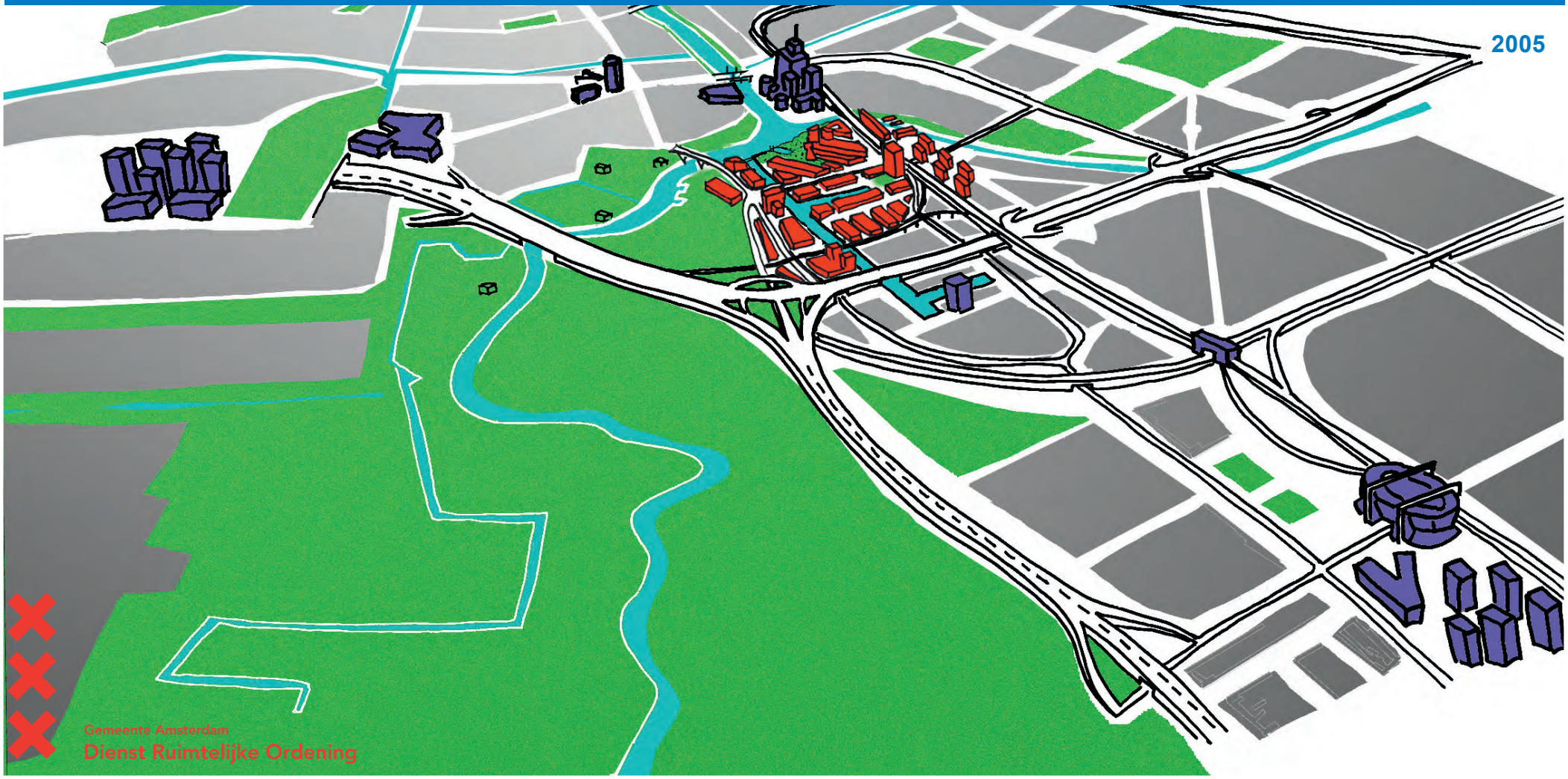
Visie OverAmstel

2005



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening



Zicht vanaf de Berlagebrug

Visie OverAmstel

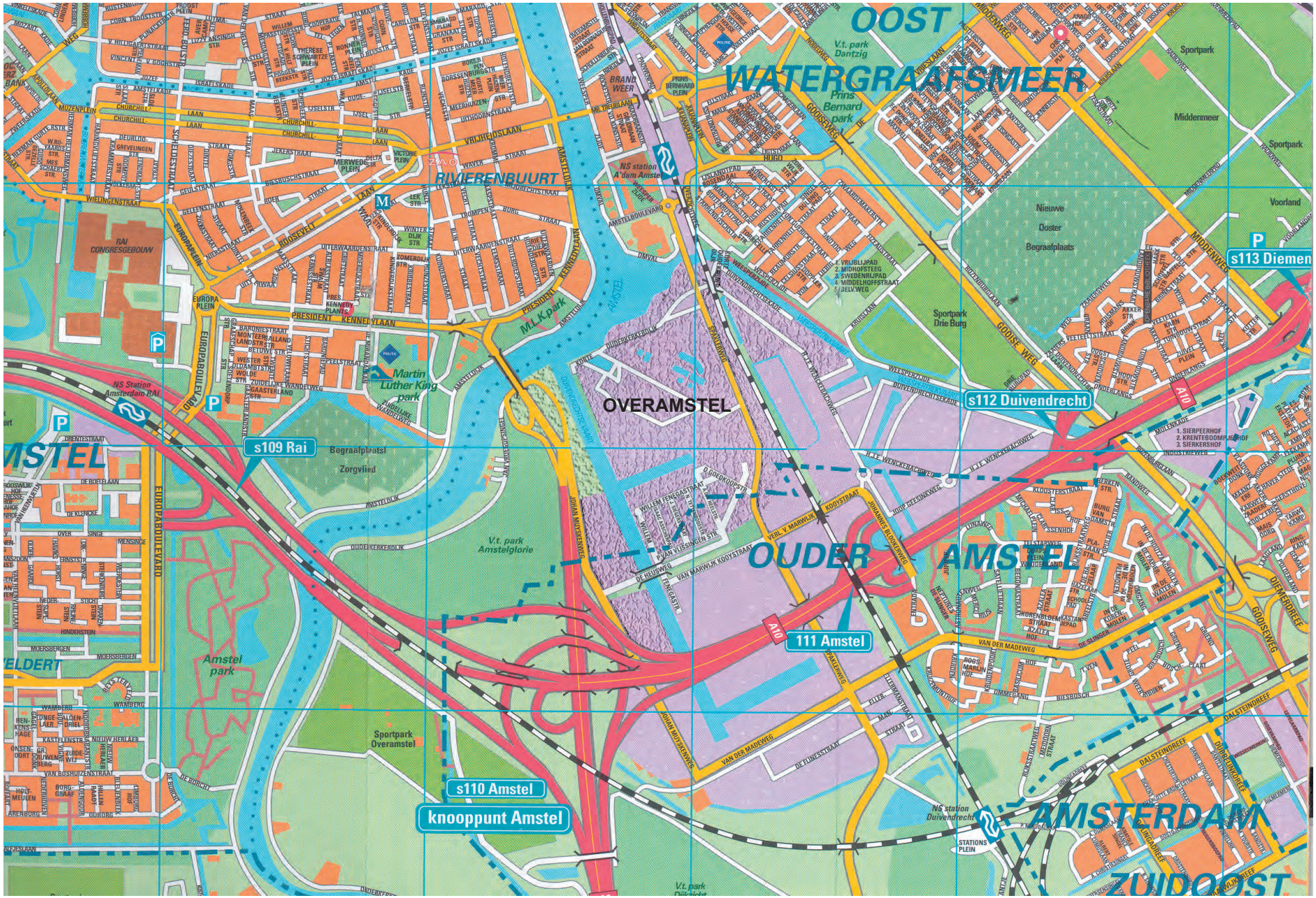
2005

Vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 30 november 2005.

Amendement zie bijlage 11.

Opdrachtgever Projectbureau Zuidoostlob

Versie Mei 2005


OOST
WATERGRAAFSMEER
RIVIERENBUURT
OVERAMSTEL
OUDER AMSTEL
AMSTERDAM ZUIDOOST
s109 Rai
s110 Amstel
knooppunt Amstel
111 Amstel
s112 Duivendrecht
s113 Diemen
RAI CONGRESGEBOUW
Martin Luther King park
Amstel park
Sportpark Overamstel
Prins Bernard park
Sportpark Drie Burg
Nieuwe Oosterbegraafplaats
Middenmeer
Sportpark
Voorland
V.t. park Dantzig
V.t. park Amstelglorie
NS station A'dam Amstel
NS Station Amsterdam RAI
NS station Duivendrecht
Begraafplaats Zorgvlied
A10
P

INHOUD

1	Inleiding	7
2	Plangebied Overamstel	11
3	Uitgangspunten Visie	15
4	Aanhaken op de stad	17
5	Bereikbaarheid	21
6	Mengen wonen en werken	27
7	Flexibiliteit	35
8	Visiekaart	37

Bijlagen 39

1	historie	40
2	plannen stadsdeel Oost/Watergraafsmeer	42
3	grenzen	44
4	eigendommen	45
5	structuurplan	46
6	monumenten	48
7	structuurplan groen en water 2010	51
8	indicatie bouwhoogtes	52
9	geluidshindernormen	53
10	reacties op visie	54
11	amendement van het raadslid de heer Reuten c.s. inzake de Visie Overamstel 2005	57

Colofon 58



1 INLEIDING

1.1 Overamstel

Aan een brede bocht van de Amstel ligt een gebied dat in een tijdsbestek van 50 jaar transformeerde van een agrarisch polderlandschap naar het bedrijventerrein ‘Amstel Business Park’ (zie bijlage 1). In eerste instantie kwamen de typische stadsrandfuncties als een gasfabriek en een rioolwaterzuivering naar het gebied, later gevolgd door andere bedrijvigheid. Met de aanleg van de rijkswegen A2 /A10 en de metrolijnen is het gebied één van de best bereikbare gebieden geworden binnen de A10-ring . Dit leidde bijvoorbeeld tot de komst van kantoren in Weespertrekvaart-Zuid. Maar ook in de rest van het gebied heeft de combinatie van de centrale ligging in de stad en de goede bereikbaarheid geleid tot programmaverandering en verdichting, zoals het onlangs gebouwde DWR-hoofdkantoor.

Het gebied vormt daarnaast een schakel tussen de stad en de Amstelscheg. Met de aanleg van een fietsvoetbrug over de Duivendrechtsevaart is een belangrijke recreatieve fietsroute langs de Amstel gerealiseerd. Het Structuurplan heeft dit deel langs de Amstel aangewezen als uitbreiding van de hoofdgroenstructuur, om de verbinding met de Amstelscheg verder te verbeteren.

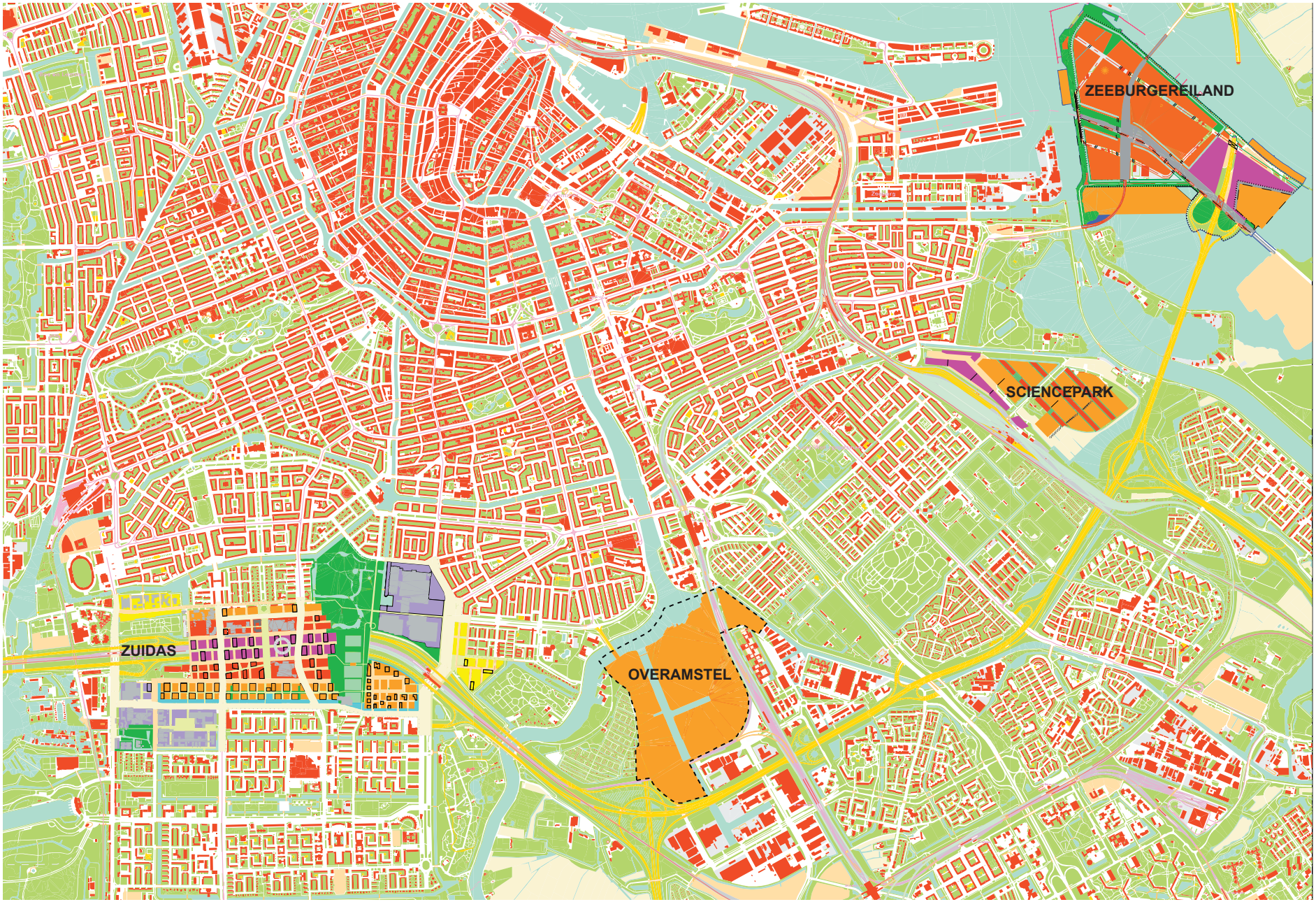
Ondanks de kwaliteiten van het gebied, is Overamstel voor de gemiddelde Amsterdammer nog steeds een gebied aan de andere kant van de Amstel, Over(de)Amstel, een onbekende plek in de stad waar je vooral langsrijdt. Met de besluitvorming (april 2000) over de verplaatsing van de rioolwaterzuiveringinstallatie (RWZI) op het DWR-terrein naar Westpoort, werd feitelijk de discussie gestart over de herijking van het gebied. Bij deze besluitvorming is namelijk gelijktijdig een motie aangenomen van raadslid De Vries c.s., waarin staat dat gestreefd moet worden naar een hoogwaardig gebied met een intensief grondgebruik voor verschillende functies, waaronder wonen. Dit was het startsein voor de planvorming voor Overamstel.

1.2 Planvorming

In de Visie Overamstel (2002) is een transformatie van het noordelijk deel van het bedrijvengebied Amstel Business Park tot stedelijk, gemengd woon-/werkgebied voorgesteld. De Visie 2002 geeft globaal de ambitie, het programma en de ontwikkelingsrichting van het gebied aan. B&W hebben op 25 juni 2002 met de Visie ingestemd; de raadscommissie heeft deze op 11 september 2002, na behandeling, voor kennisgeving aangenomen. In het in april 2003 door de raad vastgestelde Structuurplan ‘Kiezen voor Stedelijkheid’ is deze transformatie opgenomen. Bij de besluitvorming over de Nota Investeringsprioriteiten heeft de raad op 19 november 2003 een amendement aanvaard waarin wordt besloten 2500 woningen in Overamstel vóór 2010 in aanbouw te nemen. Redenen voor het laatstgenoemde amendement waren enerzijds de versnelling van de woningbouwproductie en anderzijds de noodzaak van het realiseren van opbrengsten ter dekking van de verplaatsingskosten van de RWZI Zuid.

De volgende logische stap in het planproces zou zijn het opstellen van een Nota van Uitgangspunten inclusief een financieel kader voor het hele plangebied. Het bestuur heeft echter in 2004 gekozen voor een temporisering van het project Overamstel. De redenen zijn deels gelegen in de noodzakelijke prioriteitsstelling in de ruimtelijke sector in Amsterdam, en deels in de complexiteit van het project zelf. De temporisering betekent een veel sterkere fasering en langere ontwikkelingsperiode. Een Nota van Uitgangspunten inclusief een financieel kader voor het gehele plangebied is daarmee niet zinvol meer, gelet op de actualiteit van de daaraan ten grondslag liggende studies en adviezen (marktanalyses, financiële gegevens, omgevingsanalyses, beleidsafhankelijke input).

Het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer heeft Overamstel zowel in de Structuurvisie Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer (2002) als in de Ruimtelijk Economische Structuurvisie (2004) als transformatiegebied opgenomen (zie bijlage 2).



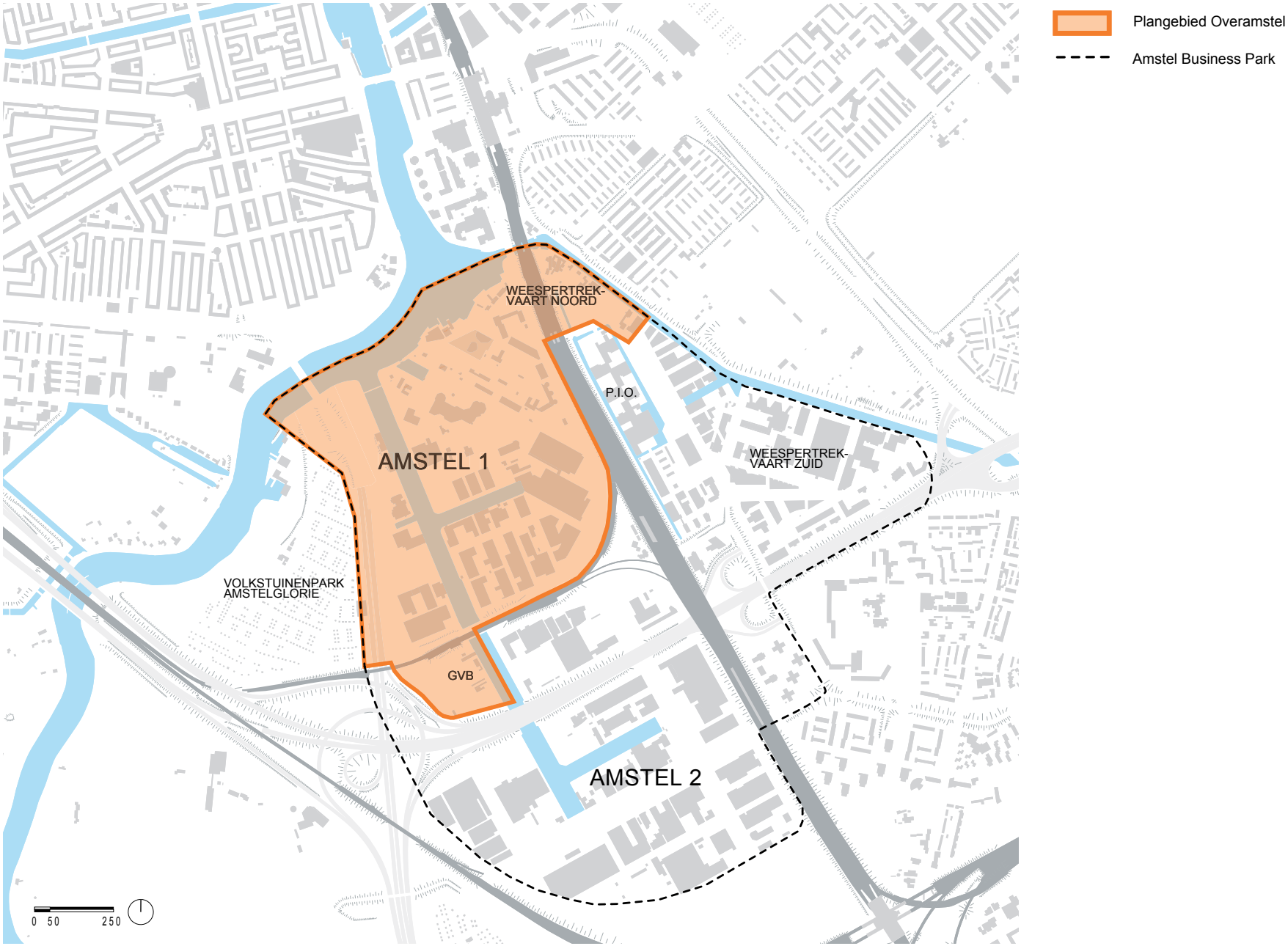
Ontwikkelingen langs de A10

1.3 Herziening Visie

Hoewel geen NvU meer wordt gemaakt, is om een aantal redenen wel een globaal, richtinggevend document voor Overamstel als geheel gewenst:

- als referentiekader voor deelplannen,
- om marktpartijen (en toekomstige gebruikers) in de nu te ontwikkelen deelgebieden inzicht te geven in de ontwikkelingsrichting voor de rest van het gebied (m.n. hoofdinfrastructuur, voorzieningen, globaal programma, fasering),
- om de huidige gebruikers helderheid te verschaffen over wat de gemeente de komende tijd wel en niet doet,
- juridisch: wanneer een bestemmingsplan voor een deelgebied in procedure wordt gebracht, geeft de visie de samenhang met de omgeving weer.

Op sommige punten is de Visie 2002 niet meer actueel. Op basis van diverse studies en voortschrijdend inzicht is besloten tot een strategie met een gefaseerde ontwikkeling, is er meer inzicht in de mate van functiemenging en wordt nu uitgegaan van een bescheidener woningaantal (minder dan 4000 woningen). De Visie 2002 wordt op basis van de meest recente inzichten geactualiseerd. De voorliggende Visie Overamstel 2005 vervangt daarmee de Visie Overamstel 2002 en dient als vertrekpunt voor de deelgebiedgewijze ontwikkeling.
In bijlage 10 zijn de reacties op deze visie van de gemeente Ouder-Amstel, Kamer van Koophandel en de ORAM opgenomen.



