Gemeente Amsterdam



INVESTERINGSNOTA

Nieuwe A2 Entree

1 oktober 2024



Luchtfoto van het plangebied (bron: google maps)

Colofon

Investeringsnota De Nieuwe A2 Entree
Versie 1 oktober 2024 vrijgave inspraak

© Gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Inleiding 6
1.1 Aanleiding 6

2. Plangebied en context 8
2.1 Globale beschrijving bestaande situatie 8
2.2 Historische context 10
2.3 Ontwikkelingen rond het plangebied 14
2.4 Publiek- en privaatrechtelijke situatie 14
2.5 Ruimtelijk kader 14

3. Opgave en ambities 16
3.1 Ruimtelijke opgave 16
3.2 Programmatische opgave 19

4. Stedenbouwkundig plan 20
4.1 Van opgave naar plan 20
4.2 Programma wonen, werken en voorzieningen 24

5. Openbare ruimte en groen 32
5.1 Landschappelijke context en opgaven 32
5.2 Het wegontwerp, de nieuwe stadslaan 34
Bomencompensatie 36
5.3 De nieuwe buurt 37
Ecologie 44
Groen-, sport en spelnorm 46
5.4 Het landschap van de Amstelscheg 48
Studie Kop van de scheg 53
Studie Utrechtsebrug 54

6. Overige aspecten 58
6.1 Duurzaamheid 58
6.2 Geluid 59
6.3 Bezonning en wind 59
6.4 Verkeer 59
Studie Parkeren 61
6.5 Watertoets 62
6.6 Kabels en leidingen 63
6.7 Luchtkwaliteit 64
6.8 Externe veiligheid 65
6.9 Bodemkwaliteit 65

7. Ontwikkelstrategie, planning en proces 66
7.1 Ontwikkelstrategie 66
7.2 Juridisch-planologisch traject 66
7.3 Financiën 69

8. Consultatie, participatie en inspraak 70

Samenvatting

In de kop van de Amstelscheg dringt de snelweg A2 als enige uitzondering binnen de ring A10 door tot aan de Rivierenbuurt in Stadsdeel Zuid. Wanneer dit deel van de A2 afgewaardeerd wordt tot een stadslaan komt er ruimte vrij voor gebiedsontwikkeling in de vorm van een gemengde wijk met ca. 1000 woningen en een nieuwe stadsentree, De nieuwe A2 Entree.

Plangebied en context
Het plangebied maakt deel uit van de wijk Overamstel en is gunstig gelegen ten opzichte van bestaande infrastructuur en woongebieden. In de huidige situatie domineert de snelweg en heeft weinig verblijfskwaliteit. Het projectgebied heeft ook een aantal belangrijke landschappelijke kwaliteiten, zoals de ligging aan de Amstel en Amstelscheg.

Opgave en ambities
1. De Nieuwe A2 Entree, verbinding in de meerkernige metropool

Het maken van een doorlopend, logisch en herkenbaar netwerk van langzaam verkeerroutes is een van de belangrijkste ruimtelijke ambities uit de Omgevingsvisie. Door de afwaardering van de A2 ontstaat de unieke kans om een aantrekkelijke stadslaan tussen de stedelijke kern Zuidoost en de binnenstad te maken.

2. Buurt als onderdeel van de stad en wijk

Het gebied ligt nu nog in de periferie. De opgave is om er echt een buurt van te maken en het hele gebied een logisch en leesbaar onderdeel van de stad te maken, met goede aansluiting op de omliggende buurten en de Amstelscheg.

3. Wonen en werken aan de Amstelscheg als bijzondere kwaliteit

Door het opheffen van de huidige barrière (snelweg A2) die de woonwijk Overamstel van de enorme groene kwaliteit van de Amstelscheg scheidt komen de buurten ineens direct aan de scheg te liggen. De nieuwe stadslaan biedt de mogelijkheid om aantrekkelijke routes naar de scheg te maken.

Stedenbouwkundig Plan
Het voorstel is om de A2 direct ten noorden van Knooppunt Amstel te laten beëindigen en aan te sluiten op de (te verleggen) Joan Muyskenweg. De ligging van deze nieuwe stadslaan is op de positie van de huidige snelweg. Door een inrichting met enkele rijstroken, een vrij-liggend fietspad, brede stoepen en veel groen wordt dit een aantrekkelijke fiets- en wandelroute. De bebouwing heeft een binnenstedelijke dichtheid met afwisselende hoogtes en een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen: een gemengde stadsbuurt.

Het stedenbouwkundig plan is gebaseerd op het doortrekken van de ruimtelijke structuur van het aangrenzende Muyskenkwartier en het aansluiten hiervan op de nieuwe stadslaan. Een kenmerkende architectuur van losse blokken van verschillende hoogte die zich verdicht richting de stadslaan. De buurt wordt ontsloten middels een verspringende interne buurtstraat die een informeel karakter heeft. Haaks hierop staan autoluwe dwarsstraten die worden ingericht als verblijfsgebied. De verschillende straatprofielen zijn kenmerkend door hun groene kwaliteit.

In de stedenbouwkundige plankaart worden globale bouwvelden aangegeven waarbinnen verschillende verkavelingen mogelijk zijn. Er wordt binnen de bouwvelden rekening gehouden met onbebouwde ruimte voor doorsteken, pleinen en groenvlakken. Na het investeringsbesluit zullen de bouwvelden verder uitgewerkt worden waarin ook pleinen en groene pocketparkjes een plek zullen krijgen. Dan worden ook de ruimtelijke uitgangspunten en regels bepaald.

Binnen het plangebied is ruimte voor ca. 1000 woningen, 8.000-12.000m2 bvo werkfuncties en 7.000-12.000m2 bvo voorzieningen.

Openbare Ruimte en groen
De nieuwe stadslaan wordt begeleid door bomen in een los verband en een losliggend fietspad in twee richtingen die de binnenstad verbindt met Zuidoost. Tussen weg een fietspad ligt een voorzieningenstrook met bomen in los verband. Aan de andere zijde van het fietspad wordt een brede stoep aangelegd met een voldoende ruimte voor groen en bomen.

De openbare ruimte voor De Nieuwe A2 Entree vormt samen met het Muyskenkwartier één buurt. De openbare ruimte plannen lopen naadloos in elkaar over. Sfeer, principes, beplanting en materialen worden doorgezet. De openbare ruimte wordt zo groen mogelijk ingericht en draagt bij aan de sfeer en identiteit van het woon/werkgebied: stoer, robuust en informeel.

Door toename van het aantal woningen door de gebiedsontwikkeling en de ontwikkeling van Overamstel als geheel zal de recreatieve vraag in de kop van de Amstelscheg toenemen. De ambitie is om de Amstelscheg beter te verbinden, toegankelijk te maken en beter te benutten door meer gebruiksmogelijkheden toe te voegen. In de parken en de kop van de scheg zoeken we naar meer gebruiksmogelijkheden en kwaliteitsimpuls ten gunste van de groene kwaliteit, ecologische kwaliteit.

Ontwikkelstrategie
De ontwikkelstrategie bestaat uit de volgende stappen:
- Vaststellen van de Investeringsnota waarmee Amsterdam de financiële dekking regelt voor de noodzakelijke wegaanpassingen.
- Afspraken maken met o.a. Rijk, Zuidasdok over medewerking aan uitvoering van de wegaanpassingen o.a. in (rijksweg)knooppunt Amstel en regelen grondoverdrachten. Pas na deze stap is er zekerheid dat de plannen ook echt uitgevoerd kunnen worden.
- Verleggen Joan Muyskenweg met aanpassingen in knooppunt Amstel.
- Start woningbouwontwikkeling
- Bouwen woningen en voorzieningen

Financiën
De grondexploitatie kent een positief saldo en is daarmee een financieel haalbaar plan. Dit houdt in dat alle benodigde investeringen om de gebiedsontwikkeling mogelijk te kunnen maken gedekt kunnen worden middels de grondopbrengsten die voortvloeien uit de uitgifte van bouwrijpe grond in erfpacht aan marktpartijen.

Participatie
In de afgelopen periode zijn er bijeenkomsten voor belanghebbenden en geïnteresseerden georganiseerd over hoe het plan en de vervolgstappen eruit zien. Het beeld van de participatie is overwegend positief. In tegenstelling tot eerdere plannen ziet men nu dat er kansen liggen om het gebied kwalitatief beter te maken, al bestaat er nog enige scepsis over de kans van slagen.



Voorbeelduitwerking NA2E

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de kop van de Amstelscheg dringt de snelweg A2 als enige uitzondering binnen de ring A10 door tot aan de Rivierenbuurt in Stadsdeel Zuid. Er wordt al lange tijd nagedacht over de afwaardering van het gedeelte van de (snel)weg A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel (A10/A2). In de Visie OverAmstel (vastgesteld door de gemeenteraad in 2005) werd het omvormen van de A2 naar een stadslaan al voorgesteld. In de ontwikkelstrategie van de Structuurvisie Amsterdam 2040, Koers 2025 ‘Ruimte voor de Stad’, is het gebied ten noorden van knooppunt Amstel aangewezen als strategische ontwikkelruimte voor een gemengde stadsbuurt. Vervolgens is deze opgave opgenomen als een van de te starten projecten in de Ontwikkelstrategie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

Op 27 februari 2024 heeft het college van de gemeente Amsterdam de principenota ‘de Nieuwe A2 Entree’ vastgesteld. In de principenota zijn de opgaven, kansen, belemmeringen en risico’s voor dit gebied in kaart gebracht wanneer dit deel van de A2 afgewaardeerd wordt tot een stadslaan. Door de afwaardering komt ruimte vrij voor gebiedsontwikkeling in de vorm van een gemengde wijk met circa 1000 woningen en een nieuwe stadsentree, ‘de Nieuwe A2 Entree’. Eén van de besluiten was om een Investeringsbesluit inclusief stedenbouwkundig plan en grondexploitatie te maken. Het is een globaal stedenbouwkundig plan met veel flexibiliteit voor uitwerking in een later stadium.
Er is een aantal aanleidingen om op dit moment een Investeringsbesluit te maken voor ‘de Nieuwe A2 Entree’.

- *Amsterdam groeit*

Amsterdam is ongekend populair en er is een grote behoefte aan woningen, kantoren en bedrijfsruimte. Om invulling te geven aan de ambitie voor verantwoorde groei uit het Coalitieakkoord en de inzet uit de Omgevingsvisie concreter te maken ligt hier de unieke kans om in te zetten op het ontwikkelpotentieel van dit gebied en tegelijkertijd logische en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers te maken.

- *De omgeving verandert*

De afgelopen jaren heeft er een aanzienlijke transformatie naar woon-werkgebied plaatsgevonden in het naastgelegen Overamstel. Onder andere de Amstelkwartieren zijn grotendeels ontwikkeld. Ook de komende jaren wordt deze transformatie voortgezet. Hierdoor ontstaat aan de oostzijde van dit deel van de A2 een gemengde stadsbuurt met ca. 8 à 9000 woningen, en komt de Nieuwe A2 Entree steeds meer in een stedelijke context te liggen.

- *Anders denken over mobiliteit*

In het visiedocument ‘Amsterdam maakt ruimte’ (oktober 2023) wordt een verandering van koers voorgesteld bij het verdelen van de openbare ruimte zoals we dat altijd gedaan hebben. Uitgangspunt wordt dat Amsterdam goed bereikbaar is per fiets of openbaar vervoer en waar je als voetganger veilig en comfortabel kunt wandelen. Met de afwaardering van de A2 naar een stadslaan kan invulling gegeven worden aan de ambitie een prettigere en betere stad te zijn die goed bereikbaar is per fiets en ov.

- *Ontbrekende schakel in meerkernige ontwikkeling*

Het maken van een doorlopend, logisch en herkenbaar netwerk van langzaam verkeersroutes is een van de belangrijkste ruimtelijke ambities uit de Omgevingsvisie. Amsterdam ontwikkelt zich richting 2050 tot een meerkernige metropool. De A2 zone is een ontbrekende schakel in de meerkernige ontwikkeling tussen de Amsterdamse binnenstad en de stedelijke kern Zuidoost (Werkstad Overamstel, de Nieuwe Kern, Arenapoort en Amstel III), maar is ook essentieel voor de aanhechting van Overamstel en de stadsdelen Oost-Watergraafsmeer en de Rivierenbuurt.

- *Geplande werkzaamheden Zuidasdok*

Planning is dat in 2027 wordt gestart met de aanpassing van knooppunt Amstel De afwaardering van de A2 kan hierop aansluiten als nu gestart wordt met het uitwerken van een Stedenbouwkundig Plan met grondexploitatie. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van de Nieuwe A2 Entree. Het bijkomende voordeel is dat wanneer dit samen met de werkzaamheden rond knooppunt Amstel opgepakt wordt er uitvoeringskosten bespaard kunnen worden.



Het Nieuwe A2 Entree gebied in de context

2. Plangebied en context

2.1 Globale beschrijving bestaande situatie

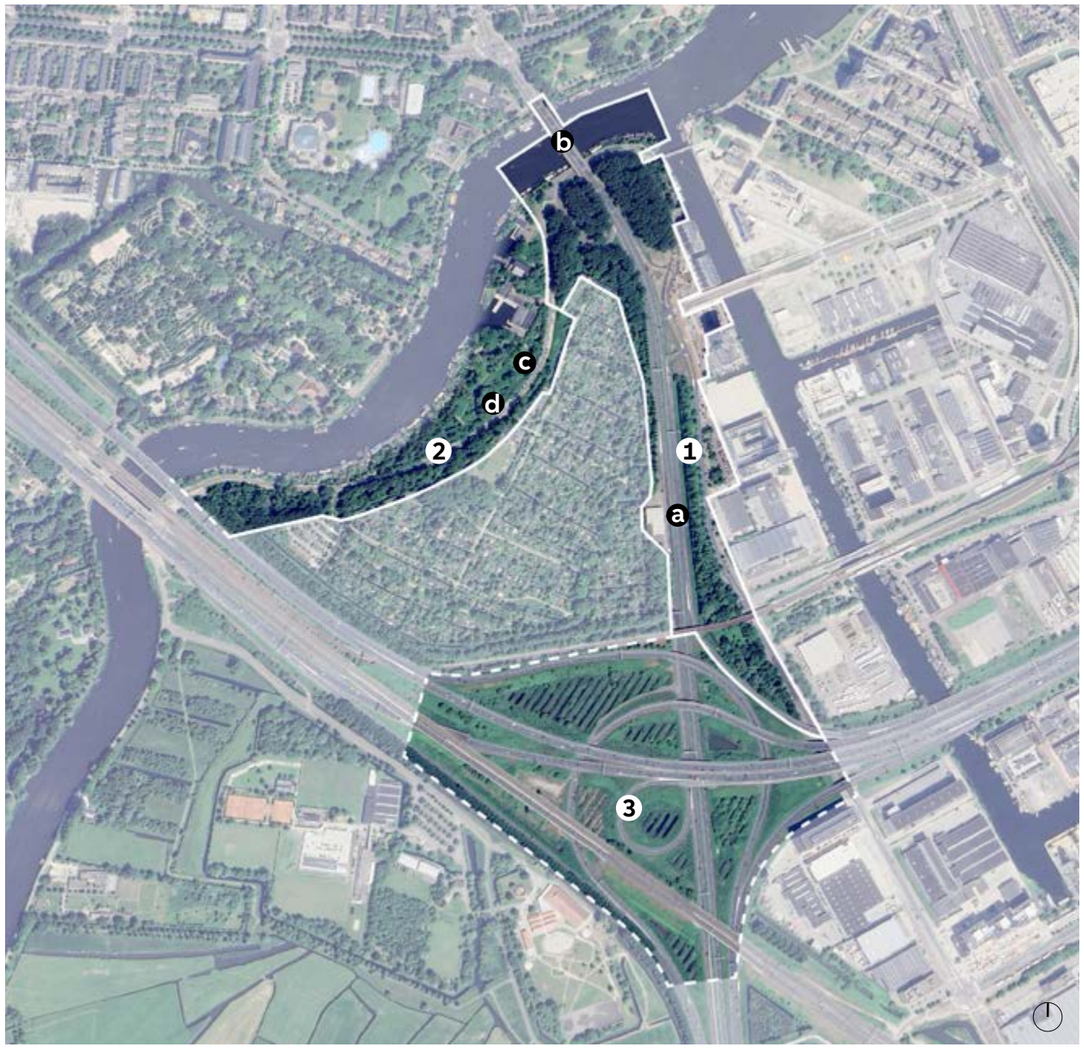
'De Nieuwe A2 Entree' is gunstig gelegen binnen de ring A10 en ligt centraal tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het centrum, de Zuidas en het centrumgebied Zuidoost. Dichtbij de binnenstad, maar ook dichtbij het groene buitengebied, de Amstelscheg. Het gebied is goed bereikbaar door de nabijheid van snelwegen en het metrostation Overamstel.
Het plangebied ligt in Stadsdeel Oost en wordt grofweg begrensd door het Muyskenkwartier in Overamstel, de Amstel, het volkstuinenpark Amstelglorie en de metrolijn. Binnen het gebied bevindt zich de rijksweg A2 (Nieuwe Utrechtseweg A2, S110), die de ringweg A10 kruist bij knooppunt Amstel en Amsterdam binnenkomt. De snelweg telt 2x2 doorgaande rijstroken met extra weefstroken. Knooppunt Amstel wordt aangepast als onderdeel van het project Zuidasdok. Aan de westzijde bevindt zich een tankstation binnen het plangebied.

In de huidige situatie domineert de snelweg. Deze vormt een barrière tussen de Amstelscheg en Overamstel waardoor er nauwelijks oostwest verbindingen naar de Amstelscheg zijn. Momenteel bevindt het gebied zich in de periferie en heeft vanwege geluidoverlast en stank weinig verblijfskwaliteit. Metrostation Overamstel is aan vernieuwing toe en is geen prettige verblijfsplek.

Het projectgebied heeft daarentegen ook een aantal belangrijke landschappelijke kwaliteiten. Het heeft een bijzondere ligging aan de Amstel, de hoofdgroenstructuur en Amstelscheg, die als groene long voor de stad fungeert. Aan de Amstel ligt een groot Oeverbos dat ecologisch gezien zeer waardevol is. Aan deze groene oever ligt van de Utrechtsebrug tot aan de A10 een aantal roeiverenigingen en woonboten. Het Tuinpark Amstelglorie uit 1953 ligt aan de kop van de Amstelscheg en is een van de mooiste tuinparken in Amsterdam. Het park kent een hoge mate van biodiversiteit en heeft een maatschappelijke functie door openstelling voor een breder publiek en educatie. De Utrechtsebrug uit 1954 is een belangrijke verbinding naar de stad en een markant punt met aan weerszijden grootschalige aanplant van populieren behorend bij het brugontwerp. Aan de overzijde van de Utrechtsebrug ligt langs de Amstel het Martin Luther Kingpark en de Rivierenbuurt (Rijnstraat).
Aan de oostzijde grenst het projectgebied aan het Muyskenkwartier en de Duivendrechtsevaart uit de jaren vijftig. Deze vaart heeft een nautisch en utilitair karakter en is ongeveer zestig meter breed. Aan de zuidzijde van de metrolijn is de gemeentegrens met Ouder-Amstel en begint bedrijvengebied Werkstad Overamstel. Het deel tussen de A10 en de metro is nu nog in gebruik als GVB-terrein maar kan op den duur transformeren naar een woon-werk gebied.

Verkeer

- Openbaar vervoer: In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich metrostation Overamstel (binnen 800m), en iets verder metrostation Spaklerweg. De treinstations Amstelstation en NS Station Duivendrecht bevinden zich op 10 minuten fietsafstand van het plangebied.



Projectgebied en projectscope van de Nieuwe A2 Entree: 1-NA2E, 2-kop scheg en 3-knooppunt Amstel



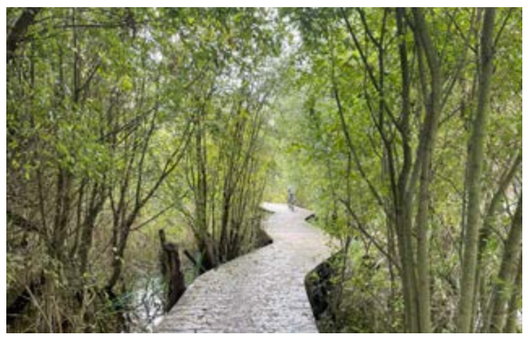
a. De A2 die de ring A10 in prikt



b. De Utrechtse brug

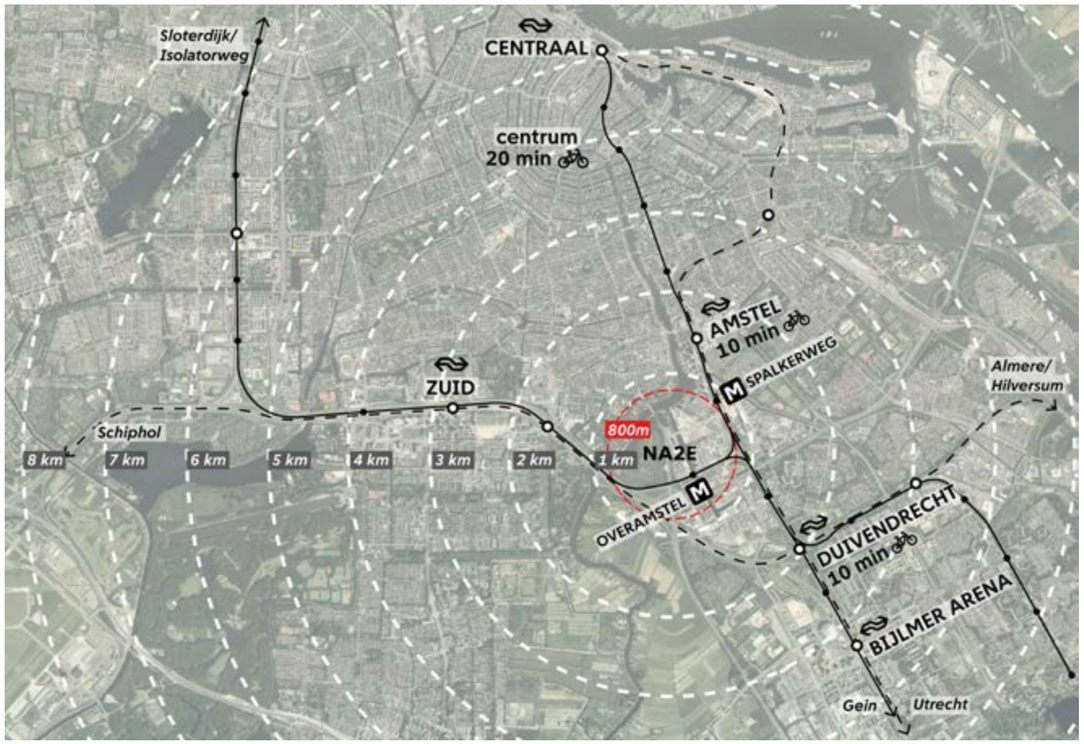


c. Verstopt speelveld in het Oeverbos



d. Knuppelpad in het Oeverbos

- Auto: Het plangebied is gelegen nabij Ring A10 en de snelweg A2 en wordt ontsloten via de Joan Muyskenweg en de Amstelstroomlaan. Er is sprake van een dubbele infrastructuur, namelijk de snelweg A2 en de parallel daaraan gelegen Joan Muyskenweg met een zeer breed profiel.
- Fiets: De Joan Muyskenweg heeft aan de oostzijde een vrij-liggend fietspad in 2 richtingen. De kwaliteit van de route is wegens het ontbreken van een stedenbouwkundige begeleiding en levendig programma erg laag. De Amstelstroomlaan heeft aan beide zijden een vrij-liggend fietspad in 1 richting.
- Parkeren: Op dit moment is het parkeerregime in het gebied betaald parkeren en B-locatie, naar verwachting wordt dit een A-locatie bij vaststelling nieuwe Parkeernormen nota in 2025. Het bezoekersparkeren in het naastgelegen Muyskenkwartier vindt op dit moment op straat plaats.



