Adviesaanvraag B&W aan stadsdeelbestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Concept Investeringsnota en bijlagen Nieuwe A2 Entree
Portefeuille:	Ruimtelijke Ordening
Directie:	Grond en Ontwikkeling
Datum behandeling staf WH	…
Datum adviesaanvraag:	
Deadline ontvangst advies:	
Advies mailen naar:	p.kannegieter@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	1. concept Investeringsnota NA2E 240924 2. Bijlagen concept Investeringsnota NA2E 240924
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	ja

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Oost
Procesbegeleider:	Jasper John
Datum weekstart/staf:	04-11-2024
Datum stadsdeelcommissie:	19-11-2024 (voorbereidend) 03-12-2024 (Besluitvormend)
Datum dagelijks bestuur:	10-11-2024 (concept) 10-12-2024 (definitief)
Registratienr. (optioneel):	Z17-81484 / 2605

Over gevraagde adviezen: conform art. 12 van de verordening op het lokaal bestuur vraagt B&W advies aan een DB over besluiten die (lid 1) betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van het DB of (lid 2) op de belangen van het stadsdeel . Het DB legt deze adviezen voor aan de stadsdeelcommissie (art. 19). Het DB neemt het advies van de stadsdeelcommissie over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en binnen de budgettaire kader past (art. 19 lid 5). Afwijkingen van het advies motiveert het DB.

Adviesvraag B&W

Formuleer hier de vraag aan het stadsdeel

We vragen u als dagelijks bestuur van uw stadsdeel de concept Investeringsnota inclusief de bijlagen te voorzien van advies. Na verwerking van uw advies en de reacties uit de inspraakronde, vindt vaststelling van de definitieve Investeringsnota naar verwachting medio mei 2025 plaats.

Achtergrond
Bestuurlijk valt het plangebied onder de gemeente Amsterdam en deels onder de gemeente Ouder-Amstel.
In de ontwikkelstrategie van de Structuurvisie Amsterdam 2040, Koers 2025 'Ruimte voor de Stad', is het betreffende gebied ten noorden van knooppunt Amstel aangewezen als strategische ontwikkelruimte voor een gemengde stadsbuurt. Vervolgens is deze opgave opgenomen als één van de te starten projecten in de Ontwikkelstrategie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.
Door het college van B en W is op 27 februari 2024 de Principenota Nieuwe A2 Entree vastgesteld.
Het haalbaarheidsonderzoek is afgerond in mei 2019 met als uitkomst dat het project in de beschouwde schetsontwerpfase haalbaar werd geacht. Het college van B en W heeft in juni 2019 ingestemd met de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek.

Het project
Het project betreft het omvormen en verleggen van een binnengemeentelijk snelwegprofiel naar een stadslaan. Met de verlegging van de Joan Muyskenweg naar de plek van de huidige A2 ontstaat ruimte voor een gemengd hoogstedelijk woon-/werkmilieu. Een gebied waar ca. 1000 woningen en voorzieningen kunnen worden ontwikkeld met goede aansluiting op de omgeving en een aantrekkelijke openbare ruimte voor een attractief leefmilieu. Voor de toekomstige Joan Muyskenweg is een Voorlopig Ontwerp gemaakt en wordt een vergunningstraject voorbereid. Voor

de aanpassing van de wegenstructuur worden contract afspraken met onder ander Zuidasdok en Rijkswaterstaat verder voorbereid, zodat na vaststelling van de Investeringsnota en de juridisch-planologische besluiten, de overeenkomsten met deze partijen gesloten kunnen worden en de uitvoering van de noodzakelijke wegaanpassingen ter hand kan worden genomen. Na verlegging van de wegen kan de gebiedsontwikkeling starten.

Stedenbouwkundig plan
In het concept stedenbouwkundig plan (onderdeel is van de concept Investeringsnota) wordt voor de woningbouw uitgegaan van ruimte voor circa 1000 woningen in de verdeling 40/40/20 (sociaal/ midden-segement/vrije sector). In het programma is verder opgenomen dat er ruimte komt voor een basisschool/ Integraal Kindcentrum, overige maatschappelijke voorzieningen als een gezondheidscentrum, buurtkamer etc. en voor werkfuncties zoals bedrijfs- en kantoorruimte.

Conceptadvies DB:

Het dagelijks bestuur formuleert hier t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Beschrijving stedenbouwkundig plan:
De voorliggende ontwikkelnota toont de ambitie om van een plek die door autoverkeer gedomineerd wordt een woon en werkgebied te maken dat aansluit op het Muyskenkwartier en Amstelkwartier. Een brede stadslaan tussen Amstelglorie en de nieuwe bebouwing vormt de entree vanaf de A2 naar de binnenstad. De bruggen om te verbinden met het centrum en het Amstelkwartier liggen er al en het aangrenzende groen maakt de plek in grote mate aantrekkelijk om te wonen.

Programmatisch omvat het plan ruimte voor ongeveer 1000 woningen in de verhouding 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector. Het aandeel wonen is 80-85%, werken 10-15%, voorzieningen 5-10%. Het totale bruto vloeroppervlak bedraagt ca. 106.000 m2 (blz. 19 Stedenbouwkundig Plan (SP))
4000 m2 BVO is bestemd voor maatschappelijke voorzieningen waaronder een school (integraal kind centrum)

Ter overweging:
Het plan is op een aantal punten erg globaal. In het plan wordt aangegeven dat na het investeringsbesluit de bouwvelden verder uitgewerkt worden waarin ook pleinen en groene pocketparkjes een plek zullen krijgen.
Het plan is zo globaal dat:

- Bouwhoogten of aantallen bouwlagen niet zijn aangegeven.
- Posities van torens (die in de doorsneden blz. 30 SP geïllustreerd worden) staan niet aangegeven.
- Er zijn zelfs 2 bouwvelden die n.t.b. zijn, geen omschrijving van wat dan nader te bepalen is.
- De tussenstraten zijn niet in aantallen en afmetingen vastgelegd.

