Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

Stadsdeel:	Zuidoost
Onderwerp adviesaanvraag:	Plan Openbare Ruimte (POR) ArenAPoort
Portefeuille:	Gebiedsontwikkeling en Openbare Ruimte
Meegestuurde stukken:	Plan Openbare Ruimte ArenAPoort, deel 1: Ambities en uitgangspunten, januari 2025 Plan Openbare Ruimte ArenAPoort, deel 2: Ruimtelijke vertaling per gebied, januari 2025 Crowdsimulatie ArenAPoort-west, 10 mei 2024
Procesbegeleider:	Michiel Thunnissen, senior projectmanager
Datum:	21 januari 2025
Datum stadsdeelcommissie:	28 januari 2025 en 25 maart 2025
Datum dagelijks bestuur:	13 mei 2025
Registratienr. (optioneel):	...

Over adviesaanvragen door het DB: Het dagelijks bestuur vraagt de stadsdeelcommissie om advies als het voornemens is een product in het kader van een gebiedscyclus op te stellen of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij een uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is (art. 19 lid 2 verordening op het lokaal bestuur). Bij de besluitvorming maakt het DB inzichtelijk wat het advies van de commissie is. Het advies is zwaarwegend (het DB neemt het advies over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en past binnen de stedelijke en budgettaire kaders). Afwijkingen van het advies motiveert het DB schriftelijk.

Adviesvraag dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:

Formuleer hier de vraag aan de stadsdeelcommissie

Het Dagelijks Bestuur vraagt de stadsdeelcommissie Zuidoost te adviseren over het Plan Openbare Ruimte ArenAPoort.

Het Plan Openbare Ruimte (POR) bevat de ambities en kaders voor de inrichting van de openbare ruimte in ArenAPoort. Het POR is een plan op hoofdlijnen en geeft richting aan de ruimtelijke en functionele samenhang binnen het gebied, maar is nog geen ontwerp. Het doel van het POR is de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren en toekomstbestendig maken. In essentie betekent dit het toevoegen van veel groen met bomen, beplantingen etc., robuuste materialen die lang meegaan, het aanpakken van klimatologische problemen, meer zitgelegenheden en sport/spelaanleidingen. De verblijfskwaliteit wordt aantrekkelijker en het gebied wordt voorbereid voor het gebruik door een groter publiek vanwege de sterke groei van het aantal inwoners en bezoekers van Zuidoost.

Het POR bestaat uit twee delen. Deel 1 is het hoofddocument. Deel 2 moet gezien worden als een bijlage en bevat een beschrijving en vertaling naar de deelgebieden. Samen vormen deel 1 en deel 2 het kader voor de nog te maken ontwerpen voor de deelgebieden.

De basis voor de inrichting wordt gevormd door de LifeLine: deze loopt vanaf station Strandvliet tot het Nelson Mandelapark en verbindt de deelgebieden in ArenAPoort West en -Oost met elkaar door eenheid in materiaalgebruik en inrichtingselementen. Hierdoor wordt de scheiding die het stationsgebied nu vormt verkleind. De onderdelen van de LifeLine zijn:

- ArenAPark
- De Passage
- Johan Cruijff Boulevard
- Stationsgebied Bijlmer ArenA
- Hoekenrodeplein

- De Amsterdamse Poort/ Bijlmerplein
- Anton de Komplein.

In het POR wordt de ambitie voor de toekomstige inrichting beschreven aan de hand van vier kernbegrippen:

