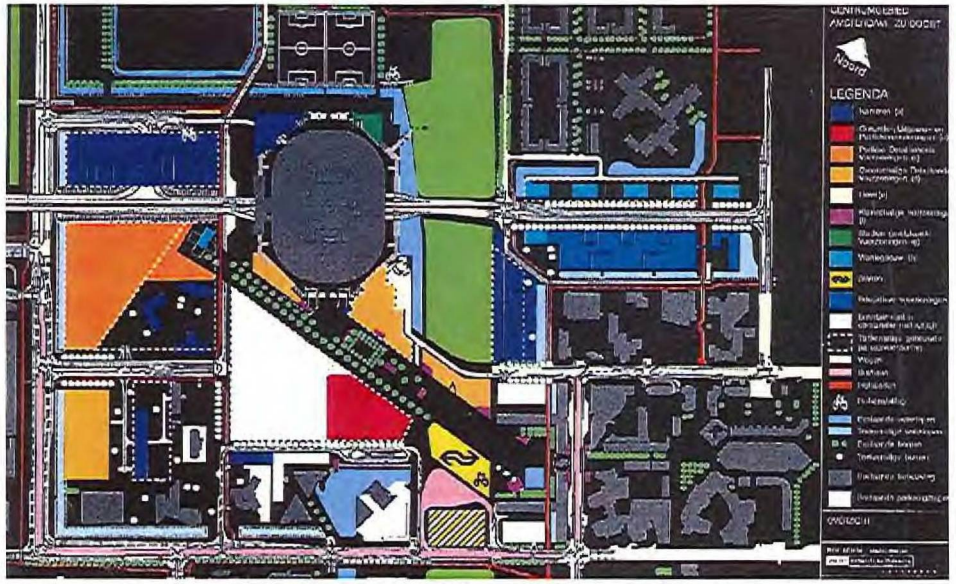
Er is weinig informatie over het ontstaan van de zone tussen de Utrechtboog en de Burgemeester Stramanweg en door de gemeente Ouder/Amstel met Duivendrechtse veld wordt aangeduid. De belangrijkste elementen zijn de vier volkstuinparken 'Dijkzicht'(1938), 'Nieuw Vredelust'(In 1960 aangelegd toen volkstuinpark 'Vredelust' moest wijken voor de Bijlmerbajes), 'de Federatie' en 'Ons Lustoord'(1922), Sportpark 'Strandvliet, het sportpark 'De Toekomst', het golfterrein Old Course en station Duivendrecht. Omdat de drie parken en de sportterreinen een introvert karakter hebben en het station uit 1984 uit niet meer bestaat dan een overdekking van de perrons vormt het daartussen gelegen land een soort niemandsland. De NS probeerde de passant nog iets van afleiding te bieden door in 2008 het kunstenaarsduo Eline Janssens en Margot Berkman opdracht te geven tot het maken van het kunstwerk 'Het verlangen'. De volkstuinparken liggen op grond dat eigendom is van de gemeente Amsterdam.

De geschiedenis van het golfterrein Old Course is tekenend voor de ontwikkeling van het gebied. Het werd in 1934 aangelegd op grond van de NS volgens de principes van Harry Colt als een volwaardig terrein met 18 holes. A. Warners ontwierp het monumentale clubhuis. In 1984 legde de NS een nieuwe spoordijk aan en bouwde een nieuw station. De golfbaan werd daardoor gehalveerd. Met de komst van de Utrechtboog in 2005 kwam de golfbaan onder fly-overs te liggen. Door het sportcomplex dat in 1996 door René van Zuuk in opdracht van Ajax werd getransformeerd, is er van een samenhangend gebied helemaal geen sprake meer. In de structuurvisie van Ouder-Amstel uit 2007 moet het Duivendrechtse Veld een multifunctioneel stedelijk gebied worden en moet in opzet dwars op de overheersende noord-zuid gelegen structuur van de bedrijvengebieden Amstel I, II en III komen te liggen. Ouder-Amstel hoopt met de in het plan voor de Nieuwe Kern uitgewerkte uitgangspunten de



Opzet met zonering van Amstel III (uit: Werk in Uitvoering (1978), 227)

dorpskern van Duivendrecht zo beter met het landschap ten westen van de A2 te verbinden en de eigen identiteit van Ouder/Amstel ten opzichte van de andere gemeenten te versterken. In deze visie blijft de A2 een harde grens tussen het landschap en het stedelijke gebied.