Figuur 2.1 Plangebied

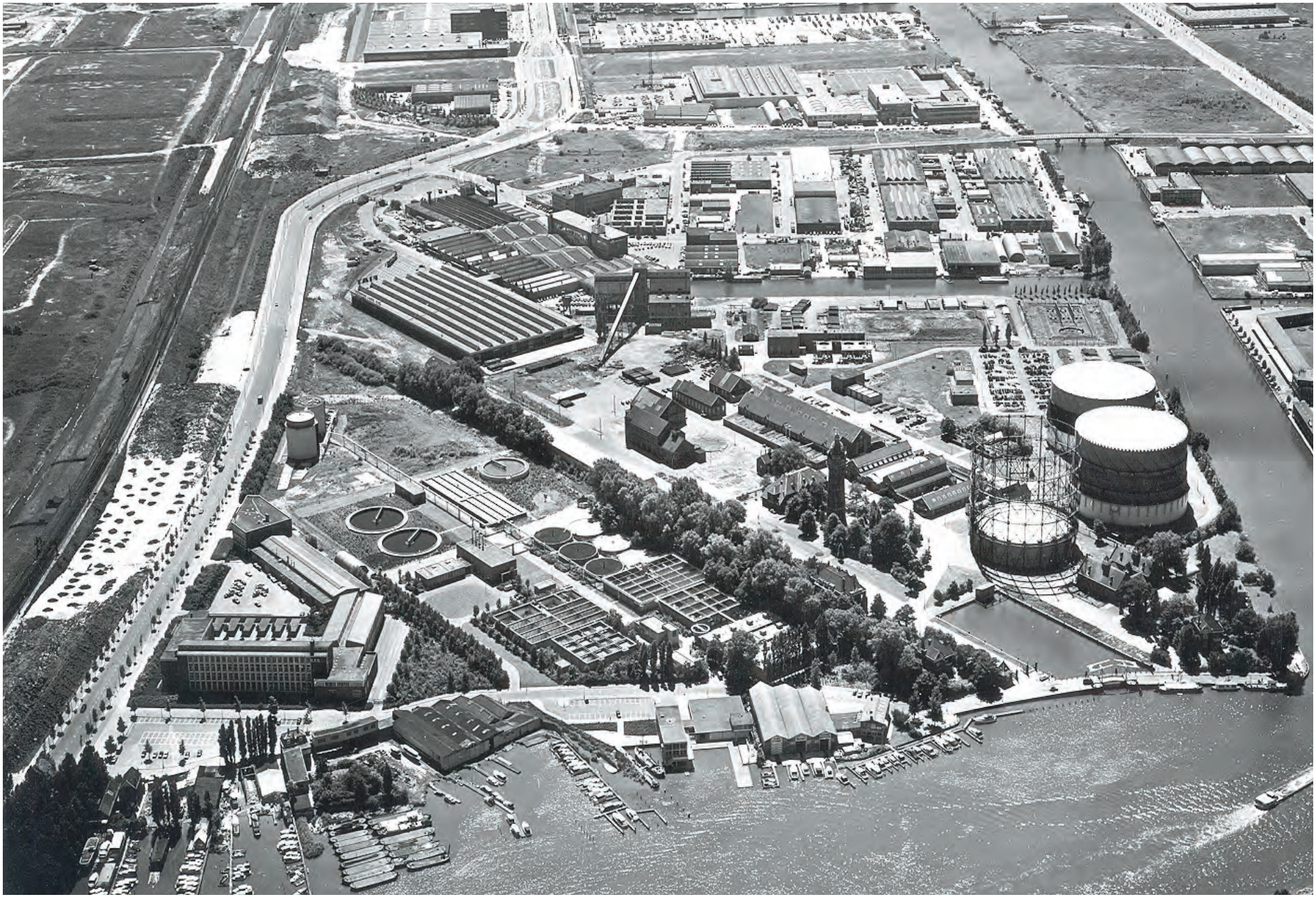
2 PLANGEBIED OVERAMSTEL

2.1 Plangebied

Het plangebied Overamstel waarvoor deze Visie is opgesteld, ligt tussen de Amstel, het volkstuinenpark Amstelglorie, de ringmetrolijn behalve het terrein van het Gemeentelijke Vervoer Bedrijf, de Penitentiaire Inrichting Overamstel en de Weespertrekvaart (zie figuur 2.1). Het plangebied, met een oppervlak van circa 90 hectare, ligt deels op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel. Naar verwachting zal een grenscorrectie plaatsvinden in 2006, waardoor de gemeentegrens logischer in het gebied komt te liggen (zie bijlage 3). Na de grenscorrectie blijft alleen het GVB-terrein in de gemeente Ouder-Amstel liggen.
Het plangebied is grotendeels eigendom van de gemeente Amsterdam, inclusief het GVB-terrein in Ouderamstel, en in erfpacht uitgegeven (zie bijlage 4).
Een deel van het plangebied is E-locatie: de ontwikkelingsbevoegdheid ligt bij de centrale stad Amsterdam, de bevoegdheden in de beheersfeer zijn overgedragen aan het Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer. Onlangs is voorgesteld om de E-lokaties, ooit ingesteld als een tijdelijke situatie, op te heffen en de gebieden grootstedelijk te verklaren of de bevoegdheden over te dragen naar de stadsdelen. Gelet op de grootschaligheid en de complexiteit van Overamstel is voorgesteld om het project Overamstel grootstedelijk te verklaren. Dit zorgt voor eenduidigheid in bevoegdheden bij de complexe juridisch planologische opgave en een eenduidige regie bij de ontwikkeling en beheer. De centrale stad heeft met het stadsdeel Oost/ Watergraafsmeer afspraken gemaakt over de wijze van samenwerking.

2.2 Structuurpan Kiezen voor stedelijkheid

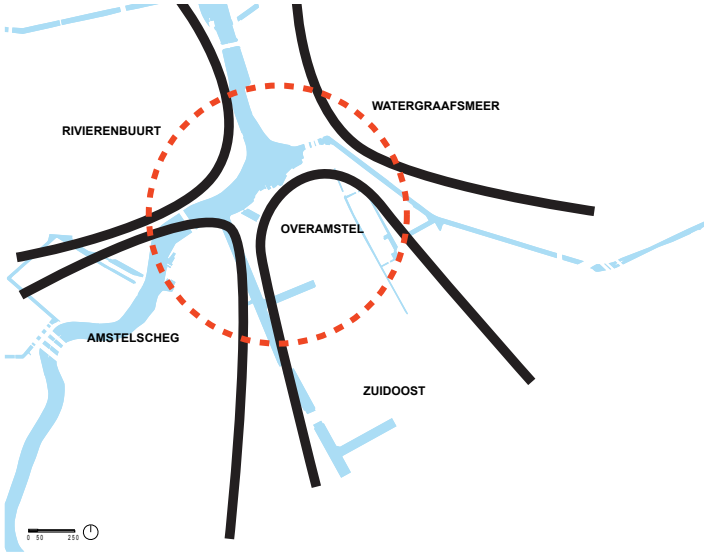
In 2003 is het Structuurplan vastgesteld, waarin onder andere gebieden zijn aangewezen waar menging en intensivering wordt nagestreefd, vanwege de vraag naar ruimte voor gemengde stedelijke milieus en in het bijzonder ruimte voor wonen.
Het plangebied Overamstel wordt gerekend tot de zogenaamde grootstedelijk wonen-werken gebieden (zie bijlage 5). Dit zijn multimodaal ontsloten gebieden die bij uitstek geschikt zijn voor de vestiging van stedelijke en regionaal georiënteerde voorzieningen: grote kantoren, hotels, scholen en ziekenhuizen en ook centrumstedelijke woonvormen. De dichtheden zijn hoog en er zijn goede kansen voor hoogbouw. Menging (met wonen en ondersteunende voorzieningen) is een wezenlijk kenmerk van deze gebieden. Een goede aansluiting op aanliggende woon- en werkgebieden is een extra aandachtspunt. In dit milieutype gelden beperkingen aan het parkeervolume. Een deel van het parkeren zal semi-openbaar gemaakt worden om dubbel gebruik mogelijk te maken. Inpandig parkeren wordt gestimuleerd. Het milieu van het grootstedelijke wonen-werken ligt veelal in de directe invloedssfeer van belangrijke interregionale knooppunten van openbaar vervoer.



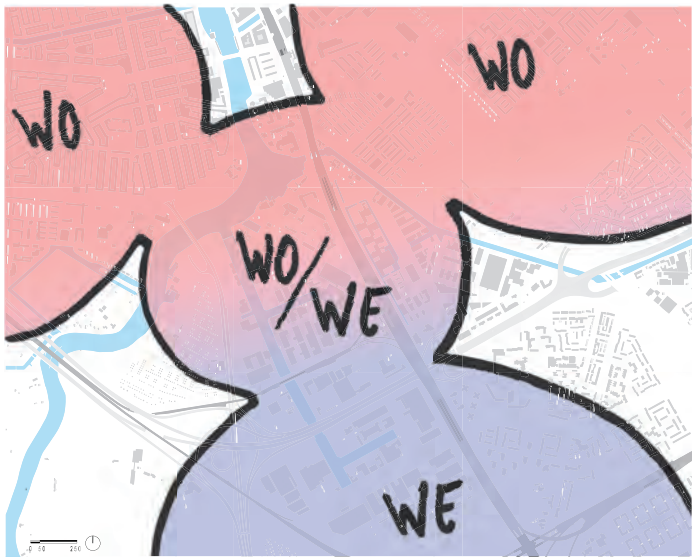
Luchtfoto 1971

2.3 Historie

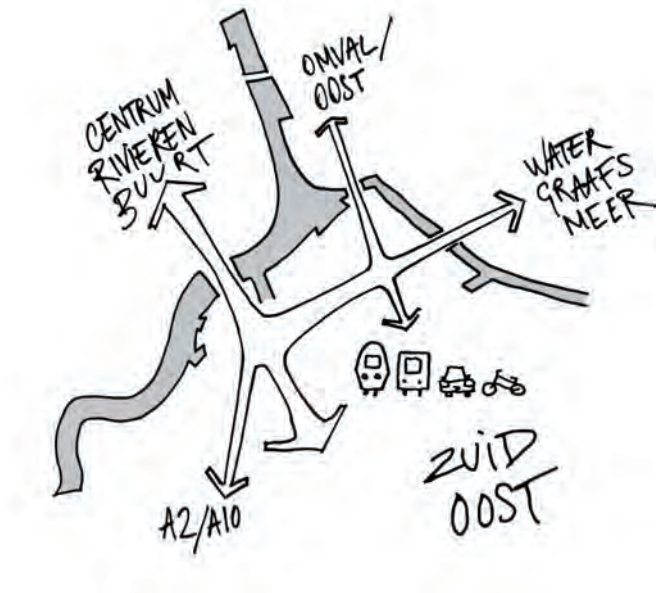
De Amstel, een oude veenrivier, kwam in de 16de eeuw in gebruik als handelsroute. Ongeveer een eeuw later werd het bestaande ‘natuurlijke’ netwerk van veenrivieren uitgebreid met ringvaarten en trekvaarten.
De ringvaarten waren nodig om de droogmakerijen te ontwateren en fungeerden soms ook als trekvaarten. Zo diende de Weespertrekvaart naar Weesp ook als de ringvaart van de Watergraafsmeer. Op de strategisch gelegen Omval vestigden zich de eerste kleine bedrijfjes. Dat was later ook het geval langs de Weespertrekvaart toen in de 18de eeuw de Grote en de Kleine Duivendrechtse Polder werden aangelegd. Op de Amsteloevers kwamen de parken en buitenplaatsen van Amsterdam.
Begin 20de eeuw lag het plangebied Overamstel aan de rand van de stad (zie bijlage 1). Doordat de woonbebouwing zich op geruime afstand bevond, leende dit gebied zich uitstekend voor de vestiging van de gemeentelijke Zuidergasfabriek. In de jaren dertig vestigde zich hier de Rioolwaterzuiveringsinrichting-Zuid en nog weer later ook het Gemeentelijk Energiebedrijf. De agrarische verkavelingstructuur van de veenpolders vormde destijds de basis voor de wegen- en bebouwingstructuur. Dit alles is nog steeds te zien aan de huidige verkavelingstructuur en aan een aantal gebouwen van de Gasfabriek waaronder de Watertoren (1911), enkele villa’s, een haventje en een park. Deze gebouwen zijn inmiddels als Rijksmonument aangewezen (zie bijlage 6).
In het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) van 1934 kreeg het gebied een industriële bestemming. In dit plan werd al een omvangrijke infrastructuur zoals de ringweg Oost en een spoorwegtracé getekend. Het AUP voorzag ook in een waterontsluiting, de Duivendrechtsevaart met tal van insteekhavens. Het structuurplan van 1965 stelde zelfs voor om de Duivendrechtsevaart met het Amsterdam-Rijnkanaal te verbinden. Dit is uiteindelijk maar gedeeltelijk uitgevoerd, omdat het vervoer per water hier nauwelijks meer van belang was. Er is in het Amstel Business Park nog maar één bedrijf (een betoncentrale) dat watergebonden is.
Het structuurplan 1965 vormde ook de basis voor de ontwikkelingen in Amsterdam Zuidoost. Aan de planvorming werkten de buurgemeenten gezamenlijk, maar de realisering van de deelgebieden werd door de verschillende gemeenten uitgevoerd.
Door de overschakeling van kolengas op aardgas (circa 1960) werd de Zuidergasfabriek overbodig. Een deel maakte in 1985 plaats voor een uitbreiding van de Rioolwaterzuiveringsinrichting, het overige deel werd in 1989 in gebruik genomen door het Gemeentelijk Energiebedrijf (GEB), dat nu NUON heet.
Toen de Zuidoosttak van de metrolijn in de jaren zeventig tot ontwikkeling kwam, werd tegelijkertijd de infrastructuur sterk verbeterd met de aanleg van de A2 en de Spaklerweg. Dit gaf een zo grote impuls aan het gebied, dat nieuwe bedrijven zich vestigden ten zuiden van het Gemeentelijk Energiebedrijf.
De Penitentiaire Inrichting Overamstel kwam in 1978 in gebruik en was toen een voorbeeld van een moderne gevangenis.
In 1990 werd het gebied nog beter bereikbaar met de voltooiing van de ringweg A10 en in 1997 de ingebruikneming van de ringlijn van de metro. Twee afslagen, S111 en S110, en de metrostations Spaklerweg en Overamstel ontsluiten sindsdien het gebied.



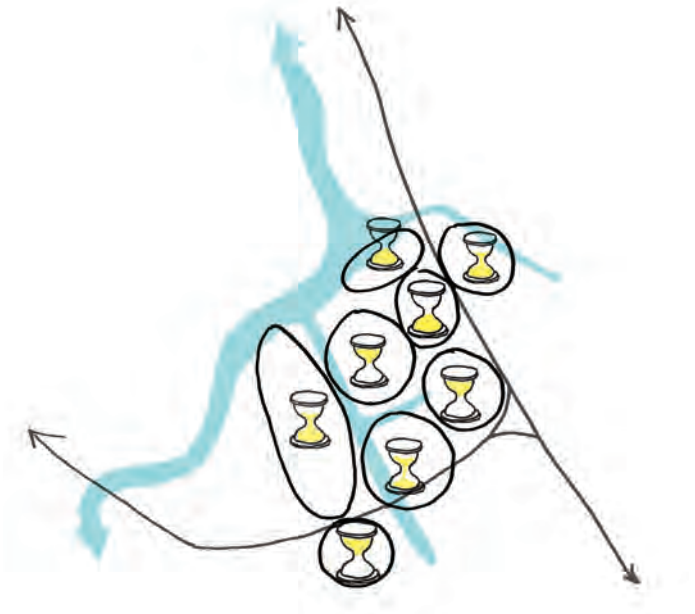
Aanhaken op de stad



Menging wonen en werken



Goede bereikbaarheid



Flexibiliteit

3 UITGANGSPUNTEN VISIE

De centrale opgave voor het plangebied Overamstel is het transformeren van een ‘traditioneel’ werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied.
Om deze transformatie succesvol te laten verlopen zijn de volgende vier uitgangspunten voor de Visie geformuleerd:

- Aanhaken op de stad
- Behoud goede bereikbaarheid
- Menging wonen en werken
- Flexibiliteit

Deze uitgangspunten worden hieronder kort toegelicht. In de vervolghoofdstukken wordt er per uitgangspunt uitgebreider op ingegaan.

3.1 Aanhaken op de stad

Overamstel ligt op een strategische plek in Amsterdam: dichtbij de snelweg A2 naar Utrecht, dichtbij de ringweg A10, dichtbij het Amstelstation en pal in de bocht van de Amstel. Tegelijkertijd zorgen water, spoor en snelwegen voor een geïsoleerde ligging, een ‘blinde vlek’ waar je vooral langs rijdt met de auto of metro. Allereerst is het plangebied Overamstel intern versnipperd, niet alleen door de barrièrewerking van de Duivendrechtse vaart en het brede spoortalud, maar ook door de beperkte openbare toegankelijkheid van het gebied. Daarnaast vormen de A2 aan de westkant en de Weespertrekvaart aan de oostkant barrières naar respectievelijk de Rivierenbuurt en Watergraafsmeer.
Als woonwerkgebied moet Overamstel een vanzelfsprekende plaats krijgen als schakel tussen de Rivierenbuurt, Oost-Watergraafsmeer, Zuidoost en de Amstelscheg. Zo zullen er meer oost-west verbindingen naar de aangrenzende woonwijken moeten komen, aantrekkelijke doorgaande (recreatieve) routes gecreëerd worden, gezocht worden naar interessante mengvormen van wonen, kantoren, bedrijven en voorzieningen die voor levendigheid en sociale veiligheid zorgen. Gezien het belang, maar ook de complexiteit, van het mengen van wonen en werken wordt dit als een apart uitgangspunt behandeld.

3.2 Goede bereikbaarheid

De transformatie van het plangebied resulteert in een toename van arbeidsplaatsen en bewoners en daarmee in het aantal autoverplaatsingen. Daarnaast zal het doorgaande autoverkeer in en rond Overamstel, dus verkeer met een herkomst en bestemming buiten het plangebied, ook toenemen. Om de toename van mobiliteit in goede banen te leiden, dient er geïnvesteerd te worden in behoud van de goede bereikbaarheid van het gebied. Hiervoor zullen aanpassingen in de wegenstructuur nodig zijn, waarbij over de grenzen van het plangebied gekeken moet worden.
De metrostations Spaklerweg en Overamstel dienen een prominentere plek in het plangebied te krijgen. Bovendien vormen de metrostations de aangewezen plekken om overstapmogelijkheden van openbaar vervoer te creëren. Ook zal er geïnvesteerd moeten worden in een veilig en fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes.

3.3 Menging wonen en werken

Gemengde stedelijke milieus, waarin wonen en werken op een goede wijze samengaan worden hoog gewaardeerd door zowel bewoners als werknemers. Bij Overamstel is de opgave om binnen een functionerend werkgebied woningbouw toe te voegen. Dit vraagt om een mengstrategie waarin enerzijds ruimte wordt geboden aan verdere ontwikkeling en intensivering van werkfuncties en anderzijds het creëren van een aantrekkelijke woonomgeving met voldoende voorzieningen. Voorwaarde voor transformatie is het terugdringen van de milieuhinder en het zonodig aanbieden van geschikte alternatieve ruimte voor bedrijven die niet met woningen te mengen zijn.

3.4 Flexibiliteit

Gezien de lange ontwikkelingstermijn en de complexiteit dient de planontwikkeling voor Overamstel voldoende flexibiliteit te hebben. De stedenbouwkundige basisstructuur dient dusdanig robuust te zijn, dat deze programmatische veranderingen kan opvangen en goede faseringsmogelijkheden biedt.



Figuur 4.1 Lange lijnen oost-west / noord-zuid

4 AANHAKEN OP DE STAD

Op diverse niveaus zal Overamstel ruimtelijk en functioneel aangehaakt worden op de omgeving, zodat het gebied een betekenisvolle plek wordt in de stad.

4.1 Lange lijnen

Rechtstreekse en aantrekkelijke verbindingen voor automobilisten, fietsers en voetgangers naar de Rivierenbuurt en Oost-Watergraafsmeer zijn essentieel voor de ontwikkeling van Overamstel als woonwerkgebied. De toekomstige bewoners van Overamstel zullen voor hun bovenwijkse voorzieningen (zoals grotere winkels, een middelbare school of bibliotheek) grotendeels aangewezen zijn op aangrenzende stadswijken. Omgekeerd geldt ook dat mensen die werken in Overamstel maar elders wonen, op een goede manier Overamstel moeten kunnen bereiken.
De twee belangrijkste ingrepen voor een goede ruimtelijke en functionele aanhaking zijn :

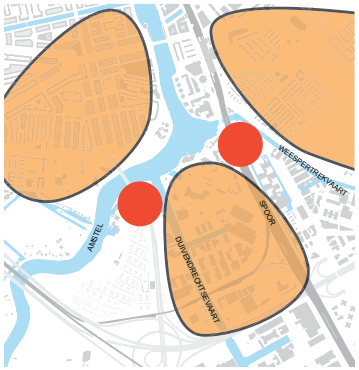
1) een nieuwe oost-westverbinding die in één beweging drie belangrijke noord-zuidlopende structuren doorbreekt namelijk de Duivendrechtse Vaart, de spoorbaan Amsterdam-Utrecht en de Weespertrekvaart.
2) het omvormen van de A2 naar stadsstraat en directe aansluiting op nieuwe oost-westverbinding / Joan Muyskenweg.

Nieuwe oost-westverbinding
De hoofdontsluiting voor het verkeer wordt nu gevormd door de Spaklerweg, de Joan Muyskenweg en de H.J.E.Wenckebachweg. Door de sterke noord-zuid gerichte oriëntatie van deze wegenstructuur is de samenhang in het plangebied in oost-westelijke richting gefragmenteerd. De De Heusweg en de van Marwijck Kooystraat vormen via de Spaklerweg weliswaar een oost-westverbinding, maar die functioneert gebrekkig vanwege de slechte onderlinge koppeling.
Een nieuwe oost-westverbinding zorgt voor een rechtstreekse verbinding binnen het plangebied en doorgetrokken naar de Gooiseweg een verbinding met Watergraafsmeer. Bij de doortrekking naar de Gooise weg moet zorgvuldig worden omgegaan met sportpark Drieburg. Het resultaat is een betere ontsluiting, maar vooral ook het ontstaan van een nieuwe stedelijke as in het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, lopend van de Joan Muyskenweg naar de Gooiseweg en voor langzaam verkeer zelfs, via de Kruislaan, tot aan het Sciencepark (zie figuur 4.1).

Stadsstraat A2
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 (zie figuur 4.1) .
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.

4.2 Schakels

Herontwikkeling van de Kop Weespertrekvaart en het gebied ten zuiden van de Utrechtse brug is van essentieel belang voor de aanhechting van de toekomstige wijk Overamstel op respectievelijk andere delen van stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en op de Rivierenbuurt . Deze twee gebieden moeten gaan fungeren als schakels van Overamstel naar de aangrenzende wijken (zie figuur 4.2). De functie wonen is daarin van groot belang om de

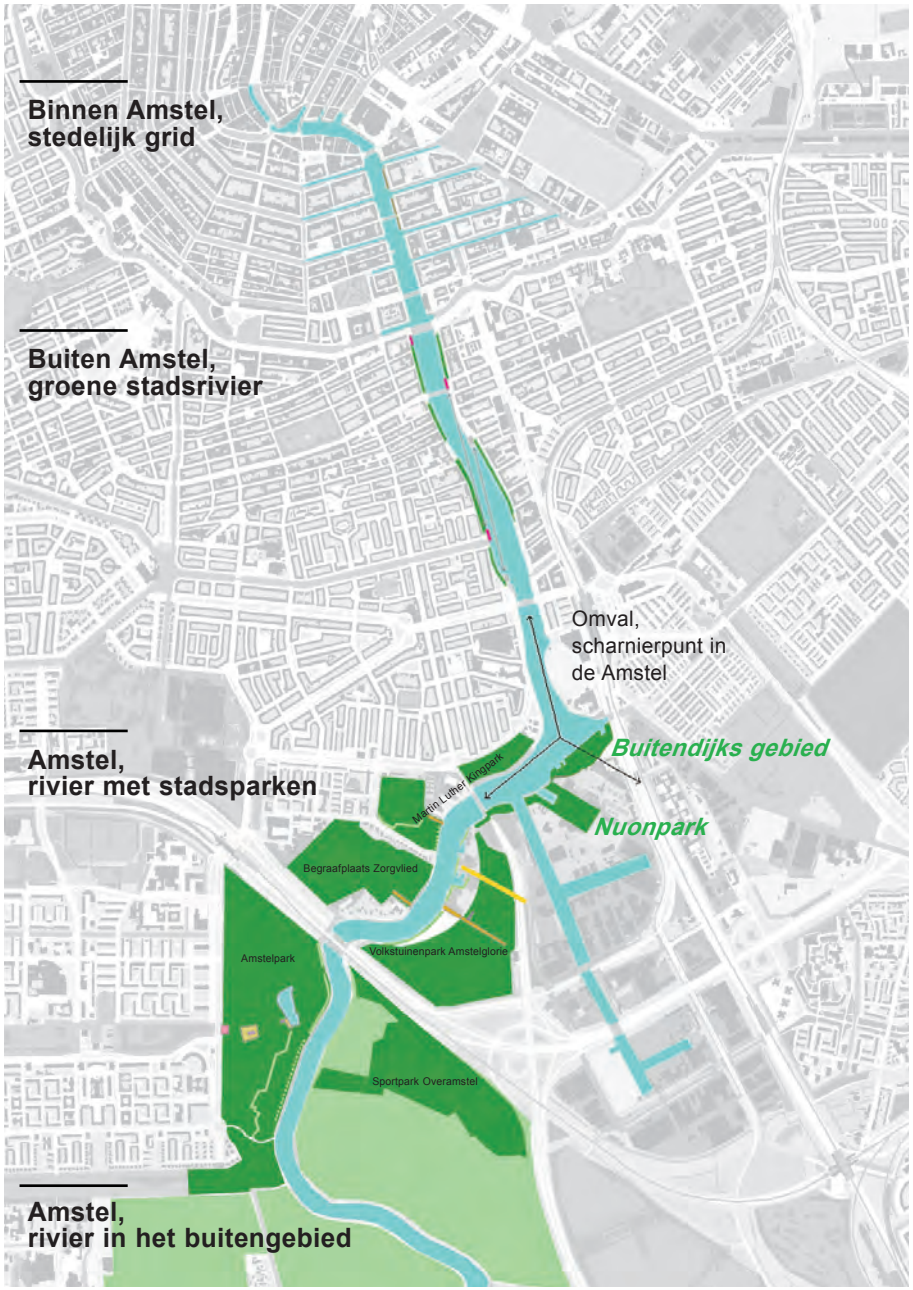


Figuur 4.2 Schakels

aanhechting niet alleen overdag maar ook ’s avonds te realiseren. Juist aan de randen, de raakvlakken met de omgeving, moet de woonfunctie van Overamstel zichtbaar zijn.