- Groen: het zoveel mogelijk vergroenen van het gebied, door het toevoegen van boombakken met vaste planten, de aanleg van het ArenAPark, het versterken van de biodiversiteit en het aanpassen aan klimaatverandering.
- Blauw: bij het ontwerpen van de openbare ruimte moet de waterbalans en/of grondwaterstanden worden gewaarborgd. Dat kan door het inpassen van groen, het behouden en/of vergroten van watergangen en het rainproof inrichten van risicolocaties, zodat problemen ten gevolge van zware regenval in de toekomst worden voorkomen. Dit kan door het opvangen van regenwater of het vertraagd afvoeren via het riool, waardoor het netwerk ontlast wordt. Daarnaast worden watergangen rigoureus vergroend met zachte oevers, plasbermen en onderwaterplanten, als een soort passieve en ecologische waterzuiveringsmethode. Hierdoor wordt de waterkwaliteit verbeterd.
- Grijs: er wordt gekozen voor hoogwaardige bestratingsmaterialen. De openbare verlichting wordt sterk verbeterd waarbij het niveau en de kleur kunnen worden aangepast aan de omstandigheden. Er wordt veel aandacht besteed aan verkeersstromen van voetgangers, bereikbaarheid, fietsen, openbaar vervoer en auto's, alsmede aan de noodzaak in de toekomst meer faciliteiten voor fietsparkeren in gebouwde voorzieningen te realiseren. Aanvullend daarop worden in het POR locaties aangewezen voor kort fietsparkeren in de openbare ruimte. Tevens worden richtlijnen gegeven voor logistiek verkeer en bevoorrading en voor de wijze waarop afvalinzameling ruimtelijk kan worden ingepast. De dreven worden toegankelijk voor voetgangers. Dit vraagt om nieuwe aanvullende verbinding met het maaiveld door het aanbrengen van extra trappen, liften en hellingbanen. Een logisch bewegwijzering zal de bereikbaarheid en locatie-vindbaarheid voor de bewoners en bezoekers vergroten.
- Programmering: de toepassing van meerdere waterelementen en kunst, voorzieningen voor sport en spel, richtlijnen voor terrassen en openbare toiletten.

De openbare ruimte krijgt een hoger kwaliteitsniveau dan de huidige inrichting. Uitgangspunt bij het opstellen van het POR was dat de budgetten voor beheer en onderhoud zouden meegroeien met de hogere kwaliteit. Onlangs is echter duidelijk geworden dat voor de hele stad het uitgangspunt geldt dat beheer wordt uitgevoerd op niveau sober. Dit houdt bij groenbeheer onder andere in dat er minder vaak geschoffeld wordt in een plantvak. Hierdoor kan er meer onkruid ontstaan en groeit het hoger. Ook mag er meer klein en groot vuil in het plantvak blijven liggen. Het algehele aanzicht van de plantvakken kan er dus minder goed uit zien. Voor ArenAPoort is dit een dilemma: het uitgangspunt van sober beheer is in strijd met de ambitie. Daarom zal hier in de ontwerpfase aandacht voor moeten zijn bij het ontwerpen van de plantvakken.

De openbare ruimte zal van nieuw bestratingsmateriaal worden voorzien. Bij de ontwikkeling van het toe te passen materiaal is het langjarig behouden van goede kwaliteit, beheerbaarheid en vervangbaarheid het uitgangspunt. Om daar zekerheid over te krijgen zullen proefvakken worden aangelegd waarin verschillende materialen worden getest alvorens de openbare ruimte nieuw in te richten.

In het POR zijn meerdere 'specials' opgenomen: de 'sterrenhemel' (hangende verlichting op de Johan Cruijffboulevard, de Passage en het plein voor de Ziggo Dome), 'bedriegertjes', pergola's en paviljoens. De beheerkosten hiervoor zijn in de kostenraming nog niet meegenomen, omdat er nog te weinig over deze inrichtingselementen bekend is om deze in te kunnen schatten. Voorgesteld wordt om die te ramen op basis van een voorlopig ontwerp en op basis daarvan budget te reserveren. Dit moet dan wel binnen de genoemde financiële kaders blijven.

De kosten van uitvoering van het plan zijn geraamd op basis van oppervlakte, eenheden en eenheidsprijzen. Het is een indicatieve raming. De precieze hoogte van de kosten kan nog niet worden bepaald, maar wel een bandbreedte waarbinnen de werkelijke kosten zullen liggen. Binnen de bandbreedte wordt nu uitgegaan van een totale investering van € 107,4 miljoen.