Locatie De Nieuwe A2 Entree

2.2 Historische context

Het AUP
Halverwege de jaren dertig presenteerde de Dienst Stadsontwikkeling het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor de stad Amsterdam, dat in 1934 officieel is aangenomen. Hierin werden meerdere industrieterreinen rondom Amsterdam aangewezen. Deze beslissing kwam voort uit het streven om zwaardere industrie te scheiden van woonbebouwing. Ook Overamstel is op de bijbehorende kaart van het AUP als industriezone gemarkeerd. Naast de Zuidergasfabriek vestigde zich hier vanaf het midden van de jaren dertig ook de Rioolwaterzuivering Zuid.

Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kon er pas na de oorlog aan de invulling van het AUP worden begonnen. Feitelijk waren er twee afzonderlijke industrieterreinen in het gebied voorzien: industriegebied-Duivendrecht en industrieterrein Weespertrekvaart.

Amstelscheg
Op 3 september 1953 werd het nieuwe Tuinpark Amstelglorie aan de kop van de Amstelscheg geopend met haar ‘fraaie en ruime opzet, behorend tot de fraaiste tuingroepen in Amsterdam’. Het volkstuinenpark bevindt zich in de kop van de Amstelscheg en kan worden gezien als de groene schakel tussen de Amstelscheg en het industriegebied.

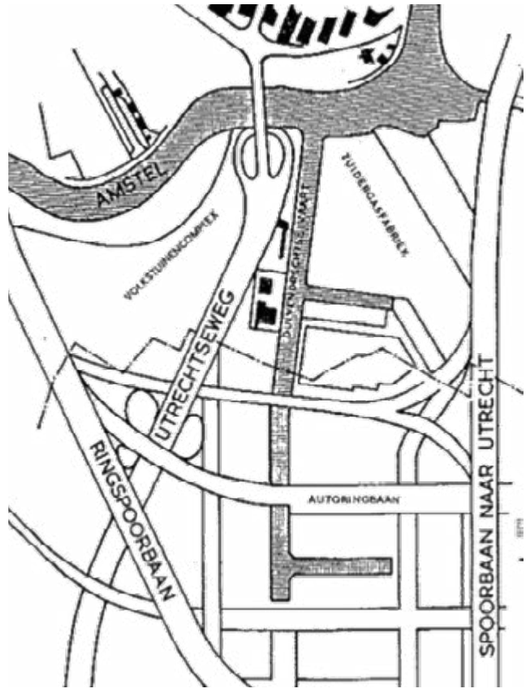
Het is niet ondenkbaar dat de vergroening van de kop van de Amstelscheg met een fors volkstuinenpark als compensatie diende voor het industriegebied. De beplanting aan weerszijden van de als een ‘parkway’ ontworpen rijksweg vormt de punt van de Amstelscheg. Daarin liggen de botenhuizen van roeiverenigingen en het Tuinpark Amstelglorie. De Duivendrechtsevaart vormde in zekere zin een grens tussen de groene Amsteloever en het industriegebied. Na de Tweede Wereldoorlog is de grens van het groengebied op de rijksweg komen te liggen.

Hoewel de ‘parkway’ uit het oorspronkelijke plan is vervangen door de A2, is het beoogde effect van een vrij liggende invalsweg nog goed te ervaren. Van Eesteren, stedenbouwkundige van het plan, hoopte stad en landschap met elkaar te verweven door middel van diep in het stadsweefsel doordringend groen. Opvallend is dat ligging van wegen nagenoeg gelijk is aan de huidige situatie. Aan het groene karakter van de Amsteloevers werd destijds veel waarde gehecht. De groene uitloper van de Amstelscheg vertegenwoordigt nog steeds een belangrijke landschappelijke en ecologische waarde en is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur.

Duivendrechtsevaart
De Duivendrechtsevaart werd midden jaren vijftig aangelegd om de aan- en afvoer van goederen per schip in het gebied mogelijk te maken. De vaart is ongeveer zestig meter breed en heeft een nautisch en utilitair karakter met strakke kademuren. In de vooroorlogse variant vormde een insteekhaven met aftakkingen binnen de kavelstructuur de basis, ondersteund door een bescheiden wegennetwerk. In de naoorlogse variant zijn de aftakkingen teruggebracht naar drie insteekhavens die samen met een groot aantal wegen de structuur bepalen; een relatief strak raster. De vaart met zijn insteekhavens is van cultuurhistorisch belang vanwege de historische functie en vanuit stedenbouwkundig oogpunt als ruimtelijk structurerend element.



Uitsnede Algemeen Uitbreidingsplan 1935



Herzien naoorlogs ontwerp, bron: Ons Amsterdam XIV 1962


HOTEL

2.3 Ontwikkelingen rond het plangebied

De afgelopen jaren heeft er een aanzienlijke transformatie plaatsgevonden aan de Joan Muyskenweg. De transformatie van het Delta Loyd kantoor naar woningen, de bouw van ‘Student Experience’ (studentenhuisvesting) en van het Van der Valkhotel hebben het aanzien van de Joan Muyskenweg ingrijpend veranderd. Ook in de infrastructuur hebben aanzienlijke wijzigingen plaatsgevonden. De Amstelstroombrug over de Duivendrechtsevaart is gerealiseerd en een deel van de kade langs de Duivendrechtsevaart is vernieuwd en openbaar



Transformatie Delta lloyd



Urban basketball, studentenhuisvesting



Van der Valk Hotel en Jonny River

gemaakt. Steeds meer transformeert dit gebied naar een aantrekkelijke woon-/werkbuurt. De komende tijd zullen hier nog meer ontwikkelingen plaats gaan vinden, waarvan woningbouw een groot aandeel zal vormen.

Het Muyskenkwartier
Het projectgebied Muyskenkwartier wordt getransformeerd van een traditioneel werkgebied naar een meer gemengd woon- en werkgebied met kleinschalige bedrijvigheid en het behoud van het bestaande gebieds-DNA. Het stedenbouwkundig plan Muyskenkwartier biedt concreet ruimte aan drie nieuwe ontwikkelingen, waardoor een verdubbeling van het huidige totale programma ontstaat. In de huidige situatie karakteriseert het gebied zich door een verzameling van losse en van elkaar afwijkende gebouwen met elk een eigen functie, schaal, vorm, architectuurstijl en bouwjaar.

2.4 Publiek- en privaatrechtelijke situatie

De stakeholders in het planproces zijn het Rijk, Rijkswaterstaat, Gemeente Ouder-Amstel, Vervoersregio Amsterdam, Zuidasdok, omwonenden (o.a. woonbootbewoners) en bedrijven in het projectgebied (daaronder begrepen een tankstation), Tuinpark Amstelglorie, verschillende roeiverenigingen en gebruikers van het wegennet. Het terrein is grotendeels in eigendom van de Gemeente Amsterdam, met uitzondering van een aantal gronden die in bezit zijn van Rijkswaterstaat (Het Rijk). Ook ligt een deel van het plangebied binnen de gemeentegrens van Ouder-Amstel.

2.5 Ruimtelijk kader

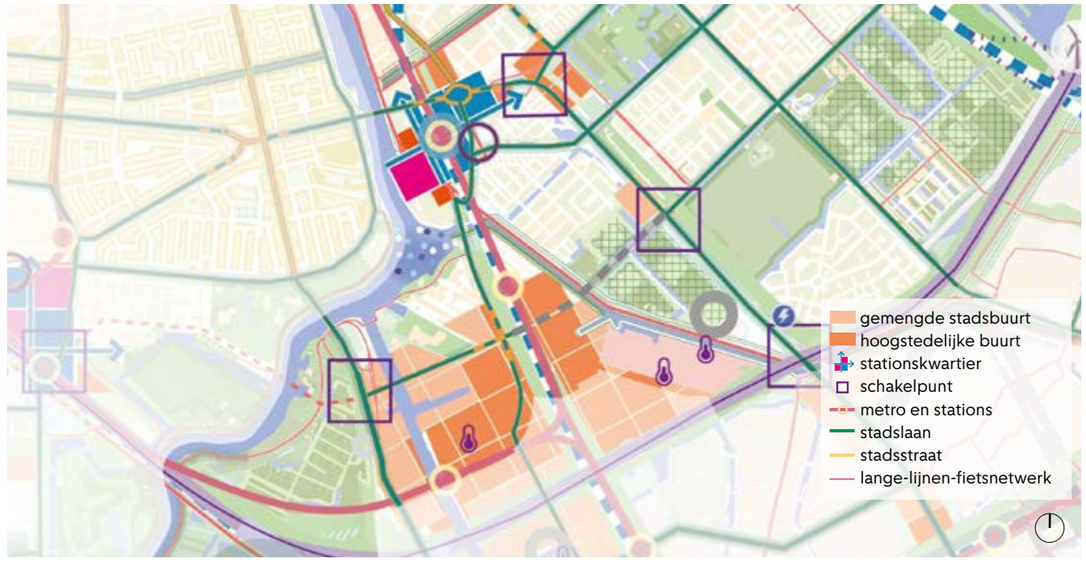
Huidig planologisch kader
Het vigerende bestemmingsplan ‘Zone A2/Joan Muyskenweg’ (vastgesteld 2013-11-27) is van toepassing en richt zich ter plaatse van het plangebied uitsluitend op verkeer, groen, bedrijf (tankstation) en horeca. Het plangebied bevindt zich deels op het grondgebied van Gemeente Ouder-Amstel waar het bestemmingplan ‘Amstel Business Park Zuid (vastgesteld 2014-09-03) van toepassing is. Het bestemmingsplan Het Nieuwe Diep 2012 (vastgesteld 2013-03-12) regelt de verkeersbestemming op een deel van het knooppunt Amstel.

Relevant is verder het bestemmingsplan ‘Grondwaterneutrale Kelders’ (vastgesteld 2019-10-07) en bestemmingsplan ‘BP Overamstel verkleinen geluidzone’ (vastgesteld 2010-01-08). Verder zijn in verband met de inpassing van het Tracébesluit Zuidasdok in 2022 twee ontwerpbestemmingsplannen in procedure gebracht, te weten ‘Zuidasdok 2022’ (ontwerp 2022-11-21) en ‘Zuidas-Zuidasdok 2022’ (ontwerp 2022-11-15). Voorts gelden de volgende relevante voorbereidingsbesluiten: Staalslakken en grondstabiliteit Amsterdam en Bodem Amsterdam (beide vastgesteld op 2023-11-09). Overige bestemmingsplannen en voorbereidingsbesluiten die in en rondom het gebied gelden, zijn niet relevant in deze fase.
Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024, wordt het ‘huidig planologisch kader’ gevormd door het tijdelijk deel van het omgevingsplan, waarin de geldende bestemmingsplannen zijn opgenomen.

Omgevingsvisie
De “Omgevingsvisie 2050, een menselijke metropool” gaat uit van de groei van Amsterdam aan de hand van vijf strategische keuzes: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stadmaken. Het maken van een doorlopend, logisch en herkenbaar netwerk van langzaam verkeersroutes is een van de belangrijkste ruimtelijke ambities uit de Omgevingsvisie. De afwaardering van de A2 biedt uitstekende mogelijkheden om een logische en aantrekkelijke route tussen de stedelijke kern Zuidoost en de binnenstad te maken en te verdichten binnen de stadsgrens, met veel groene kwaliteit in de gebieden eromheen.

In de Omgevingsvisie wordt dit gebied benoemd als gemengde stadsbuurt met de Joan Muyskenweg als een doorgaande stadslaan en een schakelpunt bij de kruising met de Amstelstroomlaan. Schakelpunten zijn plekken waar verschillende buurten of gebieden met de ruggen tegen elkaar aanliggen en vaak een verkeersfunctie hebben. Ze hebben de potentie om een centrale en verbindende rol te spelen.

In de Omgevingsvisie wordt tevens de opgave gesteld routes naar de Amstelscheg aantrekkelijk en veilig in te richten en te zoeken naar meer gebruiksmogelijkheden in de parken en in de koppen van de scheggen. Met de afwaardering van de A2 naar een stadslaan kan aan deze ambitie invulling gegeven worden.



Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (uitsnede Amsterdam Oost)

3. Opgave en ambities

3.1 Ruimtelijke opgave

De Nieuwe A2 Entree is voor Amsterdam ruimtelijk van strategisch belang. Aan de voet van Utrechtsebrug komen straks twee nieuwe stedenbouwkundige hoofdlijnen samen:

- De nieuwe oost-westverbinding Amstelstroomlaan die in één beweging drie belangrijke noord-zuid lopende structuren doorbreekt, namelijk de Duivendrechtsevaart, de spoorbaan Amsterdam-Utrecht en de Weespertrekvaart en die tegelijkertijd de buurten in Overamstel met Watergraafsmeer en Sciencepark verbindt.
- De noord-zuid verbinding, de stadslaan tussen Amsterdam Centrum-Zuid en Zuidoost, via de Utrechtsebrug, Joan Muyskenweg en Holterbergweg door de gebiedsontwikkelingen Overamstel, Werkstad Overamstel, de Nieuwe Kern, ArenaPoort en Amstel III.

Het afwaarderen van de A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug biedt de mogelijkheid deze twee routes te maken en met elkaar te verbinden. Rond het nieuwe kruispunt van de routes en langs de nieuwe stadslaan ontstaat bovendien ruimte voor de bouw van woningen, werkruimte en voorzieningen. Deze nieuwe ontwikkeling vormt de stedenbouwkundige begeleiding en accentuering van de routes.

Er zijn een drietal hoofdambities geformuleerd:

1. De Nieuwe A2 Entree, verbinding in de meerkernige metropool
2. Een buurt als onderdeel van de stad en de wijk Overamstel
3. Wonen en werken aan de Amstelscheg als bijzondere kwaliteit

Deze ambities worden hierna kort toegelicht.



In de Nieuwe A2 Entree komen twee stedenbouwkundige hoofdlijnen samen

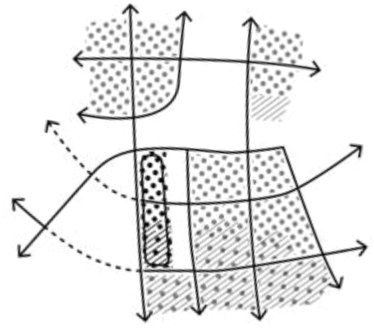
1. De Nieuwe A2 Entree, verbinding in de meerkernige metropool



Verbindingen in de meerkernige metropool
Een doorlopend netwerk van stadstraten en stadslanen, aangevuld met routes door het groen, maakt van Amsterdam een intern goed verbonden stad op maaiveldniveau. Door de A2 af te waarderen kan deze nieuwe verbinding tussen zuidoost en de binnenstad gemaakt worden door een logische, veilige en aantrekkelijke route te maken. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is het strategische belang van deze plek onderkend door een aanwijzing als schakelpunt. De opgave is om prettige en bij de omgeving behorende plekken te maken door een integrale benadering van bebouwing, openbare ruimte, infrastructuur en (gebouwd) programma.

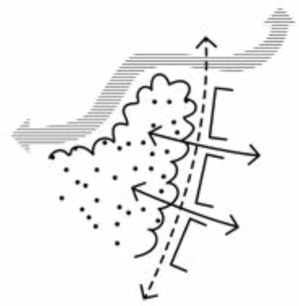
Een nieuwe Stadsentree
Met de afwaardering van dit deel van de A2 ontstaat de unieke kans om een stadsentree te maken met veel gebouwde en groene kwaliteit, zowel komend vanaf A2 als vanaf Joan Muyskenweg. Op die manier wordt ervaren dat de scheg tot diep in het stedelijk weefsel doordringt, wat uniek is voor Amsterdam. De Utrechtsebrug vormt een belangrijke verbinding tussen de Rivierenbuurt en Amsterdam Zuidoost. Door de inrichting van de openbare ruimte te verbeteren wordt een aantrekkelijke fietsroute gecreëerd, wat aansluit bij het duurzaamheidsthema uitstootvrije mobiliteit. Er ontstaat meer (verblijfs-)kwaliteit door ruime fietspaden te maken en groen in te richten.

2. Buurt als onderdeel van de stad en wijk



Het gebied ligt nu nog in de periferie. De opgave is om er echt een buurt van te maken en het hele gebied een logisch en leesbaar onderdeel van de stad te maken, met goede aansluiting op de omliggende buurten en de Amstelscheg. Het wordt onderdeel van de wijk Overamstel en sluit naadloos aan bij het naastgelegen Muyskenkwartier.

3. Wonen en werken aan de Amstelscheg als bijzondere kwaliteit



Barrière A2 opheffen
Door het opheffen van de huidige barrière (snelweg A2) die de woonwijk Overamstel van de enorme groene kwaliteit van de Amstelscheg scheidt en deze te vervangen door een stadslaan, komen de buurten ineens direct aan de scheg te liggen. Deze laan biedt de mogelijkheid om over te steken en zo ontstaan aantrekkelijke routes naar de scheg. Bovendien zorgt het vervallen van de A2 tot een aanzienlijke vermindering van autoverkeer, met een verminderde geluidsbelasting op de aangrenzende woonbuurten. Ook kan dit lokaal voor minder uitstoot zorgen, zowel CO2 als fijnstof. Dit leidt tot meer woon- en verblijfskwaliteit in deze buurten.

Visiekaart



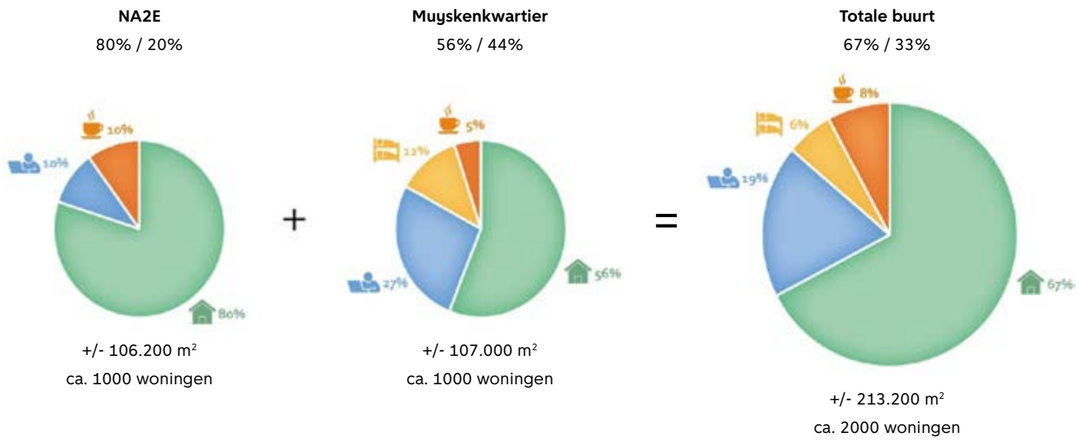
Amstelscheg beter toegankelijk maken en beter benutten
De ambitie is om de Amstelscheg beter toegankelijk te maken en beter te benutten door meer gebruiksmogelijkheden toe te voegen. Op deze manier wordt invulling gegeven aan de opgave uit de Omgevingsvisie. Ook is het gebruik maken van omgevingsgroen een belangrijke opgave uit de Groenvisie 2020 – 2050 en het toegankelijk maken van groengebieden voor recreatie een opgave vanuit het Strategisch Huisvestingsplan 2020 (SHP) Bovenwijks Groen. Voor de nieuwe A2 entree met ligging aan de hoofdgroenstructuur, Amstelscheg en het tuinpark Amstelglorie wordt aan deze opgave invulling gegeven door de aanleg van aantrekkelijke en veilige wandel en fietsroutes, het creëren van plekken voor sport, spel en natuurbeleving, het geven van een impuls aan het landschap door beheer en het realiseren van ecologische verbindingen.

3.2 Programmatische opgave

Aanvulling planvoorraad met ca. 1.000 woningen
De ambitie voor de nieuw te ontwikkelen woningen is om goede woonkwaliteit te maken. Uitdaging hierbij is de relatief drukke straat met bijbehorende geluidsbelasting waar deze woningen voor een groot deel aan komen te liggen. Bij de woningbouwontwikkeling wordt rekening gehouden met en onderzoek gedaan naar een gezond leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Uitgangspunt is om langs de nieuwe stadslaan voornamelijk tweezijdig georiënteerde woningen te maken, zodat deze altijd een geluidsluwe zijde hebben. Dit heeft tot gevolg dat het streven is gemiddeld relatief grote woningen te maken.

Gemengde stadsbuurt
Overamstel is in de Omgevingsvisie aangewezen als een Gemengde Stadsbuurt. Dit zijn woonbuurten met een stedelijke dichtheid (een FSI van ongeveer 1,5 tot 2.0) en een flink aandeel niet-wonen (15-30%), vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en kleinschalige sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.
Er wordt op dit moment rekening gehouden met ca. 1.000 woningen op basis van een FSI 1,8-2 met een aandeel wonen van 80-85%, werken 10-15%, voorzieningen 5-10%. Het totale bruto vloeroppervlak bedraagt ca. 106.000m2

De ambitie voor De Nieuwe A2 Entree is het maken van een aantrekkelijke woonomgeving gecombineerd met werkfuncties en voldoende voorzieningen.



4. Stedenbouwkundig plan

4.1 Van opgave naar plan

- *Verbinding in de meerkernige metropool*

Om invulling te geven aan de ambitie om de noord-zuid verbinding als stadslaan tussen Amsterdam-Centrum en Zuidoost te maken, wordt het stuk snelweg A2 dat nu nog de ring A10 binnendringt afgewaardeerd. Het voorstel is om de A2 direct ten noorden van Knooppunt Amstel te laten beëindigen en aan te sluiten op de (te verleggen) Joan Muyskenweg, die dan de verbinding vormt met de Utrechtsebrug. Hierdoor ontstaat ook ruimte voor een nieuwe gebiedsontwikkeling van ca. 1.000 woningen door verwijdering van de dubbele weginfrastructuur (snelweg naast stadslaan).

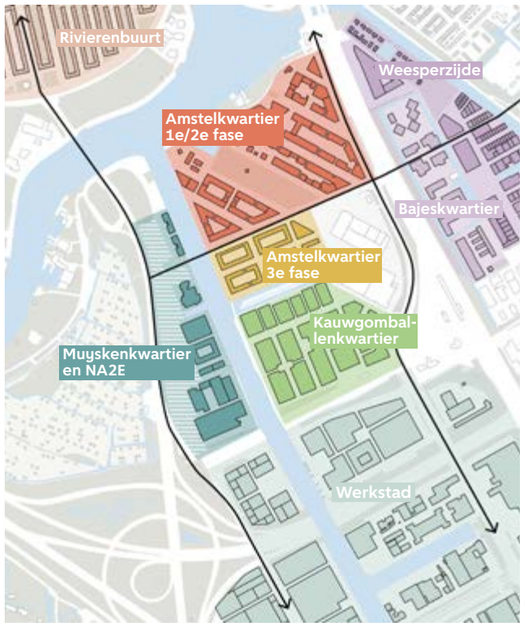
De ligging van deze nieuwe stadslaan is op de positie van de huidige snelweg en komt daardoor aan de westzijde van het plangebied te liggen. Om de volgende redenen is voor deze positie van de nieuwe laan gekozen:

- Door de ligging van de laan aan de westrand komt meer ruimte vrij voor Gebiedsontwikkeling dan wanneer de laan midden door het gebied zou lopen.
- Er zal de eerste jaren nog relatief veel autoverkeer over de stadslaan rijden. Door de ligging aan de rand van de toekomstige buurt biedt deze meer woon- en verblijfskwaliteit.
- Uniek voor Amsterdam is de lobbenstad. Door de weg langs de kop van de Amstelscheg te leiden wordt het groen tot diep in het stedelijk weefsel ervaren.
- De toekomstige bebouwing komt op enige afstand van het bestaande Tuinpark Amstelglorie te liggen.