4.3 Overgang stad en land

Overamstel ligt op de overgang van de Amstelscheg en de stad. De Amstel verandert hier van een min of meer gekanaliseerde stadsrivier in een meanderende veenrivier (zie figuur 4.3). Ook de begrenzing van de Amstel verandert. Tot en met de Omval wordt de rivier door bebouwing strak ingekaderd. De kantoortorens op de Omval en het kantoorblok Rivierstaete vormen de laatste markante gebouwen van de bebouwingsrand. Tussen de Omval en de Rozenoordbrug (brug A10) wordt de Amstel begrensd door parken: aan de westkant door het Martin Luther Kingpark, begraafplaats Zorgvlied en het Amstelpark, aan de oostkant door Volkstuinenpark Amstelglorie en sportpark Overamstel. Ten zuiden van de Rozenoordbrug komt de Amstel in het open polderlandschap te liggen.
In het Structuurplan is de zone langs de Amstel bij Overamstel als uitbreiding van de Hoofdgroenstructuur aangewezen (zie bijlage 7). De zone tussen de Amstel en de Korte Ouderkerkerdijk zal, waar mogelijk, openbaar toegankelijk gemaakt moeten worden, zodat een nieuw zicht over de Amstel en de stad ontstaat. Dit betekent dat een deel van de bebouwing en woonboten verplaatst dient te worden.
De dijkfunctie van de Korte Ouderkerkerdijk moet als bindend thema langs de Amstel zichtbaar gemaakt worden. De buitendijkse zone zal in combinatie met de fietsroute op de dijk een regionale groene-recreatieve corridor vormen zonder storende hiaten en onderbrekingen en daarmee het verloop van stedelijk (de Omval) naar landelijk (Amstelland) manifest maken.
Het bestaande park met de monumentale panden op het Nuon-terrein zal eveneens onderdeel uitmaken van de hoofdgroenstructuur. In de hoofdgroenstructuur kunnen enkele gebouwen opgenomen worden, mits deze de recreatieve functie ondersteunen en een beperkte omvang hebben, om niet het zicht op de Amstel te blokkeren. Zo kunnen een roeivereniging of een jachthaven passende recreatieve functies zijn. Daarnaast kan gedacht worden aan enkele kleinere horecagelegenheden.



Figuur 4.3 Overgang stad en land

4.4 Aanhaken op de Amstel

De ligging van het plangebied aan de Amstel werkt ook door in de stedenbouwkundige opzet van de toekomstige wijk. Om een goede aanhaking van Overamstel op de Amstel te krijgen worden de volgende ingrepen voorgesteld:

Verkavelingsstructuur

De oude noordwest-zuidoost lopende verkavelingrichting van het Nuon-terrein en het DWR-terrein zal ook in de nieuwe stedenbouwkundige opzet verankerd worden. Het stratenpatroon zal in dat deel van Overamstel noordwest-zuidoost lopen en extra breed gedimensioneerd worden, zodat daarmee zichtlijnen naar de Amstel ontstaan. Daarmee wordt de ligging van het plangebied aan de Amstel dieper in het gebied voelbaar gemaakt.

Boardwalk

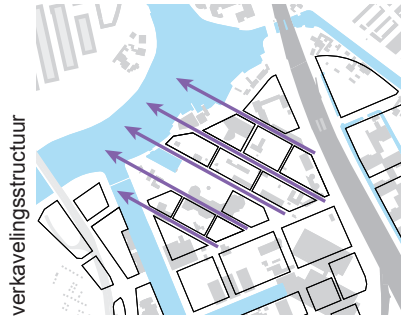
De Duivendrechtsevaart vormt een belangrijke lange lijn in het gebied, die het plangebied verbindt met de Amstel. Er ontbreekt echter een openbare wandelroute langs de vaart, doordat de kavels tot aan het water zijn uitgegeven en bebouwd. Langs de westoever van de Duivendrechtse vaart wordt daarom een boardwalk voorgesteld die een rechtstreekse verbinding maakt tussen het metrostation Overamstel en de Amstel. De woonschepen die nu aan de westoever liggen van deze vaart kunnen (afhankelijk van de juridische status) hier een plek krijgen. De huidige planontwikkeling gaat ervan uit dat ook een aantal boten aan de Amstel verplaatst wordt naar deze boardwalk. Om hoeveel boten het gaat zal pas bekend worden bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

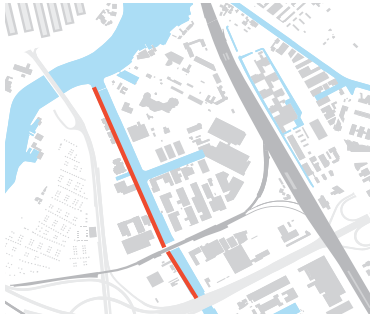
Amstelkoppen

Het raakvlak van de bebouwing van Overamstel met de Amstel wordt verbijzonderd met de zogenaamde ‘Amstelkoppen’. Deze Amstelkoppen krijgen bepaalde kwaliteiten die direct samenhangen met de Amstelzone. In plaats van een obligate hoogbouwrand, die zich weinig gelegen laat aan het achterliggende gebied, zijn de Amstelkoppen gebouwen met bijzondere voorzieningen en/of publiekgerichte functies op de begane grond waardoor een wisselwerking kan ontstaan tussen de gebouwen en de Amstelzone. De hoogbouwaccenten worden juist dieper in het gebied gelegd (zie bijlage 8).
De recreatieve zone van het buitendijkse deel van de Amstel stopt niet abrupt bij de Korte Ouderkerkerdijk, maar wordt door de inrichting van de buitenruimte van de Amstelkoppen verbreed. De aansluiting van het nieuwe DWR-kantoor op de Amstelzone is een voorbeeld van de manier waarop een Amstelkop vorm gegeven kan worden. Hier is het hellend grasvlak in overleg met de eigenaar publiektoegankelijk, zodat ook passanten kunnen genieten van het uitzicht over de Amstel.



kaart 1899

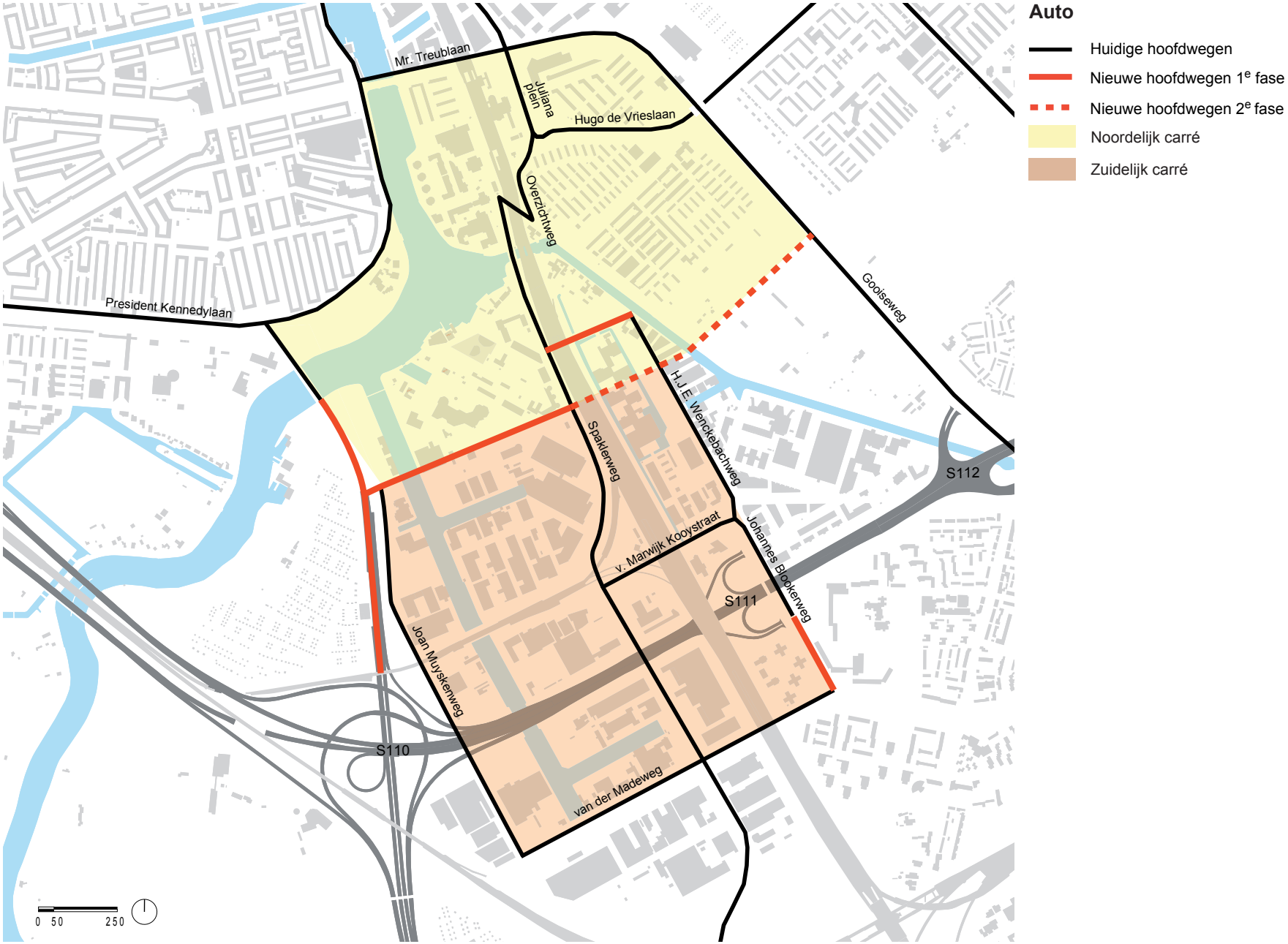

verkavelingsstructuur


boardwalk


Amstelkoppen

Conclusies

- het creëren van lange ruimtelijke / functionele lijnen tussen Overamstel en de aangrenzende stadswijken voor bewoners en werknemers, door middel van een nieuwe oost-westverbinding die in één beweging de belangrijke noord-zuidlopende structuren doorbreekt en het omvormen van de A2 naar stadsstraat, die middels een kruising direct aansluit op een nieuwe oost-westverbinding en de Joan Muyskenweg.
- realiseren van schakels met woonfunctie naar Watergraafsmeer en Rivierenbuurt.
- het buitendijks deel en het Nuonpark complementeren de overgang van de Amstelscheg naar stedelijk gebied
- aanhaken op de Amstel door gebruik van oude verkavelingstructuur en definiëren van Amstelkoppen



Figuur 5.1 De twee ontsluitingscarré's

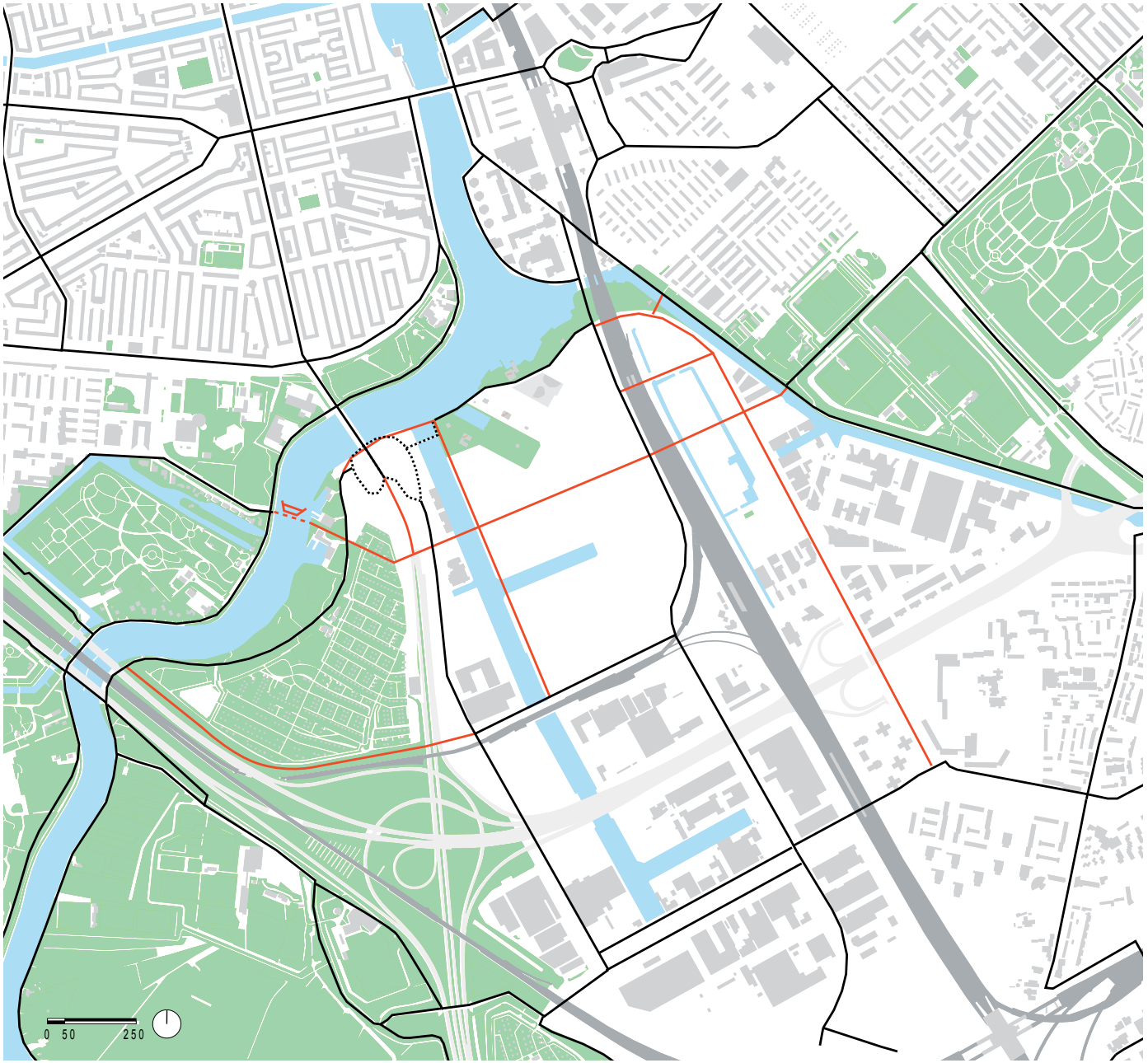
5 BEREIKBAARHEID

De mobiliteit in en rond het plangebied zal, ten opzichte van de huidige, voornamelijk industriële bestemming, veranderen. Daarnaast zijn goede verbindingen gewenst om zowel de samenhang binnen het plangebied als van het plangebied naar de omgeving te realiseren.

5.1 Auto

Het voorstel is om twee ontsluitingscarrés te creëren die een helder en doelmatig raamwerk vormen voor het autoverkeer (zie figuur 5.1).

Het **noordelijk ontsluitingscarré** wordt gevormd door de Gooiseweg, een nieuwe oost-west verbindingsweg naar de Joan Muyskenweg/ Utrechtsebrug, President Kennedylaan en Mr. Treublaan. De Joan Muyskenweg wordt de stadsweg die de Rivierenbuurt via de Utrechtsebrug direct verbindt met het plangebied. De Utrechtseweg wordt omgevormd tot een op/afrit van het carré naar de A2/A10.
De aanleg van deze oostwestverbinding kan gefaseerd worden. Zolang de Bijlmerbajes niet verplaatst wordt, kan in eerste instantie de verbinding tussen de Joan Muyskenweg en Spaklerweg gemaakt worden. Door de voetgangerspassage bij metrostation Spaklerweg te verruimen tot auto-onderdoorgang, is er eveneens een directe verbinding met de H.J.E. Wenckebachweg mogelijk. De tweede fase is het doortrekken van de oost-westverbinding van de Spaklerweg naar de Gooiseweg. Deze is niet noodzakelijk voor de interne verkeersafwikkeling van Overamstel, maar heeft wel betekenis op de schaal van het Stadsdeel. Door deze verbinding met de Gooiseweg kan overwogen worden om de krappe onderdoorgang voor doorgaand autoverkeer van de Spaklerweg naar de Overzichtweg (gedeeltelijk) af te sluiten, zodat de verkeersdruk op het Julianaplein en Hugo de Vrieslaan vermindert.
Onderzoek geeft aan dat de ontwikkeling op het huidige wegennet leidt tot enkele capaciteitsproblemen, die echter niet allemaal aan de transformatie van Overamstel kunnen worden toegeschreven. De autonome groei zal zorgen voor problemen op de Spaklerweg buiten het plangebied.
De nieuwe oostwest-verbinding biedt voor lokaal verkeer een aantrekkelijke, korte route. Daarbij is de nieuwe weg beter op de hoeveelheid verkeer af te stemmen dan de bestaande De Heusweg. Bovendien trekt de nieuwe oostwestverbinding beperkt extra doorgaand verkeer aan. Het knelpunt oplossend vermogen van de nieuwe weg is weliswaar beperkt, maar een volledige doortrekking van de weg naar de Gooiseweg zorgt voor minder verkeersbelasting op het Julianaplein en de stationsomgeving van het Amstelstation.
Het kruispunt dat ontstaat tussen de gereconstrueerde A2, de nieuwe oost-westverbinding en de Joan Muyskenweg vormt een lastige verkeerskundige opgave. De verkeersstudie en nadere verkeerslichtb erekeningen geven aan, dat de berekende verkeersprognose in 2020 verwerkt kan worden door deze kruising en er zelfs restcapaciteit is. Momenteel zijn er al capaciteitsproblemen bij de zuidelijke oprit van de A10 bij de S111. Nieuwe knelpunten kunnen ontstaan op de Van der Madeweg. Spreiding van het verkeer kan dit voorkomen. Het voorstel is om een **zuidelijk ontsluitingscarré** te vormen door het herstel van de tweezijdige A10-aansluiting zowel naar de Wenckebachweg als naar de Van der Madeweg. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat er voldoende geluidbeperkende maatregelen genomen worden richting de aanwezige woonbebouwing.
Het carré wordt dan gevormd door de Wenckebachweg, Johannes Blookerweg (inclusief de te herstellen zuidelijk afslag van de S111), Van der Madeweg, Joan Muyskenweg en de nieuwe oost-west weg naar de Wenckebachweg. Dit carré zorgt voor een overzichtelijke aansluiting van de stadswegen op de A10/A2 en een heldere infrastructuurlus op lokaal niveau voor Amstel Business Park. Dit kan hierdoor meer als één gebied fungeren.
Uit de Verkeersstudie Overamstel (dIVV, 2003) blijkt dat de koppeling Johannes Blookerweg – Van der Madeweg een positief effect heeft op de knelpunten op de Joan Muyskenweg. Het blijkt dat de mogelijkheid om via de Johannes Blookerweg en de Van der Madeweg richting Spaklerweg en Amstel III te kunnen afrijden inderdaad de capaciteitsproblemen op de afrit oplost. Dit levert zowel voordelen voor de aansluiting zelf, als voor de Joan Muyskenweg, die nu als alternatieve route naar Amstel II en III dienst doet. Gezien het grote verkeerskundige effect van de koppeling Johannes Blookerweg-Van der Madeweg kan deze ook al worden gerealiseerd zonder de nieuwe oost-westverbinding.



Figuur 5.2 Fietsroutes

5.2 Parkeren

Parkeernormen

Gezien de centrale ligging van het gebied en de goede OV-bereikbaarheid, de kaders uit het RVVP, het Structuurplan, het ABC-locatiebeleid en CROW-richtlijnen en voorbeelden van andere parkeernormen bij stedelijke projecten in Amsterdam worden voor Overamstel de volgende parkeernormen voorgesteld. Gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeren. Voor zowel kantoren als bedrijven geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen). Vanwege de publieksafhankelijkheid van voorzieningen, wordt in een later stadium de parkeernorm per functie en per type voorziening nader bepaald.

Verdeling parkeercapaciteit openbaar / eigen terrein

Als uitgangspunt geldt dat voor de sociale woningbouw en bezoekers parkeren op straat wordt gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers. Het overige parkeren wordt in principe gerealiseerd in parkeergarages op eigen terrein.

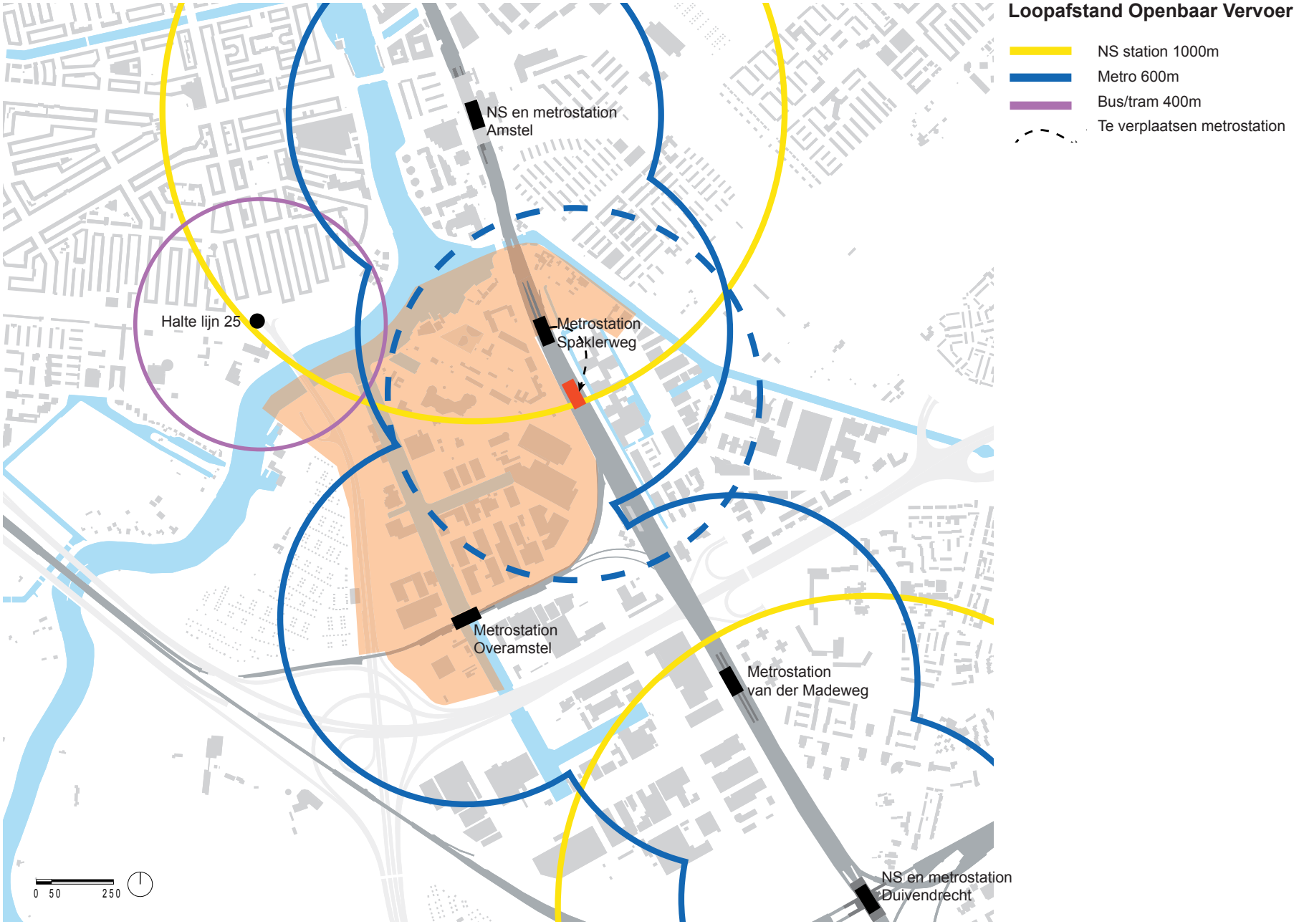
Betaald parkeren

Er wordt betaald parkeren ingevoerd. Aanbevolen wordt dit in een ruimer verband te doen, dan alleen de delen die transformeren.