Kortom, er worden enkele belangrijke beslissingen naar de toekomst toegeschoven, er wordt geen duidelijk beeld gegeven van hoe de ruimtelijke opbouw, de volumes er nu uit komen te zien, terwijl er wel duidelijke uitspraken gedaan worden over hoeveel m2 vloeroppervlak er in het plan gaat komen. Daar wringt iets. De mate van globaliteit geeft naar de gebruikers en omwonenden in de omgeving toe weinig zekerheid.

Het stadsdeel zou graag van het college horen waarom er gekozen is om het plan zo globaal te houden en daarmee belangrijke ruimtelijke keuzes zoals bouwhoogten en bouwvolumes vooruit te schuiven?

Consequentie is dat omwonenden en stadsdeelbestuur pas bij het besluit over wijziging omgevingsplan kunnen reageren op een concretere uitwerking.

Advies:
In de hoofdopzet van het plan met een gevarieerde meebuigende straatwand langs een groene stadslaan die grenst aan Amstelglorie kan het DB zich vinden. Ook de uitgesproken ambities met betrekking tot het programma en maximaal vergroenen onderschrijft het DB. Het DB ondersteund ook een zekere mate van globaliteit, niet alles hoeft in een stedenbouwkundig plan vastgelegd te worden. Op een aantal punten wenst het DB wel meer detail om meer duidelijkheid te geven aan belanghebbenden en bewoners over de ruimtelijke kwaliteit.

1. Neem bouwhoogten op en zorg dat de overgang/opbouw van lagere bebouwing bij Amstelglorie naar hogere bebouwing verder daar vanaf, zoals beschreven in het hoogbouwbeleid, ook vastgelegd wordt en inzichtelijk gemaakt.
2. Geef posities van hoogteaccenten/torens aan, desnoods met een ruime marge
3. Geef aantallen doorgangen/ tussenstraten aan, met een marge waarbinnen ze kunnen schuiven.
4. Neem geen n.t.b. bouwvlakken op (gearceerde bouwvlakken op onderstaande afbeelding). Als er bij de gemeente zelf nog geen duidelijkheid over is, neem ze dan in het geheel niet op. Het getoonde n.t.b. bouwvlak in het water roept associaties op met een kantoorgebouw in een vijver. Dat is vast niet het beeld dat de ontwerpers voor ogen hebben. Besteed aandacht aan een overtuigende uitwerking voor deze entree.



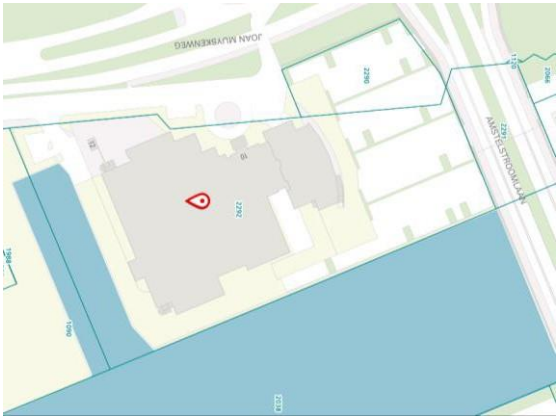
5. Geef duidelijkheid over het benzinestation naast Amstelglorie. Gaat het weg of blijft het. En wat zijn de consequenties daarvan.



Reactie:
Het tankstation heeft een concessie van het Rijk erfpachtcontract tot 2034. In principe blijft het tankstation, er zijn geen plannen om het tankstation te verwijderen. Het gasvulpunt wordt buiten werking gesteld.

6. Licht beter toe wat er speelt bij de locatie naast de brug. Op zich is een bouwblok op deze locatie een aantrekkelijk perspectief, echter ligt hier nu het parkeerterrein van Mercure hotel in erfpacht uitgegeven.
Hoe realistisch is dit bouwblok? En het bijbehorende openbare groen.





7. In het plan is veel aandacht voor groen en de ambitie spreekt uit de teksten. Op blz. 38 staan met sterretjes buurtparkjes en plekjes aangegeven, maar hoeveel ruimte is hier nu echt voor groen na aftrek van laad en losplekken, verkeer, vuilcontainers, fietsparkeren en al die andere zaken die een claim op de OR leggen? In de uitwerking OR op blz. 43 zie je dat er maar heel smalle stroken groen mogelijk zijn. Leg de ambitie vast in harde getallen en geef aan hoeveel m2 groen er minimaal gemaakt gaat worden.

Grafische opmerkingen:

- Wat is de betekenis van de ribbelrand aan een groot deel van de bouwvelden (maar bij een enkele niet?)



- Laat in de kaartjes steeds met een stippellijn de plangrens van A2 zone zien. Nu wordt vaak het Muyskenkwartier er ook bij getoond, maar wel zo duidelijk om de begrenzing erbij te zien waar dit stuk betrekking op heeft.

Vervolgproces

Gelijktijdig met deze adviesvraag ligt de concept Investeringsnota en de bijlagen ter inzage en kunnen betrokkenen een zienswijze indienen. Het college zal deze zienswijze en het door het stadsdeel gegeven advies beantwoorden. Daarna zal de investeringsnota en de beantwoording van de zienswijze ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Wanneer de gemeenteraad hiermee instemt is Plaberum Fase 3, de ontwerpfase, afgerond en kan worden gestart met fase 4, de uitvoeringsfase. De voorgestelde woningbouw ontwikkelingen kunnen pas vorm krijgen na de afwaardering van de A2. Op basis van dit investeringsbesluit kan in samenwerking met het Rijk en Zuidasdok verder worden gewerkt aan de uitvoering van de wegaanpassing.

Het stadsdeel blijft graag nauw betrokken bij de verdere ontwikkelingen. Daarbij zou het stadsdeel graag de reactie van het college op het advies en de definitieve plannen ontvangen.