Om er voor te zorgen dat het project binnen budget kan worden uitgevoerd is voor deze raming als uitgangspunt gehanteerd het loslaten van het aanvankelijke streven de Life Line in natuursteen uit te voeren. Er is nu in de POR opgenomen dat de Life Line wordt uitgevoerd in betonsteen met een toplaag die de uitstraling heeft van natuursteen. Het wordt een bijzondere steen met een unieke, speciaal voor dit gebied ontworpen, vorm, in twee formaten en in meerdere kleur- en grijstinten.

Het beschikbare budget binnen de grondexploitatie (grex) ArenAPoort is bepalend voor de mogelijkheden de openbare ruimte te kunnen vernieuwen. De hoogte van het beschikbare budget is afhankelijk van de ontwikkeling van de markt. In de huidige markt zijn de vooruitzichten over grondopbrengsten onzeker. Daarom zijn recent de verwachte grondopbrengsten op basis van een conservatieve berekening naar beneden bijgesteld. Dit betekent dat het budget voor het Plan Openbare Ruimte beperkt is, maar het vertrouwen bestaat wel dat het POR kan worden uitgevoerd. Bij de volgende actualisatie van de grex zal het voor de openbare ruimte beschikbare budget worden bepaald.
Voor het POR is een rijkssubsidie beschikbaar van € 6 miljoen ten behoeve van vergroening van het gebied.

<u>Crowdsimulatie</u>
Het POR voorziet met name in ArenAPoort West in het toevoegen van extra inrichtingselementen, waaronder veel bomen, die de verblijfskwaliteit moeten versterken. Het gebied moet echter ook in de toekomst grote groepen mensen kunnen verwerken als er een (drukke) 'triple' is: in de Ziggo Dome, AFAS Live en de Johan Cruijff Arena zijn grote evenementen (ca. 100.000 bezoekers). Om een beeld te krijgen of grote groepen mensen zich veilig over het gebied kunnen verspreiden is een crowdsimulatie uitgevoerd. Hierbij laat een model zien of er knelpunten ontstaan als de drie grote evenementenlocaties, het toekomstige theater in Eleven Square en Pathé ArenA maximaal gevuld zijn en (in een theoretische situatie) tegelijkertijd uitstromen.

Uit de simulatie komt een aantal knelpunten naar voren. Deze worden veroorzaakt door de plaatsing en grootte van boombakken en terrassen. Op basis hiervan is het POR voor dit gebied aangepast: een aantal boombakken is verwijderd, verkleind of verplaatst en een tweetal terrassen is (in de simulatie) verwijderd.

De resultaten en de mogelijke oplossingen zijn besproken met de evenementenlocaties, de politie, NS, ProRail en het Operationeel Mobiliteitscentrum (OMC). Deze partijen delen de verwachting dat deze aanpassingen voldoende effect hebben, zodat er een betere doorstroming ontstaat. Maar opgemerkt moet worden dat er altijd ergens knelpunten kunnen ontstaan. Uit de simulatie blijkt dat dat mede komt doordat de bezoekers zich niet altijd logisch verdelen over het gebied. Om een veilige en snellere uitstroom te garanderen wordt daarom aanbevolen bij grote drukte meer in te zetten op wayfinding. Hiervoor kan bij alle uitgangen van (met name) de Johan CruijfArena via beeldschermen of andere communicatiemiddelen dynamische informatie worden gegeven die mensen steeds naar de rustigere routes leidt.

Aanbevolen wordt op basis van het schetsontwerp voor dit gebied nogmaals een crowdsimulatie uit te voeren. De betrokken evenementenpartijen en andere stakeholders in het gebied worden nadrukkelijk betrokken in de ontwerpfase.

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur

Het Plan Openbare Ruimte (POR) ArenAPoort bevat de ambities en kaders voor de inrichting van de openbare ruimte in ArenAPoort. De bedoeling is dat de inrichting van de openbare ruimte aantrekkelijker wordt gemaakt en het gebied is toegerust op een toename van het aantal bezoekers als gevolg van de groei van het aantal inwoners in Zuidoost en de groei van bezoekers aan de omliggende evenementenlocaties.