5.3 Fiets

Bij het ontwerpen van een fietspadenstructuur gaat het niet zozeer om de capaciteit als wel om het gebruiksgemak. Goede interne verbindingen en aansluitingen op de omliggende gebieden zullen het fietsgebruik stimuleren. Het fietspadennetwerk zal bij de transformatie van Overamstel veel fijnmaziger worden. Langs alle doorgaande wegen worden vrijliggende fietspaden aangelegd, voorzover ze er al niet liggen. Verder wordt de Korte Ouderkerkerdijk een belangrijke recreatieve fietsroute tussen de stad en het Amstelland en kortgesloten via een nieuwe brug over de Weespertrekvaart met de fietsroute Weesperzijde naar de Diemerscheg (zie figuur 5.2). Daarnaast wordt voorgesteld om twee fietsverbindingen door het volkstuinenpark Amstelglorie naar de Jan Vroegopsingel te maken zodat er een betere uitwisseling mogelijk is tussen de Amstelscheg en Overamstel. Het gaat om een route in het verlengde van de fietsroute langs de nieuwe verbindingsweg Gooiseweg/Joan Muyskenweg en een route in het verlengde van de fietsroute langs metrostation Overamstel. De eerste fietsroute zou zelfs met een kleine veerpont over de Amstel verbonden kunnen worden met de Zuidelijke Wandelweg, zodat er een lange recreatieve fietswandelroute ontstaat van de Diemerscheg naar het Amsterdamse bos.

Er worden zowel op straat als in de gebouwen voldoende stallingmogelijkheden voor fietsen gerealiseerd.



Figuur 5.3 Bereikbaarheid per openbaar vervoer naar invloedsgebied haltes

5.4 Openbaar vervoer

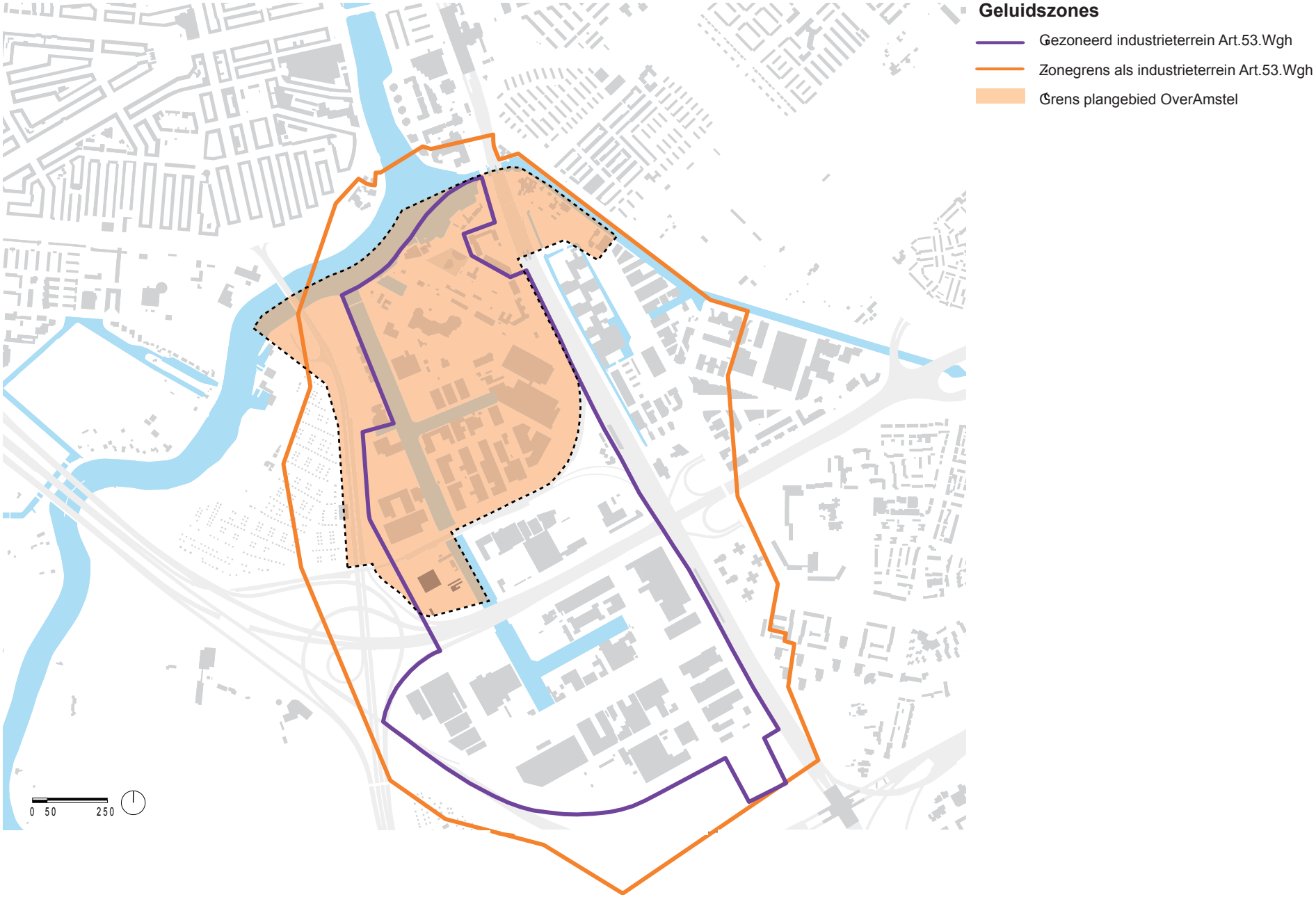
Metro
Overamstel is goed voorzien met twee metrohaltes, Overamstel en Spaklerweg, waar alle metrolijnen van Amsterdam halteren.
Het metrostation Spaklerweg ligt niet centraal in het gebied. Door het station als het ware om te klappen en de toegang te maken vanaf de nieuwe verbindingsweg Gooiseweg/Joan Muyskenweg, wordt deze veel beter bereikbaar voor een grotere groep mensen. Deze verplaatsing is echter pas aan de orde als de nieuwe oost-westverbinding doorgetrokken wordt van de Spaklerweg naar de Gooise weg.
Bij het metrostation Overamstel ligt de nadruk op een betere aansluiting van het station op de omgeving. Naast een betere inrichting van de openbare ruimte en het verplaatsen van de woonboten onder het metrostation, is de aanleg van een boardwalk aan de westkant van de Duivendrechtsevaart een belangrijke ingreep. Deze brede steiger zorgt voor een directe voetgangersverbinding tussen de huidige en toekomstige bebouwing langs de Joan Muyskenweg en het metrostation.

Amstelstation
Door de directe nabijheid van het Amstelstation is het gebied ook per trein goed bereikbaar. Een groot deel van het plangebied ligt ongeveer 10 minuten lopen van het station (zie figuur 5.3). De kwaliteit van de loop/fietsverbinding tussen het station en het plangebied zal verbeterd moeten worden. In de huidige situatie vormt de zone Amstelstation/ Omval, Spaklerweg en de brug over de Weespertrekvaart geen overzichtelijke en aangename verbinding voor fietsers en voetgangers.

Bus
Voor de toevoeging van buslijnen gelden de gebruikelijke eisen: bushalte maximaal 400 meter vanaf elke woning, maximaal 250 meter vanaf voorzieningen. Een voor de handliggende busroute zou via de Utrechtse brug, de Joan Muyskenweg, over de nieuwe oostwest-weg naar de Spaklerweg zijn.

Conclusie

- Het voorstel is om twee ontsluitingscarrés te creëren die een helder en doelmatig raamwerk vormen voor het autoverkeer: Het **noordelijk ontsluitingscarré** wordt gevormd door de Gooiseweg, een nieuwe oost-west verbindingsweg naar de Joan Muyskenweg/Utrechtsebrug, President Kennedylaan en Mr. Treublaan. Het **zuidelijk ontsluitingscarré** wordt gevormd door H.J.E. Wenckebachweg, doorgetrokken Johannes Blookerweg, Van der Madeweg, Joan Muyskenweg en de nieuwe verbindingsweg tussen de Joan Muyskenweg /H.J.E.Wenckebachweg.
- De oost-westverbinding tussen de Joan Muyskenweg en de Gooiseweg gefaseerd uitvoeren. De eerste fase is tot aan de Spaklerweg. Het doortrekken naar de Gooiseweg dient in het volgende Structuurplan van Amsterdam opgenomen te worden.
- Het kruispunt van de gereconstrueerde A2, de nieuwe oost-westverbinding en de Joan Muyskenweg wordt uitgevoerd als een zogenaamde ‘dubbele T’ kruising. Deze heeft voldoende doorstroomcapaciteit voor een berekende verkeersprognose voor 2020.
- Overamstel is door de metrolijnen en ook de nabijheid van het Amstelstation goed bereikbaar per openbaar vervoer. Het toevoegen van buslijnen binnen Overamstel zal niet voor grote verschuivingen van auto naar openbaar vervoer zorgen. Wel kan een lokale verbinding de verwevenheid met de omgeving verbeteren.
- In Overamstel zal parkeerbeleid (vergunningen/betaald parkeren) dienen te worden ingevoerd. (Het stadsdeel beslist hier finaal over.)
- In het project Overamstel worden de volgende uitgangspunten voor het parkeren gehanteerd: gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, 1 parkeerplaats per 125 m² kantoor/bedrijf (gebouwd), parkeren op maat voor voorzieningen. Het bezoekers parkeren en parkeren sociale woningbouw op straat, het overige in parkeergarages op eigen terrein.



Figuur 6.1 Herzonering industriële geluidzones

6 MENGEN WONEN EN WERKEN

Overamstel heeft bijzondere kansen voor het realiseren voor een gemengd stedelijk woonmilieu door de ligging aan de Amstel, de strategische ligging in de stedelijke groenstructuur, de directe nabijheid van het intensieve en gemengde stedelijk gebied binnen de ringweg A10, de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer (metro/trein) en aansluiting op het snelwegennet.
Tegelijk wordt een transformatie bemoeilijkt door de milieuproblematiek en het belang van de zittende bedrijven voor de Amsterdamse economie.
De ambitie van een gemengd stedelijk milieu enerzijds en het adequaat omgaan met de milieuproblematiek anderzijds, moet vertaald worden in een mengstrategie voor Overamstel.

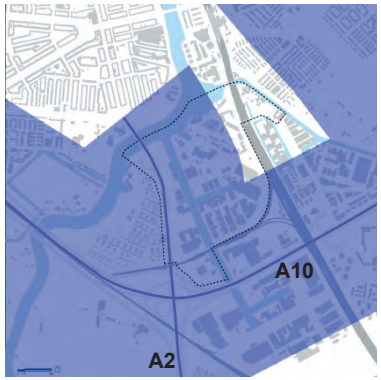
6.1 Milieucontouren

Herzonering industriële geluidszone

In Amsterdam zijn meerdere industrieterreinen, die in het kader van de Wet Geluidhinder “gezoneerd” zijn. Om deze terreinen ligt een geluidzone die als instrument dient om aan de ene kant de hoeveelheid geluid van bedrijven op het terrein te kunnen reguleren en aan de andere kant de industrie te beschermen tegen belemmerende ontwikkelingen in haar omgeving. Amstel I en II is één van die gezoneerde terreinen. Om het terrein is een ruime geluidzone vastgelegd (zie figuur 6.1). De transformatie van Overamstel betekent dat er binnen de geluidzone en binnen de grenzen van het huidige industrieterrein woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Onderzocht wordt welk herzoneringsmodel het beste aansluit bij de ontwikkeling van Overamstel.

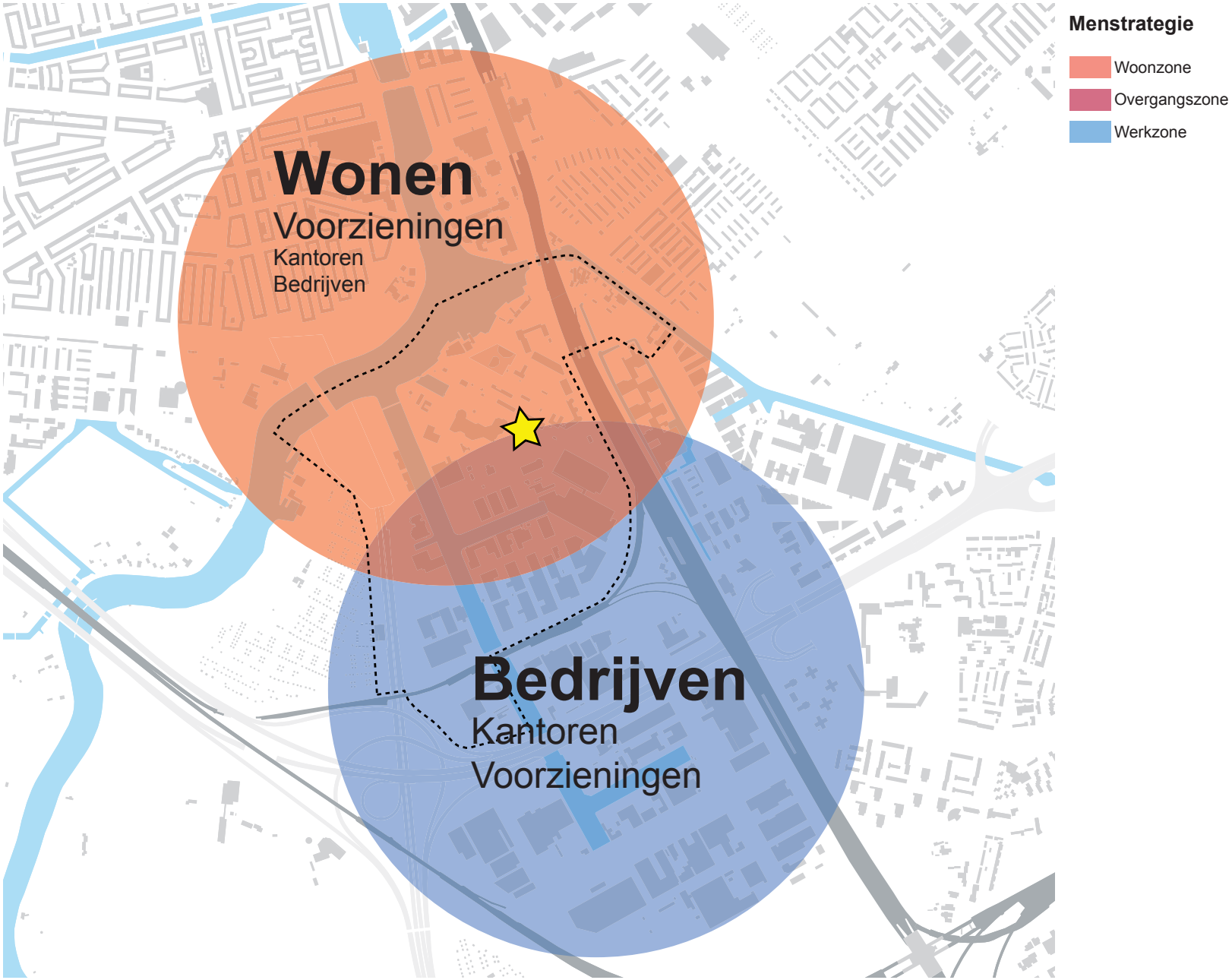
Weg-en railverkeerslawaai

Het plangebied Overamstel ligt gedeeltelijk binnen de geluidszones van de spoorweg Amsterdam-Utrecht en de rijkswegen A10 en A2 (zie figuur 6.2). De transformatie van Overamstel vindt binnen deze geluidszones plaats, zodat een akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Door ingenieursbureau Tauw is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om een indruk te krijgen van de geluidssituatie in het plangebied (Tauw, 2003). Het onderzoek laat zien dat langs het **spoor Amsterdam-Utrecht** vooral op de eerste lijnsbebouwing ontheffingen nodig zijn op de voorkeursgrenswaarde (zie bijlage 9). De eerste lijnsbebouwing schermt het spoor af, waardoor daarachter de geluidsniveaus lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde.
Het verkeerslawaai ten gevolge van de **A10** vormt een beperking voor de realisatie van geluidsgevoelige functies in het zuidelijk deel van Overamstel. Door de geringe afscherming langs de A10 wordt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op veel plaatsen overschreden . Geluidsgevoelige functies zijn hier alleen mogelijk indien geluidsbeperkende maatregelen worden genomen in combinatie met ontheffing van de voorkeursgrenswaarde.
Ten gevolge van het verkeerslawaai van de **A2** wordt de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de eerste lijnsbebouwing plaatselijk overschreden. Hierbij is er van uitgegaan dat de A2 wordt gereconstrueerd tot een stedelijke weg. Deze verandering houdt onder andere in dat de maximale snelheid wordt teruggebracht naar 50 km/uur en de geluidsnormen voor stedelijke wegen van toepassing zijn. Ook hier geldt dat woningbouw mogelijk is mits er geluidsbeperkende maatregelen genomen worden.
Een belangrijke conclusie uit het onderzoek is, dat voor woningbouw in de geluidszones een gesloten bouwbloktypologie een voor de hand liggende keuze is. Met een gesloten bouwblok is het namelijk eenvoudiger om naast een geluidsbelaste zijde een geluidsluwe zijde te realiseren.



Figuur 6.2a Geluidzone snelweg


Figuur 6.2b Geluidzone rail



Figuur 6.3 Mengstrategie

Inpassing bedrijven
Functiemenging is in principe op drie schaalniveaus mogelijk: op het niveau van één pand (woningen boven op een bedrijf), op blokniveau (bedrijven en woningen in één stratenblok gecombineerd) en op wijkniveau (scheiding woongebied en bedrijfsterrein). Er is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de aanwezige bedrijven op grondgebied van Amsterdam en Ouder-Amstel te kunnen mengen met gevoelige functies zoals woningen. Uit het onderzoek blijkt dat ongeveer één derde van de bedrijven alleen gemengd kan worden op wijkniveau. Deze bedrijven liggen voornamelijk in het zuidelijk deel van het plangebied. Voor een aantal bedrijven geldt dat deze aanpassingen moeten treffen om aan geldende of nog op te leggen milieuvoorschriften te voldoen, maar in redelijkheid is aan te nemen dat die in een gemengd woonwerkgebied gehuisvest kunnen blijven.

Luchtkwaliteit
Indien de plannen met betrekking tot Overamstel worden gerealiseerd, bestaat de verwachting dat zal kunnen worden voldaan aan de grenswaarden voor, vooral stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10) zoals neergelegd in de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit, de Eerste Dochterrichtlijn luchtkwaliteit en het ontwerp Besluit luchtkwaliteit 2005 (Staatscourant 4 mei 2005). Gelet op de aan wijzing onderhevige toetsingskader –het concept Besluit Luchtkwaliteit 2005 dateert van 4 mei 2005- is nader onderzoek naar de effecten van de gefaseerde ontwikkeling van Overamstel op de kwaliteit van de buitenlucht nodig. Daarbij geldt als uitgangspunt dat, indien uit dat nader onderzoek blijkt dat zich in, dan wel buiten het plangebied knelpunten voordoen, aanvullende maatregelen zullen worden getroffen om deze knelpunten op te heffen.

6.2 Mengstrategie
De opgave uit het structuurplan is een grootstedelijk woonwerkgebied te creëren, waar naast woningen, ook ruimte is voor werkgelegenheid en voorzieningen. Bij functiemenging in Overamstel is het uitgangspunt om bedrijven die gemengd kunnen worden, te behouden voor het gebied. Vanuit de milieuzones en inpasbaarheid van de zittende bedrijven wordt een zonering in mengen voorgesteld: een woonzone, een werkzone en een overgangszone (zie figuur 6.3). De woonzone ligt in het noordelijk deel, de werkzone in het zuidelijk deel van Overamstel. Halverwege het plangebied is een overlapping van beide zones, die gekarakteriseerd wordt als de overgangszone.
Deze drie zones hebben elk een eigen karakter en kennen daarom elk een verschillende mengvorm. Per zone worden hieronder de principes van mengen aangegeven.

De woonzone
In de woonzone wordt voornamelijk ingezet op woningbouw in hoge dichtheden. Voor het werken wordt ruimte geboden in de plinten van gebouwen en in woonwerk-woningen. Vanwege bereikbaarheid en zicht zijn deze vooral gesitueerd langs de doorgaande wegen. De werkplinten krijgen een hogere verdiepingsvloer om een flexibele invulling (kantoor, ambachtelijk bedrijf, showroom) mogelijk te maken. Voorwaarde is natuurlijk wel dat de werkfunctie mengbaar is op pand- dan wel blokniveau. In de woonzone worden de winkelvoorzieningen en maatschappelijke functies gezamenlijk gehuisvest in een wijkcentrum. Het draagvlak van deze voorzieningen wordt gevormd door de toekomstige bewoners en de werknemers in het gebied.
In de woonzone is het eventueel mogelijk om op enkele plekken een groter kantoorvolume of voorziening (zoals een hotel) te realiseren.

De werkzone
De werkzone is allereerst bedoeld voor bedrijven en kantoren. Er zal niet worden gewoond. Het merendeel van de werkzone ligt tussen het insteekkanaal van de Duivendrechtsevaart en de ringmetrolijn. Ook in deze zone is sprake van intensief grondgebruik. Dat wil zeggen dat de begane grond hoofdzakelijk voor bedrijfsfuncties wordt gereserveerd. Daarboven kunnen kantoren of stedelijke voorzieningen komen. Dat betekent dus dat er stapeling plaatsvindt.

De overgangszone
De overgangszone vormt het gebied tussen de woon- en werkzone. Het is een gemengd gebied waar ingezet wordt op combinaties van woningbouw, bedrijfsverzamelgebouwen en stedelijke voorzieningen. Ook in deze zone wordt intensief met het grondgebruik omgegaan. Aanbevolen wordt de publieksaantrekkende activiteiten zoveel mogelijk te clusteren, zodat parkeerplaatsen gedeeld kunnen worden en de inrichting van de openbare ruimte afgestemd kan worden op de functie.



Figuur 6.4 Twee kanten van het gesloten bouwblok

Hoewel er in Overamstel grofweg een zonering wordt aangebracht tussen wonen en werken, is er in het hele plangebied sprake van functiemenging op diverse schaalniveaus.