Advies stadsdeelcommissie:
Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De stadsdeelcommissie heeft de adviesvraag op 19 november en 3 december besproken. Daarbij heeft de commissie een aantal aanvullende zaken geadviseerd.

Advies 1 - Maak van het benzinestation A2 een (snel)laadstation
Als, in de planvorming, het huidige benzinestation aan de A2 gehandhaafd wordt om, in dat geval, het huidige benzinestation om te laten bouwen tot een (snel)laadstation.

Dit advies is unaniem aangenomen.

Advies 2 – Veranderen van de parkeernorm van A naar B
Wij dringen erop aan om dit gebied in de toekomst te bestempelen als een gebied met parkeernorm B.

Dit advies is aangenomen met de stem tegen van Van Boven (PvdA), Versteeg (PvdA), Smit (De Groenen Basis Piraten), Talbi (GroenLinks), Tjon-Fo (GroenLinks) Van Velzen (GroenLinks).

Advies 3 - Nieuwe woonwijk bij Nieuwe A2 Entree

a) Op ecologisch gebied en ter groencompensatie:
   - te zorgen voor een transparant en concreet bomencompensatieplan, met een ecologische impactanalyse, vóór de start van de uitvoering;
   - te waarborgen dat de ecologische en landschappelijke waarden van de Amstelscheg behouden blijven en actief versterkt worden inclusief het behoud van de daar gelegen volkstuinen
b) Ten behoeve van de mobiliteit en verkeersdrukte:
   - de haalbaarheid van een toekomstige OV-infrastructuur in de plannen mee te nemen en daarbij in te zetten op duurzame mobiliteitsoplossingen
   - tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens de bouwfase te communiceren en af te stemmen met omwonenden om overlast zoveel mogelijk te beperken.
c) Voor de Sport- en Groennorm:
   - Als uitgangspunt bij de verdere uitwerking van deze plannen de sport- en groennorm binnen het projectgebied te realiseren en ruimte te reserveren voor sport- en recreatiemogelijkheden die passen bij de verwachte bevolkingsgroei.

Dit voorstel is aangenomen met stemmen tegen van de leden Ait Boubker (D66), Van der Schaaf (D66) en De Zwart (D66)

Niet aangenomen advies - *Een P&R met een mobiliteitshub onder de verlegde Joan Muyskenweg op te nemen in de plannen voor de nieuwe A2 entree*

- Een ondergrondse P&R met mobiliteitshub onder de verlegde Joan Muyskensweg in de plannen voor de nieuwe A2 entree op te nemen.

Dit voorstel is verworpen met stemmen voor van de leden Amraoui (DENK), Van Dongen (SP), Nahari (Stem van de Burger), Kleene (VVD), Van Vliet (VVD) en Willemsen (Méérbelangen).

Definitief advies DB:
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Beschrijving stedenbouwkundig plan:
De voorliggende ontwikkelnota toont de ambitie om van een plek die door autoverkeer gedomineerd wordt een woon en werkgebied te maken dat aansluit op het Muyskenkwartier en Amstelkwartier. Een brede stadslaan tussen Amstelglorie en de nieuwe bebouwing vormt de entree vanaf de A2 naar de binnenstad. De bruggen om te verbinden met het centrum en het Amstelkwartier liggen er al en het aangrenzende groen maakt de plek in grote mate aantrekkelijk om te wonen.

Programmatisch omvat het plan ruimte voor ongeveer 1000 woningen in de verhouding 40% sociaal, 40% middensegment en 20% vrije sector. Het aandeel wonen is 80-85%, werken 10-15%, voorzieningen 5-10%. Het totale bruto vloeroppervlak bedraagt ca. 106.000 m2 (blz. 19 Stedenbouwkundig Plan (SP))
4000 m2 BVO is bestemd voor maatschappelijke voorzieningen waaronder een school (integraal kind centrum)

Ter overweging:
Het plan is op een aantal punten erg globaal. In het plan wordt aangegeven dat na het investeringsbesluit de bouwvelden verder uitgewerkt worden waarin ook pleinen en groene pocketparkjes een plek zullen krijgen.
Het plan is zo globaal dat:

- Bouwhoogten of aantallen bouwlagen niet zijn aangegeven.
- Posities van torens (die in de doorsneden blz. 30 SP geïllustreerd worden) staan niet aangegeven.
- Er zijn zelfs 2 bouwvelden die n.t.b. zijn, geen omschrijving van wat dan nader te bepalen is.
- De tussenstraten zijn niet in aantallen en afmetingen vastgelegd.

Kortom, er worden enkele belangrijke beslissingen naar de toekomst toegeschoven, er wordt geen duidelijk beeld gegeven van hoe de ruimtelijke opbouw, de volumes er nu uit komen te zien, terwijl er wel duidelijke uitspraken gedaan worden over hoeveel m2 vloeroppervlak er in het plan gaat komen. Daar wringt iets. De mate van globaliteit geeft naar de gebruikers en omwonenden in de omgeving toe weinig zekerheid.

Het stadsdeel zou graag van het college horen waarom er gekozen is om het plan zo globaal te houden en daarmee belangrijke ruimtelijke keuzes zoals bouwhoogten en bouwvolumes vooruit te schuiven?

Consequentie is dat omwonenden en stadsdeelbestuur pas bij het besluit over wijziging omgevingsplan kunnen reageren op een concretere uitwerking.

Advies:
In de hoofdopzet van het plan met een gevarieerde meebuigende straatwand langs een groene stadslaan die grenst aan Amstelglorie kan het DB zich vinden. Ook de uitgesproken ambities met betrekking tot het programma en maximaal vergroenen onderschrijft het DB. Het DB ondersteund ook een zekere mate van globaliteit, niet alles hoeft in een stedenbouwkundig plan vastgelegd te worden. Op een aantal punten wenst het DB wel meer detail om meer duidelijkheid te geven aan belanghebbenden en bewoners over de ruimtelijke kwaliteit.