De stadsdeelcommissie staat achter de ambitie om meer samenhang aan te brengen bij de inrichting van het gebied, en de scheidslijn tussen de west- en oostzijde van de spoorlijn (metro en trein) te verzachten en beide helften meer naar elkaar toe te trekken. Het concept van een LifeLine die verschillende gebieden met elkaar verbindt is aansprekend.

De manier waarop de plannen nu zijn opgesteld vinden wij echter onvoldoende en doet geen recht aan de bredere opgaven in het gebied:

- Transformatie van Amsterdamse Poort ArenAPoort tot stedelijk centrum

- Transitie van winkelcentrum Amsterdamse Poort met uitbreiding van winkelaanbod, horeca, culturele en sociale voorzieningen
- Transformatie van Amstel III naar mix van wonen en werken
- Een gezonde en veilige leefomgeving

Onze adviezen aanbevelingen worden onderstaand toegelicht.

Uitbreiding scope planvorming

De gemeente Amsterdam hanteert bij haar groeiambities - economische ontwikkeling en toename inwonersaantal - de strategische keuze voor meerkernige ontwikkeling. Daarbij ligt de focus op de transformatie van drie stadsdeelcentra naar gemengde stedelijke centra. Dit geldt ook voor Amsterdamse Poort ArenAPoort.

Volgens de Omgevingsvisie 2050 van de gemeente Amsterdam groeit de Amsterdamse Poort samen met de Arenaboulevard binnen Amsterdam uit tot een winkelgebied- en uitgaanscentrum met regionale en (inter-) nationale allure: 'De uitstekende bereikbaarheid van het gebied, samen met de grootstedelijke functies als de Johan Cruyff ArenA en concertzalen, zijn hiervoor al ingrediënten.' Goede bereikbaarheid met het OV is hierbij een randvoorwaarde: transformatie van station Bijlmer-Arena tot een volwaardig intercitystation en aansluiting op het nachtnet 'kan helpen om van ArenAPoort een echt stedelijk centrum te maken' (Omgevingsvisie 2050 p. 129).

In de Gebiedsuitwerking Marktvisie Amsterdam 2018-2026 is opgenomen dat de straatmarkt (deels) naar de Amsterdamse Poort wordt verplaatst.

Ondertussen staat de concurrentiepositie van winkelgebied Amsterdamse Poort onder druk vanwege een gebrek aan aantrekkelijk winkelaanbod; langdurige leegstand; werkzaamheden als gevolg van herinrichting van de Amsterdamse Poort en woningbouw (cluster 7), en daardoor slechte bereikbaarheid van winkels en parkeerdekken.

Er is sprake van een schril contrast tussen de groeiambitie en de huidige situatie in de Amsterdamse Poort. Een dergelijke ambitie te realiseren vanuit een bestaande situatie – 'tijdens de verbouwing zijn we open' - vergt een integrale aanpak. Inrichting van de openbare ruimte kan niet worden losgezien van de gebouwde omgeving en een visie op hoe van de Amsterdamse Poort een aantrekkelijk winkelgebied te maken.

Als er geen integraal plan is voor de aanpak van de openbare ruimte in samenhang met de transitie van het winkelcentrum, bestaat het risico dat er jarenlang werkzaamheden plaatsvinden en straten zijn opgebroken, wat de aantrekkelijkheid van de Amsterdamse Poort niet ten goede komt.

De planvorming voor herinrichting van de openbare ruimte moet aansluiten bij een visie en strategie op herinrichting en herontwikkeling van de bedrijfspanden in de Amsterdamse Poort, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van bewoners, bezoekers, ondernemers en organisaties.

Versterking winkelgebied Amsterdamse Poort

In winkelcentrum Amsterdamse Poort is sprake van leegstand; bewoners en bezoekers ervaren het niet als een prettig winkelgebied. In deze transitiefase is het van belang om een visie te ontwikkelen voor de toekomst van de Amsterdamse Poort met keuzes welke gebieden/pleinen als winkelgebied, horeca, cultuur, markt en overige voorzieningen wordt aangewezen? De inrichting van de openbare ruimte kan daar op worden afgestemd.