Door een inrichting met enkele rijstroken, een vrijliggend fietspad, brede stoepen en veel groen wordt dit een aantrekkelijke fiets- en wandelroute. Bovendien vormt de nieuwe aangrenzende buurt de stedenbouwkundige begeleiding en accentuering van de route.



Ligging nieuwe stadslaan langs de Amstelscheg en verwantschap met Spaklerweg



Buurten in Overamstel met een eigen karakter



SP Muyskenkwartier: Losse opzet van blokken met elk een eigen schaal, maat, vorm, functie, bouwjaar en stijl

Doorzetten ruimtelijke structuur Muyskenkwartier op 3 mogelijke manieren:

1. Patchwork van losse gebouwen

2. Patchwork van losse gebouwen aansluitend op de nieuwe stadslaan

3. Meer continue begeleiding van de nieuwe stadslaan

In 3 stappen van de bestaande naar de toekomstige ruimtelijke structuur

- *Een nieuwe stadsentree*

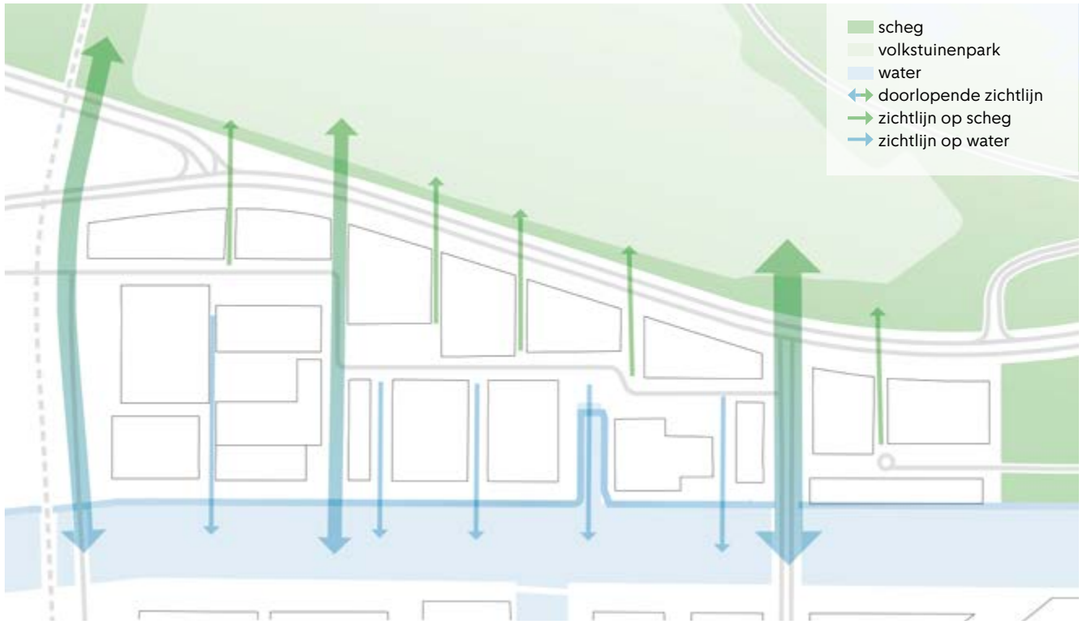
Komend vanaf zowel de A2 als de Joan Muyskenweg is meteen duidelijk dat je hier in de stad bent aangekomen. De bebouwing heeft een binnenstedelijke dichtheid met afwisselende hoogtes tot 30 meter met 2 á 3 uitzonderingen tot maximaal 70 meter hoog, en een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen: een gemengde stadsbuurt.
De nieuwe bebouwing presenteert zichzelf met voorkanten aan de levendige, groene stadslaan.
De aanliggende bebouwing vormt een continue begeleiding van de laan met duidelijke adressen en ingangen aan de straat. De gebouwen volgen de rooilijn van de nieuwe laan, incidenteel terugspringend waar ruimte gemaakt kan worden voor bijvoorbeeld een groenstrook.

- *Buurt als onderdeel van de stad en de wijk*

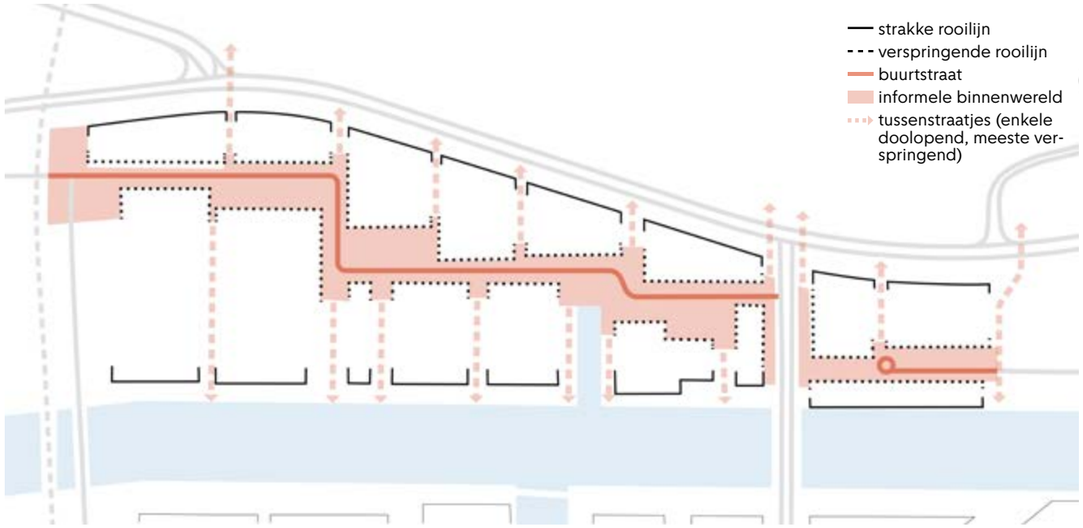
Door de afwaardering van de A2 kan met de gebiedsontwikkeling die daarmee gepaard gaat, een volwaardige buurt gemaakt worden met goede aansluiting op de omliggende buurten en de Amstelscheg. De nieuwe bebouwing vormt samen met het naastgelegen Muyskenkwartier een van de buurten binnen Overamstel met een eigen identiteit en met behoud van het bestaande gebieds-DNA.
In de huidige situatie karakteriseert het gebied zich door een verzameling van losse en van elkaar afwijkende gebouwen met elk een eigen functie, schaal, vorm, architectuurstijl en bouwjaar. De ambitie is om het gebied te transformeren van een traditioneel werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied met ambachtelijke en creatieve bedrijvigheid en voorzieningen.

De hoofdopzet van het stedenbouwkundig plan van het naastgelegen Muyskenkwartier gaat uit van een heldere ruimtelijke structuur met de Duivendrechtsevaart als structurerend element. Alle bestaande en nieuwe gebouwen staan haaks en evenwijdig aan de vaart in een verkaveling langs een openbare kade. In het Muyskenkwartier hebben de gebouwen uiteenlopende maten en vormen. De ruimtes tussen de gebouwen zijn gevarieerd, luchtig en los. Zo zullen niet alle straten even breed of toegankelijk zijn voor auto's en zal er meer en gevarieerdere ruimte zijn voor groen, recreatie en verblijf. De diversiteit in gebouwen, functies en leeftijd geeft het gebied een bepaalde charme en identiteit binnen Overamstel. Alle gebouwen vormen tezamen een patchwork.

Deze ruimtelijke structuur van een losse opzet van robuuste blokken met een informeel karakter wordt in het plangebied van de Nieuwe A2 Entree voortgezet. De verspringende rooilijnen aan de buurtstraat en de ten opzichte van elkaar verspringende tussenstraatjes



Relatie van het buurtje met de twee aangrenzende dragende landschappelijke structuren; de scheg en Duivendrechtsevaart



Losse opzet blokken verbonden door eenduidige inrichting openbare ruimte

- *Informele binnenwerled met verspringende rooilijnen*
- *Aan de stadslaan in de rooilijn*



Ambitie van de nieuwe stadslaan als stadsentree

dragen bij aan het informele karakter van de binnenwereld. De buurtstraat in het gebied zorgt voor de verbinding tussen het Muyskenkwartier en de nieuwe bebouwing. Een eenduidige inrichting van de openbare ruimte van het bestaande en nieuwe deel zorgt voor samenhang in de hele buurt.

Het ‘patchwork’ van losse gebouwen verdicht zich richting de stadslaan naar meer aaneengesloten bebouwing die in de rooilijn van de nieuwe laan staan, zodat een stedelijke begeleiding van de route ontstaat. Er worden in ieder geval op drie plekken doorsteken gemaakt die de stadslaan met de buurtstraat verbindt. Aan de noordzijde van de Amstelstroomlaan wordt een dwarsverbinding gemaakt ten behoeve van nood- en hulpdiensten. Ten zuiden van de Amstelstroomlaan zal een doorsteek komen ter plaatse van de hoofdgasleiding, aangezien die vrij moet blijven van bebouwing. En in het verlengde van de buurtstraat wordt een verbinding met de stadslaan gemaakt zodat in de toekomst de route naar de Amstelscheg gemaakt kan worden.

In de stedenbouwkundige plankaart worden globale bouwvelden aangegeven waarbinnen verschillende verkavelingen mogelijk zijn. Het aantal en de positie van dwarsverbindingen door de bouwvelden wordt nog niet vastgelegd. Er wordt binnen de bouwvelden rekening gehouden met onbebouwde ruimte voor doorsteken, pleinen en groenvlakken. Na het investeringsbesluit zullen de bouwvelden verder uitgewerkt worden waarin ook pleinen en groene pocketparkjes een plek zullen krijgen. Dan worden ook de ruimtelijke uitgangspunten en regels bepaald in een Beeldkwaliteitsplan.

- *Wonen en werken aan de Amstelscheg*

Door het opheffen van de huidige barrière (snelweg A2) die de woonwijk Overamstel van de enorme groene kwaliteit van de Amstelscheg scheidt, en deze te vervangen door een stadslaan, komen de buurten ineens direct aan de scheg te liggen. Deze laan biedt de mogelijkheid om over te steken voor voetganger en fietser op verschillende (toekomstige) oversteekplaatsen en zo ontstaan aantrekkelijke routes naar de scheg. Door de verschillende doorsteken in de bouwvelden wordt het groen van de scheg tot binnen in het buurtje ervaren. Een aantal doorlopende zichtlijnen zorgt ervoor dat ook de buurten aan de andere zijde van de Duivendrechtsevaart zicht hebben op de groene scheg.

4.2 Programma wonen, werken en voorzieningen

Wonen

Ten aanzien van het woonprogramma is er ruimte voor ongeveer 1.000 woningen. De categorisering van de woonvoorraad volgt het beleid met de verdeling 40-40-20: 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector woningen. Overamstel is verbonden met de Rijnbuurt en het werkgebied Werkstad Overamstel en goed bereikbaar met auto en ov. Hierdoor is het aantrekkelijk voor diverse doelgroepen. Welke doelgroepen hiervoor in aanmerking komen dient nader te worden uitgewerkt. Om geschikt te zijn voor diverse doelgroepen dient een diversiteit aan woningen te worden gebouwd. Denk hierbij niet alleen aan een diversiteit aan grootte of aantal kamers, maar ook aan gezinnen of studenten en aan een diversiteit aan verschillende woonvormen.

De ambitie voor de nieuw te ontwikkelen woningen is om goede woonkwaliteit te maken. De randen met de nabijheid van het water of uitzicht over het landschap bieden hiervoor kansen. Uitdaging hierbij is de relatief drukke straat met bijbehorende geluidsbelasting waar deze woningen grotendeels aan komen te liggen. Bij de woningbouwontwikkeling wordt rekening gehouden met en onderzoek gedaan naar een gezond leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Uitgangspunt is om langs de nieuwe stadslaan voornamelijk tweezijdig georiënteerde woningen te maken, zodat deze altijd een luwe zijde hebben.

Werken

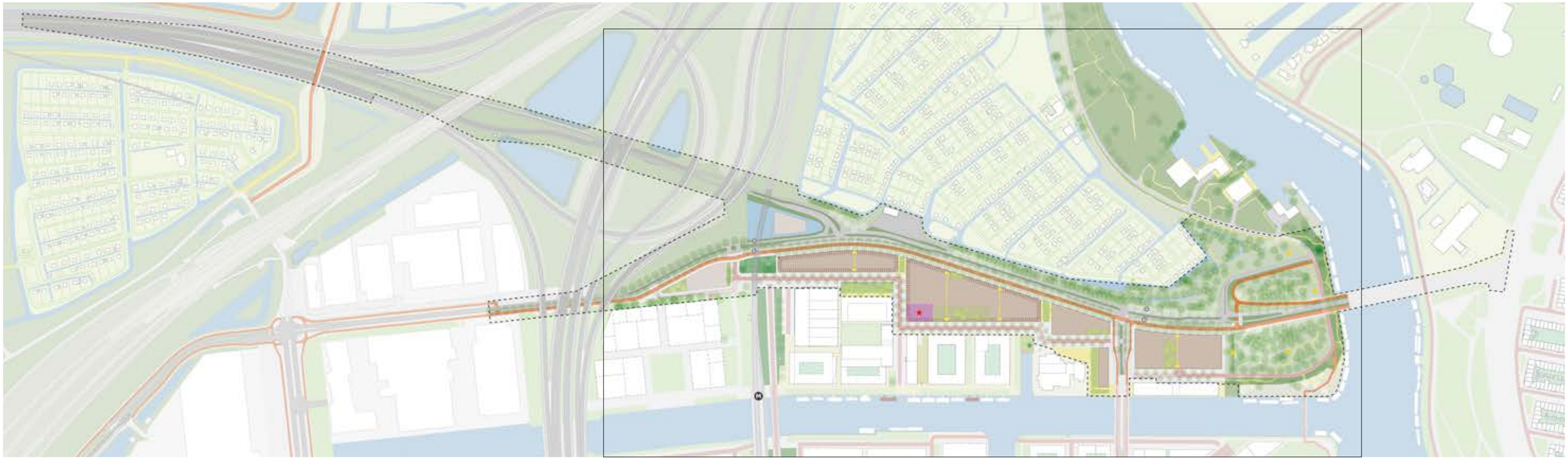
De locatie dichtbij het water en uitvalswegen en ontwikkelingen in ogenschouw nemende, is een multifunctionele economische ontwikkeling op zijn plek binnen de Nieuwe A2 Entree. Er zal ongeveer 8.000-12.000m2 bvo economische activiteiten komen, waardoor er ruimte wordt gemaakt voor tussen de 250 en 500 werknemers. Dit zullen niet alleen makers zijn, zoals in de Economie van Morgen wordt aangegeven. Dit zal ook voor een deel bestaan uit de creatieve economie gezien het werk steeds meer in deze richting beweegt.

Langs de nieuwe stadslaan, met aansluiting op de ontwikkeling van het Muyskenkwartier, liggen kansen voor de succesvolle ontwikkeling van kleinschalige (semi-)economische activiteiten en kleinschalige stadsverzorgende bedrijvigheid met een unitgrootte van tussen de 50-150m2. Voor (een deel van) de economische functies, en met name bedrijvigheid in de maaksfeer is ruimte op de begane grond en betaalbaarheid van belang. Om het gebied zo leefbaar en bereikbaar mogelijk te houden moet worden gekeken of het mogelijk is om het laden en lossen zo te organiseren dat hierdoor zo weinig mogelijk overlast ontstaat.

Het zuidelijke deel van het plangebied is het meest geschikt voor inpassing van kleinschalige bedrijfs- en maakfuncties, dan wel een bedrijfsverzamelgebouw voor creatieve ondernemers, aansluitend op het zuidelijk gelegen Werkstad Overamstel en het Kauwgomballenkwartier in Overamstel aan de andere kant van de Duivendrechtsevaart en goed bereikbaar met het ov. Het programma verkleurt meer naar wonen

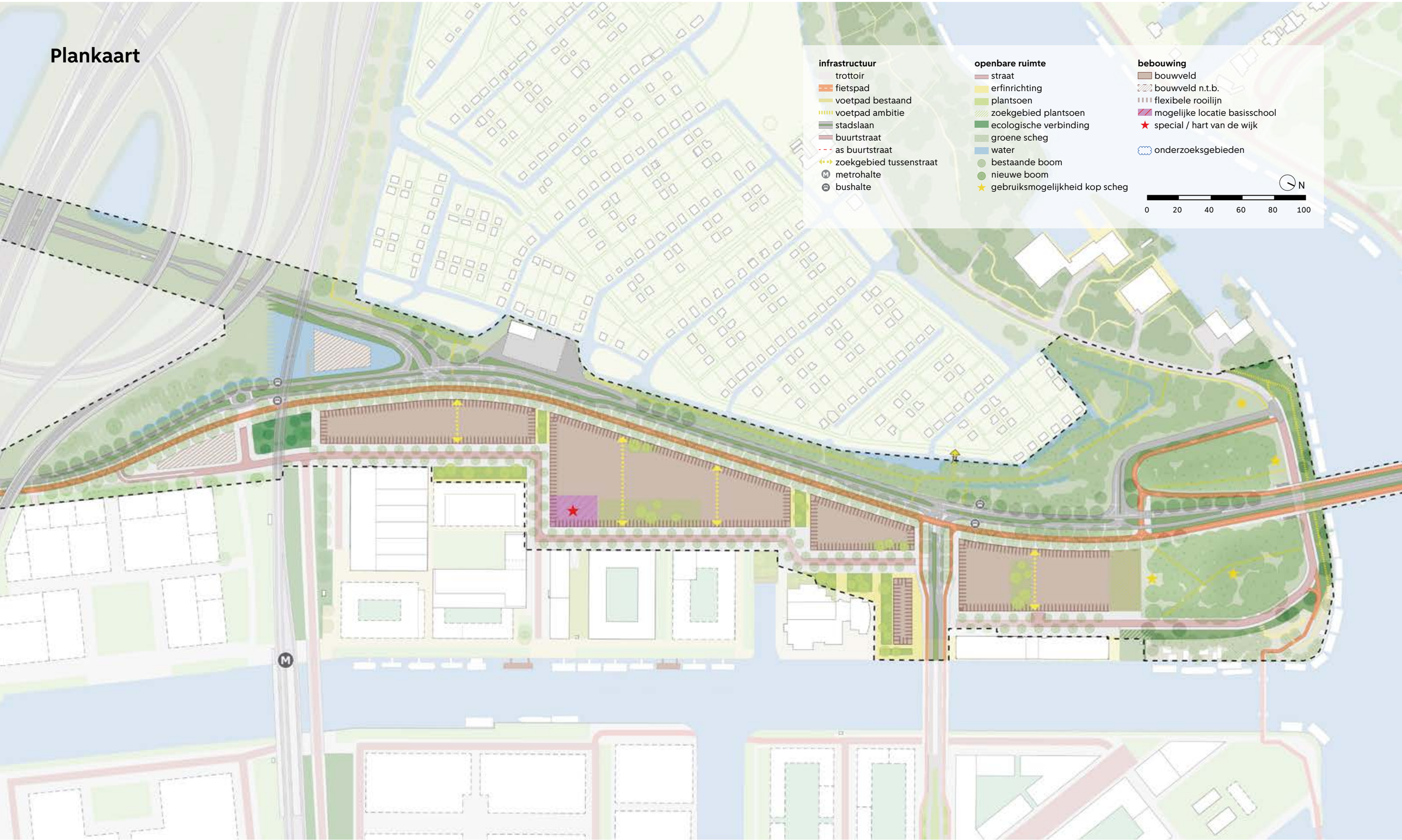


Wonen en werken komen samen in het Nieuwe A2 Entree gebied



Stedenbouwkundige plankaart totaal

Plankaart

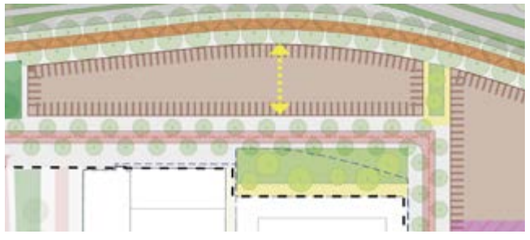

infrastructuur
trottoir
fietspad
voetpad bestaand
voetpad ambitie
stadslaan
buurtstraat
as buurtstraat
zoekgebied tussenstraat
metrohalte
bushalte
openbare ruimte
straat
erfinrichting
plantsoen
zoekgebied plantsoen
ecologische verbinding
groene scheg
water
bestaande boom
nieuwe boom
gebruiksmogelijkheid kop scheg
bebouwing
bouwveld
bouwveld n.t.b.
flexibele rooilijn
mogelijke locatie basisschool
special / hart van de wijk
onderzoeksgebieden
N
0
20
40
60
80
100



Mogelijke variant aanlsuiting buurtstraat op de Joan Muyskenweg in Werkstad Overamstel

Programma

Wonen	80.000 m² - 90.000 m²
Werken	8.000 m² - 12.000 m²
Voorzieningen	7.000 m² - 12.000 m²
	(waarvan 4.000 m² maatschappelijk)



Optie buurtstraat buiten erfgrens kavel 2 Muyskenkwartier

naar mate het noordelijker gelegen is, in aansluiting bij de woonbuurten in Overamstel en richting de Rivierenbuurt.

Voorzieningen

Een gemengde stadsbuurt kan niet zonder goede voorzieningen. Niet alle voorzieningen die de bewoners van Overamstel nodig hebben, zullen in de buurt zelf te vinden zijn. Op dit moment is de prognose dat een basisschool nodig is en in de buurt zal enige detailhandel zijn voor een kleine boodschap. Maar voor de meeste dagelijkse en andere boodschappen kunnen de bewoners in de Rijnstraat hun boodschappen vinden dan wel in het naastgelegen nieuwe winkelcentrum in het Amstelkwartier. Dit geldt ook voor sport of voortgezet onderwijs. In de Nieuwe A2 Entree is er ruimte voor ongeveer 7.000 tot 12.000m2 bvo voorzieningen.

Qua maatschappelijke voorzieningen is de basis aanwezig. Er is ruimte voor ongeveer 4.000 m2 aanvullende maatschappelijke voorzieningen. De grootste voorziening die in Overamstel komt, is het Integraal Kind Centrum waarvoor de voorkeurslocatie in het hart van de buurt ligt. Het schoolplein dat niet exclusief door de school gebruikt wordt is de ontmoetingsplek bij uitstek. Dit zal worden versterkt met andere voorzieningen om hier een veilige en aangename ontmoetingsplek van te maken. Dit lijkt ook de logische plek voor de andere maatschappelijke voorzieningen zoals de buurtkamer en de huisarts.