Bedrijven/ kantoren
Om van Overamstel een economisch vitaal onderdeel van de stad te maken wordt de werkgelegenheid voor het gebied vergroot. Dit draagt ook bij aan het gemengde stedelijke milieu dat beoogd wordt. Het uitgangspunt is dat de huidige bedrijvigheid zoveel als mogelijk blijft behouden, maar ook ruimte krijgt geboden om door te groeien. Het gaat hierbij vooral om een intensivering van het ruimtegebruik: waar nu een bedrijfshal staat zal straks ruimte zijn voor een bedrijfshal met daarboven kantoorruimte of een stedelijke voorziening.
Binnen de woonwijk zal de ruimte voor kleinschalige bedrijven en kantoren met name gevonden worden in de plinten en de hoeken van de woonblokken langs de doorgaande wegen. Daarnaast wordt onderzocht of woon/ werkruimtes kunnen worden gerealiseerd.
Op een enkele locatie binnen Overamstel zal ruimte worden geboden voor een groter kantoorvolume. Een groter kantoorprogramma wordt slechts ingepast indien de eindgebruiker bekend is.
Het kantoor en bedrijvenaanbod is complementair aan de omliggende gebieden zoals Zuidoost en de Zuidas. Daarbij wordt uitgegaan van een diversiteit in grootte en type bedrijven en ligt de nadruk op kleinschalige werkruimten soms in combinatie met een woonfunctie en middelgrote kantoren. Zo kan een goede doorstroming plaatsvinden van en tussen de functies en de omliggende gebieden en wordt een goed afzetbaar programma gerealiseerd.
Ook het type bedrijven dat Overamstel zal trekken is divers. Het gaat bijvoorbeeld om bedrijven die een toeleverende functie hebben voor de binnenstad, de werkgebieden Zuid-as of Zuidoost, bedrijven in de creatieve industrie (architectenbureau, filmindustrie, reclame), financiële dienstverleners, nutsbedrijven.
De smalle zone tussen de A2 en de Joan Muyskensweg vormt een specifiek onderdeel van de werkzone, doordat deze zone één van de weinige plekken in Amsterdam is, die én een goede zichtlocatie zijn en in de nabijheid van het openbaar vervoer en rijkswegen liggen. Hier wordt ingezet op een hoogwaardig vestigingsmilieu voor middelgrote (2000 a 3000 m2) kantoorvilla's.

Voorzieningen
Het te verwachten inwoneraantal en de situering ten opzichte van de aanpalende wijken zorgen voor voldoende draagvlak voor de realisatie van een eigen, dagelijks voorzieningenaanbod in de wijk. Het gaat daarbij om zowel sociale als commerciële voorzieningen. De voorzieningen zullen gefaseerd worden ontwikkeld, waarbij naarmate het aantal inwoners toeneemt, de diversiteit van het voorzieningenaanbod zal toenemen. Overamstel zal in de eindsituatie (minder dan 4000 woningen) ruimte bieden aan meerdere scholen, kinderopvang en een klein winkelcentrum. De zorg- en welzijnsvoorzieningen worden ondergebracht in een multifunctioneel centrum.
De meest voor de hand liggende locatie van een wijkcentrum in Overamstel ligt aan het Nuonpark, nabij de belangrijkste toekomstige oost-west lopende ontsluitingsweg. Deze locatie ligt centraal in het plangebied en vormt samen met het "nuon"park het brandpunt van de wijk.
Naast de verzorgende voorzieningen voor Overamstel is ruimte voor stedelijke voorzieningen, met name in de gemengde zone. Bij stedelijke voorzieningen wordt gedacht aan functies met een bovenwijks karakter zoals voortgezet onderwijs, hotels, congresfaciliteiten en leisure functies (bv fitness/sportschool). Ook de aanwezige jachthaven en roeivereniging en toekomstige restaurants en cafés in de groenzone aan de Amstel vallen onder stedelijke voorzieningen. Deze stedelijke voorzieningen worden ook buiten kantooruren, dat wil zeggen 's avonds of in het weekend gebruikt. Hierdoor wordt het gebied veiliger en aantrekkelijker.

Wonen
De Amstel en de cultuurhistorische karakteristieken geven het te realiseren woonprogramma status en allure. Bij deze cultuurhistorische karakteristieken worden de diverse bouwwerken van de zuidelijke gasfabriek bedoeld, de oude Weespertrekvaart en de veel jongere Duivendrechtsevaart, maar ook de confrontatie van twee verkavelingpatronen: een noordwest-zuidoost verkaveling en een min of meer noord-zuid georiënteerde verkaveling (zie ook bijlage 1). Het noordelijk deel heeft namelijk de oude polderverkaveling overgenomen, terwijl de rest van het gebied gekenmerkt wordt door een neutrale gridverkaveling. Het behouden van deze twee verkavelingen maakt de historische gelaagdheid van het gebied direct zichtbaar. In combinatie

met de ambitie om veel van de bedrijvigheid te behouden bij de menging met wonen, wordt kleur gegeven aan het soort wonen en het soort mensen dat ermee aangetrokken wordt. Vanuit de potentie van de locatie zijn dus verschillende specifieke woonmilieus kansrijk. Daarnaast kan Overamstel profiteren van de nabijheid van de populaire woonbuurten Rivierenbuurt en Watergraafsmeer (Omval) terwijl ook de binnenstad met al zijn voorzieningen op een steenworp afstand is gelegen.

Appartementen
In Overamstel zal in hoge dichtheid gebouwd worden, waardoor de woningbouw vooral in appartementen wordt gerealiseerd. Bovenstaande kwaliteiten maken Overamstel een geschikte locatie voor de afzet van appartementen.
Met de keuze voor appartementen wordt niet specifiek gemikt op één specifieke doelgroep voor zover deze al zou bestaan. Appartementen aan de Amstel zouden geschikt kunnen zijn voor luxe wonen, gericht op mensen met een bovenmodaal inkomen zonder (thuiswonende) kinderen. Een mobiele groep die veel gebruik maakt van stedelijke voorzieningen. Zij wenst een hoge kwaliteit en betaalt daar ook voor. Menging met ‘schone’ functies zoals kantoren en voorzieningen is goed mogelijk, ligging nabij de uitvalswegen een belangrijke voorwaarde. Deze groep ontleent haar identiteit aan de kwaliteit van de woonomgeving – goed uitzicht en beeldbepalende elementen. Appartementen, zeker met meerdere kamers en meerdere verdiepingen, zijn ook geschikt voor jonge gezinnen. Deze zijn gebaat bij relatief grote woningen, waarbij vooral de kwaliteit van de buitenruimte en parkeergelegenheid bepalend zijn. Bij buitenruimte kan gedacht worden aan tuinen (bij de onderste woonlagen), maar ook grote terrassen aangrenzend aan de woonkamer, en de relatieve beslotenheid van de gemeenschappelijke binnentuin. Voor jonge gezinnen is de aanwezigheid van voldoende speelruimte, kinderopvang en basisscholen in de buurt een must.

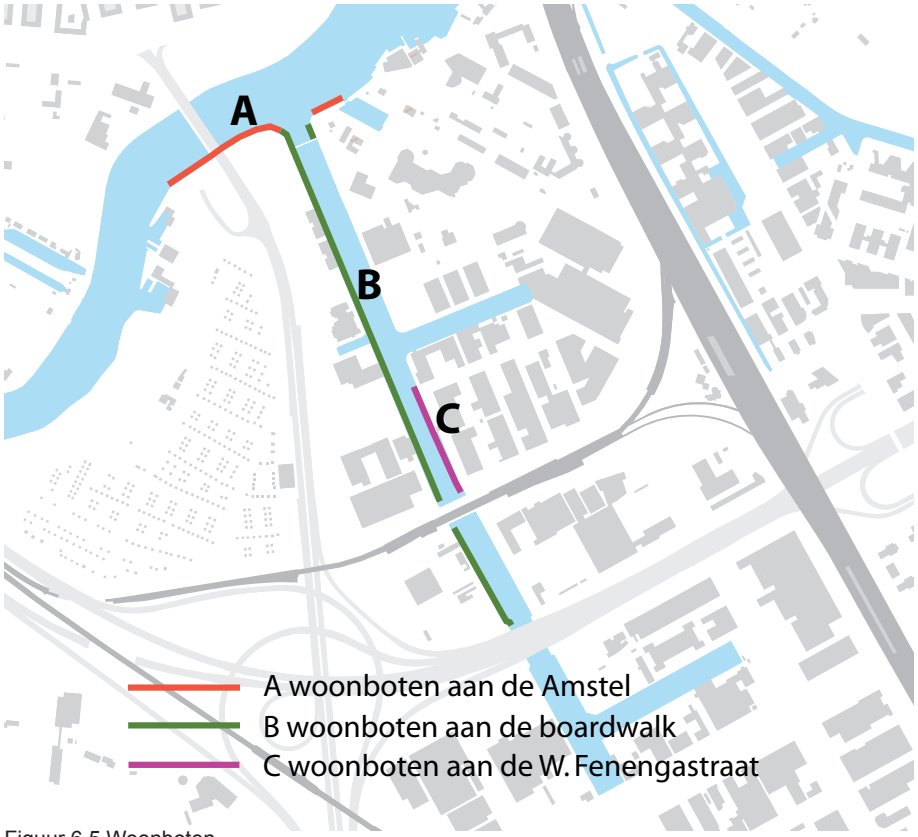
Woonwerkwoningen
Naast meer traditionele appartementen kunnen ook specifieke woon-werkwoningen worden gebouwd. Deze woningen zijn bijvoorbeeld geschikt voor thuiswerkers in de Amsterdamse creatieve industrie o.a. de cultuur- en mediasector. Zij zoeken betaalbare grote ruimten in een gemengd milieu van wonen en werken, zowel op blok- als op terreinniveau. Binnen de stad zijn de mogelijkheden voor deze doelgroep beperkt, mede door de maat, milieubeperkingen en specifieke wensen. De overgangzone tussen de woonzone aan de noordzijde en de werkzone aan de zuidzijde biedt een prima kans voor een bijzonder leefmilieu met woon-werkwoningen .

Gesloten bouwblok als kwaliteit
Het gesloten bouwblok biedt de mogelijkheid flexibel te differentiëren in woontypologie, parkeeroplossingen en dichtheid. Het is een structuur waarbinnen verschillende uitwerkingen mogelijk zijn en waarbinnen ook veranderende inzichten in programma vorm gegeven kunnen worden. Het Amsterdamse blok varieert van de traditionele vier/vijf tot acht lagen. De traditionele portiek en eigen voordeur aan de straat ontsluiting is in de geoptimaliseerde variant verschoven naar een hybride ontsluitingsstructuur.
Binnenterreinen zijn tegenover de openbare buitenzijde een oase van rust, het wonen kent een drukke voorgevel en een rustige achtergevel (zie figuur 6.4). Spelen binnen een gesloten bouwblok of borrelen met de buren in een keurtuin is mogelijk. De verschillende mogelijkheden als extra hoogteaccenten, bijzondere vormen van binnenterrein en diepe woningen zullen onderzocht worden. Binnen het gesloten bouwblok is er naast appartementen ook ruimte voor andere vormen van woningbouw, waarbij gedacht kan worden aan 4-laagse herenhuizen of beneden/bovenwoningen.

Menging sociaal/markt
Het uitgangspunt is dat er 30% sociale huur gerealiseerd wordt in Overamstel. Binnen de verschillende delen van Overamstel zal een bepaalde mate van menging van sociaal en markt plaats vinden.

Woonboten
De woonboten vormen momenteel al een bescheiden woonprogramma in Overamstel. In het woonprogramma van Overamstel is ruimte voor woonboten, mits ze de benodigde vergunningen bezitten. Er worden drie verschillende woonbootzones onderscheiden: de woonboten aan de westkant van de Duivendrechtsevaart, woonboten langs de Willem Fenengastraat aan de oostkant van dezelfde vaart en de woonboten langs de Amstel (zie figuur 6.5).
De woonboten aan de westkant van de Duivendrechtsevaart kunnen een ligplaats krijgen aan de al eerder in de visie voorgestelde

boardwalk. De boardwalk vormt naast een belangrijke voetverbinding naar het metrostation Overamstel ook een bijzonder woonmilieu.
De woonboten langs de Willem Fenengastraat blijven gehandhaafd. Er zal wel worden bekeken of de inrichting van de oeverstrook verbeterd kan worden.
De woonboten aan beide kanten van de Duivendrechtsevaart kunnen een goede overgang vormen tussen de woon- en werkzone en zorgen daarnaast voor sociale veiligheid aan de doorgaande route voor langzaam verkeer naar het metrostation Overamstel .
De woonboten langs de Amstel zullen in samenhang met de nog uit te werken hoofdgroenstructuur langs de Amstel worden bestudeerd. Dit kan betekenen dat op enkele plekken woonboten verplaatst moeten worden.

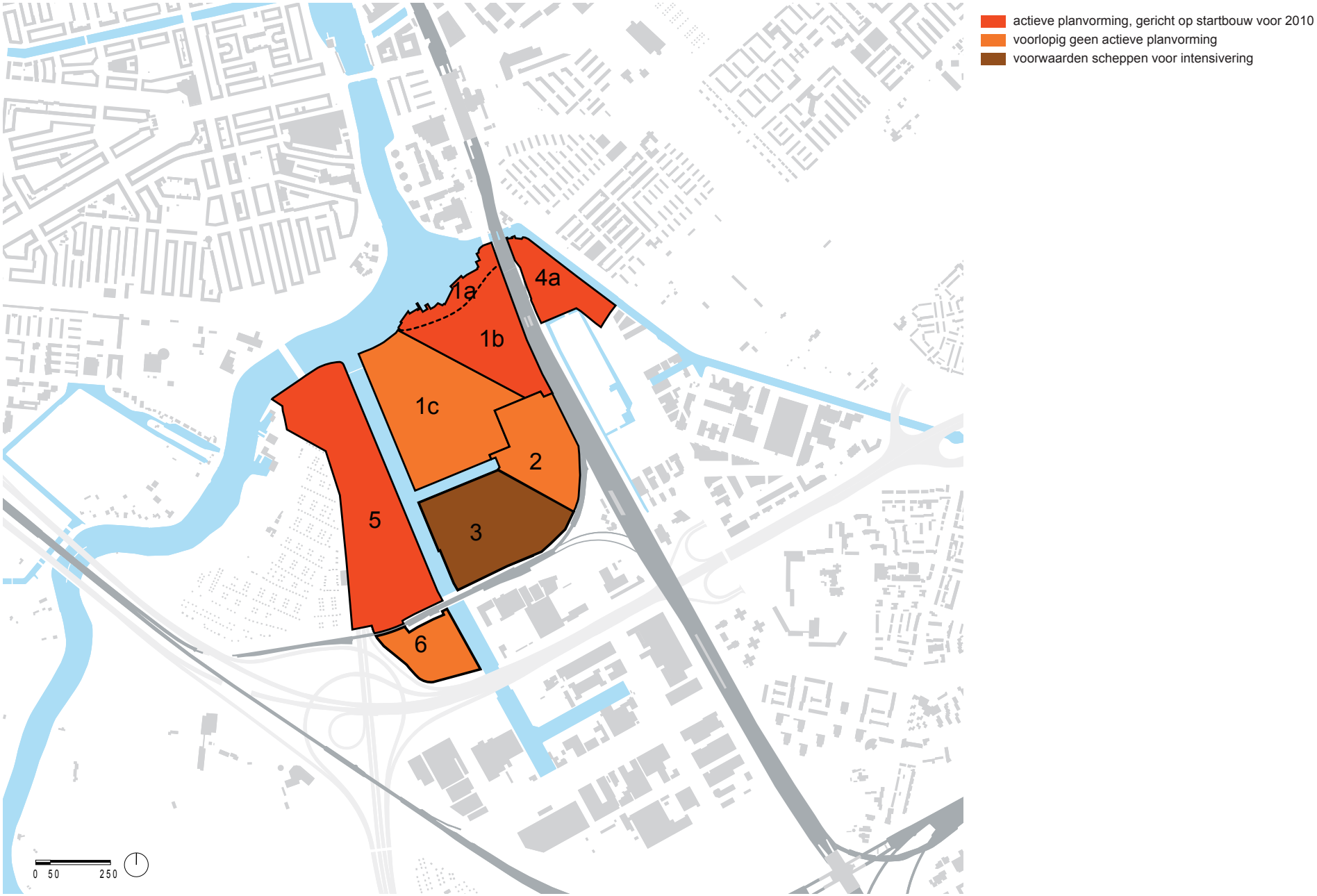


Figuur 6.5 Woonboten

Op basis van het Bouwbesluit en van de nieuwe Welstandsnota voor woonboten worden voor het bestaande areaal aan boten kwaliteits- en bouwtechnische criteria geformuleerd.

Conclusies

- Overamstel krijgt een gemengd milieu in drie zones, een woonzone in het noorden, werkzone in het zuiden met als overlappinggebied in het midden een overgangszone.
- Functiemenging vindt op drie niveaus plaats; op het niveau van een pand, op blokniveau en op wijkniveau.
- De industriële geluidszones worden herzien in verband met invoeging van nieuw programma in het gebied.
- De huidige bedrijvigheid wordt zoveel mogelijk behouden bij een geïntensiveerd ruimtegebruik.
- Het vestigingsmilieu voor kantoren en bedrijven is complementair aan de omliggende gebieden zoals Zuidoost en de Zuidas.
- Eigen, dagelijks voorzieningenaanbod, in omvang volgend op het inwoneraantal in de loop van de ontwikkeling van het gebied, daarnaast stedelijke voorzieningen met een bovenlokaal draagvlak.
- Het woonprogramma zal vooral in appartementen worden gerealiseerd. Gezien de kwaliteiten van Overamstel zijn er goede afzetmogelijkheden voor appartementen.
- De appartementen zullen in verschillende vormen worden gerealiseerd en daarmee een aantrekkingskracht hebben op verschillende huishoudens, zowel met als zonder kinderen, jong en oud. Hier zullen de basisvoorzieningen van Overamstel op moeten worden afgestemd.
- Naast appartementen zal een beperkt aantal woningen gerealiseerd worden in de categorie woon-werkwoningen, beneden/bovenwoningen en herenhuizen.
- Er zal sprake zijn van 30% sociale huur, zoveel mogelijk gespreid over verschillende delen van Overamstel.
- De woonboten blijven, afhankelijk van hun juridische positie, behouden in Overamstel, maar een deel zal wel verplaatst worden.



Figuur 7.1 Ontwikkelingsstrategie

7 FLEXIBILITEIT

De transformatie van Overamstel is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Om deze stapsgewijze transformatie voor elkaar te krijgen, is het plangebied opgedeeld in deelgebieden, die elk een logisch geheel vormen (zie figuur 7.1). Deze visie bevat een globaal kader voor het hele plangebied, waarmee de samenhang tussen de deelgebieden in hoofdlijnen is weergegeven. Het gaat om het aanhaken op de stad, de verkeersstructuur en de mengstrategie. Binnen dit globale kader kan ieder deelgebied vrij autonoom ontwikkeld worden, zonder dat de samenhang binnen het plangebied als geheel verloren gaat.

7.1 Deelgebieden

Het bestuur heeft in 2004 gekozen voor temporisering van het project Overamstel. Daarmee is tevens sprake van een andere ontwikkelstrategie: van een actieve overall aanpak naar concrete planvorming voor enkele kansrijke deelgebieden.
In de ontwikkelstrategie wordt het volgende onderscheid in deelgebieden gemaakt:

1) actieve planvorming gericht op start bouw vóór 2010
2) voorlopig geen actieve planvorming door de gemeente
3) voorwaarden scheppen voor intensivering

Ad 1. Actieve planvorming gericht op start bouw vóór 2010
Deelgebieden 1a (buitendijks gebied), 1b (ROC/DWR-terrein), 5 (A2/ Joan Muyskenweg), 4A (Kop Weespertrekvaart)

De transformatie wordt ingezet met deze deelgebieden om de volgende redenen:

- de gemeente heeft hier grondposities waardoor zij met beperkte risico's het voortouw in de planontwikkeling kan nemen;
- het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van deze deelgebieden kan met beperkte ingrepen in de bestaande infrastructuur worden afgewikkeld; de aanleg van de oost-westverbinding is nog niet nodig;
- de deelgebieden ROC/DWR-terrein en A2/Joan Muyskenweg hebben elk een zodanig ontwikkelingspotentieel (ligging, bouwvolume) dat zij kunnen functioneren, ook als de rest van het gebied nog lange tijd niet wordt aangepakt; voor de Kop Weespertrekvaart geldt dit in combinatie met 1b eveneens;
- een eerste financiële beschouwing wijst op en relatief gunstig resultaat van deze deelgebieden binnen Overamstel;
- de gebieden een goede potentie hebben om Overamstel als woonwerkgebied op de Amsterdamse kaart te zetten.

Het totale programma voor deze deelgebieden is ca. 400.000 m2 bvo, waaronder ca. 2000 woningen. Overamstel haakt direct goed aan op de omgeving en er ontstaat voldoende draagvlak voor een aantal basisvoorzieningen.

Ad 2. Voorlopig geen actieve planvorming
Deelgebieden 1c (NUON-terrein), 2 (hallencomplex met m.n. perifere detailhandel), 6 (GVB-terrein)
Het NUON-terrein vormt met 15 hectare het hart van het plangebied. Hier moet de voor de ontwikkeling van Overamstel cruciale oost-westverbinding en het wijkcentrum van Overamstel komen. Het voorlopig staken van de actieve planvorming voor dit deelgebied is mede ingegeven door het verschil in financiële uitgangspunten tussen NUON en gemeente voor overdracht van het terrein. In deze Visie is de ontwikkelingsrichting van het terrein en de samenhang met de rest van Overamstel globaal beschreven. Op dit moment ligt het initiatief voor planontwikkeling van het terrein bij de markt (namens de NUON). Bij herontwikkeling van het terrein zijn een wijziging van het erfpachtcontract en van het bestemmingsplan nodig.
Blijven passende initiatieven uit de markt uit, dan zal de gemeente op een later moment alsnog de actieve planontwikkeling ter hand nemen, gericht op start bouw in elk geval na 2010.
De ontwikkeling van deelgebied 2 is belangrijk voor de logische afronding van het NUON-terrein en als overgang van de woon- naar de werkzone. Het huidige gebruik wordt gecontinueerd, totdat de ontwikkeling van het NUON-terrein aan de orde is.
Ook in deelgebied 6 wordt het huidige gebruik door het GVB voorlopig gecontinueerd. De lokatie leent zich voor intensivering van het ruimtegebruik door niet-woonfuncties. De lokatie kan een rol spelen bij de herplaatsing van bedrijven binnen Overamstel, m.n. vanuit deelgebied 2.

Ad 3. Voorwaarden scheppen voor intensivering
Deelgebied 3 (omgeving W. Fenengastraat)
Voor dit goed functionerende bedrijvengebied wordt niet ingezet op transformatie maar op intensivering van het ruimtegebruik, zoveel mogelijk uitgaande van de bestaande structuur. De gemeente grijpt hier niet actief in, maar zal intensivering van het ruimtegebruik en differentiatie van het programma stimuleren door bepalingen in het bestemmingsplan te verruimen. In dit deelgebied zullen geen woningen worden gerealiseerd.