De stadsdeelcommissie pleit voor:

- Onderzoek O&S naar meerjarige trends concurrentiepositie Amsterdamse Poort in vergelijking met andere stedelijke winkelcentra; winkeliers kunnen worden betrokken bij formulering onderzoeksvragen;
- Onderzoek onder bewoners, bezoekers, gebruikers en winkeliers Amsterdamse Poort over de kwaliteit en diversiteit van het huidige winkelaanbod, welke voorzieningen ontbreken en de toekomst van de Amsterdamse Poort;
- Ontwikkeling van visie en uitgangspunten Amsterdamse Poort:
  - Vergelijkend onderzoek Amsterdamse Poort en andere stedelijke centra
  - Mix van winkels (food, non-food), cultuur, organisaties en instellingen
  - Aandacht voor betaalbare en gezonde horeca
  - Welk aanbod waar, rekening houdend met wat dat betekent voor inrichting voor de openbare ruimte: Horeca met terrassen; horeca met thuisbezorging en afhalen: zorgen dat uitbaters van bezorgmaaltijden het vervoer buiten het voetgangersgebied organiseren en er geen thuisbezorgers met fietsen en scooters door het winkelcentrum crossen; logistiek bevoorrading, etc.
  - Veiligheidsaanpak, toezicht en handhaving.

Versterking draagvlak en betrokkenheid van bewoners en ondernemers
De betrokkenheid en participatie van stakeholders lijkt volgens de onderliggende stukken eenzijdig te zijn gericht op organisaties en ondernemers in Arenapoort west. Winkeliers van de Amsterdamse Poort en vastgoedbeheerder CBRE zijn niet genoemd als stakeholders.

Bij een integrale planontwikkeling van de openbare ruimte en tegelijkertijd een transitie van het winkel- en voorzieningenaanbod in de Amsterdamse Poort en daarbuiten is kennisdeling, informatie-uitwisseling, strategie en visievorming gebaat bij betrokkenheid van alle stakeholders; vastgoedeigenaar CBRE; ondernemers en organisaties; bewoners en bezoekers.

Onder ondernemers leeft bijvoorbeeld de behoefte aan informatie over planning en tijdlijn van de werkzaamheden en impact op bereikbaarheid winkelpanden en bestaat de wens om het winkelcentrum te verlevendigen door de straatmarkt op het Anton de Komplein het winkelcentrum in te trekken.

De Amsterdamse Poort heeft op dit moment geen actieve winkeliersvereniging, wel een groot aantal actieve winkeliers. Er is momenteel ook geen marktcommissie actief die als gesprekspartner kan fungeren om het idee van marktkramen binnen de Amsterdamse Poort verder uit te werken.

De gemeente zou een winkelstraatmanager (gebiedsmakelaar) kunnen aanstellen die adviseert en coördineert visieontwikkeling en herinrichting van de Amsterdamse Poort.

Een andere suggestie voor versterking van de betrokkenheid van bewoners en organisatie is natuur- en milieuorganisaties (Zuidoost) bij de planvorming betrekken. In het overzicht van stakeholders worden zijn niet genoemd.

‘Tijdens de verbouwing zijn we open’

Door lopende en toekomstige werkzaamheden is de Amsterdamse Poort langere tijd opgebroken en zijn winkels en andere voorzieningen slecht bereikbaar. Dit komt de aantrekkelijkheid van de Amsterdamse Poort als winkelgebied niet ten goede en tast de concurrentiepositie aan.

De rommelige situatie en de overlast voor bewoners, bezoekers en ondernemers vanwege huidige werkzaamheden (Shopperhal, Cluster 7) baart ons zorgen: winkelstraten zijn opgebroken of afgesloten; parkeerdekken en liften zijn niet goed bereikbaar.

In de planvorming is onvoldoende aandacht om overlast door werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. De stadsdeelcommissie pleit ervoor dat het stadsdeelbestuur nu en in de toekomst maatregelen treft om overlast door werkzaamheden tegen te gaan. Het is van belang dat de gemeente in samenspraak met vastgoedeigenaren en ondernemers zorgdraagt voor goede bewegwijzering en bereikbaarheid, en voorziet in alternatieve routes richting winkels en voorzieningen, liften en parkeergelegenheid.