8. Neem bouwhoogten op en zorg dat de overgang/opbouw van lagere bebouwing bij Amstelglorie naar hogere bebouwing verder daar vanaf, zoals beschreven in het hoogbouwbeleid, ook vastgelegd wordt en inzichtelijk gemaakt.

   Reactie
   Op pag. 21 van de concept Investeringsnota staat: '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.'

   Aan de tekst in het stedenbouwkundig plan is het volgende toegevoegd (pag. 24)

De hoogtes van de blokken variëren en zullen een gemiddelde hoogte van maximaal 30 meter hebben, met maximaal 2 uitzonderingen tussen de 45 en 70 meter. Het streven is om hogere accenten (hoger dan 30 meter) op een basement te plaatsen die overwegend tussen de 3 en 7 lagen hoog is. Op dit basement kunnen zich terugliggend of in het blok hogere accenten bevinden.

Hoogbouwbeleid:
Het plangebied valt onder het hoogbouw regime waarin hoogbouw (hoger dan 30 meter) in principe is toegestaan: In deze gebieden is ruimte voor hoogbouw met een hoogte van circa 70 meter.
Voorts is het van belang dat de relatie met de Amstelscheg wordt gekoesterd door hoogbouw nooit als aaneengesloten wanden direct naast dit landschappelijke element te positioneren. Het vraagt om een gelaagde volume-opbouw vanaf deze grens.
Bij het uitwerken van de bouwvelden zal aan het vastgestelde hoogbouwbeleid worden voldaan. Dat betekent bijvoorbeeld dat er voor gebouwen hoger dan 30 meter een windhinderonderzoek uitgevoerd wordt en er rekening gehouden zal worden met de vuistregels uit het hoogbouwbeleid t.a.v. gebouwvorm, etc. Naar aanleiding van deze onderzoeken en regels wordt de exacte positie van de hoogbouw bepaald.

Er zullen 2 extra voorbeelduitwerkingen in het SP toegevoegd worden die een beeld geven waar mogelijk de accenten kunnen komen.

De reden waarom ervoor gekozen is om een globaal stedenbouwkundig plan te maken en de exacte bouwhoogtes en doorsteken door de bouwvelden nog niet vast te leggen, is om het plan zo flexibel mogelijk te houden, aansluitend op één van de principes van 'Gewoon Goed': het bieden van ruimte en flexibiliteit in gemeentelijke kaders. Dit heeft te maken met de veranderende opgaven die we als stad hebben en daarmee gepaard gaande die zich afspelen i.r.t. stedenbouwkundige opzet, waardoor het onwenselijk is te strak alles vast te leggen. Te denken valt bijvoorbeeld aan CO_2 neutraal bouwen (o.a. houtbouw), beleid m.b.t. geluid, weerproof ontwerpen, woonkwaliteit/woninggroottes en parkeeroplossingen (bovengronds/ondergronds). Er zijn in het recente verleden verschillende stedenbouwkundige plannen te specifiek gebleken en te weinig flexibel om bijvoorbeeld gebouwen met een houten constructie te maken die een andere maatvoering vragen dan gebouwen met een betonnen
constructie.

9. Geef posities van hoogteaccenten/torens aan, desnoods met een ruime marge

   Reactie
   Er worden om bovengenoemde redenen nog geen posities van de hoogbouwaccenten aangegeven.

10. Geef aantallen doorgangen/ tussenstraten aan, met een marge waarbinnen ze kunnen schuiven.

    Reactie
    Op pag. 23 staat beschreven dat er in ieder geval op 3 plekken doorsteken worden gemaakt en dat aan de noordzijde van de Amstelstroomlaan een doorsteek wordt gemaakt voor fietsers en nood- en hulpdiensten.
    Deze laatste zal op tekening aangegeven worden met een opmerking dat de exacte locatie nog niet bepaald is. Voor de overige doorsteken (de gele pijlen) geldt dat dit er tussen de 0 en 3 doorsteken per bouwveld wordt gemaakt. Dit zal in de tekst opgenomen worden.

11. Neem geen n.t.b. bouwvlakken op (gearceerde bouwvlakken op onderstaande afbeelding). Als er bij de gemeente zelf nog geen duidelijkheid over is, neem ze dan in het geheel niet op. Het getoonde n.t.b. bouwvlak in het water roept associaties op met een kantoorgebouw in een vijver. Dat is vast niet het beeld dat de ontwerpers voor ogen hebben. Besteed aandacht aan een overtuigende uitwerking voor deze entree.



Reactie
Het nader te bepalen bouwveld in het water nabij de afslag is komen te vervallen. Het nader te bepalen bouwveld ten zuiden van het metroviaduct ligt op grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel en voor dat bouwveld geldt dat het nog niet zeker is of het er komt. Dit bouwveld is in de stedenbouwkundige plankaart opgenomen om ontwikkeling ervan in de toekomst mogelijk te maken.

12. Licht beter toe wat er speelt bij de locatie naast de brug. Op zich is een bouwblok op deze locatie een aantrekkelijk perspectief, echter ligt hier nu het parkeerterrein van Mercure hotel in erfpacht uitgegeven. Hoe realistisch is dit bouwblok? En het bijbehorende openbare groen.



Reactie
De erfpachtereigenaar van de grond naast de Amstelstroombrug (Mecure) heeft interesse getoond in het mogelijk ontwikkelen van dit bouwveld. Hierover hebben gesprekken plaatsgevonden tussen gemeente, Mercure en de ontwikkelaar. Met hen is afgesproken is om dit bouwveld in het de stedenbouwkundige plankaart op te nemen, zodat ontwikkeling in de toekomst mogelijk is.