7.2 Fasering infrastructuur

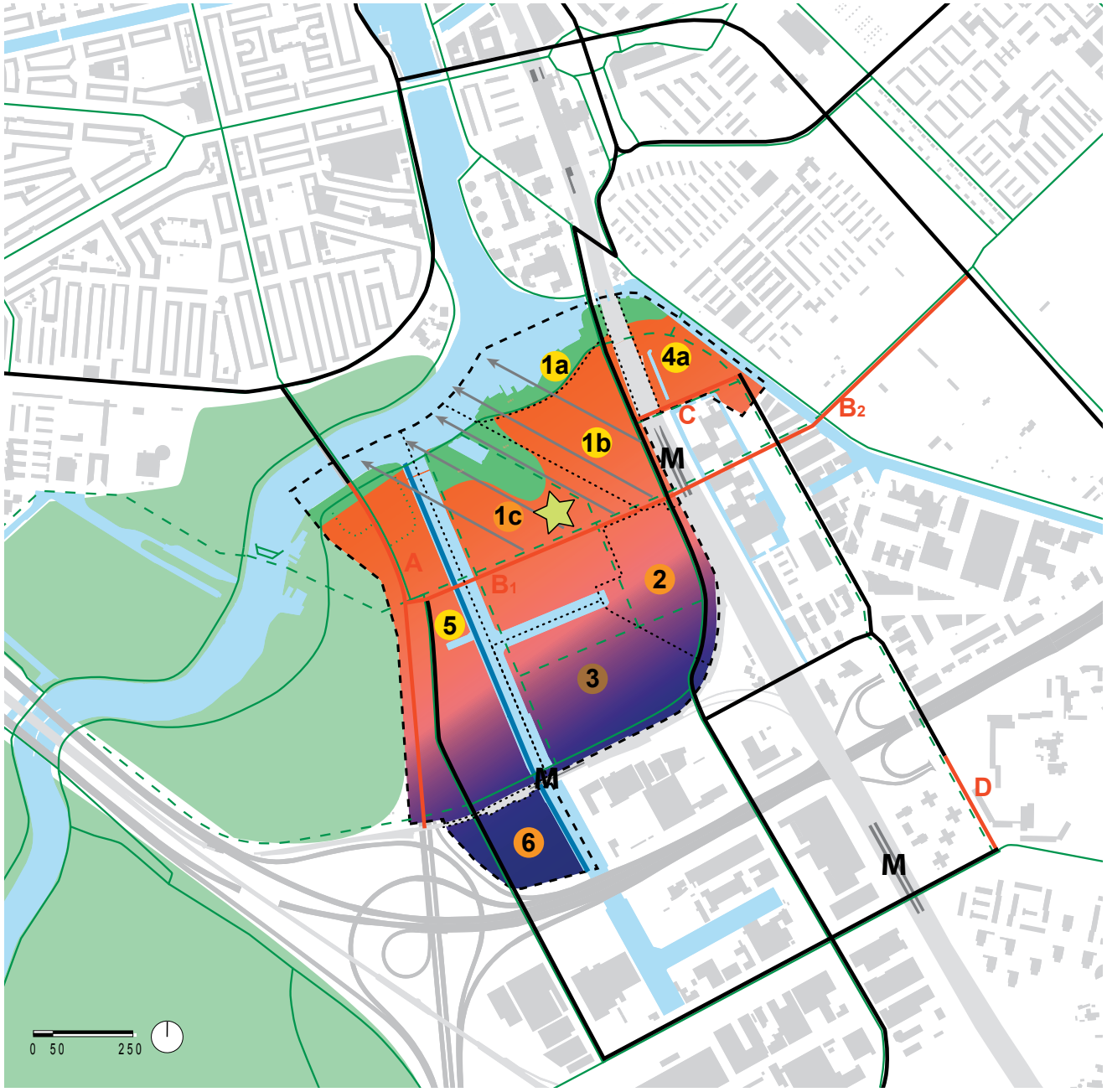
In hoofdstuk 5 zijn twee ontsluitingscarrés voorgesteld. Deze zullen, in samenhang met de ontwikkeling van de deelgebieden, gefaseerd worden gerealiseerd.
Voor het *noordelijk ontsluitingscarré* is voor de korte termijn de omvorming van de A2/ Joan Muyskenweg een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Overamstel en deelgebied 5 in het bijzonder. Voor de samenhang tussen deelgebied 1a/b en deelgebied 4a is een rechtstreekse autoverbinding tussen Spaklerweg en Wenckebachweg van belang. Het voorstel is om de bestaande smalle voetgangersonderdoorgang bij metrostation Spaklerweg te verruimen. De belangrijkste ingreep voor het compleet maken van het noordelijke carré is de nieuwe oost-westverbinding Joan Muyskenweg – Spaklerweg - Wenckebachweg – Gooiseweg. Voor de vóór 2010 te ontwikkelen deelgebieden is deze verbinding niet noodzakelijk. Het deel Joan Muyskenweg – Spaklerweg wordt aangelegd in samenhang met de ontwikkeling van het NUON-terrein. Van het rechtstreeks doortrekken naar de Wenckebachweg kan alleen sprake zijn als het Bijlmer Bajes terrein voor herontwikkeling beschikbaar komt. Een doortrekking over de Weespertrekvaart naar de Gooiseweg is op langere termijn belangrijk voor de aansluiting van een volledig ontwikkeld Overamstel op de andere delen van Oost-Watergraafsmeer, maar dient een groter belang dan dat van Overamstel en zal alsdan moeten worden beoordeeld in het bredere kader van de verkeersstructuur van stadsdeel Oost-Watergraafsmeer.
Voor het *zuidelijk ontsluitingscarré* geldt dat het volledig maken van de S111, door de Johannes Blookerweg te koppelen met de van der Madeweg, als een zelfstandige opgave gezien kan worden. De ingreep is namelijk niet per se noodzakelijk voor de vóór 2010 te ontwikkelen deelgebieden in Overamstel, maar voor het doorgaande verkeer naar de Spaklerweg zou het op de kortere termijn een verbetering zijn.

7.3 Beheer tijdens ontwikkeling

Deze Visie beoogt ook voor de gebruikers buiten de nu te ontwikkelen deelgebieden enige duidelijkheid te verschaffen over de toekomst van Overamstel. Voor een aantal deelgebieden, waar voorlopig geen actieve planvorming van de gemeente aan de orde is, kan de voorliggende visie als toetsingskader gebruikt worden voor initiatieven uit de markt. Met het vigerende voorbereidingsbesluit worden ongewenste ontwikkelingen tegengegaan. Gewenste ontwikkelingen worden gestimuleerd door bijvoorbeeld de verruiming van bestemmingsplanbepalingen in deelgebied 3.

Conclusies
- De ontwikkeling van Overamstel zal deelgebiedsgewijs plaatsvinden
- Per deelgebied is een ontwikkelingstempo vastgesteld:
  - actieve planvorming gericht op start bouw vóór 2010
  - voorlopig geen actieve planvorming
  - voorwaarden scheppen voor intensivering
- De voorgestelde infrastructurele ingrepen worden in samenhang met de deelgebieden gefaseerd uitgevoerd.

8 VISIEKAART



Grens plangebied

Hoofdgroenstructuur

Mengstrategie

- Woonzone
- Overgangszone
- Werkzone

Wijkcentrum

M Metrostation

Zichtlijnen/verkavelingsstructuur

Ontwikkelingsstrategie

Deelgebieden 1 t/m 6

- Actieve planvorming, gericht op startbouw voor 2010
- Voorlopig geen actieve planvorming
- Voorwaarden scheppen voor intensivering

Infrastructuur

Huidige hoofdwegen

Nieuwe hoofdwegen

- A Omvorming A2 tot stadsweg
- B_1 Oost-west verbinding eerste fase
- B_2 Oost-west verbinding tweede fase
- C Koppeling Wenckebachweg - Spaklerweg
- D Koppeling Blookerweg - Van der Madeweg

Huidig hoofnet fiets

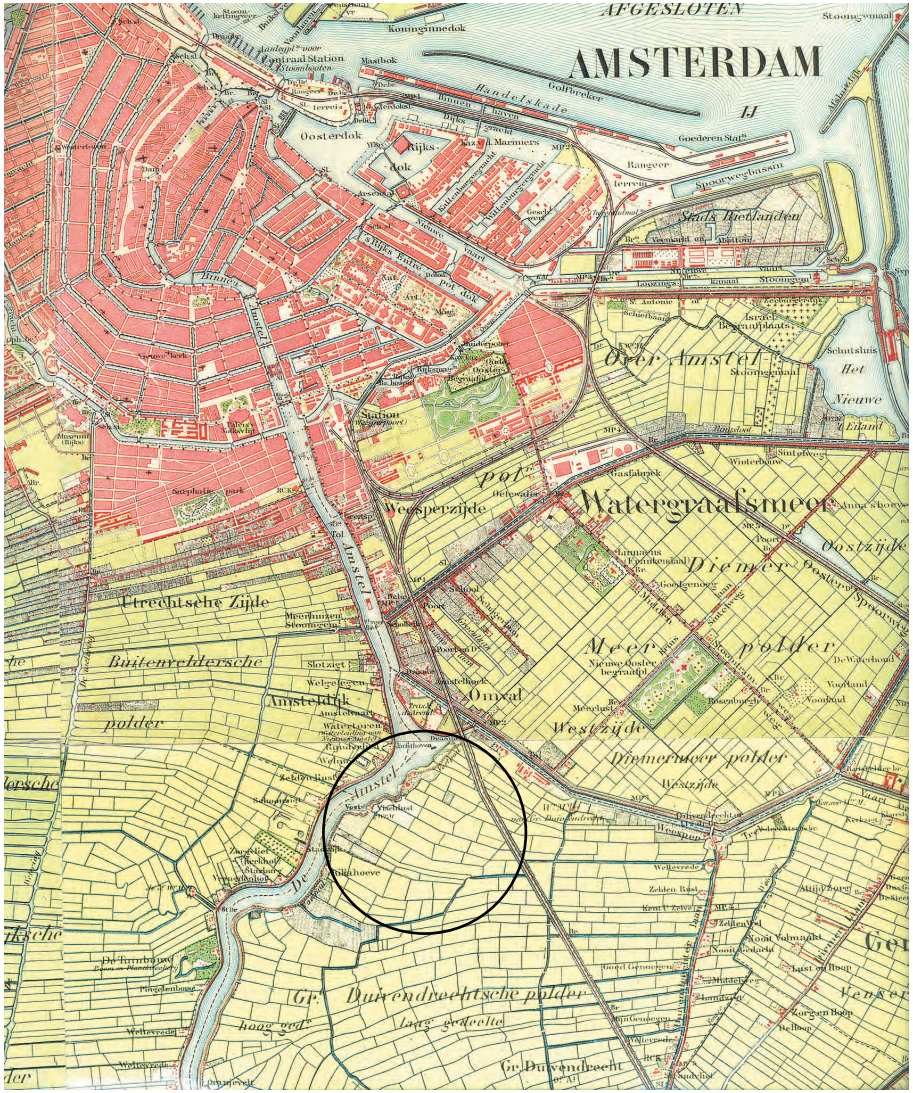
Toevoegen aan hoofdnet fiets

Boardwalk

BIJLAGEN

1 historie
2 plannen stadsdeel Oost/Watergraafsmeer
3 grenzen
4 eigendommen
5 structuurplan
6 monumenten
7 structuurplan groen en water 2010
8 indicatie bouwhoogtes
9 geluidshindernormen
10 reacties op visie
11 amendement

BIJLAGE 1



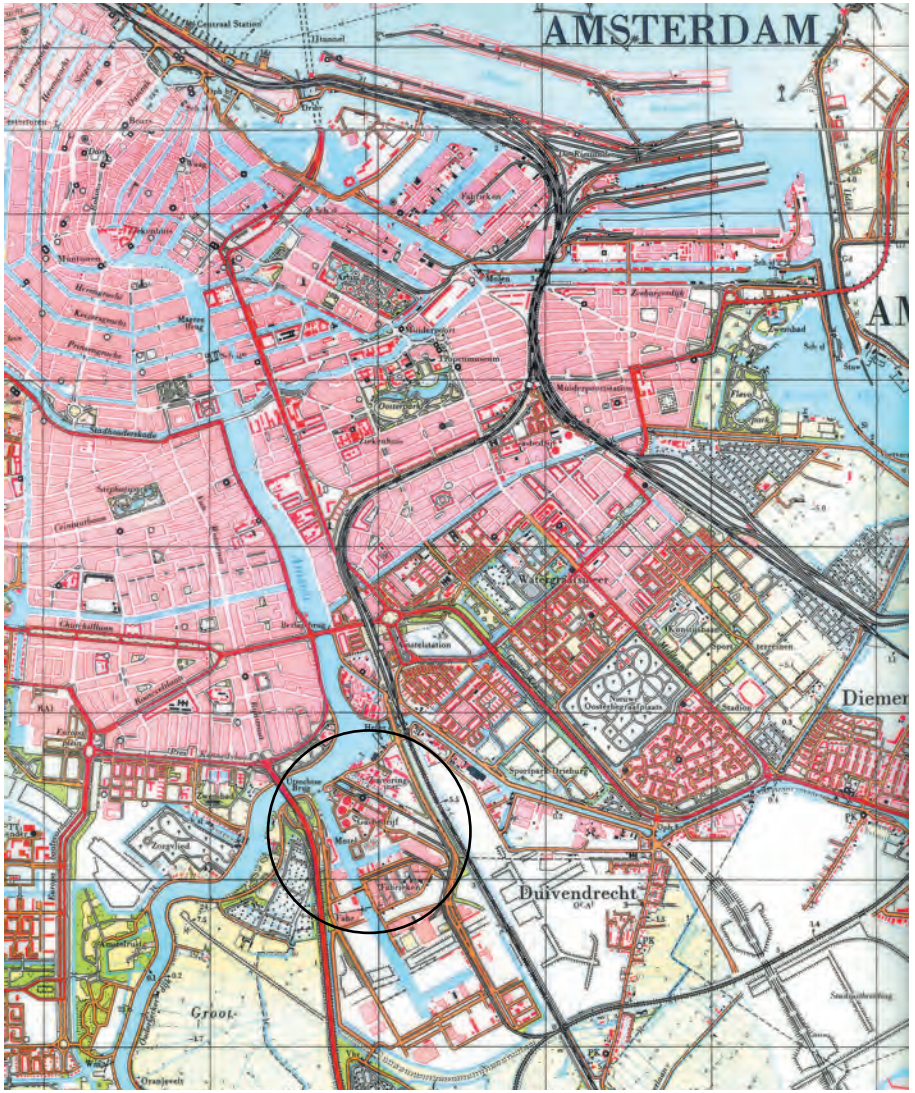
1899



1938

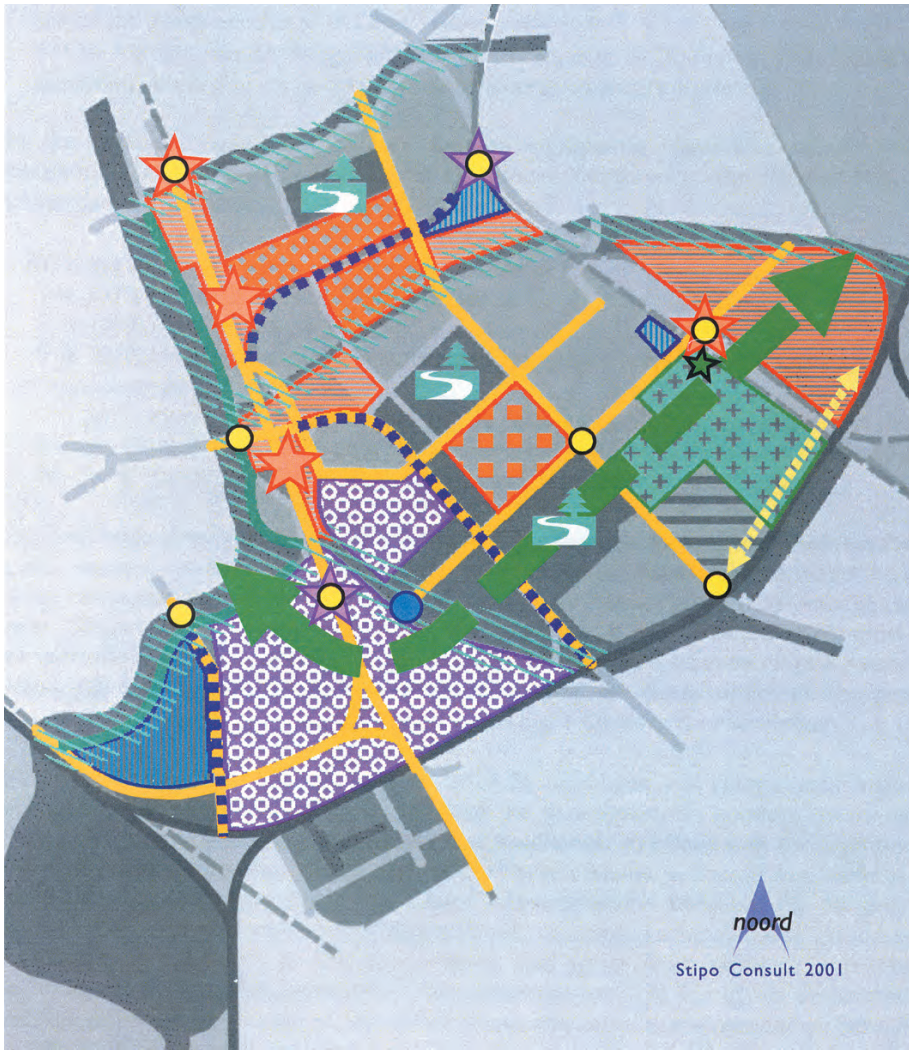

AMSTERDAM
IJhaven
Ertshaven
Nieuwe
Diep
Amstel
Duivendrecht
Groot
Duivendrechtsche
Polder
Venser

1958


AMSTERDAM
Duivendrecht
Groot

1967

BIJLAGE 2



Structuurschets Mozaiekstad Oost/Watergraafsmeer (28 januari 2002)

Concentratie en intensivering rond openbaar vervoerstations, tot en na 2010

In de structuurschets staan zes kwaliteitspijlers van het ruimtelijk beleid:

ersterking van de diversiteit en (ruimtelijke) verscheidenheid

ersterking van de kwaliteit van de buitenruimte en een sterkere

Ruimte voor kwetsbaarheid (voorkomen dat sterke functies de zwakkere functies verdringen)

5. Een veilige en leefbare leefomgeving
6. Dynamiek combineren met duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Ruimtelijk Economische Structuurvisie (5 juli 2004)

Amstel Business Park: Overamstel, Amstel II en Weespertrekvaart

Kenmerken:
- Directe aansluiting op ringweg A10;
- Ruimte voor laden, lossen en parkeren;
- Waterontsluiting met haven;
- Nabijheid NS-station, metro en bushaltes;
- Deels op grote afstand van woongebieden (Amstel II);
- Het zuidelijk deel van het beschreven gebied valt buiten de gemeentegrens van Amsterdam.

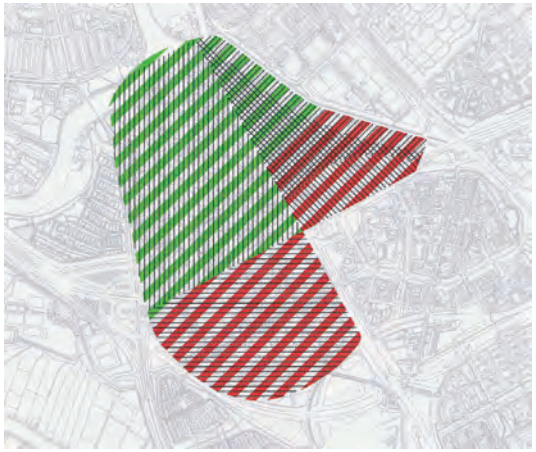
Ontwikkelingsprofiel

Het gedeelte van het Amstel Business Park aangeduid als Amstel I, wordt nu nog getypeerd als specifiek werkmilieu, maar inmiddels is dit gebied in het structuurplan aangewezen als “grootstedelijk woonwerkgebied”. Dat wil zeggen dat dit gebied (onderdeel van het gebied genaamd “Overamstel”) in de komende 10 à 15 jaar zal worden getransformeerd tot een gemengd woonwerkgebied, waar een groot deel van de Amsterdamse opgave voor te realiseren woningen wordt geëffectueerd, gemengd met kantoren en bedrijfsfuncties en voorzieningen die zich goed verhouden tot de woonfunctie. Het gedeelte dat wordt aangeduid als Weespertrekvaart vormt de scheidslijn tussen de bedrijvigheid op Amstel I en de woonbuurten Amsteldorp en Betondorp. Het zuidelijk deel is recent herontwikkeld, waarbij in de zone langs de A10 grootschalige kantoren zijn gebouwd. In dit deel worden dan ook geen gerichte ontwikkelingen voorzien. Een zonering van het gebied blijft de eerste periode gewenst omdat een aantal deelgebieden geschikter en kansrijker is voor transformatie dan andere gebieden. De gebieden tussen Amstel en insteekhaven, langs de A2 en de kop van de Weespertrekvaart zijn bij uitstek geschikt voor transformatie op korte termijn (start voor 2010). Het gebied van het huidige PDV-cluster en het gebied tussen insteekhaven en A10 is pas op langere termijn geschikt te maken voor transformatie. De degradatie/ontwaarding van de A2 voor het deel binnen de ring A10 in combinatie met een nieuwe oost-west verbinding zal de bereikbaarheid van het gebied doen verbeteren. De zones aan weerszijden van de ringweg A10 blijven vooralsnog het meest geschikt voor grootschalige bedrijvigheid en PDV. Mogelijkheden voor transformatie zijn met name afhankelijk van de geluidsproblematiek van de A10.

Aandachtspunten

- De ruime opzet van het gebied en de ligging tussen verschillende woongebieden maakt het gebied geschikt voor bedrijfsverzamelgebouwen in combinatie met wonen en werken. Voorwaarde is dat de bereikbaarheid voor langzaam verkeer wordt verbeterd, met name in oost-west richting, zodat goede routes vanuit de polder Watergraafsmeer naar het gebied Overamstel ontstaan;
- Voor wat betreft de zone langs de Amstel wordt in de visie Overamstel een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het buitendijkse en het binnendijkse gebied. Het streven is erop gericht het buitendijkse gebied op te nemen in de Hoofd Groen Structuur (HGS) met daarin zo min mogelijk bebouwing, een ecologische en een recreatieve functie, gerelateerd aan water. Het binnendijkse gebied leent zich voor bebouwing met grootschalige informatiegerichte bedrijvigheid;
- Verdichting en functiemenging in het gebied zal leiden tot toenemende parkeerdruk op de openbare ruimte, terwijl deze op dit moment al zeer hoog is. Gevolg ervan is verslechtering van de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte. Teneinde de beoogde verdichting te combineren met een verbetering van het vestigingsmilieu, zal dit moeten worden gecombineerd met inpandige parkeeroplossingen.

AMSTEL BUSINESSPARK: OVERAMSTEL, AMSTEL II en WEESPERTREKVAART



Specifiek werkmilieu, ook deels gemengd woon- werkmilieu

Grootschalige industrie en distributie

Grootschalige publieksgerichte voorzieningen

0 100 200 300m.