Logische plekken voor voorzieningen die onder andere gericht zijn op ontmoeten, (groen- en water-) beleving, ontspanning, bewegen, recreatie, opleiding, kunst en cultuur en/of locaties voor horeca liggen aan het water of aan de doorgaande route. Hoeveel horeca dit kan zijn dient nog verder te worden uitgezocht.

Publieksvriendelijke en levendige plinten

Om dit woon-werkmilieu een optimale kans te geven zijn goed vormgegeven ‘plinten’ onderin de bouwblokken essentieel. Werkplinten zijn uiteraard gebaat bij een goede bereikbaarheid en wat stedelijke reuring. Daarom voorziet dit SP vooral in plinten met een aantrekkelijke menging van werken, horeca, wonen en voorzieningen. Dergelijke plinten bieden een aangenaam woon/werkklimaat en verhogen de sociale veiligheid omdat er meer ‘ogen op straat’ zijn.
Een werkplint heeft een flexibele bouwstructuur, waarin ruimten naar believen kunnen worden ingedeeld en aangepast. Hierin kunnen ook voorzieningen worden gevestigd, zoals een huisarts of buurtkamer. Dit betekent een slimme beukmaat en minimale diepte die bruikbaar is voor werkfuncties of voorzieningen, wat aansluit goed bij de duurzaamheidsthema’s circulair bouwen en het nieuwe normaal (Ontwerp met een zo groot mogelijke mate van adaptief vermogen).

Een belangrijk uitgangspunt hierbij is het streven naar een hogere verdiepingshoogte in de plinten zodat uitwisselbaarheid van woon- en niet-woonfuncties in de toekomst mogelijk blijft. De plinten zijn multifunctioneel in gebruik en hebben een uitnodigend karakter.



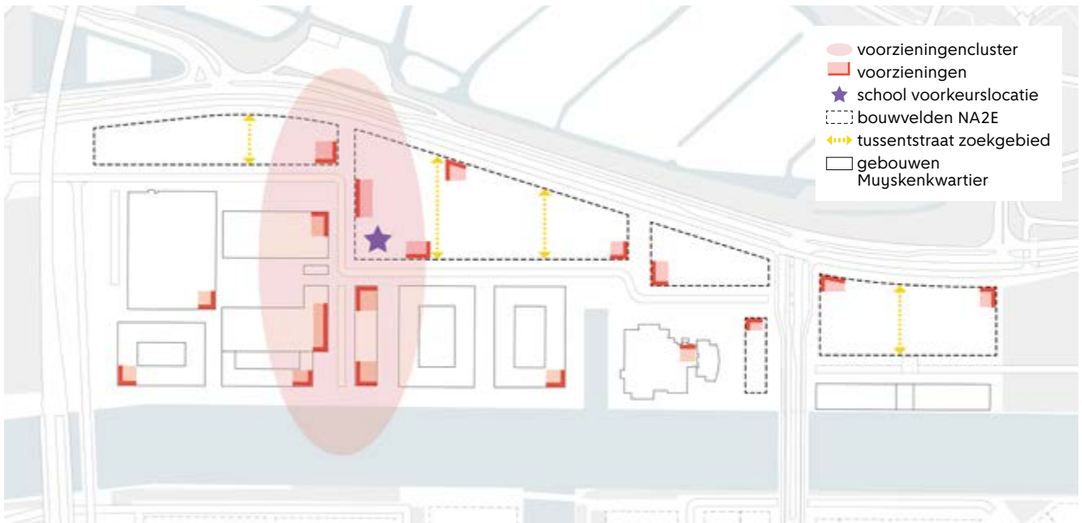
Bedrijvigheid in goed vormgegeven plinten



Interactie met openbare ruimte



Hoekvoorzieningen



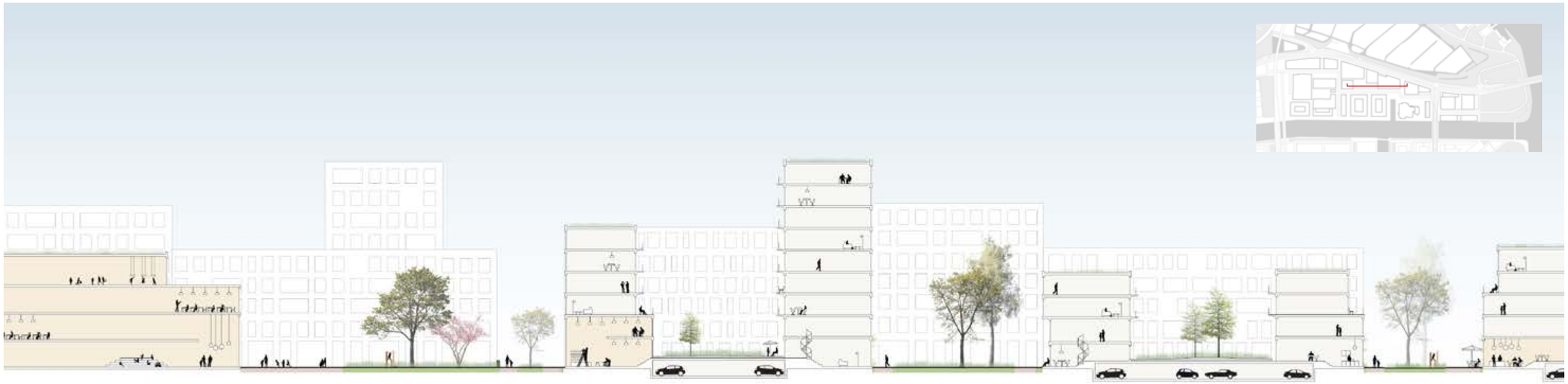
Voorbeelduitwerking voorzieningen in de NA2E

PRINCIPE DWARSDOORSNEDE



Tuinpark Amstelglorie | *Stadslaan* *ca. 27-30 m* | *De Nieuwe A2 Entree* | *Buurtstraat* *ca. 18-20 m* | *Muyskenkwartier Kavel 1* | *Kade Duivendrechtsevaart* *17 m*

PRINCIPE LANGSDOORSNEDE



School | *Schoolplein* *ca. 45-50 m* | *Bouwveld 3* | *Tussenstraat* *ca. 12-15 m*

5. Openbare ruimte en groen

5.1 Landschappelijke context en opgaven

Het projectgebied heeft een unieke landschappelijke ligging tussen de Duivendrechtsevaart en de Amstel en aan de Amstelscheg. Het landschap van de Amstelscheg bestaat ter hoogte van het projectgebied uit verschillende delen met elk unieke ruimtelijke, groene en ecologische kwaliteiten die onderdeel zijn van de hoofdgroenstructuur en van cultuurhistorische waarde.

Hoofdgroenstructuur, ecologische structuur en hoofdbomenstructuur
De Amstelscheg is een aaneengesloten landschap met verschillende deelgebieden, elk met een verscheidenheid aan beplanting zoals inheems bos, oeverbeplanting, tuinparken, wegbeplanting, en solitaire bomen (zowel cultuur- als inheems). Bij de aanlanding van de Utrechtsebrug ligt een monumentaal populierenbos, de kop van de Amstelscheg dat zich heeft ontwikkeld tot een gevarieerder bos met zoomvegetatie en een rijk bodemleven. Parrallel aan de weg staat een sortiment bomen dat onderdeel is van de lange lijnen van de hoofdbomenstructuur, dat straks het decor vormt van de nieuwe stadslaan. Het buitendijks gelegen oeverbos is een nat bos met rijkdom aan beplanting en soorten. Het volkstuinpark vormt een groene oase met rijkdom aan biodiversiteit.

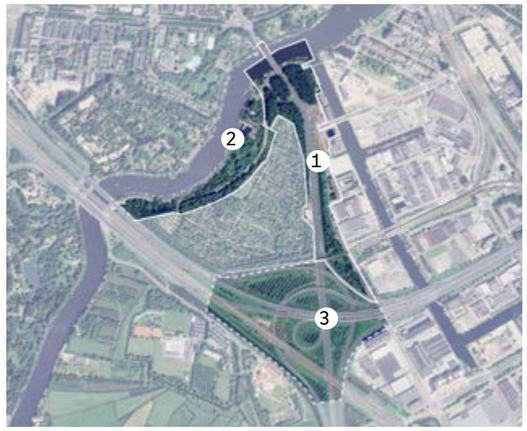
Met de ambitie wonen en werken aan de Amstelscheg, het opheffen van de huidige barrière en het creëren van verbindingen wordt de Amstelscheg bereikbaar voor omwonenden maar ontstaat er ook meer druk op de natuur en groenwaarden in de Amstelscheg. Met de komst de gebiedsontwikkeling moet de hoofdgroenstructuur en ecologische waarden behouden blijven en worden versterkt.

Cultuurhistorische waarden Amstelscheg
In het gebied vormt de A2 een krachtige scheidingslijn met het cultuurlandschap van de Amstelscheg. Het groen was een integraal onderdeel van de planvorming, waarbij het oeverbos, het volkstuinpark, het Martin Luther Kingpark, Amstelpark en begraafplaats Zorgvlied en de bosbeplanting van de A2 zijn allemaal samengebracht in één ontwerp om de punt van de Amstelscheg vorm te geven. De als een ‘parkway’ ontworpen rijksweg, de latere A2, vormt met deze zuidelijke toegang tot de stad een vloeiende overgang vanuit het open landschap via de Utrechtsebrug richting de bebouwing van Amsterdam Zuid en lag landschappelijk ingebed door de bosbeplanting aan weerszijden van de aanlanding van de brug. Tevens vormt de A2 een barrière naar de Amstelscheg. Deze barrière willen we opheffen en het landschap beter toegankelijk maken voor publiek.

Visie
De visie op de opgave is tweeledig en richt zich enerzijds op de weg zelf en anderzijds op de nieuwe context. Met de nieuwe stadslaan blijft de historische lijn van de voormalige rijksweg behouden en vormt de weg een vloeiende overgang van landschap naar de stad via de Utrechtse brug. De weg vormt geen barrière, maar is onderdeel van het landschap. De veranderende context is de ligging aan de nieuwe buurt waarmee de stadslaan wordt versterkt. Vanaf de stadslaan is het landschap van de Amstelscheg beleefbaar aan de ene zijde en de nieuwe gebiedsontwikkeling aan de andere zijde. Een groene zone met verspreide bomen vormt de overgang van de scheg naar bebouwd gebied. Deze nieuwe buurt vormt samen met het Muyskenkwartier een buurt binnen Over Amstel met eigen identiteit ontleend aan de landschappelijke ligging. De visie is gericht op het verbinden, van de buurt met de omgeving (visiekaart p18). Verbindingen komen tot stand door het oversteekbaar maken van de weg voor voetgangers en fietsers en het verbinden van groen- en leefgebieden voor dieren. Hiermee worden bestaande landschappelijke kwaliteiten benut. De scheg, de Amstel en Duivendrechtsevaart worden toegankelijk en beleefbaar door de aanleg van paden en plekken.

Deelgebieden
Voor de openbare ruimte in dit project wordt onderscheid gemaakt in drie deelgebieden, met elk een andere opgave. In dit hoofdstuk worden deelgebied 1 en 2 beschereven. Deelgebied 3 betreft alleen een wegaanpassing.

1. Projectgebied de Nieuwe A2 entree:
    a. Afwaarderen van de A2 naar stadslaan: het wegontwerp
    b. De gebiedsontwikkeling: de nieuwe buurt
3. Het landschap van de Amstelscheg; onderzoek naar gebruiksmogelijkheden.
4. Wegaanspassing knooppunt Amstel



Deelgebieden



Landschappelijke context

5.2 Het wegontwerp, de nieuwe stadslaan

De huidige snelweg wordt omgevormd tot een groene stadslaan. Het huidige profiel is ingericht op een snelheid van 100 km uur. Het brede profiel van 2x3 rijstroken wordt opnieuw ingericht als een 50 km/uur weg als entree van de stad. De ruimte die vrijkomt wordt benut voor een groene inrichting en bebouwing.

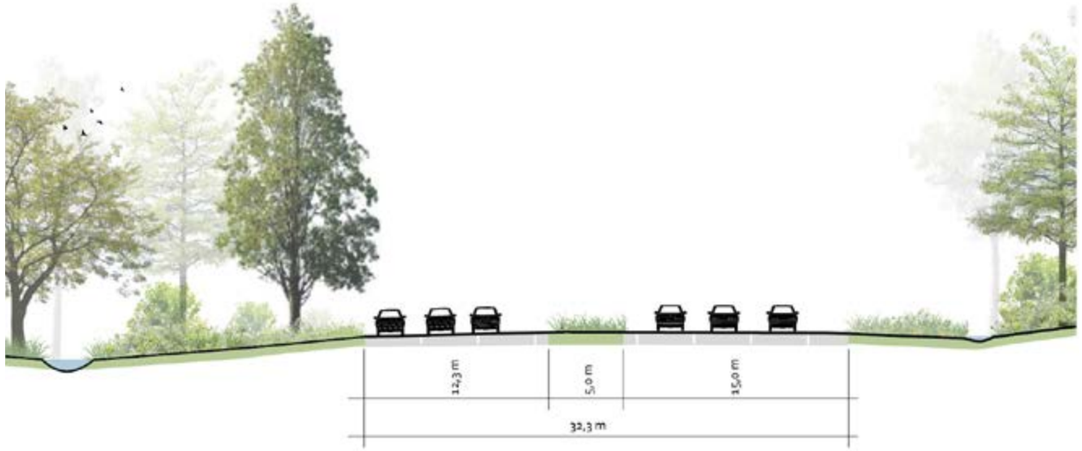
Deze nieuwe weg heeft verwantschap met de Spaklerweg (S111) aan de oostzijde van Overamstel. Beide wegen worden aan één zijde geflankeerd door bebouwing, en de andere zijde door groen. Bij de Spaklerweg is dat het spoortalud, bij de nieuwe stadslaan Nieuwe A2 Entree is dat de Amstelscheg.

Het ontwerp van de nieuwe stadslaan gaat uit van een wegprofiel van twee keer één rijstrook. De middenberm kan als uitwijkmogelijkheid gebruikt worden voor het laten passeren van nood- en hulpdiensten. In deze middenberm kan beplanting groeien zoals bij de Spaklerweg. De weg wordt begeleid door bomen in een los verband. Dit zijn inheemse bomen passend bij het gebied. Deze landschappelijke bomen vormen de overgang van de Amstelscheg naar de gebiedsontwikkeling.

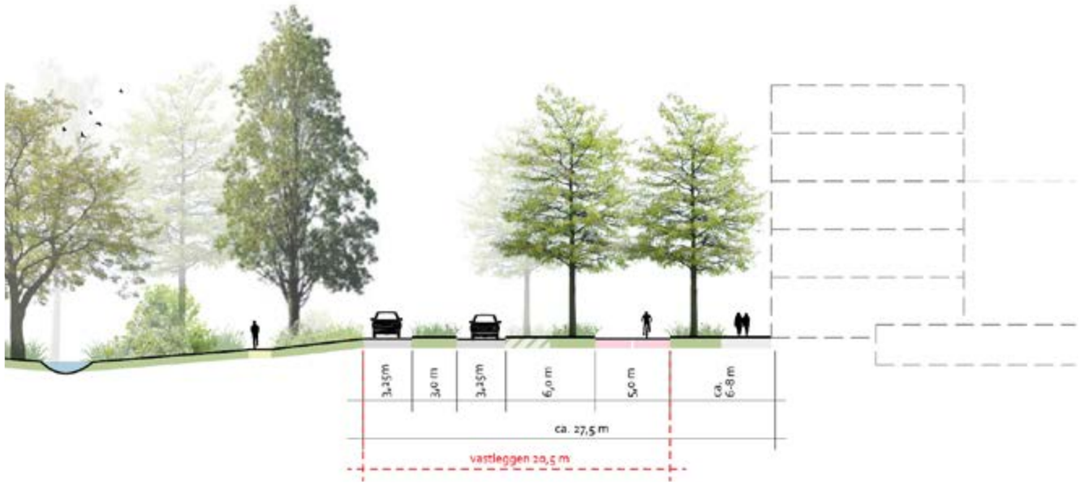
Het fietspad is een losliggend doorgaand fietspad in twee richtingen dat de Binnenstad verbindt met Zuidoost. Dit fietspad wordt aan weerszijden begeleid door bomen. Tussen weg een fietspad ligt een breed groenvak met bomen in los verband. Voorzieningen als Afvalcontainers, laad-en losplekken en fietsparkeren bevinden zich tussen de bomen. Aan de andere zijde van het fietspad wordt een brede stoep aangelegd met een voldoende ruimte voor groen en bomen. Voor een intieme sfeer en voldoende schaduw op warme dagen.

Ter plaatse van de kruising met de Amstelstroomlaan en de Jan Vroegopsingel is een langzaam verkeersoversteek gepland. In de toekomst en wanneer daar voldoende aanleiding voor is kunnen er meer oversteekplaatsen gemaakt worden. Ook worden verschillende ecologische verbindingen gerealiseerd.

De mogelijkheid voor de toekomstige inpassing van een tram is onderzocht. Binnen het wegprofiel is er niet voldoende ruimte voor een trambaan. Een eventueel toekomstige trambaan zou aan de westzijde van de weg gepositioneerd kunnen worden.



Huidig wegprofiel A2



Voorkeursprofiel - groene stadslaan (maten zijn indicatief)



Referentie Spaklerweg



Referentie Wibautstraat



Referentie auto op de achtergrond en vrijliggend fietspad



Brede stoepen

BOMENCOMPENSATIE

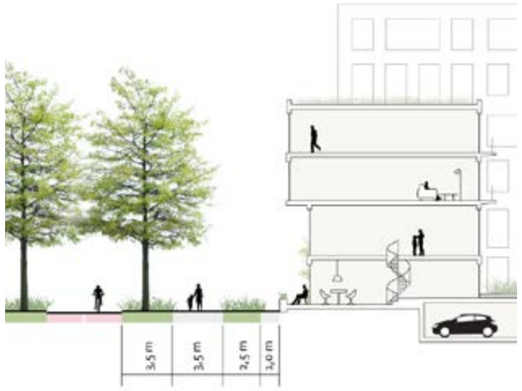
Om de plannen van de afwaardering van de snelweg en het stedenbouwkundig plan voor de nieuwe A2 entree te realiseren moeten er bomen worden verwijderd. Op basis van het bomenbestand Amsterdam is een inschatting gemaakt van ca. 400 bomen. Het exacte aantal te compenseren bomen zal pas bekend zijn nadat de Boom Effect Analyse (BEA) is uitgevoerd en inmeting en inventarisatie plaatst heeft gevonden. Tevens moeten de bomen op waarde geschat worden, zowel de ecologische, maatschappelijke en monetaire waarden. Dit onderzoek vindt op zijn vroegst plaats einde van dit jaar 2024. Op basis van de plannen die in de maak zijn zoals het ontwerp voor de nieuwe weg en het stedenbouwkundig plan is de volgende bomenbalans opgesteld. De bomen die moeten wijken worden zoveel mogelijk in het gebied zelf gecompenseerd en zo groot mogelijk aangeplant. Daar waar de compensatie niet voldoet worden bomen in Overamstel gecompenseerd en ten slotte in het herplantfonds.

De compensatie is gekoppeld aan de leeftijd en waarde van bomen. De meeste bomen zijn ca. 40 jaar oud, volgens de bomenkaart van Amsterdam.

Locatie
1. Stadslaan
2. Buurt NA2E
3. Muyskenkwartier
4. Kop Utrechtsebrug / scheg
5. Knooppunt Amstel
6. Overamstel



Bomencompensatie



Voorbeeld aansluiting woonplint (maten zijn indicatief)



Voorbeeld aansluiting bedrijvenplint (maten zijn indicatief)

5.3 De nieuwe buurt

De openbare ruimte voor de nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling De Nieuwe A2 Entree vormt samen met het Muyskenkwartier één buurt. De openbare ruimte plannen lopen naadloos in elkaar over. Sfeer, principes, beplanting en materialen worden doorgezet. Het ontwerp openbare ruimte is ontwikkeld vanuit de stedenbouwkundige hoofdopzet vanuit het Muyskenkwartier, dat uitgaat van de transformatie naar een gemengde wijk met wonen en werken. De openbare ruimte wordt zo groen mogelijk ingericht en draagt bij aan de sfeer en identiteit van het woon/werkgebied: stoer, robuust en informeel. Het plan openbare ruimte wordt gefaseerd uitgevoerd en sluit zowel aan op de huidige situatie als op de toekomstige ontwikkelingen. Het vormt de verbinding tussen de verschillende bestaande gebouwen en nieuwe ontwikkelingen in het plangebied en levert een belangrijke bijdrage aan de identiteit van de wijk als geheel.

Het raamwerk openbare ruimte
Het raamwerk openbare ruimte is onderdeel van het stedenbouwkundig plan. In het stedenbouwkundig plan worden globale bouwvelden aangegeven waarbinnen nog verschillende uitwerkingen mogelijk zijn. Voor de openbare ruimte worden de hoofdstructuur en principes aangegeven.

De hoofdstructuur is bepalend voor de stedenbouwkundige opzet. Voor het systeem van doorsteken en stegen ligt de exacte ligging binnen de bouwvelden nog niet vast.

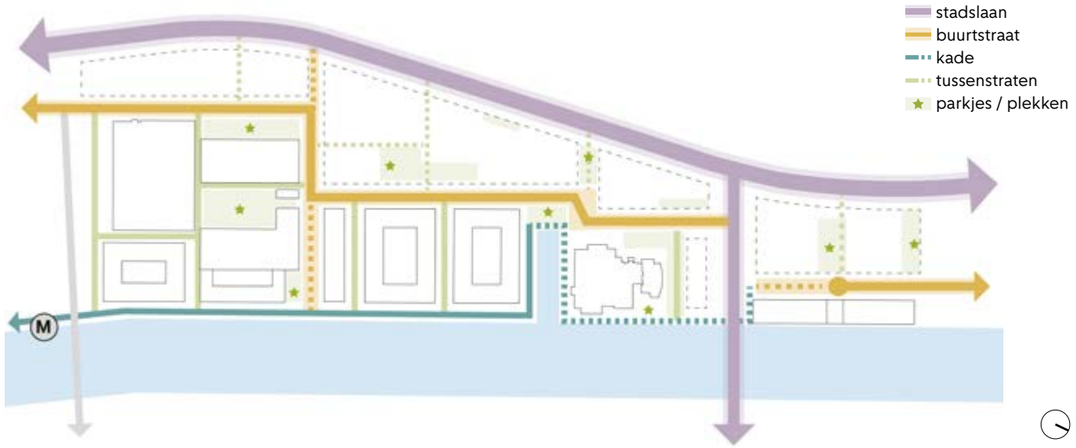
Het gebied wordt ontsloten door een buurtstraat (30km). Deze buurtstraat vormt met centrale ligging de ruggengraat van de wijk. De straat verspringt waardoor je oriëntatie en blik wisselt en de snelheid van het verkeer laag blijft. Vanuit deze centrale buurtstraat liggen aan weerszijden de kleinere dwarsstraten en doorsteken tussen de gebouwen, een autoluw fiets- en voetgangersgebied met een fijnmazig netwerk van groene stegen en hoven. Richting het water wordt het gebied steeds verkeersluwer en ligt de nadruk op de groene verblijfsruimte. Richting de nieuwe weg neemt de verkeersintensiteit toe en ligt de nadruk op het verbinden met de stad en zuidoost. Ook is hier het groen van de scheg zichtbaar en ligt de nadruk op het verbinden door recreatieve routes en oversteken, maar ook het versterken van ecologische verbindingen.