13. In het plan is veel aandacht voor groen en de ambitie spreekt uit de teksten. Op blz. 38 staan met sterretjes buurtparkjes en plekjes aangegeven, maar hoeveel ruimte is hier nu echt voor groen na aftrek van laad en losplekken, verkeer, vuilcontainers, fietsparkeren en al die andere zaken die een claim op de OR leggen? In de uitwerking OR op blz. 43 zie je dat er maar heel smalle stroken groen mogelijk zijn. Leg de ambitie vast in harde getallen en geef aan hoeveel m2 groen er minimaal gemaakt gaat worden.

Reactie
Zie ook de reactie op de punten 2. en 3. Om eerder genoemde redenen worden er nog geen harde getallen vastgelegd hoeveel oppervlak groen er gemaakt gaat worden, omdat dit samenhangt met hoe de bouwvelden ingevuld gaan worden. Zie ook pag. 46 en 47 (Groen-, Sport- en Spelnorm) in de Investeringsnota.

14. Als, in de planvorming, het huidige benzinestation aan de A2 gehandhaafd wordt om, in dat geval, het huidige benzinestation om te laten bouwen tot een (snel)laadstation.

    Reactie
    Het benzinestation staat op verpachte grond van het rijk. Mocht het rijk komen tot verkoop/overdracht naar de gemeente Amsterdam, dan is bij een nieuwe pachtperiode omvorming tot (snel)laadstation een logische stap, omdat het aantal elektrische voertuigen alleen maar toeneemt. Het standpunt van het rijk over al dan niet verkopen is op dit moment nog niet geheel duidelijk.

15. Wij dringen erop aan om dit gebied in de toekomst te bestempelen als een gebied met parkeernorm B.

    Reactie
    In het plan is rekening gehouden met zowel de vigerende parkeernorm B als een mogelijk toekomstige norm A. Een keuze wordt nu niet bij de vaststelling van het Investeringsbesluit gemaakt. In de uitwerking van de blokken zal voldaan worden aan het dan vigerende Parkeerbeleid, waarbij wordt aangesloten bij de vaststelling van een nieuwe parkeernota voor de hele stad. De maximale afstand tussen het verst gelegen gebouw (de Enter) en het metrostation Overamstel bedraagt ca. 750 meter, binnen de maximale afstand van 800 meter.

16. Op ecologisch gebied en ter groencompensatie:
    - te zorgen voor een transparant en concreet bomencompensatieplan, met een ecologische impactanalyse, vóór de start van de uitvoering;
    - te waarborgen dat de ecologische en landschappelijke waarden van de Amstelscheg behouden blijven en actief versterkt worden inclusief het behoud van de daar gelegen volkstuinen

    Reactie
    - Voor het kappen van bomen wordt een inmeting gedaan, een boomeffect analyse en ecologische impact analyse. Daarna wordt een bomencompensatieplan opgesteld. Wanneer de volgde fase, de fase van het stedenbouwkundigplan wordt afgerond gaat dit weer de inspraak in en komt het ter inzage.
    - De Amstelscheg en tuinpark zijn onderdeel van de hoofdgroenstructuur en van grote maatschappelijke en ecologische waarde. Ecologische en landschappelijke kwaliteiten zullen actief worden versterkt. Vanuit het project wordt ingezet op ecologische verbindingen en wordt de ecologische corridor versterkt en vergroot.

17. Ten behoeve van de mobiliteit en verkeersdrukte:
    - de haalbaarheid van een toekomstige OV-infrastructuur in de plannen mee te nemen en daarbij in te zetten op duurzame mobiliteitsoplossingen
    - tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens de bouwfase te communiceren en af te stemmen met omwonenden om overlast zoveel mogelijk te beperken.

    Reactie
    - Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal nader worden verkend welke duurzame mobiliteitsoplossingen mogelijk zijn. Wat betreft OV wordt vooral rekening gehouden met de komst van een buslijn door al ruimte voor haltemogelijkheden op de nemen in het verkeersontwerp.
    - Er wordt een BLVC-Plan opgesteld. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Hierin staat opgeschreven welke werkzaamheden gaan plaatsvinden, de gevolgen voor de buurt en hoe dit veilig wordt uitgevoerd. Ook wordt opgenomen hoe omwonenden en stakeholders worden geïnformeerd en waar zij terecht kunnen bij vragen of overlast.

18. Voor de Sport- en Groennorm:
    - Als uitgangspunt bij de verdere uitwerking van deze plannen de sport- en groennorm binnen het projectgebied te realiseren en ruimte te reserveren voor sport- en recreatiemogelijkheden die passen bij de verwachte bevolkingsgroei.

    Reactie
    Sportnorm
    Voor de inpassing van georganiseerde buitensport is in Overamstel afgesproken om dit via 3 lijnen te realiseren:

- Binnen de deelgebieden, in de vorm van kleinschalige sportvoorzieningen, meer gericht op urban sports en voor de ongebonden sporter (een traditionele sportvereniging ligt hier minder voor de hand).
- Beter en breder gebruik van sportpark Drieburg.
- Medegebruik Politiesportpark over Amstel.

Binnen deelgebied Nieuwe A2 entree (en dan specifiek de kop van de Amstelscheg, verkeerslus Jan Vroegopsingel) verkent het projectteam samen met Sport & Bos momenteel de mogelijkheden om hier sport in te passen. In de investeringsnota staat hierover: "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.

Speelplekken worden in de wijk of directe nabijheid gerealiseerd dit zijn buurtfuncties om bewegen in de eigen wijk zo laagdrempelig mogelijk te maken, een essentiële bouwsteen voor een gezonde stad. Met de nieuwe brug over de Weespertrekvaart zal speeltuin Amsteldorp, met zal deze nieuwe grote speeltuin (meer dan een voetbalveld groot) een rol gaan vervullen in het buitenspelen voor de jeugd van o.a. Overamstel.
De opgave voor sporten in de openbare ruimte is meer een kwalitatieve opgave en gaat niet alleen om oppervlakten. De gebruikswaarde en sport is onderdeel van de straten, pleinen en groene plekken. Daarnaast worden veel wandelpaden, fietspaden aangelegd waardoor het recreatief netwerk wordt vergroot en de mogelijkheden tot bewegen vanuit de buurt worden vergroot.