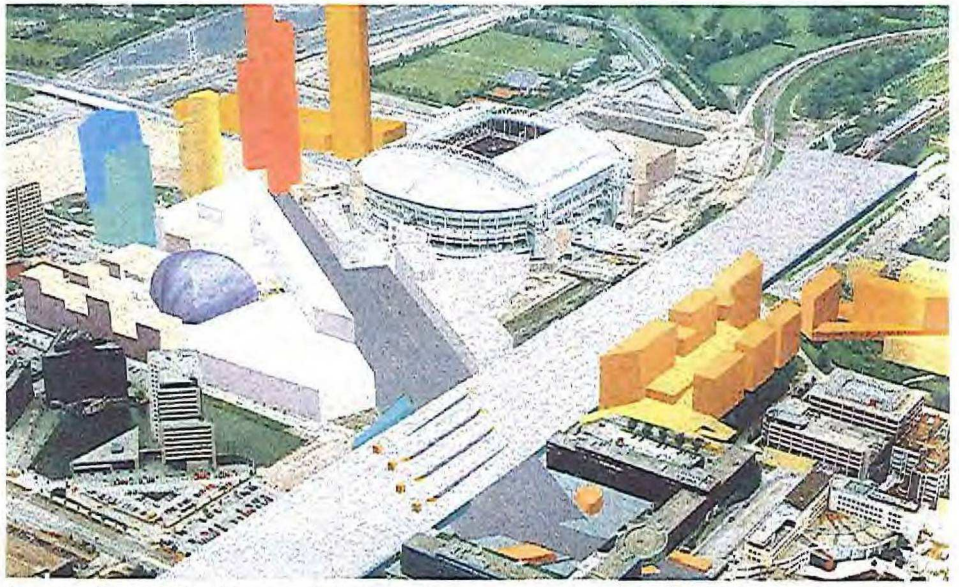
DRO, Stadsdeel Zuid Oost centrumgebied, 1997 (uit: Ridders in de Bijlmer, Amsterdam 2014)



De diagonaal van de Arenaboulevard



Verbeeldingen van de diagonaal en het nieuwe centrumgebied, 1996 (uit: De Architect, september 1996)



Impressie van de diagonaal en het nieuwe centrumgebied, 1996 (uit: De Architect, september 1996)

2.6. Centrumgebied Arena Poort

In een deel van Amstel III, ontsloten door de Burgemeester Stramanweg, vormde de komst van de Johan Cruijff Arena in 1995 de aanjager van de wording van een tweede uitgaanscentrum van Amsterdam. Door de gunstige ligging aan een belangrijk infrastructureel knooppunt van trein- en autoverkeer had dit gebied de potentie uit te groeien tot een regionaal centrum, een belofte die zij door de aanwezigheid van het stadion en twee belangrijke concerthallen ook op nationaal en internationaal niveau waarmaakt. Voor het bieden van de juiste voorwaarden was een integraal plan nodig die evenwicht bracht in de door kantoren gedomineerde westzijde van de spoorlijn en het door detailhandel gedomineerde winkelcentrum de Amsterdamse Poort aan de oostzijde.

De stedenbouwers van DRO Amsterdam en stadsdeel Zuidoost worstelden met het dominante grid bij het vinden van een verbinding tussen het gebied rond de Arena en het Hoekenrodeplein. Onder supervisie van Pi de Bruijn werd besloten van deze opzet af te wijken door het leggen van een diagonale boulevard van 70 meter breed en 600 meter lang. Door daarbij ook het station Bijlmer-Arena in 2007 ook nog eens op een hoogte van 10 meter te brengen, zou een doorlopend hoog stedelijk gebied kunnen ontstaan. Van een 150 meter hoogbouw aan het eind van de as werd naar aanleiding van protest van Ouder/Amstel afgezien.