Groene inrichting van de openbare ruimte
Gestreefd is naar een zo groen mogelijke inrichting van de openbare ruimte met robuust groen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie van rigoureus vergroenen als aan de opgaven omtrent

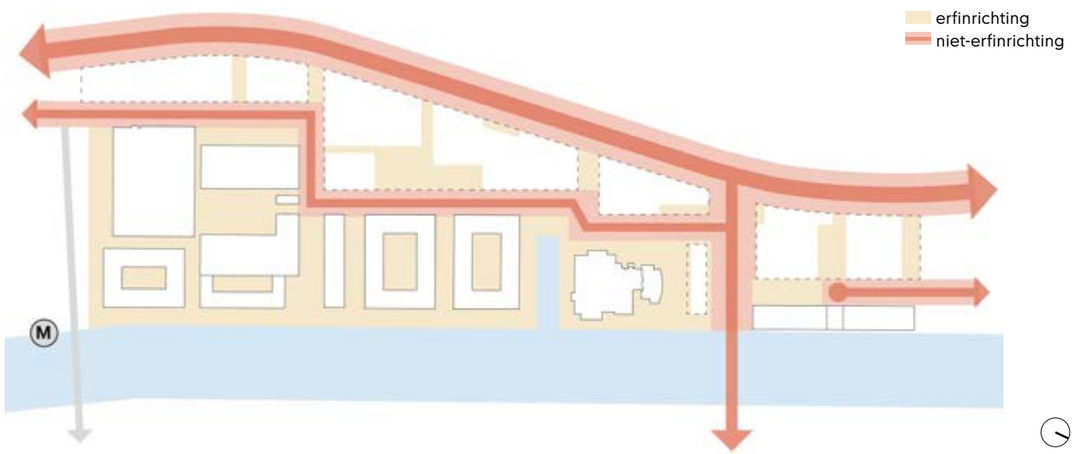
hittestress, weerproof, ecologie en natuurinclusief en de compensatie van de hoge dichtheid in bebouwing. Ook worden de bomen die moeten worden gekapt voor de gebiedsontwikkeling gecompenseerd in het plangebied.

Er wordt uitgegaan van een verkeersluw gebied met beperkt autoverkeer en een minimumaantal parkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte waardoor een maximum aan groen en verblijfsruimte mogelijk is.

De stedenbouwkundige structuur bestaat uit een afwisseling van gebouwen van verschillende typologieën. De maatvoering van de gebouwen varieert en zo ook de maatvoering van de openbare ruimte. Het karakter is informeel en wordt met de inrichting van de openbare ruimte versterkt door bijvoorbeeld bomen in vrij verband en een gevarieerde en natuurlijk uitziende onder-begroeiing van vaste planten en grassen en de toepassing van gevelgroen. Boomspiegels worden ruim aangelegd. De groene plekken zoals de pocket parken in de buurt, krijgen eveneens een informele inrichting en elk een eigen identiteit.



Typologieën openbare ruimte

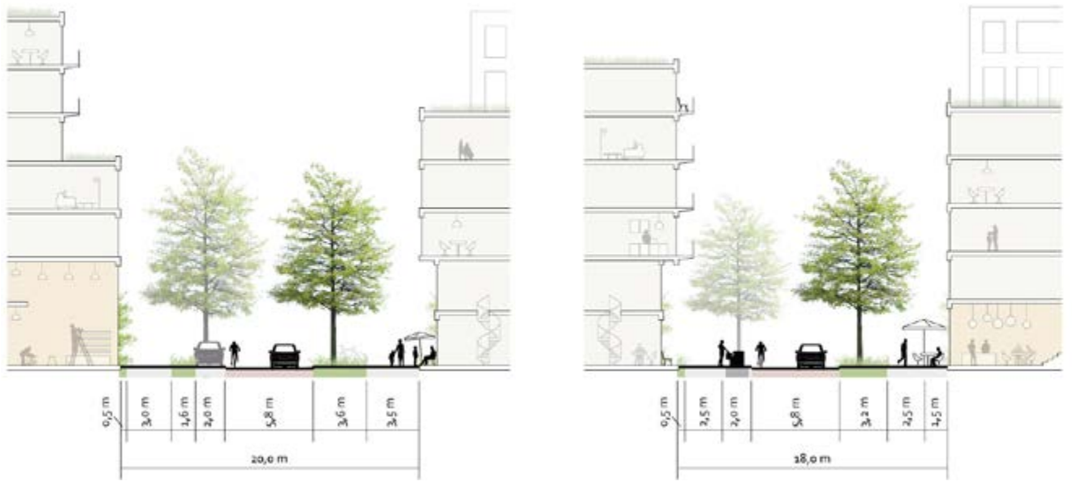


Principe inrichting openbare ruimte

Verkeer en gebruik

De buurt wordt ontsloten door een 30km-straat, die aansluit op de verlegde Joan Muyskenweg richting Zuidoost, de nieuwe stadslaan, en aan de noordzijde op de Amstelstroomlaan richting Overamstel. Aan deze buurtstraat liggen de belangrijkste voorzieningen en wordt het ophalen van vuilnis en laden en lossen georganiseerd. De straat krijgt een profiel van ca.20 m breed met ruimte voor voorzieningen en een groene inrichting met bomen.

De buurt wordt optimaal ontsloten door een fijnmazig netwerk van paden voor fietsers en voetgangers, wat aansluit bij het duurzaamheidsthema uitstootvrije mobiliteit en schone lucht. Langzaam verkeer in en rondom het gebied met de nieuwe ontwikkelingen wordt gestimuleerd. De groene kade van het Muyskenkwartier is autoluw en vormt een route van het metrostation Overamstel langs het water naar de noordkant van de buurt.



Voorbeeldprofielen buurtstraat (maten zijn indicatief)



Voorbeeldprofielen tussenstraat (maten zijn indicatief)



Delftse stoep en geveltuintjes



Referentie buurtstraat (Gershwinlaan, Amsterdam)



Referentie tussenstraat met wadi



Sport en spel in de openbare ruimte



Pocketparkje



Wonen aan buurtstraat



Referentie speelplekken geïntegreerd in het groen



Verblijfsplekken aan het water



Referentie groene pocketparkjes

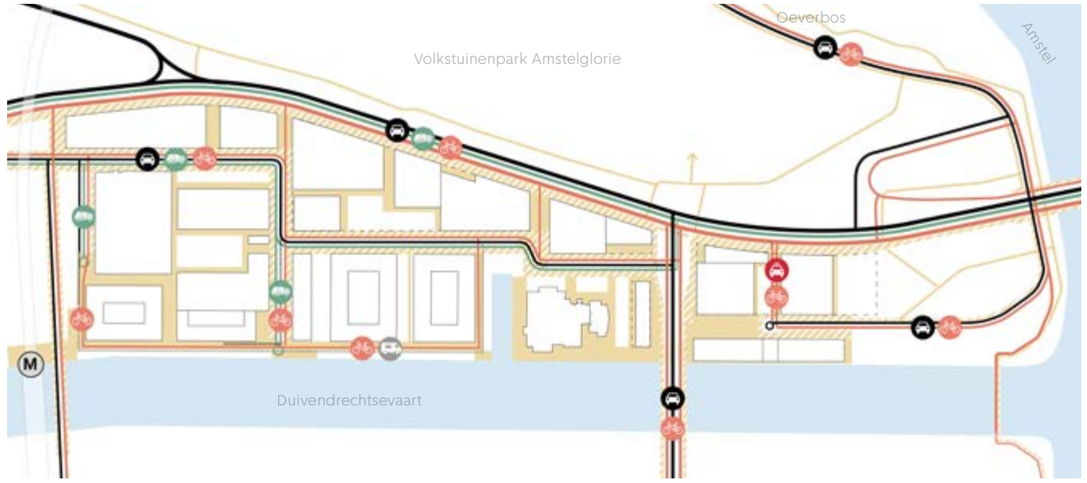
Parkeren wordt zoveel mogelijk inpandig opgelost. Het gebied wordt voorzien van laad- en losplekken in de openbare ruimte en enkele bezoekers parkeerplekken in het Muyskenkwartier. Daarnaast worden er voldoende fiets-parkeerplekken gerealiseerd.

Materiaalgebruik

De nieuwe buurt wordt ingericht conform Puccini. De buurt ontsluitingsstraat wordt ingericht in gebakken klinkers en stoep in 30x30-betontegels. Laad- en losplekken en fiets parkeerplekken bevinden zich op stoepniveau. Het overige autoluwe verblijfsgebied wordt ingericht met gebakken klinkers. Alléén op bijzondere plekken wordt eventueel een uitzondering gemaakt en afgeweken van Puccini zoals in andere buurten in Over Amstel.

Verlichting en sociale veiligheid

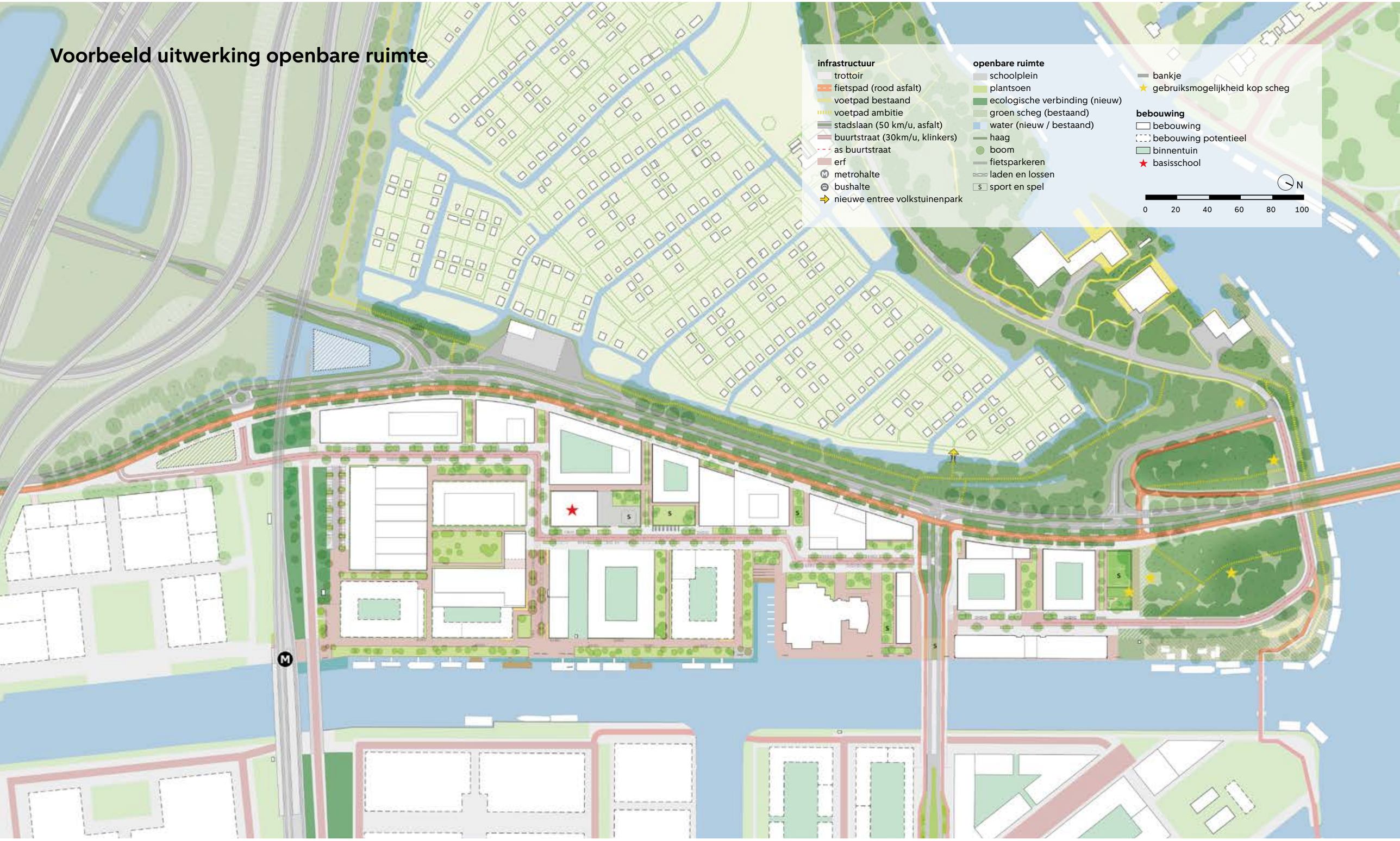
Het plan voor de openbare ruimte houdt rekening met de sociale veiligheid. Groen wordt zo toegepast zodat er geen hinder of onoverzichtelijke situatie ontstaat. Het hele plan wordt voorzien van voldoende lichtniveau. In de plint van de gebouwen en aan de nieuwe weg met doorgaande fietsroute worden zoveel mogelijk woonfuncties gerealiseerd zodat de sociale veiligheid op straat gewaarborgd is.



Verkeersstromen

- Voetgangersgebied - trottoirs
- Voetgangersgebied - erfinrichting
- Voetgangerspaden door het groen
- Fietsroutes
- Autoverkeer op weg
- Autoverkeer op erf
- Laden en lossen bedrijfsruimte
- Afval inzameling
- Nood- en hulpdiensten (op fietspad)

Voorbeeld uitwerking openbare ruimte



ECOLOGIE

Langs de A2 is aan de westkant een bosrijke omgeving dat samen met Amstelglorie en het oeverbos langs de Amstel een geheel vormt. Het gebied maakt daarmee onderdeel uit van de Amstelscheg en van de Ecologische Structuur Amsterdam.

Het populierenbos aan de kop van de scheg wordt vanuit ecologische inzet behouden. Om het stedebouwkundigplan te realiseren moet een deel van het bos worden gekapt. Dit leidt tot aantasting van de kwaliteit en de biodiversiteit. Deels kappen van het bos met mantel en zoomvegetatie en de relatief ongestoorde kern betekent verstoring van het bosecosysteem en consequenties voor de stabiliteit van het bos. Dit moet in vervolgfase verder worden onderzocht. De Kop van de Amstelscheg vormt het leefgebied van verschillende diersoorten: onder andere vleermuizen, de egel, wezel, blauwborst, huismus, koolmees, boomvalk, vleermuizensoorten, kleine watersalamander, snoek en rivierdonderpad. Door afwaarderen van de A2 tot groene stadslaan met verschillende faunapassages en door een groenstrook op de Utrechtstebrug worden belangrijke barrières geslecht en kunnen nu vrij geïsoleerde populaties van diersoorten beter onderling uitwisselen. Dat is positief voor de biodiversiteit.

Met uitwerking van de ecologische opgave wordt invulling gegeven aan de ambitie van rigoureus vergroenen uit de omgevingsvisie. Door een toenemende druk op de natuur en groenwaarden in de Amstelscheg moet de hoofdgroenstructuur en natuurwaarden binnen de ecologische structuur worden versterkt en verbeterd door:
1. Het geven van ecologische impuls
2. Het creëren van ecologische verbindingen
3. Het groen natuurinclusief inrichten van de nieuwe buurt



Groen blauw raamwerk = groen blauwe ambitie

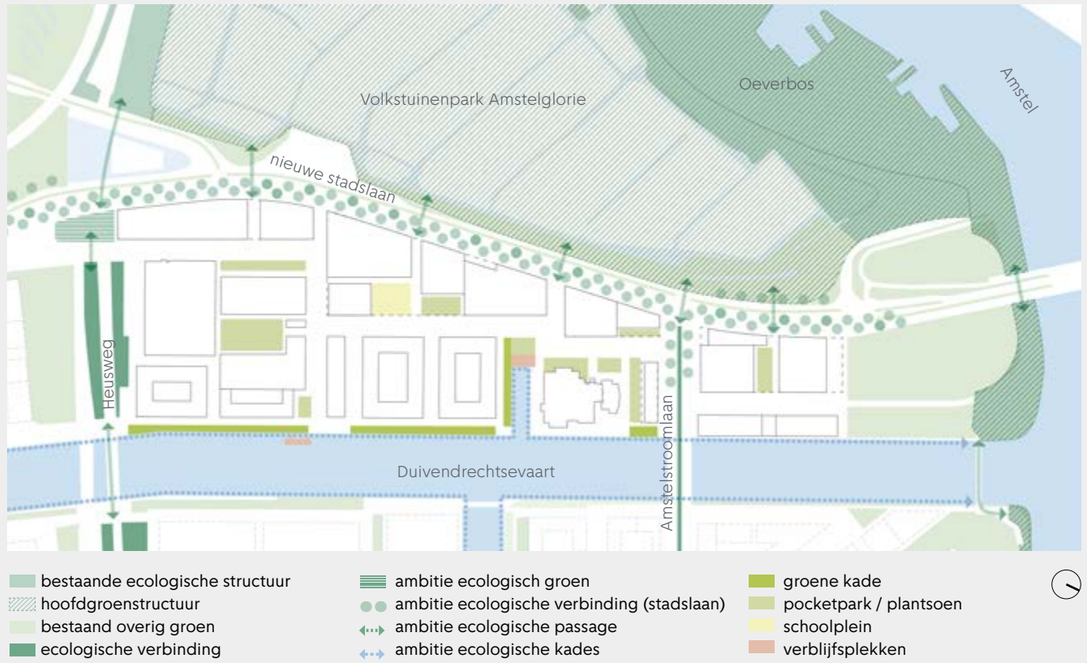


Bijenlint Amstelstroombrug

Ecologische impuls
Naast compensatie van natuurwaarden wordt onderzocht waar en op welke manier de ecologie extra kan worden ondersteund in combinatie met het toenemende gebruik. Dit kan door een zonering aan te brengen en bepaalde delen volledig ontoegankelijk te maken zodat de natuur zijn gang kan gaan of condities te creëren voor bepaalde doelsoorten.
Daarnaast wordt een ecologische impuls gegeven door het vergroenen van de stadslaan. De bomen die worden geplant kunnen dienen als nestplaats maar ook ter oriëntatie van vogels en vleermuizen. De groene middenberm van de stadslaan wordt ingezaaid met een bloemen en kruidenmengsel dat kan dienen als bijenlint voor bijen en vlinders.

Ecologische verbindingen
Niet alleen mensen maar ook dieren moeten zich kunnen verplaatsen. Ecologische verbindingen zijn belangrijk voor het vergroten van leefgebied van bepaalde soorten. Dit kan door het maken van faunapassages onder of over de weg en faunauitreedplaatsen (FUP's). Dit moet specifiek worden ontworpen voor de betreffende soort. Verschillende diersoorten hebben verschillende routes en verschillende eisen. Deze eisen halen we op uit ecologisch onderzoek dat wordt uitgevoerd. De huidige A2 vormt een barrière in het gebied voor kleine zoogdieren zoals de wezel, de eekhoorn en de egel en mogelijk andere soorten. Het ontwerp wordt samen met de stadsecoloog gemaakt.

Groene inrichting openbare ruimte
De nieuwe woonbuurt wordt zo groen mogelijk ingericht. Waar mogelijk worden bomen geplant en beplanting toegepast en groene plekken gecreëerd en wadi's worden aangelegd. De beplanting bestaat grotendeels uit inheemse soorten. De buurt wordt natuur inclusief ingericht.



Groen en ecologie

Groen
In de nieuwe gebiedsontwikkeling wordt voorzien in verschillende vormen van groen, sport en spel. Groen in de vorm van planstsoenen als gebruiksgroen, bomen met grote plantvakken en ecosysteemgroen. Met een groene inrichting en de toepassing van voornamelijk inheemse soorten wordt ingezet op een aantrekkelijke, biodiverse- en klimaat adaptieve leefomgeving. Daarnaast is groen van belang voor de mentale gezondheid met de 3-30-300 regel: uitzicht op minstens 3 volwassen bomen, 30 procent beschutting van boomkronen en een parkje binnen 300 meter voor elke woning, school en werkplek.

De groenopgave voor gemengd stedelijk milieu is:
- 16 m2 gebruiksgroen / woning
- 6 m2 ecosysteemgroen / woning
- 0,1 m2 ecosysteem groen / 1 m2 BVO kantoor

Groen oppervlakte	
bruto groen, binnen de grex	ca. 94.264 m2
netto groen *	ca. 17.563 m2
waarvan plantsoenen	Ca. 11.657 m2
waarvan ecosysteemgroen	ca. 5.906m2
bruto groen / woning (1000)	ca. 94 m2
netto groen/ woning	ca. 17,5 m2
plantsoen/ woning	ca. 11,5 m2
ecosysteemgroen /woning	ca. 5,9 m2
* plantsoenen en groen openbare ruimte SP	

De norm aan gebruiksgroen wordt binnen de gebiedsontwikkeling niet gehaald maar is binnen de grex zoekruimte voor extra gebruiksgroen. Aan de 3-30-300 regel voor een gezonde stad wordt voldaan: er is uitzicht op scheg met veel volwassen bomen, daarnaast wordt de stadslaan met bomen ingeplant en worden er veel bomen in de wijk geplaatst. Naar verwachting wordt 30 procent beschutting gehaald, heeft elke woning, school en werkplek binnen 300 meter een parkje doordat pocket parken deel uitmaken van het stedenbouwkundig plan.

Sport en spel
De sport- en speelnorm voor de buitenruimte zorgt ervoor dat Amsterdammers in hun eigen leefomgeving voldoende ruimte hebben om te kunnen sporten, spelen en bewegen. Er wordt onderscheid gemaakt in speelplekken in de buurt, speelplekken in de wijk, Sporten in de openbare ruimte en de georganiseerde Buitensport. De totale beweegopgave van De Nieuwe A2 Entree op basis van de verschillende sport- en speelnormen is als volgt (op basis van ca. 1.000 woningen en uitgaande van het wijktype gemengde stadsbuurt):

- Speelplekken in de buurt (150 m2): 3 speelplekken
- Speelvelden in de wijk (1.000 m2): 1 speelveld
- Sporten in de openbare ruimte: 1.000 m2
- Georganiseerde Buitensport: 5.000m2

Sport en spel plantsoenen en groen openbare ruimte gebiedsontwikkeling	
totaal sport en spelen *	ca. 2.370 m2
sport en spel /woning	ca. 2,3 m2
* dit zijn oppervlakten, losse speeltoestellen en fitnes niet meegerekend	

Voor ongeorganiseerde sport en spel zijn er mogelijkheden in de openbare ruimte ca. 2370 m2 /woning. Dit maakt onderdeel uit van het gebruikersgroen/ de plantsoenen met sport en speelmogelijkheden voor (kleine) kinderen en ontspanning voor volwassenen. Daarnaast worden losse sport en spel aanleidingen in het openbaar groen gerealiseerd. Voor mensen met een grotere actieradius worden mogelijkheden gerealiseerd door de aanleg van wandel, fiets en hardloop routes, sport en speelplekken in de groene kop van de Amstelscheg. De ligging aan de Amstelscheg, tuinpark Amstelglorie en de groene kop bij de Utrechtse brug biedt volop mogelijkheden voor sport en ontspanning (> 60m2/woning binnen de grex).