Spreiding van verantwoordelijkheden voor financiering, beheerniveau en beheerkosten
Naar verwachting is er in de toekomst onvoldoende budget om het kwaliteitsniveau van de inrichting te handhaven. Het uitgangspunt geldt dat beheer en onderhoud wordt uitgevoerd op niveau sober. Hiermee wordt nu al rekening gehouden bij de keuze van materialen en het ontwerp van de plantvakken: sober en onderhoudsvrij. Dat de keuze van groen en materialen wordt bepaald door de norm van onderhoudsvrij en het geschetste toekomstbeeld dat de kwaliteit van het groen wordt aangetast door onkruid en opgehoopt afval, doet afbreuk aan de verblijfskwaliteit en uitstraling van het gebied.

De evenementenlocaties en grootwinkelbedrijven in ArenAPoort zijn gebaat bij een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte met grootstedelijke allure. Hun entree wordt erdoor verbeterd. In de plannen wordt volop rekening gehouden met hun belangen. Wanneer er onvoldoende (publieke) middelen beschikbaar zijn, zouden we het billijk vinden als deze bedrijven structureel een extra bijdrage leveren aan de aanleg- en onderhoudskosten van de vergroening van het doorgangs- en verblijfsgebied, mede in het kader van Masterplan Zuidoost. We adviseren het dagelijks bestuur om dit in het dekkingsplan van het definitieve ontwerp verder uit te werken.

Afvalbeleid/ inzameling blikjes/ openbare toiletten
De kwaliteit van de openbare ruimte wordt mede bepaald door een schone omgeving. Afvalbeheer verdient daarom de nodige aandacht, met een gedeelde verantwoordelijkheid voor bezoekers, gebruikers, ondernemingen en gemeentelijk afvalbeheer. Het is belangrijk dat er een afvalplan wordt uitgewerkt voor de inzameling van verschillende afvalstromen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de verantwoordelijkheden van bedrijven en de gemeente,

inclusief de financiële lasten. Dit betreft ook de verantwoordelijkheid en financiering van volwaardige (mobiele) openbare toiletten. Het gebruik van ontsierende/stinkende dixies moet zoveel mogelijk worden vermeden.

Mobiliteitsplan, verkeersveiligheid en verbetering van de luchtkwaliteit
Aanleiding voor herinrichting van het gebied is meer bezoekersstromen en meer woningen. In de planvorming ontbreken stedelijke uitgangspunten ter verbetering van de luchtkwaliteit. In het Plan Openbare Ruimte dient meer aandacht te komen voor maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, zoals inperking van autoverkeer en uitbreiding van 30 kilometerzones.

- Minder autoverkeer naar evenementenlocaties
  Volgens de onderliggende stukken bij de adviesaanvraag komt de meerderheid van de bezoekers per auto naar de grote evenementenlocaties ArenAPoort (Johan Cruijff Arena, Ziggo Dome, Afas en Pathé). Dit vergroot de parkeerdruk in de omgeving en leidt tot overlast op in- en uitvalswegen die dwars door de nieuwbouwwijken lopen die nu in aanbouw zijn of gepland staan. De inrichting van het Hondsrugpark wordt zelfs in grote mate bepaald door de noodzaak om bij drukke momenten de doorstroom van verkeer te regelen: het fietspad door het Hondsrugpark moet op drukke momenten worden opengesteld voor autoverkeer. De transformatie van Bijlmer West van overwegend bedrijven naar een mix van werken en wonen betekent dat eisen moeten worden gesteld aan verbetering van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.
  Het is van belang dat het stadsdeel- en gemeentebestuur de grote evenementenlocaties medeverantwoordelijk maakt voor terugdringing van het autoverkeer binnen en rondom het ArenaPoort-gebied door voorzieningen te treffen voor fietsparkeren, uitbreiding van fietsenstallingen bij station Strandvliet/ Bijlmer Arena en reizen met het OV aantrekkelijk te maken door combitickets aan te bieden waarbij het vervoer is inbegrepen.
  Ook het parkeren in omliggende woonwijken moet worden tegengegaan door gebruik van slimme technieken waarbij onderscheid kan worden gemaakt tussen bezoekers van evenementenlocaties en bewoners.