Groennorm
In de investeringsnota p.50 staat het volgende beschreven:

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

Binnen de grex wordt de groennorm gehaald. Het stedenbouwkundig plan is in deze fase een globaal plan, waarbinnen voor gebruiksgroen is gerekend met de te realiseren plantsoenen. Groen op daken en in de binnentuinen is niet meegerekend.

Grafische opmerkingen:
- Wat is de betekenis van de ribbelrand aan een groot deel van de bouwvelden (maar bij een enkele niet?)



Reactie
Alle bouwvelden hebben een ribbelrand, in de legenda op pag. 27 laat zien dat de ribbelrand een flexibele rooilijn betekent. Dat houdt in dat de rooilijn nog niet vastligt en nog op een andere positie kan komen te liggen.

- Laat in de kaartjes steeds met een stippellijn de plangrens van A2 zone zien. Nu wordt vaak het Muyskenkwartier er ook bij getoond, maar wel zo duidelijk om de begrenzing erbij te zien waar dit stuk betrekking op heeft.

Reactie
Er is bewust voor gekozen om op sommige kaarten niet de plangrens van de Nieuwe A2 entree op te nemen, zodat goed te zien is hoe het plangebied samen met het Muyskenkwartier als één geheel functioneert.

Vervolgproces
Gelijktijdig met deze adviesvraag ligt de concept Investeringsnota en de bijlagen ter inzage en kunnen betrokkenen een zienswijze indienen. Het college zal deze zienswijze en het door het stadsdeel gegeven advies beantwoorden. Daarna zal de investeringsnota en de beantwoording van de zienswijze ter besluitvorming worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Wanneer de gemeenteraad hiermee instemt is Plaberum Fase 3, de ontwerpfase, afgerond en kan worden gestart met fase 4, de uitvoeringsfase. De voorgestelde woningbouw ontwikkelingen kunnen pas vorm krijgen na de afwaardering van de A2.
Op basis van dit investeringsbesluit kan in samenwerking met het Rijk en Zuidasdok verder worden gewerkt aan de uitvoering van de wegaanpassing.

Het stadsdeel blijft graag nauw betrokken bij de verdere ontwikkelingen. Daarbij zou het stadsdeel graag de reactie van het college op het advies en de definitieve plannen ontvangen.

Adviesaanvraag B&W aan stadsdeelbestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Concept Investeringsnota en bijlagen Nieuwe A2 Entree
Portefeuille:	Ruimtelijke Ordening
Directie:	Grond en Ontwikkeling
Datum behandeling staf WH	…
Datum adviesaanvraag:	
Deadline ontvangst advies:	3 december 2024
Advies mailen naar:	p.kannegieter@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	1. concept Investeringsnota NA2E 240924 2. Bijlagen concept Investeringsnota NA2E 240924
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	ja

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Zuid
Procesbegeleider:	R.van.soest@amsterdam.nl
Portefeuillehouder:	B.L. Vink
Datum weekstart/staf:	4 november 2024, concept advies, 2 december 2024, definitief advies.
Datum stadsdeelcommissie:	n.t.b.
Datum dagelijks bestuur:	5 november 2024, concept advies, 3 december 2024, definitief advies.
Registratienr. (optioneel):	-

Over gevraagde adviezen: conform art. 12 van de verordening op het lokaal bestuur vraagt B&W advies aan een DB over besluiten die (lid 1) betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van het DB of (lid 2) op de belangen van het stadsdeel . Het DB legt deze adviezen voor aan de stadsdeelcommissie (art. 19). Het DB neemt het advies van de stadsdeelcommissie over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en binnen de budgettaire kader past (art. 19 lid 5). Afwijkingen van het advies motiveert het DB.

Adviesvraag B&W

Formuleer hier de vraag aan het stadsdeel

We vragen u als dagelijks bestuur van uw stadsdeel de concept Investeringsnota inclusief de bijlagen te voorzien van advies. Na verwerking van uw advies en de reacties uit de inspraakronde, vindt vaststelling van de definitieve Investeringsnota naar verwachting medio mei 2025 plaats.

Achtergrond
Bestuurlijk valt het plangebied onder de gemeente Amsterdam en deels onder de gemeente Ouder-Amstel.
In de ontwikkelstrategie van de Structuurvisie Amsterdam 2040, Koers 2025 'Ruimte voor de Stad', is het betreffende gebied ten noorden van knooppunt Amstel aangewezen als strategische ontwikkelruimte voor een gemengde stadsbuurt. Vervolgens is deze opgave opgenomen als één van de te starten projecten in de Ontwikkelstrategie van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.
Door het college van B en W is op 27 februari 2024 de Principenota Nieuwe A2 Entree vastgesteld.
Het haalbaarheidsonderzoek is afgerond in mei 2019 met als uitkomst dat het project in de beschouwde schetsontwerpfase haalbaar werd geacht. Het college van B en W heeft in juni 2019 ingestemd met de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek.

Het project
Het project betreft het omvormen en verleggen van een binnengemeentelijk snelwegprofiel naar een stadslaan. Met de verlegging van de Joan Muyskenweg naar de plek van de huidige A2 ontstaat ruimte voor een gemengd hoogstedelijk woon-/werkmilieu. Een gebied waar ca. 1000 woningen en voorzieningen kunnen worden

ontwikkeld met goede aansluiting op de omgeving en een aantrekkelijke openbare ruimte voor een attractief leefmilieu. Voor de toekomstige Joan Muyskenweg is een Voorlopig Ontwerp gemaakt en wordt een vergunningstraject voorbereid. Voor de aanpassing van de wegenstructuur worden contract afspraken met onder andere Zuidasdok en Rijkswaterstaat verder voorbereid, zodat na vaststelling van de Investeringsnota en de juridisch-planologische besluiten, de overeenkomsten met deze partijen gesloten kunnen worden en de uitvoering van de noodzakelijke wegaanpassingen ter hand kan worden genomen. Na verlegging van de wegen kan de gebiedsontwikkeling starten.