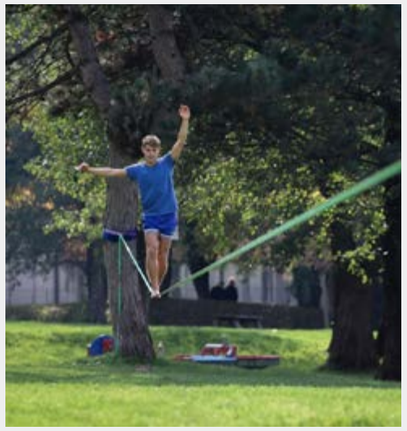
Voor georganiseerde sport is in dit plan evenals het gehele gebied Overamstel onvoldoende ruimte beschikbaar.
Om hieraan te voldoen zijn er de volgende mogelijkheden:
1. Medegebruik van het APGS-terrein (Politiesportpark aan de Ouderkerkerdijk)
2. Het realiseren van kleinschalige sportclusters binnen het plangebied Overamstel
3. Het intensiveren van sportpark Drieburg

Het sporten om de hoek binnen de nieuwe woonwijken van Overamstel is een essentiële bouwsteen voor een gezonde stad. Een kansrijke optie om sportruimte te realiseren direct aan de Nieuwe A2 Entree, is het verleggen van de afslag Utrechtse brug naar de Jan Vroegopsingel, in de kop van de Amstelscheg (zie p. 53). De locatie kan een verbindende schakel – in programmering en inrichting – vormen tussen de nieuwe buurt en Amstelscheg en een sportieve uitvalsbasis zijn. Een programmering gericht op sporten, bewegen en spelen kan waarde toevoegen aan de plek en het gebied. In verdere planuitwerking zal de haalbaarheid van deze plek worden getoetst.


Multifunctioneel sport- en spelterrein


Atletiek op hoogte


Bootcamp


Slackline

5.4 Het landschap van de Amstelscheg

Het landschap van de Amstelscheg verloopt als een gradiënt van een weids polderlandschap in het buitengebied, naar intensief stedelijk groen in de stad. Aan de oostkant van de Amstel ligt een zone met een natuur- en sportbeleving (het Oeverbos met de roeiverenigingen) die de overgang vormt tussen deze twee uitersten. Tussen het Oeverbos en park Somerlust liggen de landhoofden met monumentale populieren binnen het plangebied. Er wordt ingezet op het versterken van deze verschillende karakters en een vloeiende overgang hiertussen door middel van het toevoegen van passende gebruikersmogelijkheden. Daarbij is het vergroten van de relatie met en beleving van de Amstel een belangrijk uitgangspunt.

Door toename van het aantal woningen door de gebiedsontwikkeling en de ontwikkeling van Overamstel als geheel zal de recreatieve vraag in de kop van de Amstelscheg toenemen. De ambitie is om de Amstelscheg beter te verbinden, toegankelijk te maken en beter te benutten door meer gebruiksmogelijkheden toe te voegen. Op deze manier kan invulling worden gegeven aan de opgave uit de Omgevingsvisie, maar ook aan opgaven uit de groenvisie 2020-2050 het SHP Bovenwijks groen. Om ook aan de groen/ sport en spel norm te voldoen is het aangrenzende landschap van belang voor de ontwikkeling van de nieuwe woonbuurt.

Er wordt onderzocht of het maken van een aantrekkelijke en veilige wandel- en fietsroute richting de Amstelscheg in het verlengde van de Amstelstroomlaan mogelijk is. In de parken en de kop van de scheg zoeken we naar meer gebruiksmogelijkheden en kwaliteitsimpuls ten gunste van de groene kwaliteit, ecologische kwaliteit. Hiervoor zijn een aantal mogelijkheden geschetst op de volgende pagina.



Landschappelijke gradiënt



Landschappen van de scheg



Bestaand vlonderpad door het Oeverbos



Fietsroute Jan Vroeggopsingel



Referentie (zwem)plek aan de Amstel



Referentie zichtlijnen naar de Amstel



Voor de nieuwe A2 entree met ligging aan de hoofdgroenstructuur, Amstelscheg en het tuinpark Amstelglorie wordt concreet invulling gegeven aan ambities en opgaven door:

1. De aanleg van aantrekkelijke en veilige wandel- en fietsroutes richting de Amstelscheg
2. De aanleg van paden in de kop van de scheg;
3. Het verleggen van de afslag Utrechtse brug naar de Jan Vroegopsingel en het creëren van ruimte voor extra sport en spel mogelijkheden.
4. Het aanleggen van een wandelpad rondom het tuinpark
5. Het creëren van sport- en spelmogelijkheden in de kop van de scheg;
6. Het opwaarderen van de picknickplek in het oeverbos;
7. Het toegankelijk maken van het tuinpark Amstelglorie door het maken van een toegang aan de oostwest zijde in afstemming met het tuinpark.
8. Aanleg van faunapassages

Kop van de scheg

De bosbeplanting aan weerszijden van de aanlanding van de brug horen bij het ontwerp van de brug en de oorspronkelijke rijksweg. Vanwege cultuurhistorische, landschappelijke, ruimtelijke en ecologische waarden is het van belang om deze bosbeplanting te behouden. Om het stedebouwkundigplan te realiseren moet echter een deel van dit bos worden gekapt. Binnen de veranderende context, de visie en beleid is het gepast om deze plekken toegankelijk te maken en kwaliteitsimpuls en gebruiksmogelijkheden toe te voegen. Gedacht wordt aan wandelpaden en sport en speelmogelijkheden. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is om de aansluiting naar de Jan Vroegopsingel te verleggen en het profiel onder de brug anders in te richten om zo meer groen en ruimte voor functies te creëren en asfalt/ verharding te verminderen. Hiervoor zijn op de volgende pagina's een aantal ideeën geschetst.



A. Infromeel wandel- en fietspad



B. Informele paden in de populierenbosjes



C. Hoogteverschillen benutten



D. Klimbos



D. Klimnetten



E. Ontmoetingsplekken



F. Outdoor fitness in de stadsnatuur

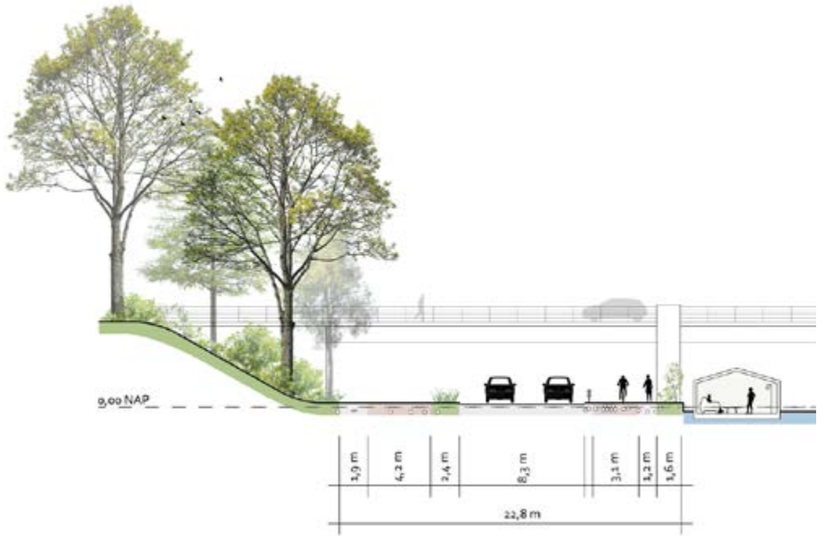


G. Ontworpen nieuwe entree tuinpark Amstelglorie

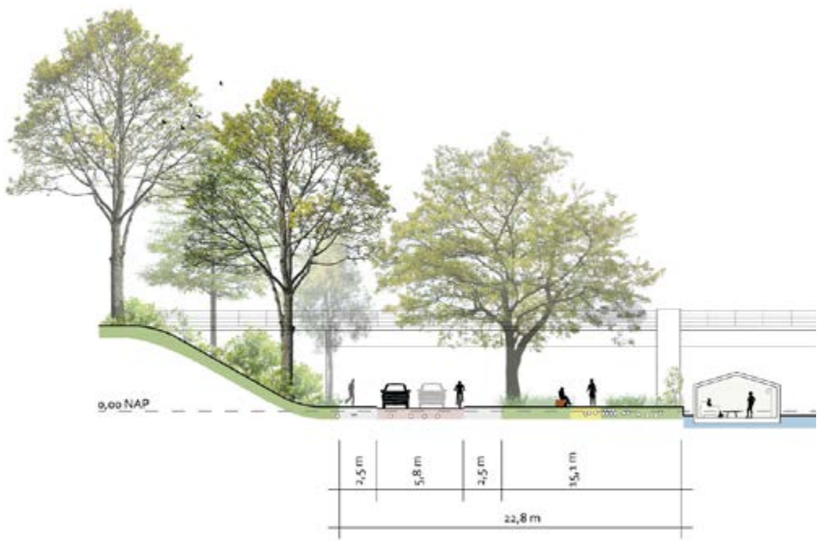


H. Plek onder de Utrechtsebrug





Bestaande situatie



Mogelijke uitwerking noordelijk buurtontsluiting

STUDIE **Kop van de scheg**

Mogelijke aansluitingen op de Jan Vroegopsingel en noordelijke buurtstraat met afwegingen rondom onder andere hoofdgroenstructuur, bomen en gebruiksmogelijkheden. In de volgende fase van het project wordt deze aansluiting verder onderzocht. Hierin wordt de bereikbaarheid van de roeiclubs meegenomen.



Optie 1: Aansluiting op de locatie van de huidige weg
Door de weg te plaatsen op de locatie van de huidige weg, gaat deze niet door de hoofdgroenstructuur en hoeven er geen bomen verwijderd te worden voor de aanleg. Ruimtelijk gezien splits de weg echter de groene ruimte in twee delen van een net onpraktisch formaat. Bovendien heeft de lus van de weg een verkeerskundig karakter.



Optie 2: Aansluiting inkorten en directer aansluiten op Jan Vroegopsingel
Door de weg directer op de Jan Vroegopsingel aan te sluiten, ontstaat er een aaneengesloten stuk groen waar veel mogelijk is; sportveldjes, ontmoetingsplekken etc. Ten opzichte van optie 1 is er ca. 500 m² meer groen. Echter gaat de weg door de hoofdgroenstructuur en zullen enkele bomen die verwijderd moeten worden, worden gecompenseerd.



Optie 3: Directer aansluiten op Jan Vroegopsingel zonder bomen te hoeven kappen
Dit is een tussenvariant tussen optie 1 en 2, waarbij de weg grotendeels op de huidige locatie ligt, maar afbuigt naar de Jan Vroegopsingel op de plek waar geen bomen staan. Zo hoeven er geen bomen te worden verwijderd en ontstaat er een iets grotere aaneengesloten groene ruimte, meer mogelijkheden voor gebruik.

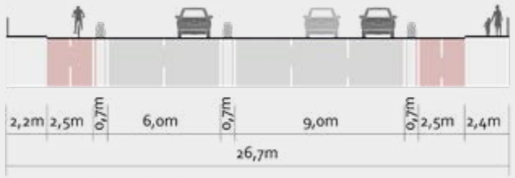
Hoofdgroenstructuur
Ligging huidige weg

STUDIE **Profiel en aansluiting Utrechtsebrug**

De Utrechtse brug blijft zijn belangrijke functie overgang van stad naar landschap behouden. Daar waar de brug nu wordt gedomineerd door asfalt is er nu de wens en ambitie om de Utrechtse brug te vergroenen en meer ruimte te creëren voor voetganger en fietser. De nieuwe stadslaan bestaat uit 2x1 rijstroken. Door dit profiel door te zetten ontstaat ruimte om een tweerichtingsfietspad aan beide zijde van de brug het te creëren. Aan de zuidzijde kan het worden verbreed naar 5,0m zodat het daarmee aansluit op het doorgaande fietspad van de nieuwe stadslaan naar Zuidoost. Aan de andere zijde is minder ruimte en kan het worden verbreed tot 3,5m waarmee het geschikt is voor twee richtingen en blijft de entree naar de scheg vanuit de stad behouden.

Het huidig profiel is 27,1 m breed, met 2x 2-richtings fietspad, 3 rijstroken de stad in en 2 rijstroken de stad uit. Het knelpunt ligt ter plaatse van de kruising met de President Kennedylaan. De verkeersstroom vergt hier veel ruimte en de vraag is of het aantal rijbanen hier verminderd kan worden. Mede door het landhoofd naar de brug aan deze zijde is verbreden van het fietspad maar beperkt mogelijk. Ambitie is het aantal rijbanen ter plaatste van de kruising terug te brengen. Dit moet nog worden verder worden onderzocht.

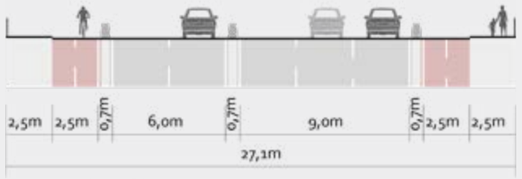
Het hier geschetste profiel voor de brug een voorkeursprofiel dat in de volgende fase verder moet worden onderzocht. De groenstrook in de brug is belangrijk als ecologische verbinding voor kleine zoogdieren zoals de egel.



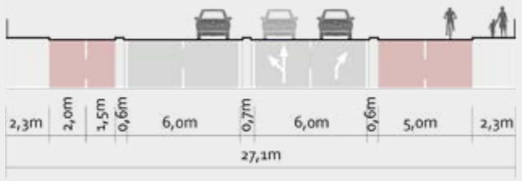
Doorsnede AA' huidige situatie



Doorsnede AA' ambitie (voorbeelduitwering)

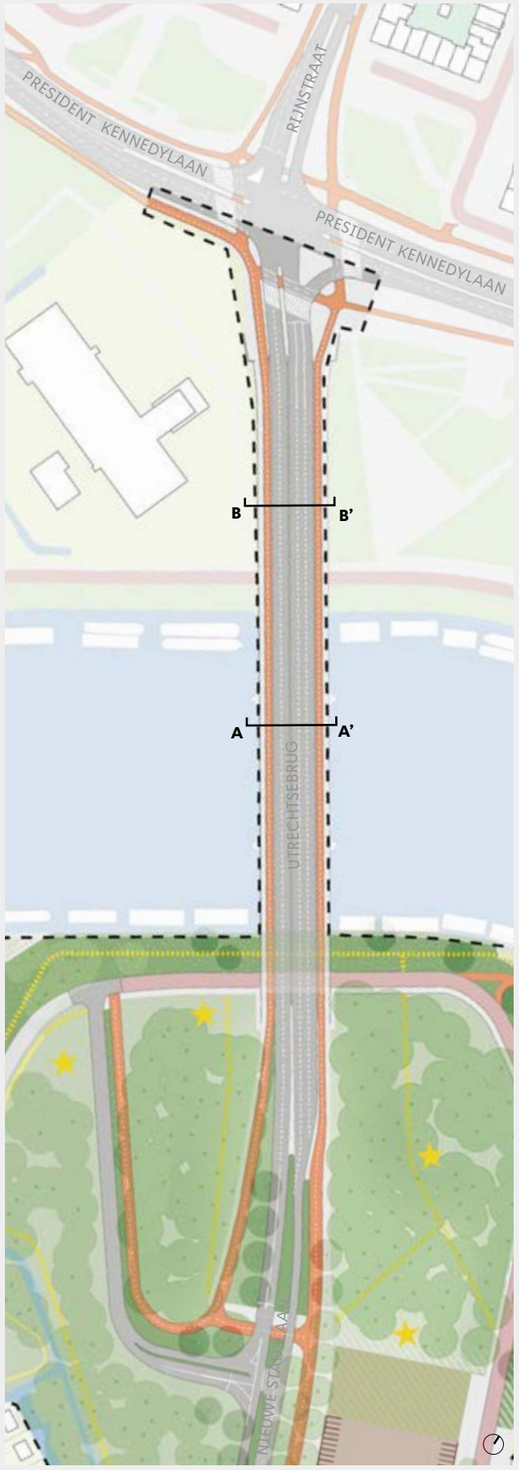


Doorsnede BB' huidige situatie

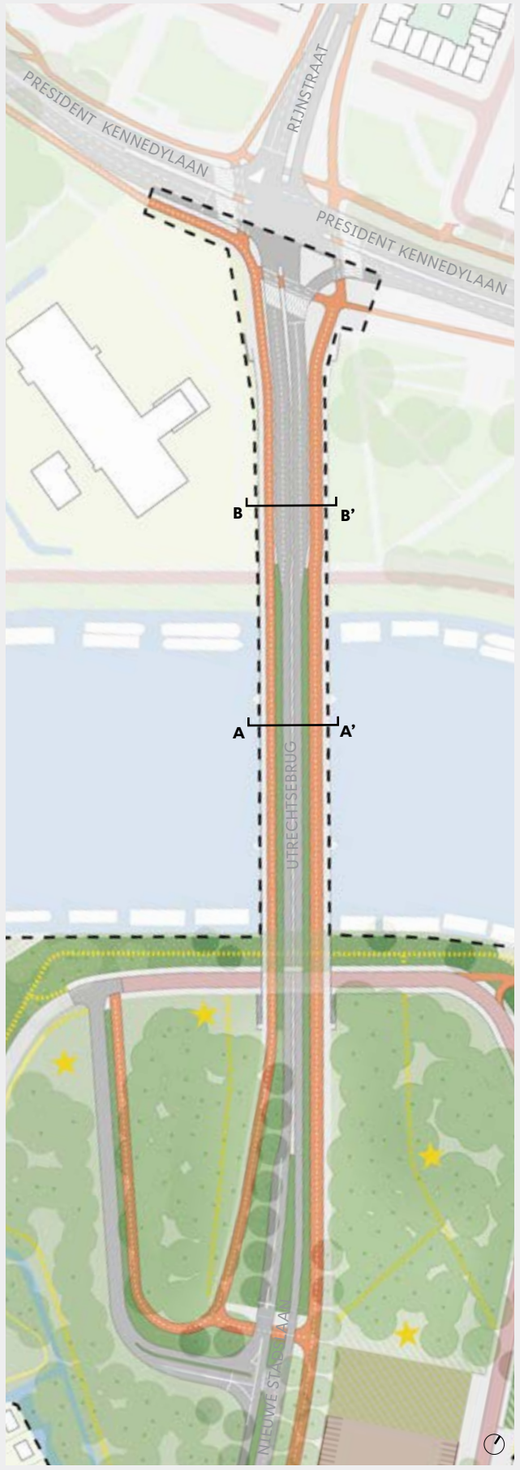


Doorsnede BB' ambitie


Impressie ambitie Utrechtsebrug

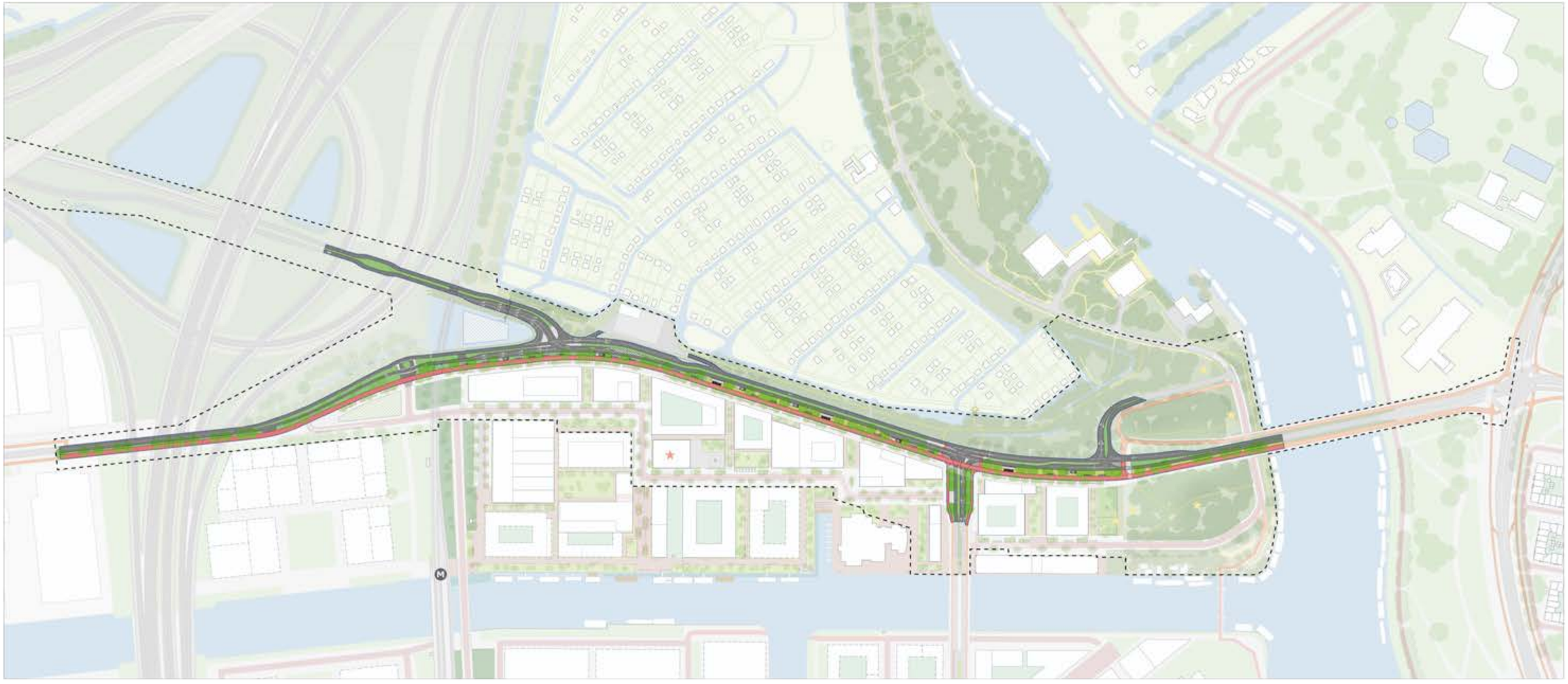


Huidige situatie Utrechtsebrug



Ambitie (voorbeeld) situatie Utrechtsebrug

VOORLOPIG ONTWERP STADSLAAN (CONCEPT)



LEGENDA

RIJBAAN
STRATEN
FIETSPAD
TROTOIR
GROEN
BESTAANDE BERM
HOOGTEMATEN (INDICATIEF)
LAAD EN LOS PLEK
PARKEERPLAATS REINIGINGSDIENST
PARKEERPLEK FIETS
AFVALCONTAINERS
WATER
BOMEN NIEUW
PARKEREN/LAAD EN LOS PLEK
PARKEERPLAATS
PLANGEBIED
WERKGRENS
N

Inrichting voorzieningenstrook is een voorbeelduitwerking. Aantallen en positie van containers, laad- en losplekken, parkeerplaats reinigingsdienst, fietsparkeerplaatsen, bomen, boomsoorten en faunapassages nader te bepalen.

6. Overige aspecten

6.1 Duurzaamheid

Amsterdam heeft ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen. De planontwikkeling van de Nieuwe A2 entree onderschrijft het belang van de duurzaamheidsdoelstellingen en wil invullingen geven aan de ambities die Amsterdam op het gebied van duurzaamheid heeft. Per duurzaamheidsthema staat hieronder beschreven wat de randvoorwaarden en ambities zijn en hoe de Nieuwe A2 Entree hier invulling aan geeft. Vanuit stedenbouwkundige -en ruimtelijke kwaliteit is het van belang dat de duurzaamheidsmaatregelen als integraal worden mee ontworpen in het plan als geheel.

Alle duurzaamheidsambities en - randvoorwaarden zijn terug te vinden op: www.amsterdam.nl/duurzaamontwikkelen.