De diagonaal heeft de breedte en lengte van het Damrak en moet als samenbindend element fungeren voor een heterogeen programma van uitgaansvoorzieningen, kantoren, winkels, sportaccommodaties en wonen. De boulevard werd aangelegd zonder dat de gebouwen klaar waren; tegenover het stadion bleef de zogenoemde uitgaansdriehoek leeg. Pi de Bruijn meende dat bij een boulevard van deze afmetingen grootschalige gebouwen hoorden. Een opmerkelijk standpunt, aangezien veel succesvolle stadsstraten een afwisseling van grote en kleine gebouwen laten zien en de plint van de straatwanden zo is ontworpen dat een sterke wisselwerking ontstaat met de openbare ruimte. De gebouwen aan de Arenaboulevard zijn weliswaar stuk voor stuk ontworpen door toonaangevende architecten, maar ze zijn introvert van karakter en vervullen nauwelijks een functie in het activeren van de openbare ruimte. Ook de detailhandel aan de voet van de Arena die het transferium aan het oog moet onttrekken, slaagt daar niet in. Het plan GETZ uit 2004 van Jerde Partnerschip bood voor het brengen van de verlangde levendigheid mede door de hoge kosten geen soelaas

Het voorstel van Jerde Partners voor de herinrichting van de openbare ruimte van de Amsterdamse Poort uit 2005 had meer succes. De inrichting van de Arenaboulevard bood lange tijd een troosteloze aanblik. Bij de aanleg van de Arena boulevard hadden de ontwerpers van DRO de grootsheid van de bouwmassa's willen laten spreken en tegelijk aandacht besteden aan de menselijke maat. Ze wilden dit bereiken door het scheppen van lange zichtlijnen en een repetitie van elementen die de ruimte geleden en zorgen voor intimiteit. Het transferium onder de Johan Cruijff Arena werd door detailhandel aan voet daarvan afgeschermd. Voor de Amsterdamse Poort waar een reeks van pleinen aanwezig was, stelde Jerde Partnership voor deze elke een eigen inkleuring te geven.

In 2005 maakte Karres en Brands Landschapsarchitecten een ontwerp voor de openbare ruimte van het Arenagebied. het Hoekenrodeplein transformeerden zij tot een foyer door herkenbare plekken te creëren, waarbij zij gebruik maakten van hoogteverschillen. Omdat de gebouwen met grootschalige functies aan de boulevard niet de mogelijkheid hebben de ruimte te activeren, ligt de nadruk in het ontwerp op het doorbreken van het lineaire karakter. De openbare ruimte moet zichzelf organiseren, is de gedachte. Goed gepositioneerde zitbanken en niveauverschillen moeten daarbij helpen. Toch zorgt de anonimiteit van de gebouwen ervoor dat de bordjes voor oriëntatie in het gebied onmisbaar zijn.

3. Conclusies en aanbevelingen

In het gebied tussen Amstel en Arena trekt de A2, de vroegere rijksweg nr.2, een heldere demarcatielijn tussen het cultuurlandschap van de Grote Duivendrechtse polder en de stad. Het Martin Luther Kingpark, het Amstelpark en Zorgvlied aan de westzijde en de groene strook langs de Jan Vroegopsingel en het Volkstuinpark Amstelglorie aan de oostzijde zijn in samenhang met elkaar ontworpen. Ze fungeren vanuit de stedenbouwkundige benadering van het Algemeen Uitbreidingsplan als een groene buffer om de woonwijken in Zuid en Buitenveldert te scheiden van de industrie- en werkgebieden Overamstel en Amstel I en II. Woonwijken waren toen nog niet aan de oostzijde van de Amstel gedacht.

De grid-structuur van het uitwerkingsgebied, ingezet met de uitleg van het industriegebied vormt nog steeds het dominante kader voor de invulling met bebouwing. De omgeving van Station Duivendrecht op het grondgebied van Ouder-Amstel zorgt voor een onderbreking en bestaat nu vooral uit een verzameling van sportterreinen en volkstuinparken, waarbij het restgebied gedomineerd wordt door een infrastructurele knoop. Het uitgaansgebied rond de Johan Cruijff Arena, wijkt door de krachtig getrokken diagonaal sterk af van het doorgaande grid. Een voorzetting van de heringerichte pleinenreeks aan de oostzijde van Station Bijlmer naar het uitgaansgebied aan de westzijde kan daar verandering in brengen.