Stedenbouwkundig plan
In het concept stedenbouwkundig plan (onderdeel is van de concept Investeringsnota) wordt voor de woningbouw uitgegaan van ruimte voor circa 1000 woningen in de verdeling 40/40/20 (sociaal/ middensegment / vrije sector). In het programma is verder opgenomen dat er ruimte komt voor een basisschool/ Integraal Kindcentrum, overige maatschappelijke voorzieningen als een gezondheidscentrum, buurtkamer etc. en voor werkfuncties zoals bedrijfs- en kantoorruimte.

Conceptadvies DB:
Het dagelijks bestuur formuleert hier t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

De voor advies voorgelegde investeringsnota behelst een ontwikkeling in stadsdeel Oost, direct grenzend aan Zuid. In ons advies richten we ons op de raakvlakken met Zuid.

We adviseren positief op deze gebiedsontwikkeling. Het afwaarderen van de A2 tot stadsstraat en het toevoegen van woningen binnen de ring, op een steenworp afstand van de Rivierenbuurt en met respect voor de kwaliteiten van de groene Amstelscheg is een toevoeging voor dit deel van de stad. De nieuwe woningen en gebruikers kunnen voor meer draagvlak voor de nu in Zuid (Rijnstraat) aanwezige winkels en voorzieningen zorgen.

Openbare ruimte en groen:

- Met de nieuwe stadsentree en het verminderen van het verkeersaanbod op de Nieuwe Utrechtseweg zijn er kansen om de inrichting van de openbare ruimte te verbeteren en om een aantrekkelijke fietsroute te creëren vanuit Centrum / Zuid via Oost en Nieuwer Amstel naar Zuidoost. De Utrechtse Brug, een brug die de grens vormt tussen de stadsdelen Zuid en Oost, krijgt een andere positie in de stad, verbindt de nieuwe woonwijk met de Rivierenbuurt. We kijken graag samen met u hoe we de verwoorde ambities voor de openbare ruimte op de brug en voor de verbindende routes een plek kunnen geven.
- U geeft het belang van een ecologische verbinding over de brug voor kleine zoogdieren aan. We onderschrijven dit belang en onderzoeken graag met u hoe we deze verbinding ook in Zuid een plek kunnen geven in combinatie met het nieuwe ontwerp voor het Martin Luther Kingpark, zodat een uitwisseling van flora en fauna tussen de groengebieden in de kop van de scheg aan beide zijden van de Amstel mogelijk wordt.

Verkeer:

- Afwaardering A2: De afwaardering van de A2 kan tot meer verkeer bij de op en afrit bij de RAI en op de Kennedylaan leiden. We kijken graag samen met u hoe we negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Zuid kunnen voorkomen. De maatregelen in het vastgestelde mobiliteitsplan Zuidflank belangrijk om overlast en congestie te voorkomen en we adviseren u om de planning van de uitvoering van de maatregelen uit het mobiliteitsplan af te stemmen op de afwaardering van de A2.
- Verbinding met de Rijnstraat: We vragen in de verdere uitwerking aandacht voor een prettige en veilige verbinding van de nieuwe wijk met de Rijnstraat en de Rivierenbuurt. De kruising van de Kennedylaan met de Utrechtse Brug vraagt hierbij aandacht.
- Tram: U geeft aan dat de mogelijkheid voor de inpassing van een tram is onderzocht en dat de inpassing mogelijk is. Het DB van Zuid ziet op termijn een tramverbinding als een belangrijke kans voor een goede ontsluiting en verbinding met de bestaande stad en denkt daarbij aan een verbinding over Rijnstraat en Utrechtse Brug naar metrostation Overamstel. Dit is niet enkel een kans voor het plangebied maar ook

voor het zuidelijke deel van de Rivierenbuurt. We vragen u om voor deze tram een tracé te reserveren zodat deze verbinding actief mogelijk blijft voor de toekomst.
- Amstel: Zuid vraagt aandacht voor de recreatieve waarde van de Amstel en de kansen die de ligging van het plangebied aan de Amstel biedt. We vragen u om het ontwerp voor de openbare ruimte in een openbare steiger te voorzien. Zo wordt, op termijn, het exploiteren van recreatieve vaarverbinding of pontje naar de Amsteldijk en naar het centrum van Amsterdam en Ouderkerk mogelijk.

Wonen:
- De nieuwe wijk grenst direct aan de Rivierenbuurt in Zuid. Als er in de verdere uitwerking gekozen wordt om voor toekomstige complexen te kiezen voor stadsdeelvoorrang willen we hierbij betrokken worden zodat hierbij niet aan de belangen van bewoners van Zuid wordt voorbijgegaan.

Advies stadsdeelcommissie:
Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De commissie adviseert het dagelijks bestuur het volgende op te nemen in het definitieve advies:
Drie aandachtspunten in de verdere uitwerkingen nadrukkelijk aandacht te geven, te weten:
1. OV-verbindingen tussen Stadsdeel Zuid, het nieuwe te ontwikkelen gebied en bestaande metrostations in Stadsdeel Oost toe te voegen. Concrete uitwerking hiervan ontbreekt nog in voorliggende plannen.
2. Ondernemers uit de Rivierenbuurt (in het bijzonder Rijnstraat) te betrekken bij de uitwerking van de plannen voor voorzieningen voor nieuwe bewoners.
3. Zorgvuldig onderzoek te doen en participatie in te zetten met betrekking tot de toenemende verkeersdruk op afrit 9 van de A10 en andere wegen en afritten. Mitigerende maatregelen te nemen om de verkeersdruk voor bewoners en ondernemers beheersbaar te houden. Hierbij opgemerkt dat de verkeersdruk rond afrit 9 nu al hoog is en hier integraal naar gekeken moet worden waarbij ook planvorming Erotisch Centrum en RAI betrokken moeten worden.