Gemengd woon- werkmilieu

Kleinschalige, goederengerichte en informatiegerichte bedrijvigheid

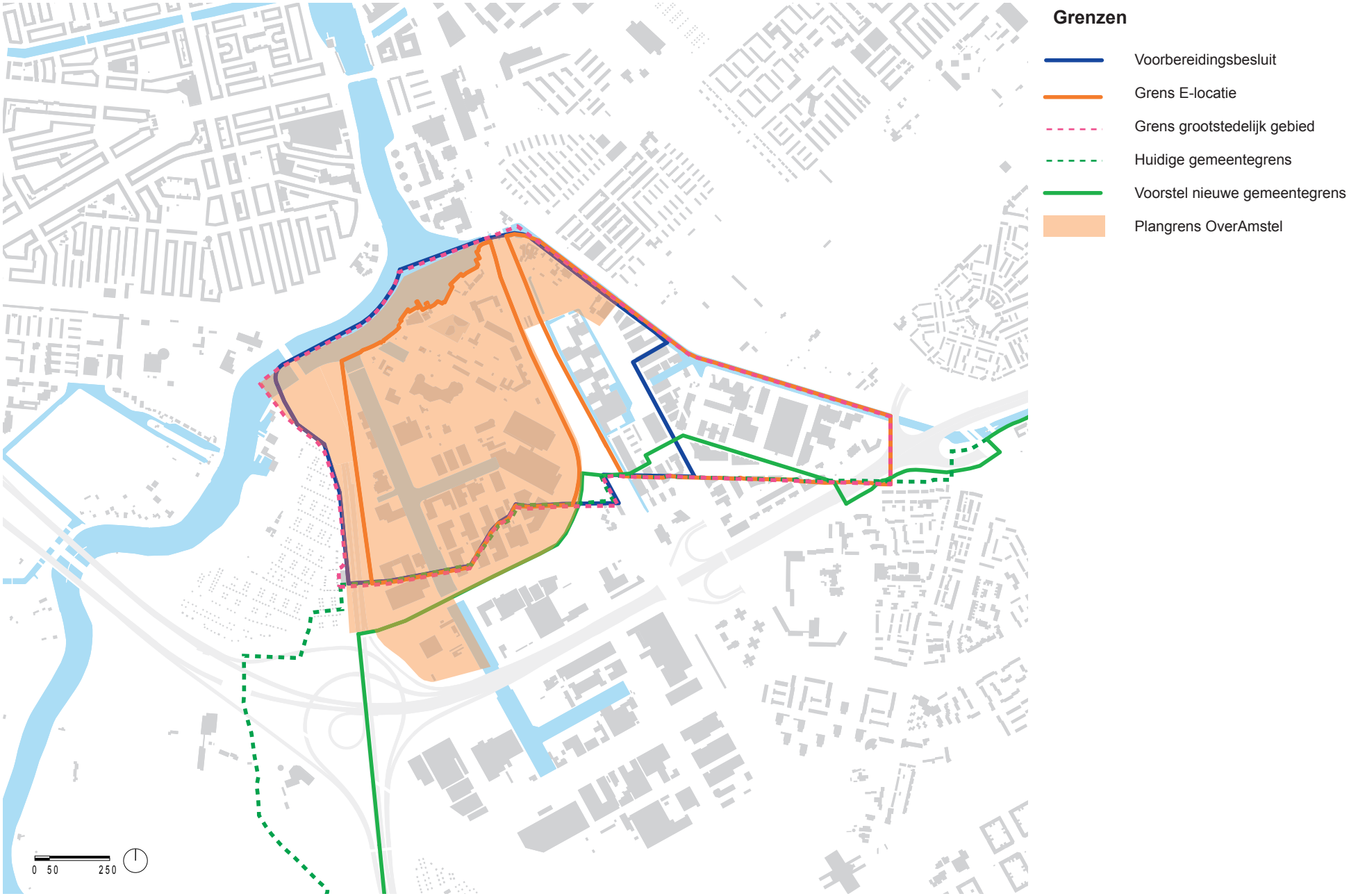
Woonwerkeenheden

Huidige functie handhaven

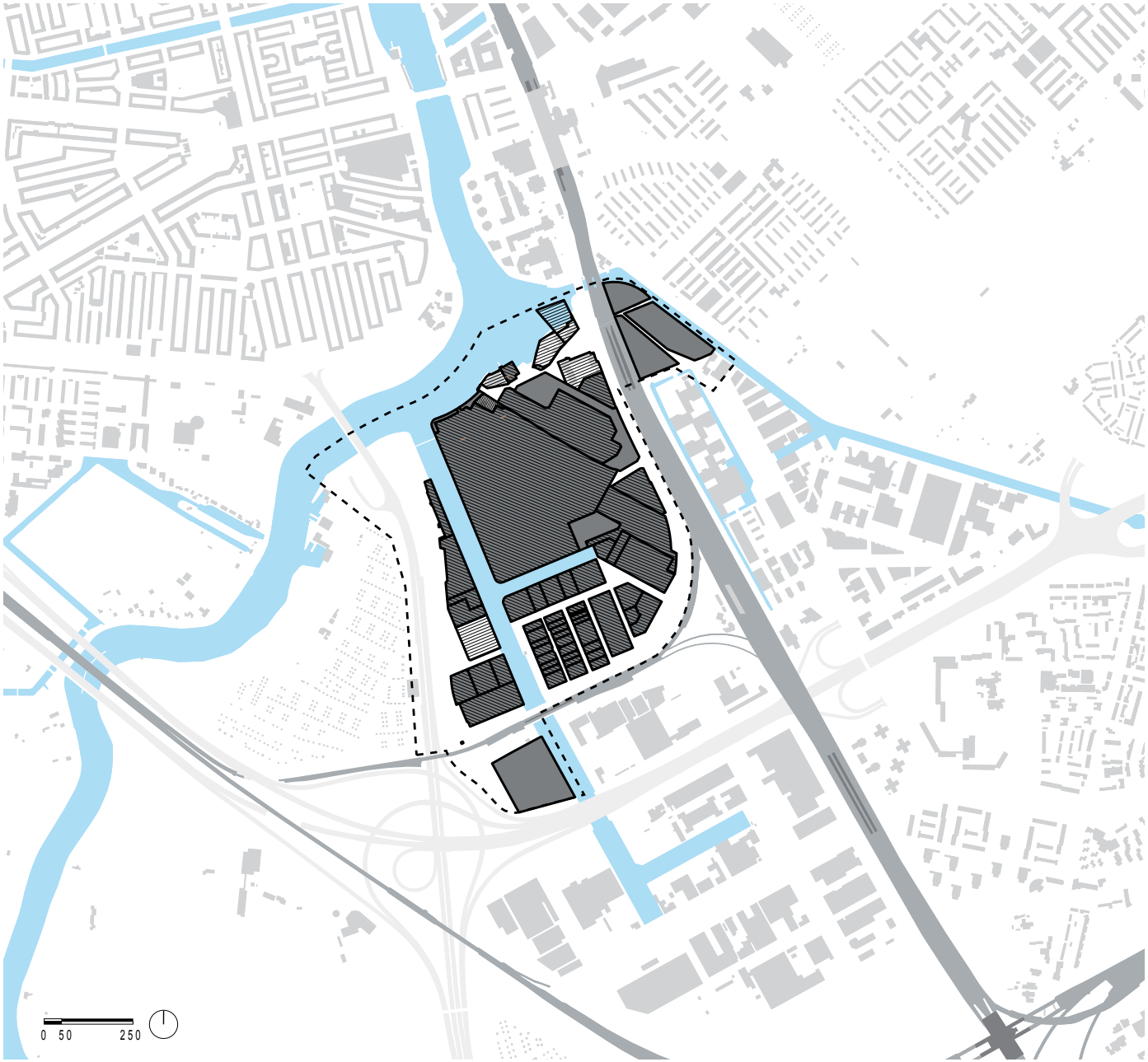
Te behouden

Te ontwikkelen

BIJLAGE 3


Grenzen
Voorbereidingsbesluit
Grens E-locatie
Grens grootstedelijk gebied
Huidige gemeentegrens
Voorstel nieuwe gemeentegrens
Plangrens OverAmstel
0 50 250

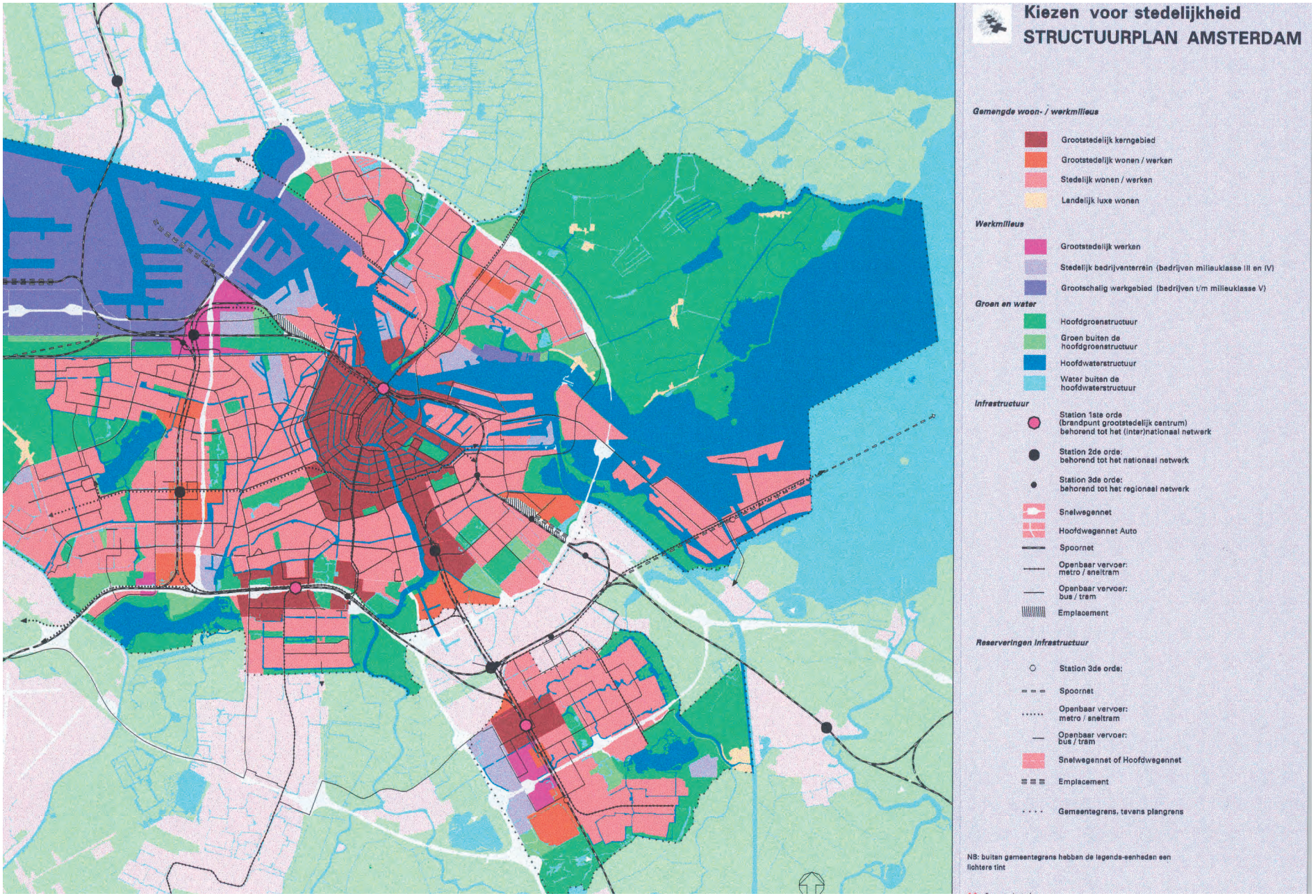
BIJLAGE 4



Eigendommen

BIJLAGE 5

Structuurplan



Omschrijving milieutypes uit Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid'(2003)

Milieutype	Oriëntatie	Bereikbaarheid	Dichtheid	Menging	Openbare ruimte	Parkeren
Grootstedelijk kerngebied	Internationaal Nationaal	Gelegen rond internationaal/ nationaal knooppunt	Zeer hoog Buurt-FSI > 1,5 (GSI > 0,3)	< 60% wonen > 15% voorzieningen	Ontmoetingsplek, beeldbepalend, ingericht op intensief gebruik	Dubbel gebruik, Inpandig parkeren, beperking totale parkeervolume
Grootstedelijk wonen-werken	Regionaal	Multimodaal ontsloten op regionale schaal	Hoog Buurt-FSI > 1 (GSI > 0,3)	< 60% wonen > 15% voorzieningen	Aantrekkelijke stationsgebieden, goede routes naar omliggende wijken	Dubbel gebruik, Inpandig parkeren, beperking totale parkeervolume
Grootstedelijk werken	Regionaal	Multimodaal ontsloten op regionale schaal	Hoog Buurt-FSI > 1 (GSI > 0,3)	> 15% voorzieningen	Aantrekkelijke stationsgebieden, goede routes naar omliggende wijken	Dubbel gebruik, Inpandig parkeren, beperking totale parkeervolume
Stedelijk wonen-werken	Stedelijk	Gedifferentieerd	Buurt-FSI > 0,4 (GSI > 0,2)	50% wonen < 20% voorzieningen	Afgestemd op bewoners, postzegelparken	Invoering betaald parkeren in te intensiveren gebieden
Stedelijk bedrijventerrein	Regionaal Stedelijk	Gelegen aan Hoofdnet Auto (en deels aan vaarwater)	Buurt-FSI > 0,5 (GSI > 0,4)	Bedrijven m.n. milieuklasse III+IV Geen wonen Max. 30% kantoor per vestiging	PM	Beperking totale parkeervolume, vervoersmanagement
Grootschalig werkgebied	Internationaal Nationaal Regionaal	Gelegen aan rijkswegennet, spoor en diep vaarwater	Intensief ruimtegebruik (meerdere lagen)	Bedrijven tot milieuklasse V Bepaalde voorzieningen Geen wonen Max. 30% kantoor per vestiging	Ecologische inrichting, groene bedrijventerreinen	Vervoersmanagement

BIJLAGE 6



Monumenten in Overamstel

Gebouwen die behoren tot de zuidelijke gasfabriek zijn gemeentelijke monumenten en worden dit jaar Rijksmonumenten.

1. watertoren	
2. meterhuis/regulatorhuis	
3. poortgebouw + hekwerk	Korte Ouderkerkerdijk
4. woonhuis	Spaklerweg 24
5. directiegebouw	Spaklerweg 26-28
6. ingenieurswoningen	Spaklerweg 30-32
7. directiewoning	Korte Ouderkerkerdijk 45

Panden die op de nominatie staan om als Gemeentelijk monument in aanmerking te komen (MIP status)

1A. woonhuis	Korte Ouderkerkerdijk 16

Directiewoning



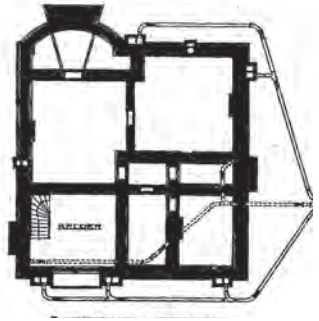
Assistent-ingenieurswoning







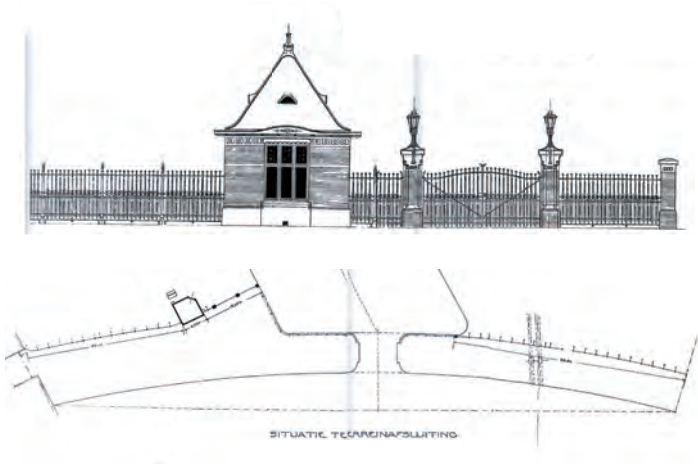




Regalateurshuis / meterhuis



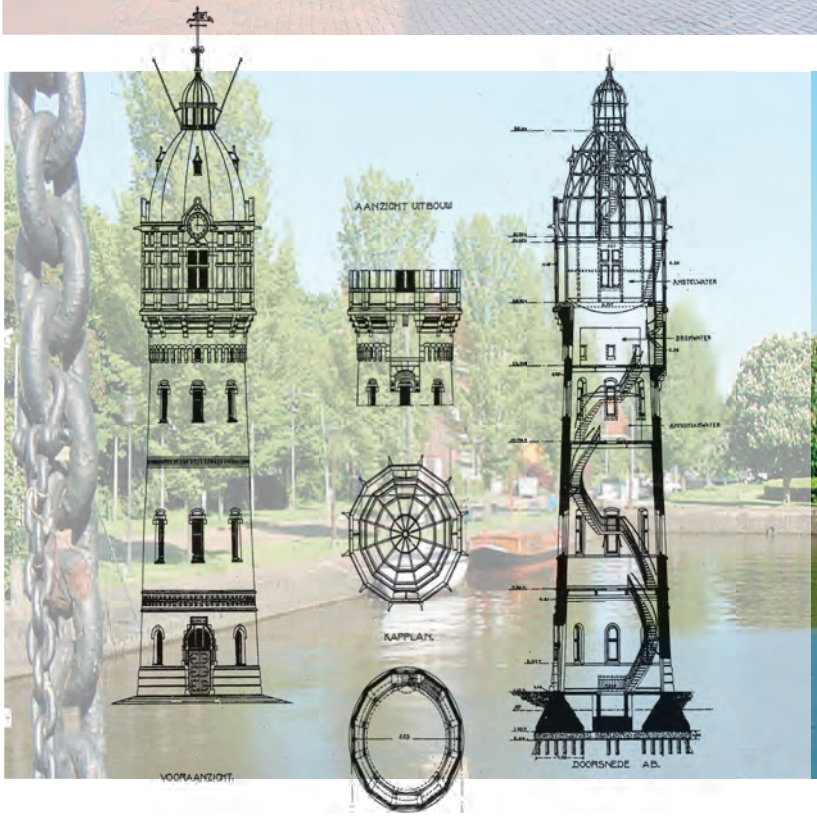






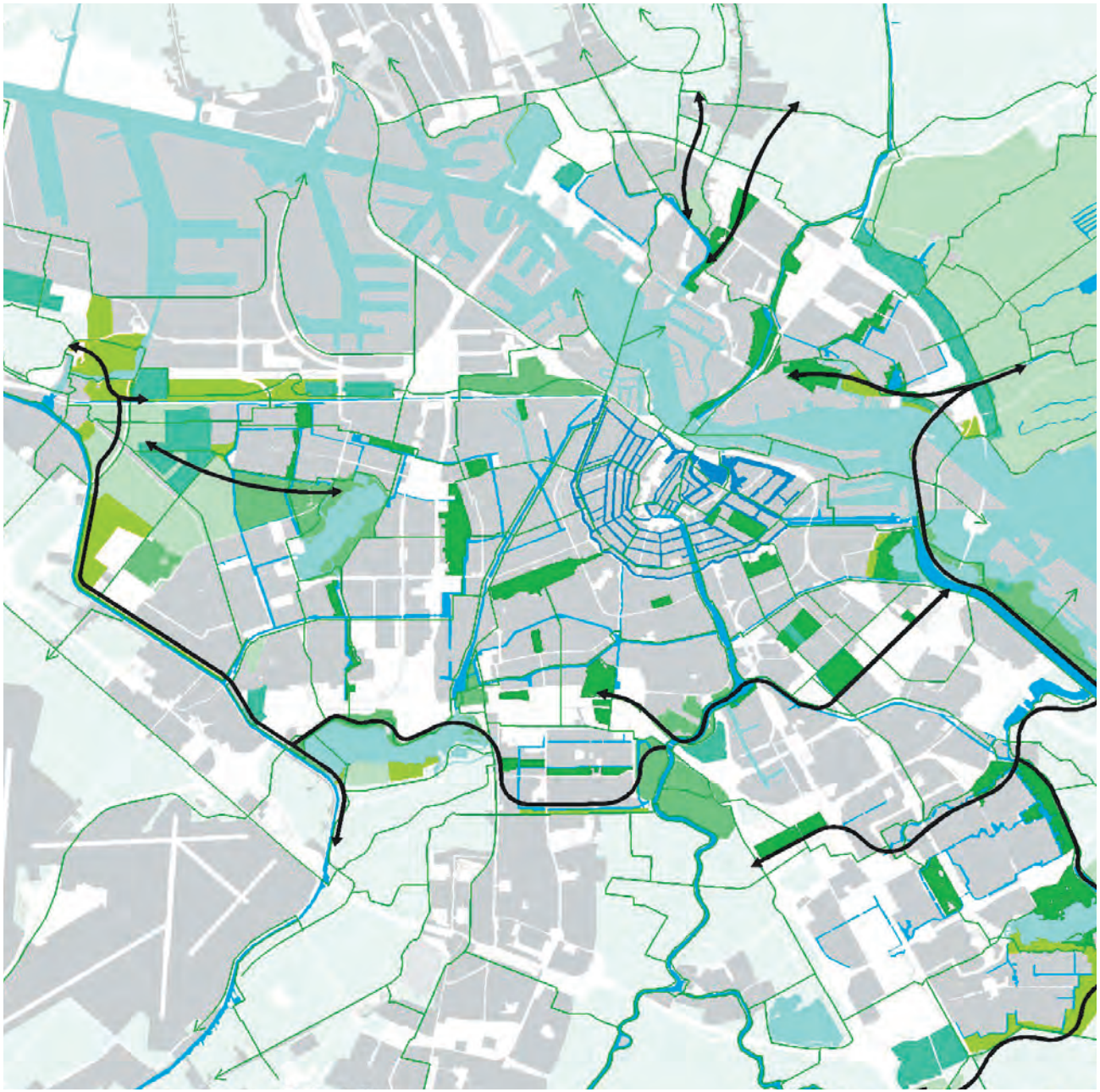
Portierhuisje met afsluithek







Watertoren



Structuurplan Groen en water 2010

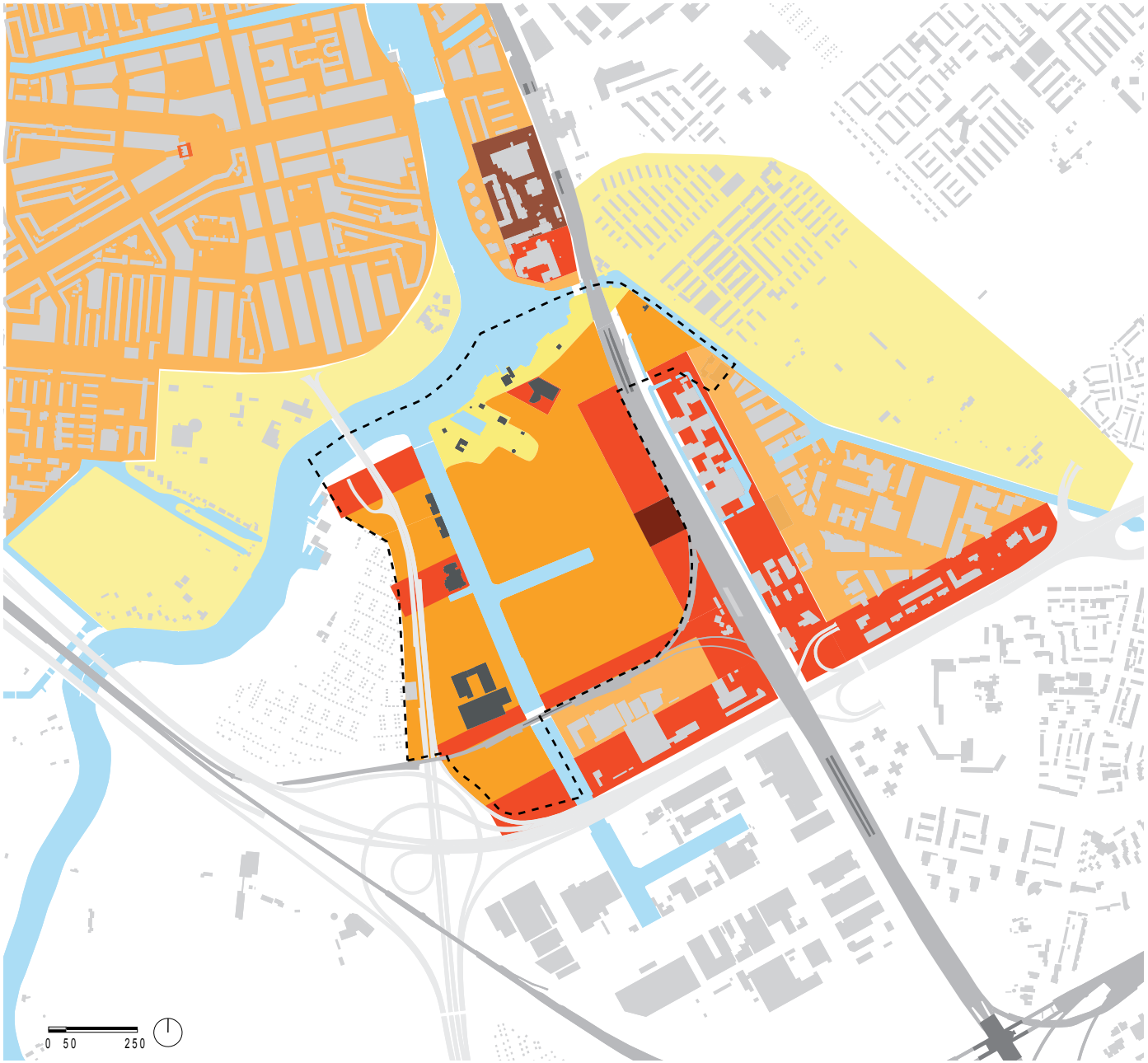
Hoofdgroenstructuur

- Parken
- Schakelparken
- Volkstuinen en sportparken
- Natuurgebied
- Landelijk gebied

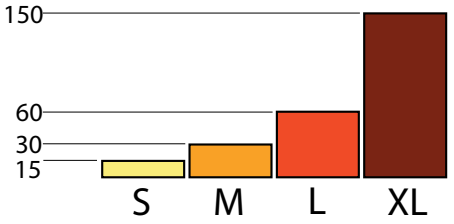
Hoofdwaterstructuur

- Geen demping, uitbreiding structuur / historieherstellend van aard
- Geen demping, uitbreiding onder ruimtelijke voorwaarden
- Demping mogelijk, onder voorwaarden
- Ecologische verbinding nationaal / regionaal / grootstedelijk
- Recreatieve hoofdfietsroutes

BIJLAGE 8



Indicatie maximale bouwhoogtes



Geluidshindernormen

De normstelling van de Wgh bestaat uit een voorkeurgrenswaarde en een maximaal toelaatbare geluidsbelasting (MTG). In het geval van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen langs een bestaande weg (al dan niet in reconstructie) zijn de geluidshindernormen in onderstaande tabel van toepassing.