<u>Ten aanzien van de infrastructuur:</u>

- De infrastructuur die in de drie industriegebieden Amstel I, II en III een duidelijk raamwerk voor ontwikkeling aanbrengt, zorgt tegelijk voor barrières in het gebied. Langzame verkeerroutes ontbreken in het gebied, evenals groene oevers langs de Duivendrechtse vaart omdat deze in het werkgebied niet nodig waren. De open ruimte op het grondgebied van Ouder Amstel die door een verzameling van in zichzelf gekeerde voorzieningen voor sport en tuincultuur aanzienlijk gefragmenteerd is, kan door de aanwezigheid van al die wegen landschappelijk moeilijk worden ingepast.
- De spoorlijn scheidt het gebied voor werken en recreatie van het woongebied.

<u>Ten aanzien van de Amstelscheg:</u>

- De vormgeving van de punt van de Amstelscheg rond de overbrugging van de Amstel in de vorm van verschillende soorten parken aan weerszijden van de Amstel, een begraafplaats en een groot volkstuinpark is nog steeds goed herkenbaar.
- De als een park ontworpen groene 'singel' aan weerszijden van de Jan Vroegopsingel onderstreept de recreatieve functie van de weg. De komst van de woonboten heeft de toegankelijkheid van de Amsteloever wel bemoeilijkt.
- Volkstuinpark 'Amstelglorie' onderscheidt zich van andere volkstuinparken door de opzet van de paden met brede, met bomen beplante grasbermen en de aanwezigheid van vele stenen tuinhuisjes uit de begintijd. Samen met de volkstuinparken op het grondgebied van Ouder-Amstel, vervult Amstelglorie voor veel stedelingen een onmisbare recreatieve functie. Door de openbare toegankelijkheid vervullen de parken een belangrijke recreatieve functie voor wandelaars.
- Het ongerepte agrarisch karakter van het cultuurlandschap ten westen van de A2 is door de aanleg van het sportpark Overamstel en de manege voor de Nationale politie (voorheen: Sportpark Amstelland) direct ten zuiden van de A10-Zuid aangetast.

<u>Ten aanzien van Amstel I, II en III:</u>

- Aan de uitleg van de industriegebieden Amstel I, II en III ligt een heldere structuur ten grondslag, waarbinnen een grote diversiteit in vorm en functie aan bebouwing mogelijk is. Deze leent zich goed voor transformatie naar een gemengd woon/werkgebied.
- De van veel groen voorziene profilering van de ontsluitingsweg in Amstel II kan voor de transformatie naar een stedelijk gebied goed worden benut.
- Buiten enkele objecten van de Zuidergasfabriek en roeivereniging 'Poseidon' die een monumentale status hebben, zijn meer architectonisch hoogwaardige gebouwen in het uitwerkingsgebied aanwezig. Een inventarisatie van deze objecten is aan te bevelen.

<u>Ten aanzien van Station Duivendrecht en omgeving:</u>

- Het introverte karakter in de aanleg van de verschillende sport- en volkstuinparken en de weinig prominente ligging van het station draagt bij aan het onsamenhangende karakter binnen het knooppunt van auto- en spoorwegen in het gebied ten westen van station Duivendrecht.
- Ouder-Amstel heeft recent opdracht gegeven tot een inventarisatie van monumentwaardige gebouwen. Het clubgebouw van Old Coarse komt daarvoor zeker in aanmerking.

<u>Ten aanzien van de omgeving van de Johan Cruijff Arena:</u>

- Door de aanleg van de brede diagonaal werd binnen het grid van Amstel III een oplossing gevonden voor een verbinding van de Arena met de Amsterdamse Poort. De laan vraagt om afwisselende bebouwing die zodanig is vormgeven, dat zij bijdraagt aan de activering van de openbare ruimte.

Colofon

Gebiedsuitwerking Amstel-ArenA (Koers 2025)

Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

Amsterdam, augustus 2017