1. Circulair gebouwde omgeving
Circulair bouwen is bouwen met een minimale milieu-impact door het zoveel mogelijk toepassen van biobased- of hergebruikte materialen en het zorgen dat materialen of bouwelementen eenvoudig demonteerbaar en herbruikbaar zijn aan het eind van de levensduur. Daarnaast wordt ingezet op adaptief en aanpasbaar bouwen en het flexibel inrichten van het gebied, zodat goed kan worden ingespeeld op toekomstige veranderingen in functie en gebruik.
In 2023 heeft de gemeente het manifest van Het Nieuwe Normaal ondertekend. Het Nieuwe Normaal (https://www.hetnieuwenormaal.nl/) is een nieuwe, eenduidige taal op circulair bouwen. Het raamwerk van HNN bestaat uit 3 thema's (milieu-impact, materiaalgebruik, waardebehoud) en 9 indicatoren. Iedere indicator heeft een circulair ontwerp- en bouwprincipe. De Nieuwe A2 Entree heeft de ambitie om nieuwe gebouwen te ontwikkelen aan de hand van Het Nieuwe Normaal.

2. Duurzame energie en aardgasvrij
De warmte-, koude- en elektriciteitsvraag van nieuwbouw wordt geleverd door duurzame lokale lage temperatuur bronnen. Nieuwbouw wordt niet aangesloten op aardgas of hoge temperatuur stadswarmte. In het naastgelegen Muyskenkwartier is een advies voor bodemenergie afgegeven, waarbij een belangrijk uitgangspunt is dat oplossingen per kavel niet met elkaar interfereren. Dit uitgangspunt geldt ook voor de Nieuwe A2 Entree.
Wettelijk gelden de landelijke eisen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG). De ambitie van Amsterdam en uitdaging voor de Nieuwe A2 Entree is om energieneutrale gebouwen te realiseren (BENG2=0). Bij voorkeur worden gebouwen zo passief mogelijk ontwikkeld zonder het gebruik van onnodige installaties.

3. Klimaatadaptatie
Door klimaatverandering hebben we steeds vaker te maken met extremer weer. De Nieuwe A2 Entree heeft volgens de huidige klimaatrisicokaarten geen overmatige risico's voor een van de klimaatthema's. Het is desondanks van belang voor de bebouwing en de openbare ruimte in het plangebied dat er maatregelen getroffen worden om hittestress te voorkomen en bestand te zijn tegen periodes van hevige regenval, droogte en storm. Het plan is daarmee Weerproof. De capaciteit voor hemelwaterberging op de kavels moet voldoen aan de Hemelwaterverordening Amsterdam. (https://weerproof.nl/hemelwaterverordening/).
Onder het kopje Weerproof bij de watertoets wordt uitgebreid stilgestaan wat dit voor de Nieuwe A2 Entree betekent.

4. Natuurinclusief bouwen
De Nieuwe A2 Entree draagt bij aan een gezond functionerend ecosysteem. Niet alleen de openbare ruimte, maar ook de bebouwing wordt natuurinclusief ontworpen. Voor tenders geldt het puntensysteem natuurinclusief bouwen.
De mogelijkheden van daken en gevels zoveel mogelijk benut. Groene daken en gevels hebben veel voordelen, ze voorkomen extreme temperaturen op gebouwniveau, groene daken bufferen regenwater en zorgen ervoor dat het riool niet overbelast raakt bij hevige regenbuien. Bovendien vergroten ze de biodiversiteit in het gebied.

5. Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht
De gemeente stimuleert deelmobiliteit, in verdere uitwerking van de kavels wordt gevraagd om (uitstootvrije) deelmobiliteitsconcepten onderdeel van de ontwikkeling te maken. Daarnaast heeft de gemeente als ambitie dat ontwikkelingen binnen de Nieuwe A2 Entree waar mogelijk actieve en gezonde mobiliteit zoals wandelen en fietsen volgens de principes voor een gezonde leefomgeving stimuleert.

6. De gezonde stad
Een duurzame stad is een gezonde stad. In Amsterdam wordt gewerkt met de Amsterdamse Gezondheidslogica, deze biedt 12 principes voor een gezonde leefomgeving. Het vormt hiermee een handreiking en inspiratiebron voor het bevorderen van gezondheid in ruimtelijke plannen. De Nieuwe A2 Entree geeft invulling aan de gezonde stad door in het bijzonder in te zetten op een buurt die bestand is tegen klimaatverandering en langzaam verkeer. Ook de andere principes zullen worden toegepast.

Vanwege de barrière van de snelweg lopen bestaande wandel- en fietsroutes nu niet door. Door de afwaardering van de A2 zal dat sterk worden verbeterd. Met de nieuwe routes zijn ook de voorzieningen in de Amstelscheg dichtbij, waaronder het volkstuinencomplex Amstelglorie, en drie roeiverenigingen. Een informeel netwerk van tussenstraten verbindt mensen, voorzieningen en sportfaciliteiten.

6.2 Geluid

Ten behoeve van de juridisch-planologische besluitvorming is onderzoek uitgevoerd naar het omgevingsgeluid als gevolg van de wegaanpassing aan de Rijksweg A2 binnen knooppunt Amstel en de aansluiting op de gewijzigde stadslaan Nieuwe Utrechtseweg en wegaanpassing aan de Joan Muyskenweg. Het geluidonderzoek ziet onder andere toe op de directe en de indirecte geluidseffecten.
De voorlopige resultaten geven het volgende weer: De geluidwaarden op de bestaande woningen nemen als gevolg van zowel de directe als de indirecte effecten van de wegaanpassing in bijna alle gevallen af. De geluidwaarden nemen ter plaatse van twee woonboten toe. Deze toename blijft binnen de wettelijke grenzen. Het is wel nodig om hogere waarden vast te stellen.
Het geluidonderzoek geeft verder inzicht in de gevolgen van de wegaanpassing op het geluidproductieplafond langs de Rijkswegen (A10 en A2). Op dit onderdeel worden de effecten en nader onderzoek afgestemd met het Rijk.
Tot slot geeft het geluidonderzoek inzicht in de geluidwaarden ter plaatse van nog niet toegelaten woongebouwen (Joan Muyskenweg 24-25) en ter plaatse van het volkstuinpark Amstelglorie.
Voor de nog niet toegelaten woongebouwen geldt dat sprake is van een overschrijding, maar die overschrijding nu niet relevant is. Voor het volkstuinpark geldt dat de geluidsituatie in zowel de bestaande als de toekomstige situatie verbetert.

6.3 Bezonning en wind

Rondom de gebouwen is aandacht voor de kwaliteit van het microklimaat, wat betekent dat er een aangenaam windklimaat heerst, rekening wordt gehouden met schaduwhinder en dat de inrichting van de openbare ruimte toegesneden is op de intensiteit van het gebruik. Vooral op de plekken waar mensen verblijven of langzamer bewegen (bijvoorbeeld bij entrees, schoolpleinen en op publieke plekken als parken, pleinen of kades) moet hier speciale aandacht aan besteed worden. Het waarborgen van voldoende bezonning van belangrijke verblijfplekken is onderdeel bij de uitwerking van de volumes. Voor gebouwen hoger dan 30 meter geldt het hoogbouwbeleid, hierin staan onder andere specifieke regels met betrekking tot windhinder beschreven. Na vaststelling van het stedenbouwkundig plan worden de bouwvelden verder uitgewerkt en zullen er ook onderzoeken naar windhinder en bezonning gedaan worden.

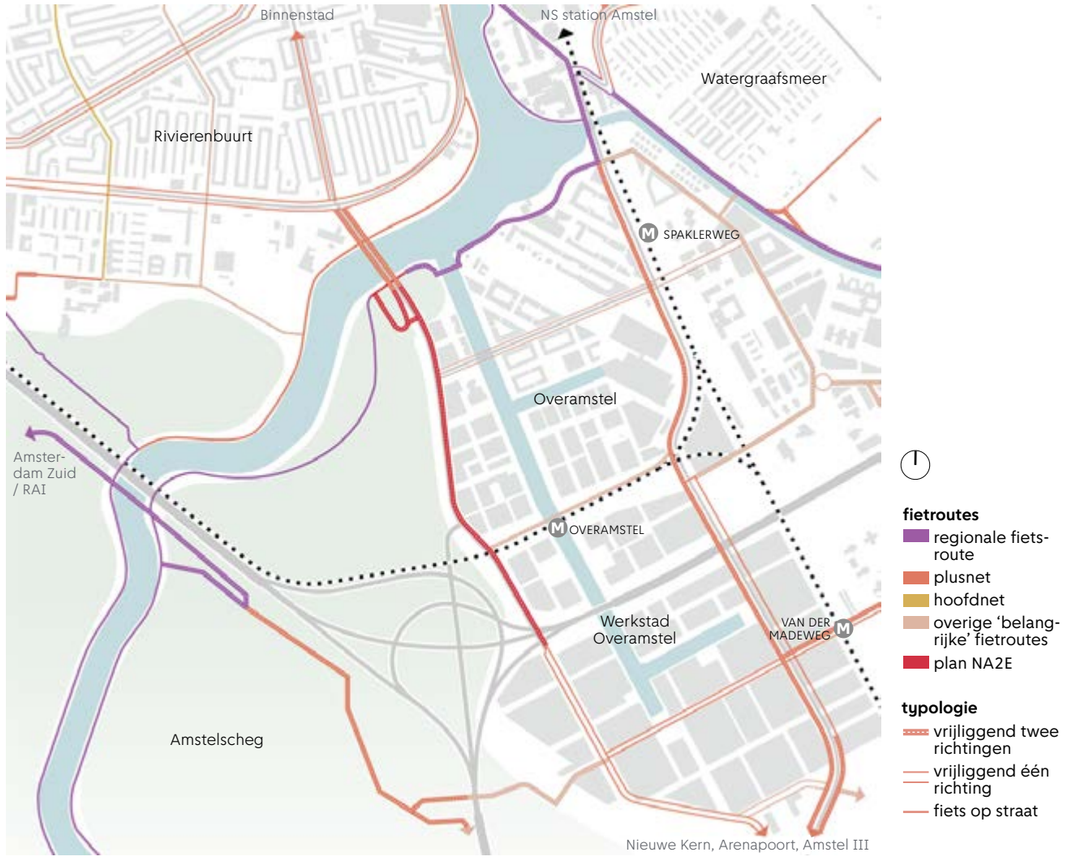
6.4 Verkeer

De Nieuwe A2 Entree zal invloed hebben op de verkeersstromen in het gebied. Door de afwaardering van de Rijkssnelweg tot stadslaan zal verkeer deels een andere route stad in, maar ook stad uit zoeken. Hiervoor is het belangrijk om de toekomstige verkeerssituatie in beeld te brengen. De afwaardering en gebiedsontwikkeling mogen



Toekomstige verkeersstructuur

namelijk niet tot onacceptabele verkeerssituaties elders leiden. De toekomstige verkeersstromen op het gemeentelijk weggennet zijn inzichtelijk gemaakt met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Om ook de invloeden van de Nieuwe A2 Entree op het snelwegennet van Rijkswaterstaat inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat. Uitgangspunten voor beide modellen zijn in overleg met Rijkswaterstaat opgesteld. Daarbij is uitgegaan van de voorkeursvariant zoals die ook te zien is in dit stedenbouwkundig plan. Bij de berekeningen zijn de toevoeging van kantoren en woningen langs de Joan Muyskenweg meegenomen. Voor verschillende punten in het netwerk zijn de intensiteiten met elkaar vergeleken. In fig. 23 van het VMA (zie bijlage) zijn de opgenomen thermometerpunten, en dus de reikwijdte van het onderzoek, te zien.



Fietsnetwerk en plan NA2E

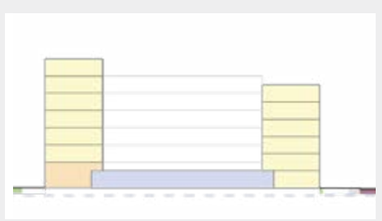
STUDIE **Parkeren**

Er zijn 3 varianten voor parkeeroplossingen onderzocht, die hieronder kort beschreven worden. Er wordt in een later stadium een keuze gemaakt.

Variant 1 gaat uit van individuele parkeergarages per bouwblok op maaiveld, ingepakt met plintprogramma. De consequenties van deze variant zijn dat er boven het grondwaterpeil gebouwd kan worden en dat deze per kavel ontwikkeld kan worden, maar ook dat er veel ruimte aan levendig plintprogramma verloren gaat en er relatief veel auto verkeersbewegingen in de buurt zijn.

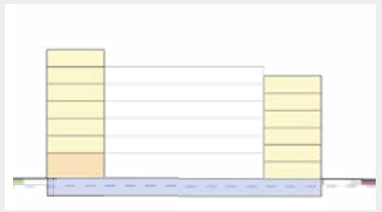
Variant 2 gaat uit van 1 grote en volledig ondergrondse parkeergarage, eventueel aangevuld met een tweede kleinere garage. De consequenties van deze variant zijn dat het volledige oppervlak van de plint kan worden benut voor wonen, werken en voorzieningen en er met 1 in- en uitrit het autoverkeer in de buurt kan worden beperkt. Ook heeft deze variant tot gevolg dat er onder grondwaterpeil zal gebouwd moeten worden en de inpassing van groen in de bovenliggende openbare ruimte beperkter is.

Variant 3 gaat uit van een bovengronds parkeergebouw in 4 lagen op een levendige plint, nabij de entree van de buurt (zuidzijde), eventueel aangevuld met een tweede garage. Bij deze variant zijn de consequenties dat er weinig autoverkeer in de buurt is en dat er boven grondwaterpeil gebouwd wordt. Deze variant betekent ook dat er woon- en werkprogramma verloren gaat, er een grote afhankelijkheid van ontwikkeling is. Het ontwerp van een bovengronds parkeergebouw vraagt om een goede uitwerking i.v.m.de uitstraling hiervan.



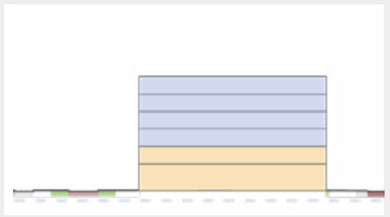
Variant 1: Op maaiveld ingepakt





Variant 2: Volledig verdiept





Variant 3: Centrale parkeergarage



De conclusies van de verkeersonderzoeken naar de verkeersstromen op het gemeentelijk wegennet (met het Verkeersmodel Amsterdam, VMA) en de invloed van de stadslaan op het snelwegennet van Rijkswaterstaat (met het Nederlands regionaal Model, NRM) luiden dat de beoogde afwaardering geen onacceptabele verkeerssituatie op het wegennet zal veroorzaken. De infrastructuur is voldoende robuust om de veranderingen op te vangen. De verkeerskundige aspecten zijn op een vroeg moment zorgvuldig afgewogen en er zijn geen belemmering om met deze plannen verder te gaan. De resultaten zijn afgestemd met stakeholders zoals Rijkswaterstaat, Zuidasdok, Stadsdeel Oost, gemeente Ouder-Amstel en het Programmateam Mobiliteitsplan Zuidflank.
De verkeersonderzoeken zijn als bijlage bij de Investeringsnota gevoegd.

Parkeren
Op het moment dat het plan verder uitgewerkt wordt, zal worden voldaan aan het geldende parkeerbeleid voor zowel fietsen, scooters als auto's. Ook zullen op dat moment de verkeersveiligheidsaspecten in beeld worden gebracht.
Het projectgebied wordt als A-locatie aangewezen in de nieuwe, nog niet vastgestelde, Nota Parkeernomen Auto. Naast de lage parkeernorm zal in de parkeergarages ook ingezet worden op het duurzaamheidsthema deelmobiliteit.

Langzaam verkeer
Het fietsgebruik in Amsterdam groeide in de afgelopen 20 jaar van 340.000 dagelijkse fietsritten in 1990 naar 490.000 in 2008 en 665.000 in 2018. Deze groei zet door. Ook het fietsgebruik in Overamstel zal sterk groeien met de transformatie naar een gemengd woon/werkgebied. Het streven is een rijwielvriendelijk en -toegankelijke wijkt te maken in fietsstad Amsterdam.

De nieuwe A2 Entree wordt dan ook primair ingericht op langzaam verkeer en wordt tot in de haarvaten doorfietsbaar. De buurt zal middels een fijnmazig fietsnetwerk verbonden worden met de aangrenzende buurten, (metro) stations en de Amstelscheg.

6.5 Watertoets

Waterbalans
Om de gebiedsontwikkeling te kunnen realiseren wordt de watergang ten oosten van de A2 grotendeels gedempt. Om het gedempte oppervlaktewater te compenseren wordt bij de kruising van de Nieuwe Utrechtseweg en Joan Muyskenweg extra oppervlaktewater gerealiseerd. Een klein deel van de originele watergang wordt behouden en ten zuiden van het te realiseren oppervlakte aangesloten. De bestaande duiker wordt verplaatst.
Ondanks de afname van het oppervlak van wegen neemt de verharding in het gebied toch toe (ca.13.500 m2). Dit komt door de nieuwe bouwblokken met aangrenzende verharding. Dit betekent dat naast de compensatie voor het dempen van de watergang 10% extra oppervlaktewater moet worden gerealiseerd. De ontwikkelplannen laten zien dat er verwacht wordt dat het oppervlakte toeneemt met ca.1.800 m2. Daarmee wordt geconcludeerd dat met de huidige plannen voldoende extra oppervlaktewater wordt gerealiseerd.

Waterveiligheid
Ter hoogte van het GVB-terrein is er op de Joan Muyskenweg een overstromingskans waarbij de waterdiepte kan oplopen tot 50cm. Dit is bij een bui waarbij er 140 millimeter water in 2 uur valt. Maar ook bij een bui van 35 millimeter in 2 uur blijft water staan. Maatregelen zijn nodig om deze locatie klimaatbestendig te maken. Dit is een probleem wat ook in de bestaande situatie van toepassing is. Het is aan te bevelen samen met Waternet en de gemeente Ouder-Amstel maatregelen te onderzoeken.

Grondwater
De demping van de watergang tussen de A2 en Joan Muyskenweg zorgt voor een stijging van de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) tot circa 40 cm. Binnen het Joan Muyskenkwartier zorgt dat niet voor problemen omdat de toekomstige ontwatering (ruim) groter dan 90 cm blijft. De huidige A2 (toekomstige stadslaan) dient wel hoger te worden aangelegd. Circa 30 cm ter hoogte van het pompstation tot 60 cm ter hoogte van de insteekhaven . De exacte ophoging wordt in latere fase bepaald met behulp van aanvullende grondwatermetingen en het gekalibreerde grondwatermodel.
De aanleg van extra oppervlaktewater ter hoogte van de metrolijn zorgt voor een verbetering van de ontwatering.

De toekomstige ontwikkelaars dienen zich te houden aan het Bestemmingsplan Grondwater neutrale kelders, er wordt vanuit dit bestemmingsplan toegezien op de grondwaterneutraliteit van kelders.

In het volkstuinencomplex worden geen effecten berekend. Dit komt door het vele oppervlaktewater in de volkstuinen.

Riolering
Het rioleringsontwerp laat zien dat de riolering wordt uitgebreid met een gescheiden stelsel. Op een aantal locaties kan de HWA overstorten op de Duivendrechtsevaart.

Weerproof
Conform de doelstellingen van Amsterdam Weerproof wordt het plangebied zodanig ontworpen dat een bui van 70 mm in één uur kan worden verwerkt zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur te veroorzaken.

Met het verdwijnen van de snelweg ontstaat er in de stadslaan meer ruimte voor groen. Dit extra groen, waarin water kan infiltreren, in combinatie met de aanleg van een hemelwaterriool, compenseert het verdwijnen van de watergang. Belangrijk is om het maaiveld zodanig aan te leggen dat het trottoir afloopt richting het groen en dat het gehele maaiveld onder een kleine helling richting het groen en oppervlaktewater van Amstelglorie loopt. Een extra verlaging in de vorm van een kleine geul in het groen langs het oppervlaktewater kan worden aangebracht. Zo kan hemelwater vertraagd worden afgevoerd en eventuele vervuiling worden afgevangen voordat hemelwater het oppervlaktewater bereikt.

De buurtstraat kent groenvakken aan weerskanten. Het huidige straatprofiel biedt een beperkte waterberging. Het profiel wordt rond aangelegd met afwatering in kolken. Water van trottoirs dient richting de groenvakken te stromen waarbij het verlagen van deze groenvakken meer berging creëert. De grondwaterstand biedt hier mogelijkheid voor. De diverse geplande plantsoenen en parkjes bieden ook in de tussenstraten extra mogelijkheid voor het bergen van hemelwater.
Ook deze kunnen door middel van wadi's zo worden ingericht dat water kan worden geborgen.

6.6 Kabels en leidingen

Raamwerk ondergrondse infrastructuur
Het raamwerk kabels & leidingen omvat een beschrijving van de uitgangspunten, opgave nutspartijen, ontwerpoplossingen i.r.t. stedenbouwkundig raamwerk. De plannen zijn besproken in het planvormingsoverleg op 13 juni 2024. De nadere uitwerking volgt in het definitieve masterplan kabels & leidingen en de wenstracéprocedure.

De toekomstige inrichting van de nieuwe A2 Entree heeft grote impact op de bestaande en toekomstige ondergrondse infrastructuur. Het huidige distributienet heeft onvoldoende capaciteit om circa 1000 nieuwe woningen op aan te sluiten. De Joan Muyskenweg is een belangrijke hoofdinfrastructuur die het gehele gebied van noord naar zuid doorkruist. Wat betreft kabels en leidingen liggen er meerdere hoofdnetten onder en naast de weg. Door de nieuwe indeling van het gebied zullen deze doorgaande tracés een nieuwe locatie krijgen in het ontwerp.
De volgende uitgangspunten worden gehanteerd in het ontwerp.

Gasleidingen
- De bestaande 40 bar Gasunieleiding blijft behouden en is in een prima staat waardoor deze niet vervangen hoeft te worden. In het stedenbouwkundig plan dient bebouwing minimaal 4 meter uit de leiding te blijven. (Dus ten opzichte van het hart van de leiding 4,2 meter).
- Liander 1 en 8 bar worden ter hoogte van de Amstelstroomlaan verlegd parallel langs de aanlanding zodat er ruimte ontstaat voor woningbouw. Een deel van de bestaande

bebouwing uit Muyskenkwartier 1e fase zijn en blijven aangesloten op het gasnet.
- De nieuwbouw zal niet aangesloten worden op het gasnet.
- Er dient een Lethaliteitszone van 80 meter uit de 40 bar gasleiding aangehouden te worden. Binnen deze zone mogen geen ‘zelfredzame’ personen gehuisvest worden, waaronder scholen.
- Het tankstation heeft een gasvulpunt (LPG) langs de Joan Muyskenweg. Deze dient te vervallen.

Riolering
- Het bestaande rioolstelsel is niet geschikt om extra woningen op aan te sluiten. Hierdoor is door Waternet een rioleringsplan uitgewerkt waarin een nieuw rioolstelstel van noord naar zuid moet worden aangelegd.
- Zowel de stadslaan als de binnenstraat krijgt een nieuw riool.
- Gezien het lange rioolstelsel die via de Van der Madeweg loopt is de kans aanwezig dat er een rioolgemaal geplaatst moet worden in het gebied. In de nadere uitwerking zal dat blijken.
- Het HWA loost op 3 punten op het boezemwater van de Duivendrechtsevaart.

Waterleiding
- De bestaande waterleiding in het gebied is verouderd en dient vervangen te worden. Deze werkzaamheden kunnen gecombineerd worden met het overige werk.