- Verbetering doorgaande routes fietsverkeer
  Als onderdeel van het plan zou meer aandacht kunnen komen voor verbetering van fietsroutes naar en in ArenAPoort. Bijvoorbeeld door te voorzien in een fietspad langs het busstation en vanaf het Hoekenrodeplein, zodat er een logischer fietsverbinding ontstaat tussen ArenAPoort en Hoogoorddreef.

Tot slot verwijzen we naar ons eerdere advies herinrichting openbare ruimte De Groene Verblijfspas, waarin uitgangspunten en aanbevelingen zijn opgenomen die volledig van toepassing zijn op herinrichting van de openbare ruimte ArenAPoort en Amsterdamse Poort.

Reactie DB:
Reactie van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie

Het dagelijks bestuur stemt in met de reactie op het advies van de stadsdeelcommissie.
Het DB is content met de brede context waarbinnen de stadsdeelcommissie het POR Arenapoort plaatst. Er staan grote veranderingen te gebeuren in Arenapoort waar iedereen wat van gaat merken de komende jaren. De openbare ruimte is de verbindende schakel tussen al die veranderingen. Met het vaststellen van het POR worden de ambities voor de openbare ruimte in ArenAPoort vastgelegd. Het DB constateert dat de stadsdeelcommissie in het advies deze ambities als zodanig niet ter discussie stelt. Het advies geeft dan ook geen aanleiding het POR aan te passen. Wel ziet het DB in het advies van de stadsdeelcommissie aanleiding extra aandacht te besteden aan de ontwikkeling van Amsterdamse Poort als lokaal én regionaal winkelcentrum. Dit betreft met name de positionering van Amsterdamse Poort ten opzichte van andere winkelcentra in de regio en de diversiteit van het winkelaanbod. Dit laatste moet beter aansluiten bij de diversiteit van de bewoners van Amsterdam Zuidoost.
Het DB heeft de zorgen van de stadsdeelcommissie betreffende de inzameling van afval in ArenAPoort ter harte genomen en zal hier met de betrokken instanties over spreken.
De richtlijn dat de inrichting en het beheer worden uitgevoerd op het niveau ‘sober’ baart het DB ook zorgen. Een tweede centrum van de stad verdient een hoog niveau van inrichting en beheer van de openbare ruimte. Wij zullen daarom bij het gemeentebestuur pleiten voor een uitzondering op deze regel voor dit gebied.

Naar aanleiding van de vragen van de stadsdeelcommissie wijst het DB wijst erop dat het POR een ambitiedocument is en geen ontwerp. Het POR biedt derhalve ruimte en flexibiliteit binnen de kaders om in de ontwerpfase van de

openbare ruimte aan te sluiten bij de gewenste ontwikkelingen in de Amsterdamse Poort. Om de samenhang tussen functies in het gebied verder te bestendigen wordt thans door de gemeente gewerkt aan een Programmastrategie ArenaPoort. Het doel is om met die strategie een integrale visie en aanpak te ontwikkelen voor de doorontwikkeling van Arenapoort van een winkelgebied naar centrum gebied.
Ook in de uitvoering van de werkzaamheden in de openbare ruimte wordt nadrukkelijk afstemming gezocht met de ontwikkelingen in de gebouwde omgeving. De stelregel is dat de openbare ruimte wordt aangepakt zodra nieuwbouw of verbouw gereed is. Dit moet uiteraard goed worden afgestemd met andere werkzaamheden en/of evenementen. Hierdoor zal de doorlooptijd van het POR lang zijn.