Tabel Geluidshindernormen wegverkeerslawaai.

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs-Grenswaarde in dB(A)	Maximaal toelaatbare geluidsbelasting in dB(A)		
		Auto(snel)-Weg	Stedelijke Weg	Binnennorm
Woning	50	55	65	35
Scholen	50	55	65	30 (theorielokalen) 35 (vaklokalen)
Medische voorzieningen	50	55	65	30 (onderzoek- en behandelruimten) 35 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

Op basis van artikel 103 van de Wet geluidhinder mag er op de berekende geluidsbelasting 2 dB(A) in mindering worden gebracht voor auto(snel)wegen en 5 dB(A) voor stedelijke wegen.
De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau (geluidsbelasting) van een weg is de hoogste van de volgende twee waarden:

- het equivalente geluidsniveau over de periode 07.00-19.00 uur (dag);
- het equivalente geluidsniveau +10 dB(A) over de periode 23.00-07.00 uur (nacht).

Voor scholen is de dagsituatie maatgevend en voor woningen en medische voorzieningen meestal de nachtsituatie.
In het geval van nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen langs een bestaande spoorweg zijn de volgende geluidshindernormen van toepassing.

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaai.

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs-grenswaarde in dB(A)	Maximaal toelaatbare waarde in dB(A)	
		Spoorweg buitennorm	Binnennorm
Woning	57	70	35
Scholen	55	70	30 (theorielokalen) 35 (vaklokalen)
Medische voorzieningen	55	70	30 (onderzoek- en behandelruimten) 35 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau (geluidsbelasting) van een spoorweg is de hoogste van de volgende drie waarden:

- het equivalente geluidsniveau over de periode 07.00-19.00 uur (dag);
- het equivalente geluidsniveau +5 dB(A) over de periode 19.00-23.00 uur (avond);
- het equivalente geluidsniveau +10 dB(A) over de periode 23.00-07.00 uur (nacht).

De definitie van een gevel in de Wet geluidhinder maakt het mogelijk ‘dove gevels’ te creëren. Een dergelijke gevel heeft geen te openen delen waardoor toetsing niet vereist is.

Bevoegdheden en beleidsvrijheid gemeente Amsterdam
De gemeente Amsterdam heeft de bevoegdheid geluidsgrenswaarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde vast te stellen. Om dit mogelijk te maken kan in het kader van bijvoorbeeld een groot stedelijk project een ontheffingsverzoek worden ingediend. Het plan en het ontheffingsverzoek wordt op een aantal punten beoordeeld. Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is toegestaan wanneer geluidsreducerende maatregelen niet kunnen vanwege bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard.

De gemeente Amsterdam heeft beleid gemaakt om woningbouwprojecten op geluidsbelaste locaties beter te kunnen beoordelen. Het beleid is dat in eerste instantie wordt nagegaan of met het treffen van geluidsbeperkende maatregelen de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder kan worden aangehouden. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, is de volgende stap het gebruik maken van de onthef fingsmogelijkheden. Bij de beslissing op een verzoek om ontheffing moet aan een zestal uitgangspunten worden voldaan. De belangrijkste punten met betrekking tot de geluidsbelasting zijn hierna vermeld.

1. Woningbouwprojecten die van verschillende zijden zwaar met geluidhinder worden belast dienen compensatie te krijgen, zoals extra serres of afsluitbare balkons (van belang bij dove gevels).
2. Woningen dienen een geluidsluwe zijde te krijgen. Een geluidsluwe zijde is een gevel die niet rechtstreeks wordt belast met een geluidsniveau boven de voorkeursgrenswaarde. Woningen die gerealiseerd worden met een dove gevel dienen altijd een geluidsluwe zijde te krijgen.
3. Bij groot onderhoud aan het hoofdnet, wordt het nieuwe wegdek in principe uitgevoerd in geluidsreducerend tweelaags ZOAB.

De overige uitgangspunten zijn niet-akoestisch van aard en daarom buiten beschouwing gelaten.

BIJLAGE 10

gemeente ouder-amstel
ruimte

memo

aan	van	datum
Projectgroep Overamstel	R.E.M. van der Vaart	26 april 2005

betreft
Visie Overamstel 2005

In dit memo wordt kort ingegaan op het document Visie Overamstel 2005.

De visie 2005 geeft een goed beeld van de stand van zaken van het project en de visievorming voor diverse onderwerpen.

De opmerkingen van gemeente Ouder-Amstel en knelpunten hebben met name betrekking op hoofdstuk 5 (Bereikbaarheid) van de visie en specifiek de onderwerpen
1. zuidelijke ontsluitingscarre
2. parkeren

ad 1) Zuidelijke ontsluitingscarre
Reeds gemeld is dat de in de visie Overamstel benoemde zuidelijke ontsluitingscarre: herstel tweezijdige aansluiting A-10 zowel naar Wenckebachweg als naar Van der Made weg, geen instemming heeft van gemeente Ouder-Amstel. Een doorgaande route tussen de A-10 en Van der Madeweg past niet in onze visie.

Ad 2) Parkeren
De parkeernorm voor de woningbouw wordt gemiddeld op 1,25 parkeerplaats per woning gesteld, waarbij de parkeernorm voor huurwoningen in het openbaar gebied moet worden opgevangen. Wij schatten in dat de algemene norm van 1,25 te laag is voor het creëren van een kwalitatief hoogwaardig nieuw stedelijk gebied. Het autobezit en gebruik zal de komende jaren verder toenemen. Het lijkt ons daarom gewenst om aan te sluiten op de parkeernorm van het C.R.O.W., te weten 1,3 parkeerplaats per woning in de sociale sector en 1,7 per woning in de vrije sector. In ieder geval is dit de parkeernorm die de gemeente Ouder-Amstel op basis van haar parkeerbeleidsplan hanteert voor haar eigen grondgebied. Uiteraard kunnen wij deze parkeernorm niet aan de geemnre Amsterdam opleggen maar wij constateren dat de invoering van betaald parkeren in (delen van) Amsterdam Oost-Watergraafsmeer op dit moment al tot een verdringingseffect leidt naar het parkeren door inwoners van Amsterdam Oost-Watergraafsmeer naar Duiverndrecht, waaronder op het bedrijventerrein Molenkade.

De inzet voor de bedrijven/voorzieningen is om de oude norm van 1 parkeerplaats per 125 m2 bvo te gebruiken. De huidige parkeersituatie op het Amstel Business Park laat zien dat deze norm te krap is voor de vraag die gegenereerd wordt door de aanwezige bedrijvigheid. De huidige overlastsituatie bij de H.J.E. Wenckebachweg en Joop Geesinkweg is hier een sprekend voorbeeld van. Er vindt ook hierdoor een verdringingseffect plaats naar de parkeergarages van de Zonnehofflats en het Michaelplein te Duivendrecht. Wij zijn dan ook voorstander vaan een ruimere parkeernorm voor bedrijvigheid, die overigens wel op eigen terrein moeten worden opgelost.

Het parkeerbeleid van de gemeente Ouder-Amstel is er op gericht om de komende tien jaar nog geen betaald parkeren in de gemeente te hoeven invoeren. Voor de autonome parkeervraag die door ingezetenen wordt veroorzaakt is – behalve op Amstel II – binnen de gemeente Ouder-Amstel voldoende parkeergelegenheid beschikbaar.

Deze balans wordt verstoord als gevolg van de Transformatie van Over-Amstel, waaronder door het instellen van betaald parkeren, in combinatie met een lage parkeernorm. Het college van Ouder-Amstel zal in dat geval – net zoals bij de bouw van de Amsterdam ArenA is gebeurt – bedingen dat de gemeente Amsterdam op kosten van Amsterdam de handhaving zal gaan uitvoeren van de parkeerregulerende maatregelen die Ouder-Amstel zal moeten nemen om deze verstoring tegen te gaan.

KAMER VAN KOOPHANDEL AMSTERDAM
Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidoostlob
t.a.v. mevrouw I. Harder
Postbus 1104
1000 BC AMSTERDAM

REFERENTIE	*DOORKIESNUMMER*	*DATUM*
05u.052	Jonker/ 5314650	28 april 2005

ONDERWERP	*BIJLAGEN*
reactie visie Overamstel 2005	-

►

Geachte mevrouw Harder,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid te reageren op de concept-visie Overamstel 2005. Onze reactie is mede gebaseerd op uw presentatie van deze visie en de bespreking daarvan in onze Regiocommissie Amsterdam van 22 maart jl.

In algemene zin onderschrijven wij de transformatieambitie voor het noordelijk deel van het Overamstelgebied, zoals vastgelegd in het structuurplan 2002. De stad heeft behoefte aan woningbouwlocaties en het gebied ten noorden van de noordelijke insteekhaven biedt daar in aanleg ruimte voor. Toch heeft de gemeenteraad besloten de woningbouw in het gebied te temporiseren. Er zijn, gegeven de laagconjunctuur, te veel woningbouwprojecten in voorbereiding en de verwerving van met name het NUON terrein loopt minder vlot dan gedacht. Een dergelijke ontwikkeling herbergt het risico van langdurige onzekerheid. Het is daarom te waarderen dat u vlot met een stuk bent gekomen waaraan marktpartijen en gebruikers van het gebied zekerheid kunnen ontlenen. Aan de belangrijkste voorwaarde om verpaupering tegen te gaan wordt op deze wijze tegemoet gekomen.

Wij stemmen in met de hoofdlijnen van de visie, maar plaatsen hierbij de volgende kanttekeningen:

- In de geactualiseerde visie wordt een voorschot genomen op een afwaardering van de A2 tot stadsstraat. Gezien de verkeerscongestie aan de zuidkant van de stad, nu en zeker in de toekomst, zijn wij van mening dat uiterste terughoudendheid betracht moet worden met het terugbrengen van de doorstroomcapaciteit. De A2 speelt een rol bij risicospreiding bij calamiteiten en werken in uitvoering (Zuidas!) en bij het afwikkelen van het verkeer naar en van de binnenstad en de RAI. Wij kunnen daarom slechts akkoord gaan met een eventuele afwaardering indien de doorstroomcapaciteit nu en op lange termijn volledig op peil blijft.

- Hoezeer de visie ook zekerheid biedt, er is meer nodig om verpaupering geheel te voorkomen. Met name de toekomst van het deelgebied waar nu de perifere detailhandel is gevestigd, blijft nog ongewis. Maatregelen zijn nodig om het vestigingsklimaat op peil te houden. Nieuwe investeringen moeten daar mogelijk blijven, anders dreigt een 'uitsterfsituatie' waar het voor de achterblijvende ondernemers steeds slechter zaken doen is. Het verdient aanbeveling in de visie uitdrukkelijk op te nemen dat nieuwe bedrijfsvestigingen welkom zijn.

- Woningbouw roept vragen op over de afstemming van parkeercapaciteit. Krappe normen bij woningen en relatief royale parkeercapaciteit bij het bedrijvendeel van het gebied zet de bereikbaarheid van het bedrijfsleven al snel onder druk. Wij verzoeken u zodanige parkeernormen te hanteren dat beide functies de parkeerbehoefte op eigen plek kunnen afwikkelen.

- Het terugleggen van de geluidsnormen is een heikele zaak, want het raakt aan de rechtszekerheid van het bedrijfsleven. Het is van het grootste belang dat het betrokken bedrijfsleven hierbij nauw betrokken wordt. Een ongestoord en onbelemmerd economisch functioneren is hierbij voor ons een hard uitgangspunt.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

drs. R.F. Dwars
adj. directeur

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidoostlob
t.a.v. mevrouw Ineke Harder
Postbus 1104
1000 BC Amsterdam

Amsterdam, 29 april 2005
Ons kenmerk: JS/mk/05-111

Betreft: Concept-visie Overamstel 2005

Geachte mevrouw Harder,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de concept-visie Overamstel 2005.

Wij onderschrijven de plannen voor woningbouw in Overamstel, voor zover dit het gebied betreft boven de noordelijke insteekhaven. Amsterdam heeft immers woningen nodig om zijn werknemers te kunnen huisvesten. Wel hebben wij een aantal kanttekeningen.

Milieuzonering

- De bouw van woningbouw heeft consequenties voor het gevestigde bedrijfsleven. Daarom vragen wij ons af hoe met de milieuzonering in het gebied zal worden omgegaan. Voor het goed functionerende bedrijfsleven in de deelgebieden 2, 3 en 5 is bedrijfszekerheid vanzelfsprekend van het grootste belang. Wij verzoeken de projectgroep Overamstel om hier zo spoedig mogelijk duidelijkheid over te verschaffen en ORAM in een vroeg stadium bij de processen hieromtrent te betrekken.

Verkeer

- In de concept-visie wordt een toelichting gegeven op de bereikbaarheid van het gebied. Hieruit blijkt dat de capaciteit van de fysieke infrastructuur pas wordt vergroot als de hoeveelheid woningbouw dit toelaat. Rekening houdend met de huidige hoge verkeersdruk in het gebied, met name de afwikkeling op de Spaklerweg en de ontsluiting van het gebied via de Johannes Blookerweg, betekent dit dat de bereikbaarheid van de bedrijven de eerstkomende jaren drastisch zal afnemen. Deze conclusie wordt door DIVV onderstreept. Wij dringen er dan ook op aan dat het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied hand in hand gaat met de ontwikkeling van woningbouw.
- Specifieke aandacht vragen wij voor de in de conceptvisie geboden oplossing van een koppeling tussen de Johannes Blookerweg en de Van der Madeweg. Hoewel hierdoor de verkeersituatie in het gebied wordt verbeterd, zal dit consequenties hebben voor de doorstroming van het verkeer vanaf de gevaarlijk afslag S111 van de A10. Wij dringen er daarom bij u op aan dit mee te nemen in de planvorming.

Parkeren

- Intensivering van het bedrijventerrein in deelgebied 2, 3, 5 en 6 impliceert een grotere parkeerdruk voor ondernemers. Daarbij kan ervan worden uitgegaan dat inpandige garages financieel niet haalbaar zijn. Deze nieuwe parkeervraag zal grotendeels in de openbare ruimte moeten worden opgevangen. Wij dringen erop aan dat u hiermee rekening houdt bij de planvorming voor het gebied.
- In de concept-visie wordt geschreven over de invoering van betaald parkeren. Wij zijn het hier niet mee eens. Wethouder Verkeer en Vervoer de heer Van der Horst heeft onlangs aangegeven dat betaald parkeren alleen wordt ingevoerd op bedrijventerreinen indien het bedrijfsleven zelf het initiatief hiertoe neemt. Dit is niet het geval.
- ORAM acht het uit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik voor de hand liggen dat parkeerplaatsen die overdag door bedrijven worden gebruikt, buiten kantooruren door bewoners worden benut. Er zal echter rekening moeten worden gehouden met een overlap van deze doelgroepen. Wij dringen u erop aan daar gedegen onderzoek naar te doen om ongewenste conflicten in de toekomst te voorkomen. Wij zijn gaarne bereid hierover mee te denken.

Woonboten en kades

- ORAM vindt het onjuist als niet-legale of gedoogde woonboten alsnog worden toegestaan aan de Duivendrechtsevaart of de insteekhavens. Legale woonboten (met ligplaatsvergunning) dienen geen ligplaatsvergunning te krijgen achter bedrijven waar momenteel geen legale woonboot ligt – dit is een bedreiging voor de rechtszekerheid van het bedrijfsleven.
- De zogenoemde ‘boardwalk’ aan de Duivendrechtskade acht ORAM problematisch voor het bedrijfsleven aldaar. Deze boardwalk zal toegankelijk zijn voor passanten. Hiermee worden de bedrijven op hoge kosten gejaagd voor beveiliging aan die zijde van het pand. Verder mag het natuurlijk niet zo zijn dat bedrijven hun huidige aanlegmogelijkheden kwijtraken.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie gaarne tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Drs. J.H.M. Steijn
directeur

Jaar	**2005**
Afdeling	**1**
Nummer	**706**
Publicatiedatum	**7 december 2005**
Ingekomen onder	**J***
Ingekomen op	**30 november 2005**
Behandeld op	**30 november 2005**
Status	**Aangenomen**

Onderwerp

Amendement van het raadslid de heer Reuten inzake de Visie Overamstel 2005.

Aan de Gemeenteraad,

Ondergetekende heeft de eer voor te stellen:

De Raad,

Gehoord de discussie over de Visie Overamstel 2005 (Gemeenteblad 2005, afd. 1, nr. 679),

Besluit:

A in te stemmen met de raadsvoordracht met uitzondering van het tweede en derde punt bij besluit 1 en deze punten te vervangen door de volgende punten:

1. in de visie een reservering op te nemen voor het doortrekken van tramlijn 25 het gebied in vanuit de Rijnstraat over de Utrechtsebrug en de De Heusweg naar sneltramstation Overamstel;
2. geen dubbele T-kruising in de plannen op te nemen;
3. het verkeer van de A2 en van de afslag van de ring A10 vanaf het benzinestation over de Joan Muyskenweg te leiden tot aan de Utrechtsebrug en het parallel lopende deel van het A2 tracé niet in stand te houden voor verkeer maar te bestemmen voor bebouwing;
4. conform het advies (2005 nr. 13) van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS) een nadere studie te verrichten naar de verkavelingsmogelij kheden van het A2 tracégedeelte tussen de ringweg en Utrechtsebrug;
5. de reservering voor een oost-westverbinding vanaf de Spaklerweg, door de Bijlmerbajes over de Kruislaan naar de Gooiseweg te schrappen;
6. vooralsnog geen indicatie voor maximale bouwhoogtes vast te leggen zoals is voorgesteld in bijlage 8 van de Visie Overamstel, versie mei 2005 (blz. 52);

B het College van Burgemeester en Wethouders te vragen in de definitieve versie van de Visie Overamstel de onder A vermelde besluiten te verwerken en tevens een feitelijk verslag op te nemen van de besprekingen en besluiten die sinds 2002 in het College van Burgemeester en Wethouders, de Commissie voor Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer en de Gemeenteraad over dit onderwerp hebben plaatsgevonden.

Het lid van de Gemeenteraad,

M.J.A. Reuten

Toelichting.

De fractie van de PvdA onderschrijft het voornemen tot transformatie van het werkgebied Overamstel tot grootstedelijk woon-werkgebied zoals vastgelegd in het Structuurplan. In de Visie Overamstel van het College van Burgemeester en Wethouders wordt ruim baan gemaakt voor het autoverkeer onder andere door de A2 grotendeels intact te laten en een oost-westverbinding van de A2 tot aan de Gooiseweg mogelijk te maken. Voor een goede openbaar vervoer ontsluiting ziet het college geen mogelijkheden. Door de nadruk te leggen op de autobereikbaarheid is ook een hoge parkeernorm nodig.

De afgelopen drie jaar heeft een meerderheid van de Commissie voor Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer bij herhaling kritiek geuit op deze uitgangspunten van het College. Dat deze kritiek weinig indruk heeft gemaakt blijkt onder meer uit het feit dat in de Visie Overamstel deze kritiek niet eens verwoord wordt en zelfs wordt gesteld dat de raadscommissie de eerdere voorstellen voor kennisgeving heeft aangenomen. Quod non. Dit is volgens de fractie van de PvdA in strijd met de feiten. Zo is en was het in onze visie wenselijk het deel van de A2 dat binnen de gemeentegrens is gelegen zo maximaal mogelijk te gebruiken voor het realiseren van bebouwing.

Het verkeer kan eenvoudig omgeleid worden over de Joan Muyskenweg, een dubbele T-kruising is dan niet nodig. Dit levert veel bebouwingsruimte op het A2-tracé op omdat de A2 dan niet langer dan strikt noodzakelijk parallel hoeft te lopen met de Joan Muyskenweg.

De Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS) bepleit in zijn advies nr. 297 (2005-13) het opstellen van een aantal varianten en vormenstudies voor deelgebied 5 (dat is het A2 tracé). Wij onderschrijven dit pleidooi van harte.

Voorts stoort ons het volgende: Het doortrekken van tramlijn 25 naar het sneltramstation Overamstel ligt voor de hand. Hiermee zou tevens de leefbaarheid in de Rivierenbuurt verbeterd kunnen worden, omdat de keerlus van lijn 25 niet meer door een woonstraat geleid hoeft te worden. Een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer maakt het mogelijk de parkeernorm te verlagen naar gemiddeld één parkeerplaats per woning. Het is dan ook voor ons onbegrijpelijk en niet acceptabel, dat in de voorliggende Visie, het mogelijk doortrekken van die tramlijn als ‘uitgesloten’ wordt gekenmerkt.

Het leek en lijkt ons bovendien niet verstandig in dit stadium van de planvorming al vast te leggen waar wel en niet hoogte accenten in het gebied moeten komen. Bij een nadere planuitwerking van deelgebieden zou zo’n vastlegging nu, kwalitatief en kwantitatief, de gemeente in het bereiken van haar doelstelling: ‘een prachtig, herboren Overamstel’, kunnen belemmeren.

Colofon

Titel Visie Overamstel, 2005

Tekst en tekeningen
DRO: Bart Vlaanderen
Ellen Monchen
Gregor van Lit
Sanneke van Wijk
Frits Wolters
OGA: Bas Boeker
Eline Stomphorst
PMB: Ineke Harder

Projectgroep Overamstel
PMB: Ineke Harder (projectmanager)
Wieke van der Meij
Paul Wolfs
OGA: Bas Boeker
DRO: Bart Vlaanderen
DIVV: Mark Hecker
EZ: Hans Duimelaar
DMB: Marlies Lambregts
Stadsdeel Oost-watergraafsmeer:
Jeroen van der Ven
Gemeente Ouderamstel:
Roland van der Vaart
IBA: Arie Verbeek

Opdrachtgever Projectbureau Zuidoostlob

Versie mei 2005