Telecom
- Door de gunstige noord, zuid positie van de Joan Muyskenweg richting het centrum telt het project vele doorgaande telecomtracés.
- Deze kabels dienen verlegd te worden en opgenomen te worden in de nieuwe plannen. Doordat het hier om transportkabels gaat is de voorbereidingstijd van de telecombedrijven hoger dan de distributienetten.
- In de nadere fasering zal er ingegaan moeten worden op de maatschappelijke kosten. Daarom dienen de telecombedrijven betrokken te zijn bij de fasering.
- In de nadere uitwerking zal per partij bekeken en afgestemd worden welke delen behouden of verlegd moeten worden.

Elektra
- De capaciteit van het huidige net is onvoldoende om aan de vraag van 1000 extra woningen te voldoen. Rondom de nieuwbouw zijn daarom reserveringen van laag en midden spanning opgenomen.
- De algemene voedingspunten (AVP, trafo’s) zullen inpandig opgenomen worden. Zodra de vermogensbehoefte beschikbaar is vindt deze nadere uitwerking plaats.

Warmte
- Het projectgebied en aansluitende gebieden kennen geen collectieve warmte of koude voorzieningen.
- T.b.v. de woningbouw dient een eigen warmtevoorziening op eigen kavel te ontwikkeld te worden.

6.7 Luchtkwaliteit

Bij de uitwerking van de gebiedsontwikkeling en de locatie van gevoelige bestemmingen zoals een school wordt rekening gehouden met de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2024. Hierin zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:
- Binnen de zone van 150 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg worden geen gevoelige bestemmingen geprojecteerd.
- Bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 25 meter gemeten van de rand van de weg worden geen gevoelige bestemmingen geprojecteerd.

De nieuwe stadslaan wordt een weg met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Er zal bij het bepalen van de schoollocatie rekening gehouden worden met deze richtlijnen.

6.8 Externe veiligheid

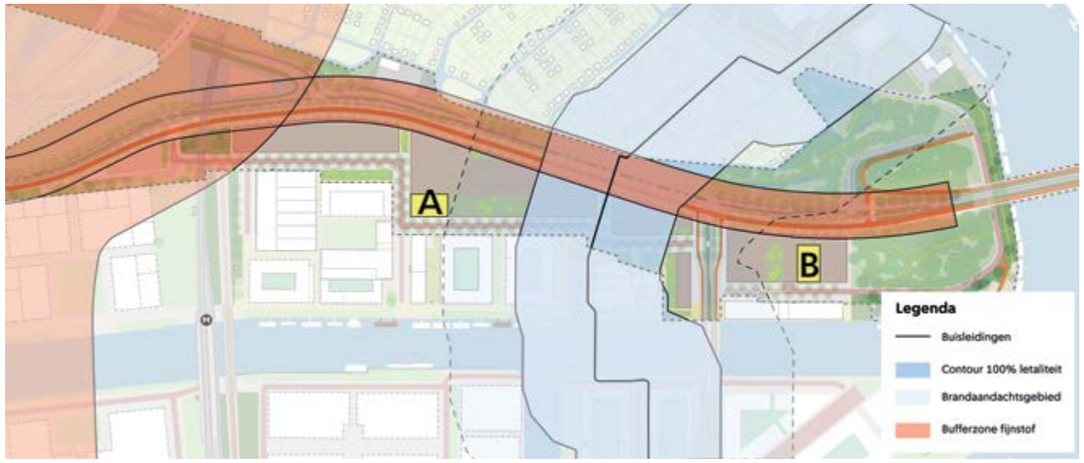
Uit onderzoek (d.d. 14 juni 2024) volgt dat voor de gebiedsontwikkeling gelden er enkele beperkingen door bepaalde risicofactoren. Deze risicofactoren zijn de Rijksweg A10, het LPG-tankstation (incl. het daarmee samenhangende vulpunt) en de aardgasleiding in het noorden van het plangebied. Deze beperkingen zijn met name van belang bij het willen creëren van kwetsbare (bijvoorbeeld: woningen, kantoren, huisarts) en zeer kwetsbare (basisschool) gebouwen.
Kern van het onderzoek is dat met name bij zeer kwetsbare gebouwen (lees: de basisschool) goed gekeken moet worden waar deze worden gesitueerd, vanwege bepaalde belemmeringen. De mogelijke schoollocaties zijn zodanig gekozen dat deze buiten een aantal aandachtsgebieden vallen.

6.9 Bodemkwaliteit

Er is een Quickscan bodemkwaliteit (zie bijlage) uitgevoerd met de volgende conclusie.
De milieuhygiënische bodemkwaliteit is niet voldoende bekend. De locatie is gelegen op een verdachte locatie door de oudstedelijke ophooglaag van Amsterdam en/ of (voormalige) bodembedreigende activiteiten op en nabij het projectgebied.

De bodemkwaliteitskaart kan niet als bewijsmiddel voor de te verwachten bodemkwaliteit worden gebruikt. Aanbevolen wordt om pas bij concrete plannen voor herontwikkeling verkennend bodem- en asbestonderzoek met PFAS uit te voeren. Het grondwater dient ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden aanvullend te worden onderzocht op lozingsparameters.

De opbouw, milieuhygiënische kwaliteit en hergebruikmogelijkheden van de aanwezige verhardingen (wegfundering) moeten voor verwijdering worden bepaald. In de onderzoeken zijn enkel de verhardingen van de Joan Muyskenweg onderzocht. De afrit A2 is niet eerder onderzocht.



Opties schoollocatie. Voorkeurslocatie is locatie A in het hart van de buurt, locatie B ligt meer aan de rand van de buurt, nabij het groen. De keuze wordt in een later stadium gemaakt.

7. Ontwikkelstrategie, planning en proces

7.1 Ontwikkelstrategie

De ontwikkelstrategie wordt in deze paragraaf kort toegelicht en bestaat uit de volgende stappen:

- *Vaststellen stedenbouwkundig plan en financiële dekking:*

Deze eerste stap zorgt - na een besluit van de gemeenteraad - niet alleen voor duidelijkheid wat de ruimtelijke en programmatische kaders zijn, maar minstens zo belangrijk is dat dan duidelijk is dat er een financieel haalbaar plan ligt waarbij alle uitgaven, waaronder de infrastructurele aanpassingen in knooppunt Amstel, bekostigd kunnen worden uit de opbrengsten die vanuit de gebiedsontwikkeling hier worden verdiend. Door vaststelling van de Investeringsnota met kredietbesluit zijn de middelen beschikbaar voor de verlegging van de Joan Muyskenweg en de aanpassingen in knooppunt Amstel. In deze eerste stap wordt de wegverlegging ook juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Dat is een noodzakelijk geachte voorwaarde om de volgende stap te zetten.

- *Afspraken maken met o.a. Rijk, Zuidasdok over medewerking aan de uitvoering plannen:*

Amsterdam kan dit plan niet op eigen kracht realiseren: zij heeft de medewerking van het Rijk nodig en van Zuidasdok. Zolang er geen afspraken zijn gemaakt, stopt de noodzakelijke wegverlegging die ruimte creëert voor de woningbouw. Onderdeel van deze stap is (een afspraak over) de overdracht van grond van het Rijk naar Amsterdam. De inzet is om met Zuidasdok/ ministerie I&W de afspraak te maken de aannemer die zij contracteren voor knooppunt Amstel, ook de benodigde wegaanpassingen voor de A2 Entree mee te laten nemen binnen het knooppunt.

- *Verleggen Joan Muyskenweg met aanpassingen in knooppunt Amstel:*

De verlegging van de Joan Muyskenweg zelf wordt door de gemeente Amsterdam zelf voorbereid en aanbesteed. Parallel aan de infrastructurele uitvoeringswerkzaamheden wordt de gebiedsontwikkeling verder juridisch planologisch mogelijk gemaakt. De uitvoering dient nauw afgestemd te zijn met de aanpassingen binnen knooppunt Amstel (door aannemer Zuidasdok). Na de wegverlegging is de ruimte vrij om de gebiedsontwikkeling te starten.

- *Start woningbouwontwikkeling*

In deze fase, die vermoedelijk deels overlapt met de vorige fase, worden de eerste partijen via tenders geselecteerd voor de woningbouwontwikkeling. Aan het eind van deze fase is de grond bouwrijp gemaakt, zijn noodzakelijke kabels en leidingen omgelegd en hebben de geselecteerde ontwikkelaar(s) omgevingsvergunning(en) en besluiten zij de grond af te nemen om te kunnen starten met de bouw.

- *Bouwen woningen en voorzieningen*

Gefaseerd zal het gebied bebouwd worden alsook de openbare ruimte worden ingericht.

De planning behorende bij de bovenbeschreven ontwikkelstrategie is te vinden in de bijlage en wordt hieronder nader toegelicht.

7.2 Juridisch-planologisch traject

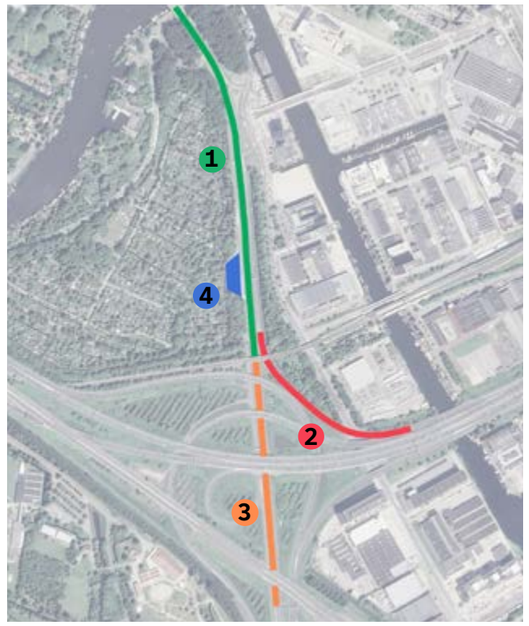
Wegaanpassing

Het project wordt uitgevoerd in op zichzelf staande fases. De juridische procedure en besluitvorming wordt daarom ook opgedeeld in meerdere fases. In de eerste fase zal de besluitvorming betrekking hebben op de wegaanpassing. Later volgt de juridische procedure voor de gebiedsontwikkeling.
De meest relevante infrastructurele wijzigingen zijn opgenomen op de hieronder weergegeven afbeelding en houden concreet het volgende in:

1. Aanleg van een nieuwe stadslaan vanaf de A2 van het KNA tot aan de Utrechtsebrug.
2. Verwijderen noordelijke afrit S-110 ring A10, Amsterdam Oost.
3. Het aanpassen van de hoofdrijbanen A2 van het knooppunt Amstel tot de nieuwe stadsentree.
4. Rekening houden met de locatie van het brandstofverkooppunt evenals het LPG vulpunt.

- *Geldende bestemmingsplannen*

De geldende bestemmingsplannen voor de verlegging van de A2 zijn:



Aanduidingen meest relevante wijzigingen

- Bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid (2014-09-03) van de gemeente Ouder-Amstel
- Bestemmingsplan Zone A2 /Joan Muyskenweg (2013-11-27) van de gemeente Amsterdam
- Bestemmingsplan Het Nieuwe Diep 2012 (2013-03-12) van de gemeente Amsterdam

De beoogde werkzaamheden voor de wegverlegging vinden voornamelijk plaats binnen de bestemming ‘Groen’ en ‘Verkeer’. In het gebied is een tankstation met de twee gebiedsaanduidingen ‘veiligheidszone – lpg’. Tevens moet bij de planuitwerking rekening worden gehouden met de (ontwerp) bestemmingsplannen die verband houden met de inpassing van het Tracébesluit Zuidasdok. Deze (ontwerp)bestemmingsplannen worden in 2024 vastgesteld.

Voor afwijking van de geldende bestemmingsplannen is een juridische procedure noodzakelijk (zie hierna onder ‘Procedure’). Daarvoor moeten bepaalde omgevingsaspecten in beeld worden gebracht..

- *Procedure*

De juridische procedure voor de wegaanpassing wordt gevoerd onder het nieuwe recht van de Omgevingswet. Dit betekent dat het afwegingskader en de juridische procedure er anders uitziet dan onder de oude regelgeving (Wet ruimtelijke ordening). Het afwegingskader is nu ‘een evenwichtige toedeling van functies aan locaties’. De planvorm ‘bestemmingsplan’ is vervangen door een omgevingsplan voor het gehele grondgebied van de gemeente. Een omgevingsplan is meeromvattend dan een ‘bestemmingsplan’ en kan ook regels bevatten over de onderwerpen geluid, bouwen en milieu.

Het omgevingsplan gemeente Amsterdam bestaat op dit moment uit een tijdelijk deel (de ‘oude’ nog geldende bestemmingsplannen) en uit een deel dat van rechtswege geldt omdat het Rijk die regelgeving heeft doorgeschoven naar het omgevingsplan. In 2024 staan wijzigingen van het omgevingsplan gemeente Amsterdam op de planning.
Voor het juridisch planologisch mogelijk maken van de wegaanpassing wordt afgeweken van het omgevingsplan. Hiervoor wordt een aanvraag omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Bopa) gedaan.
De gebiedsontwikkeling wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt door het omgevingsplan gemeente Amsterdam te wijzigen. Die procedure zal over enkele jaren worden gestart (zie hierna onder ‘gebiedsontwikkeling’).

- *Overige toestemmingen*

Voor de Bopa zal op sommige punten besluitvorming door het Rijk nodig zijn, denk hierbij aan verkeersbesluiten of het aanpassen van de wegenlegger. Aan de gemeente Ouder-Amstel zal overeenkomstig artikel 5.14 van de Omgevingswet afgesproken worden dat het bevoegd gezag voor de activiteit bij de gemeente Amsterdam ligt. Verder moet er een omgevingsvergunning voor het kappen van bomen worden aangevraagd op grond van artikel 22.8 van de Omgevingswet in combinatie met de ‘Bomenverordening 2014’. Het is de bedoeling dat de toepasselijke regels in de toekomst worden opgenomen in het omgevingsplan gemeente Amsterdam. Zolang dit nog niet het geval is, blijft de ‘Bomenverordening 2014’ van toepassing

- *Omgevingsvergunning*

Met een Bopa wordt afgeweken van het omgevingsplan gemeente Amsterdam. De juridische grondslag van een Bopa is te vinden in artikel 5.1, eerste lid, onder a van de Omgevingswet. In dit artikel wordt gesproken over een omgevingsplanactiviteit. Uit de begripsbepaling van de Omgevingswet volgt dat een Bopa hier ook onder valt.

Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet en kan in sommige gevallen zelfs verplicht worden gesteld. De gemeente Amsterdam heeft ervoor gekozen om bij elke Bopa participatie verplicht te stellen. De concrete stappen die moeten worden genomen staan in de 'Handreiking Participatie'. De uitkomsten van het participatietraject worden opgenomen in het participatieplan dat onderdeel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning voor de Bopa.

In beginsel wordt voor een omgevingsvergunning voor een Bopa de reguliere voorbereidingsprocedure gevolgd. Dit uitgangspunt is ook opgenomen in het 'VTH-Beleid Fysieke Leefomgeving 2024' van de gemeente Amsterdam. Bij complexe besluitvorming kan de uitgebreide voorbereidingsprocedure worden toegepast. In dat geval is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Bij de voorbereiding van de aanvraag van de Bopa wordt gemotiveerd of een uitgebreide procedure noodzakelijk is. Als die noodzaak niet bestaat, zal op de aanvraag de reguliere procedure van toepassing zijn.

Gebiedsontwikkeling

Na realisatie van de wegaanpassing komt er ruimte voor de gebiedsontwikkeling ten oosten van de nieuwe stadstraat. Voor de gebiedsontwikkeling gelden de programmatische uitgangspunten die beschreven staan in hoofdstuk 4. Stedenbouwkundig plan.

- *Geldende bestemmingen*

Het geldende en relevante bestemmingsplan voor de gebiedsontwikkeling is:

- Bestemmingsplan Zone A2 /Joan Muyskenweg (2013-11-27) van gemeente Amsterdam
- Grondwaterneutrale Kelders (2021-10-17) van de gemeente Amsterdam

De beoogde werkzaamheden voor de gebiedsontwikkeling vinden voor een groot deel plaats binnen de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Horeca'. Direct naast het plangebied is een gasvulstation en een tankstation aanwezig. Om die reden geldt in het zuiden en westen van het plangebied een gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – lpg'. Tevens moet bij de planuitwerking rekening worden gehouden met het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'.
De gebiedsontwikkeling kan alleen mogelijk worden gemaakt door het omgevingsplan gemeente Amsterdam te wijzigen. Hiervoor is het doorlopen van een juridisch planologische procedure noodzakelijk (zie hierna onder 'Procedure'). Alle relevante omgevingsaspecten die verband houden met de gebiedsontwikkeling en de infrastructurele wijzigingen naar aanleiding van de wegaanpassing worden bij het wijzigen van het omgevingsplan in beeld gebracht.

- *Procedure*

De juridisch planologische procedure voor de gebiedsontwikkeling wordt, net zoals geldt voor de wegaanpassing, gevoerd onder het nieuwe recht van de Omgevingswet. Dit betekent dat ook voor de gebiedsontwikkeling geldt dat er sprake moet zijn van 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties'.

Waar er bij de wegaanpassing voor is gekozen om de ontwikkeling juridisch planologisch mogelijk te maken via een omgevingsvergunning voor een Bopa, wordt voorgesteld om voor de gebiedsontwikkeling het omgevingsplan gemeente Amsterdam te wijzigen. Tegen de tijd dat planvorming noodzakelijk is, wordt de daarvoor geëigende juridisch planologische procedure gekozen.

- *Overige toestemmingen*

Naast het wijzigen van het omgevingsplan gemeente Amsterdam is er een kans dat er ook nog andere toestemmingen of ontheffingen van andere bestuursorganen nodig blijken te zijn. Denk hierbij aan een ontheffing van de provincie voor wat betreft beschermde soorten en/of gebieden. Op dit moment is het nog niet duidelijk of, en zo ja welke overige toestemmingen nodig zijn om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Tijdens het opstellen van de wijziging van het omgevingsplan zal onderzoek worden gedaan naar alle omgevingsaspecten die relevant zijn. Mocht hieruit blijken dat er overige toestemmingen nodig zijn, dan worden deze aangevraagd dan wel wordt onderzoek gedaan of de toestemming de uitvoerbaarheid van het wijzigingsbesluit in de weg staat.

7.3 Financiën

De kosten en opbrengsten gerelateerd aan de gebiedsontwikkeling zijn opgenomen en komen ten laste van de grondexploitatie Nieuwe A2 Entree. De financiële paragraaf (bijlage X) geeft een toelichting op deze grondexploitatie inclusief de financiële risico's. De grondexploitatie kent een positief saldo en is daarmee een financieel haalbaar plan. Dit houdt in dat alle benodigde investeringen om de gebiedsontwikkeling mogelijk te kunnen maken gedekt kunnen worden middels de grondopbrengsten welke voortvloeien uit de uitgifte van bouwrijpe grond in erfpacht aan marktpartijen.

8. Consultatie, participatie en inspraak

Voor de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan heeft participatie de volgende doelstellingen:

1. Bewustwording: de omgeving informeren over het plan op hoofdlijnen;
2. Belangen in beeld: draagvlak voor de planontwikkeling toetsen onder participanten uit de doelgroepen;
3. Kwaliteit: wensen, ideeën van bewoners, ondernemers, gebruikers en belanghebbenden ophalen zodat het stedenbouwkundig plan beter aansluit bij de omgeving

Participatie Stedenbouwkundig Plan
Op 27 februari 2024 is de principenota Nieuwe A2 Entree vastgesteld. In de periode daaropvolgend zijn er bijeenkomsten voor belanghebbenden en geïnteresseerden georganiseerd over hoe het plan en de vervolgstappen eruit zien. Tijdens een eerste informatiebijeenkomst, maar ook via communicatiekanalen als social media, is aan de bezoekers en andere belangstellenden gevraagd om deel te nemen aan participatiebijeenkomsten.
Het doel van de participatie is tweeledig. Enerzijds input ophalen bij bewoners en betrokkenen, te gebruiken voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Anderzijds draagvlak creëren en meer bekendheid geven aan de ontwikkelingen rond de Nieuwe A2 Entree.

Participatie is ingericht aan de hand van 3 thema's: Verkeer en bereikbaarheid, Openbare ruimte en groen en Karakter van de wijk.

Doelgroepen
We hebben gekozen voor verschillende participatiemomenten en vormen, passend bij de verschillende doelstellingen en doelgroepen. We hebben ons voornamelijk gericht op de directie omgeving: omwonenden, ondernemers en bedrijven. Zij kennen het gebied goed en de plannen hebben direct invloed op hun leefomgeving. We vinden het belangrijk dat ze goed op de hoogte zijn van de plannen en we kunnen hun kennis van het gebied goed gebruiken.
Het stedenbouwkundig plan gaat over langere termijn gebiedsontwikkeling. We betrekken daarom niet alleen de huidige bewoners en gevestigde bedrijven bij het participatietraject. We horen ook graag hoe andere gebruikers van het gebied over de plannen denken. Denk aan hardlopers, verkeer en recreanten.

Algemene indruk van de participatie
Op hoofdlijnen is het beeld van de participatie overwegend positief. Mensen begrijpen dat de gemeente in dit gebied ruimte voor woningbouw wil vrijmaken. Ze zien ook dat er kansen liggen om het gebied kwalitatief beter te maken. Zoals aansluiting op de andere wijken in Overamstel en de inrichting van de openbare ruimte. Veel van de uitgesproken wensen gaan ook over ecologisch en verblijfsgroen die overeen komen met de ambities en opgaven voor de Nieuwe A2 Entree.
Daartegenover is men nog wat argwanend over de kans van slagen van het plan. In het verleden zijn er diverse plannen de revue gepasseerd die uiteindelijk niet van de grond zijn gekomen. Met name bij participatie over het thema Verkeer en bereikbaarheid kwam dit naar voren. Hier ligt de opgave om meer draagvlak te creëren.

Overzicht van de activiteiten

Onderwerp	Vorm en doel	Doelgroep	Timing
Principenota Nieuwe A2 Entree vastgesteld: aankondiging plan	Informatiebijeenkomst	Direct omwonenden en geïnteresseerden. Ongeveer 75 aanwezigen. Bijna de helft van de mensen heeft gegevens achtergelaten om op de hoogte te blijven participatie.	4 april '24
Onderwerpen die stakeholders/bewoners zelf aandragen	Persoonlijk contact en gesprekken Informeren, draagvlak toetsen en wensen ophalen	Specifieke groepen zoals ▪ Tuinpark Amstelglorie ▪ Exploitant Tankstation ▪ Woonbootbewoners De Groene Staart en roeiverenigingen ▪ Winkeliersvereniging Rijnstraat ▪ Informatiemarkt Overamstel	22 juni '24 29 aug. '24 3 sep. '24 15 juni '24
Eerste ideeën SP op drie thema's: ▪ Openbare ruimte en groen ▪ Verkeer en bereikbaarheid ▪ Karakter van de buurt	2 participatiebijeenkomsten	Direct omwonenden en geïnteresseerden.	13 en 22 mei '24
Terugkoppeling en verwerking reacties	▪ Algemene terugkoppeling via de website. Wat is er zoal besproken, wat doen we met de reacties en hoe gaan we verder? ▪ Verslag naar participanten via e-mail. Samenvatting van de reacties, argumentatie over wel/niet gebruiken van adviezen.	Alle doelgroepen	aug. / sep. '24