Bij de totstandkoming van het POR zijn diverse stakeholders betrokken uit zowel ArenAPoort West als Oost, waaronder CBRE, Ymere en de grote evenementenlocaties. Er is gekozen om bewonersparticipatie vooral in te zetten bij de totstandkoming van de uitwerking van het POR, dus in de ontwerpfase. De ervaring leert dat een ambitiedocument zoals het POR niet concreet genoeg is om breed te bespreken. In de ontwerpfase wordt het concreter en hebben mensen meer gelegenheid om mee te praten. Per deelproject wordt een participatieplan opgesteld. Er wordt thans gewerkt aan het participatieplan voor Amsterdamse Poort.

Het is vanzelfsprekend dat geprobeerd wordt om overlast en hinder zoveel mogelijk te beperken. Daar kijken veel en deskundige mensen op mee. Maar overlast zal er bij grootschalige sloop- en nieuwbouwprojecten altijd zijn.
Bij de uitvoering van projecten zijn veel partijen betrokken. Soms is dat de gemeente Amsterdam, maar ook projectontwikkelaars, vastgoedeigenaren en nutsbedrijven. In een zo vroeg mogelijk stadium wordt met partijen inzichtelijk gemaakt wat de impact van de werkzaamheden mag zijn en welke maatregelen genomen moeten worden om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen. Soms betekent het dat een project later moet worden uitgevoerd. Of dat ervoor gekozen wordt om de uitvoering te versnellen.
De kaders zijn opgenomen in het BLVC kader voor Arenapoort West en Oost (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). De projecteigenaren maken een uitvoeringsplan dat door gemeente en de hulpdiensten wordt getoetst aan het BLVC kader. Dit is een voorwaarde om een vergunning te kunnen krijgen voor de uitvoering. De stadsdeelregisseur is nauw betrokken in dit proces.

De ambitie is om in samenwerking met evenementenpartijen , gebruikers, ondernemers en de directie Afval & Grondstoffen tot een functionele en efficiënte afvalinzameling te komen. Een belangrijk uitgangspunt is dat het huishoudelijk afval via ondergrondse (pers)containers wordt verzameld. De opgave in het winkelgebied en evenementengebied vraagt erom met de stakeholders naar de hele keten van afval te kijken en indien mogelijk met nieuwe oplossingen komen die bijdragen aan een schone openbare ruimte.
We zijn ons bewust van het tekort aan toegankelijke openbare toiletten in ArenAPoort. Met het oog op de toekomstige rol van ArenAPoort als het regionale centrum van Amsterdam gaan we in het vervolgproces actief op zoek naar locaties voor extra openbare toiletten. Een inventarisatie van bestaande en mogelijke nieuwe voorzieningen zijn in het POR opgenomen. We streven naar integratie in de plint van gebouwen om verstoring in het beeld en gebruik van de openbare ruimte te voorkomen. Duidelijke bewegwijzering naar deze locaties is daarbij van groot belang.

De dreven in Arenapoort zijn vooralsnog niet meegenomen in het 30 km/uur regime. Met de ambities in het POR ArenaPoort willen we de ruimte voor autoverkeer terugdringen ten gunste van voetgangers en fietsers. Op de dreven kiezen we daarom in de nieuwe inrichting voor het verlagen van het aantal rijbanen. Of invoering van 30 km/uur in de toekomst mogelijk is zal in samenhang met de gebiedsontwikkelingen, het onderliggende wegennet en de ruimteclaim van het evenementenverkeer verder moeten worden onderzocht.

Minder autoverkeer naar evenementen is ambitie van alle convenantpartijen in het gebied. Het is ook pijler in het mobiliteitsplan Zuidoost Flank (ZOF). In de uitwerking van deze visie worden voorstellen gedaan voor het sturen op minder auto's in het gebied, meer personen in een auto, beter omgaan met de parkeeropgave etc. Het blijft echter een gebied dat uiterst goed bereikbaar is over de weg. En zo lang er geen goed alternatief is voor de auto zal de auto een belangrijk plek in de bereikbaarheid blijven innemen. De opgave is dan ook om Station Bijlmer ArenA aan te pakken om de capaciteit tijdens evenementenpieken beter te kunnen verwerken, om te spreiden naar andere stations, maar ook om de last mile op een andere manier te doen en om het gebruik van de fiets te stimuleren.