De commissie steunt het advies, waarbij we extra aandacht vragen voor:
1. Het behoud van de Amstelscheg;
2. Benadrukken dat wordt gekeken naar een ecologische verbindingszone bij de Utrechtse brug;
3. De mogelijkheid van een tramverbinding naar Overamstel;
4. Dat bij de stadsdeelvoorrang de belangen van de bewoners in Zuid worden meegenomen.

Definitief advies DB:
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

De voor advies voorgelegde investeringsnota behelst een ontwikkeling in stadsdeel Oost, direct grenzend aan Zuid. In ons advies richten we ons op de raakvlakken met Zuid.

We adviseren positief op deze gebiedsontwikkeling. Het afwaarderen van de A2 tot stadsstraat en het toevoegen van woningen binnen de ring, op een steenworp afstand van de Rivierenbuurt en met respect voor de kwaliteiten van de groene Amstelscheg is een toevoeging voor dit deel van de stad. De nieuwe woningen en gebruikers kunnen voor meer draagvlak voor de nu in Zuid (Rijnstraat) aanwezige winkels en voorzieningen zorgen.

Openbare ruimte en groen:
- Met de nieuwe stadsentree en het verminderen van het verkeersaanbod op de Nieuwe Utrechtseweg zijn er kansen om de inrichting van de openbare ruimte te verbeteren en om een aantrekkelijke fietsroute te creëren vanuit Centrum / Zuid via Oost en Nieuwer Amstel naar Zuidoost. De Utrechtse Brug, een brug die de grens vormt tussen de stadsdelen Zuid en Oost, krijgt een andere positie in de stad, verbindt de nieuwe woonwijk met de Rivierenbuurt. We kijken graag samen met u hoe we de verwoorde ambities voor de openbare ruimte op de brug en voor de verbindende routes een plek kunnen geven.

- U geeft het belang van een ecologische verbinding over de brug voor kleine zoogdieren aan. We onderschrijven dit belang en onderzoeken graag met u hoe we deze verbinding ook in Zuid een plek kunnen geven in combinatie met het nieuwe ontwerp voor het Martin Luther Kingpark, zodat een uitwisseling van flora en fauna tussen de groengebieden in de kop van de scheg aan beide zijden van de Amstel mogelijk wordt.

Reactie

In het vervolgtraject wordt graag gezamenlijk opgetrokken om de ambities voor de brug waar te maken, Er wordt integraal samengewerkt met de aangrenzende gebieden zoals het Martin Luther Kingpark, ontwerpers, verkeerskundigen en ecologen. Onder de Utrechtse brug wordt de groene corridor versterkt door afname van het verhard oppervlak en toevoegen van groen.

Verkeer:

- Afwaardering A2: De afwaardering van de A2 kan tot meer verkeer bij de op en afrit bij de RAI en op de Kennedylaan leiden. We kijken graag samen met u hoe we negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Zuid kunnen voorkomen. De maatregelen in het vastgestelde mobiliteitsplan Zuidflank zijn belangrijk om overlast en congestie te voorkomen en we adviseren u om de planning van de uitvoering van de maatregelen uit het mobiliteitsplan af te stemmen op de afwaardering van de A2.
- Verbinding met de Rijnstraat: We vragen in de verdere uitwerking aandacht voor een prettige en veilige verbinding van de nieuwe wijk met de Rijnstraat en de Rivierenbuurt. De kruising van de Kennedylaan met de Utrechtse Brug vraagt hierbij aandacht.
- Tram: U geeft aan dat de mogelijkheid voor de inpassing van een tram is onderzocht en dat de inpassing mogelijk is. Het DB van Zuid ziet op termijn een tramverbinding als een belangrijke kans voor een goede ontsluiting en verbinding met de bestaande stad en denkt daarbij aan een verbinding over Rijnstraat en Utrechtse Brug naar metrostation Overamstel. Dit is niet enkel een kans voor het plangebied maar ook voor het zuidelijke deel van de Rivierenbuurt. We vragen u om voor deze tram een tracé te reserveren zodat deze verbinding actief mogelijk blijft voor de toekomst.

Reactie

Een eventueel toekomstige trambaan kan aan de westzijde ingepast worden, dan wel in het huidige profiel, maar dan zal dit profiel heringericht moeten worden wat consequenties heeft voor Kabel en Leidingen, posities van de bomen, de breedte van voet-of fietspaden, overigens zal dat in de in de Rijnstraat in stadsdeel Zuid ook het geval zijn (de constructie van de Utrechtsebrug blijkt niet op een tram berekend te zijn).

- Amstel: Zuid vraagt aandacht voor de recreatieve waarde van de Amstel en de kansen die de ligging van het plangebied aan de Amstel biedt. We vragen u om het ontwerp voor de openbare ruimte in een openbare steiger te voorzien. Zo wordt, op termijn, het exploiteren van recreatieve vaarverbinding of pontje naar de Amsteldijk en naar het centrum van Amsterdam en Ouderkerk mogelijk.

Reactie

Een openbare steiger is een interessante toevoeging in het recreatieve aanbod. Dit zal in de volgende fase worden onderzocht en afgestemd met belanghebbenden in het gebied.
Op dit moment zien we geen mogelijkheden voor aanleg van een openbare steiger in verband met aanwezige woonboten. Wel zal de mogelijkheid worden onderzocht of er ergens (bijvoorbeeld nabij de roeiverenigingen) Een mogelijkheid is om te zwemmen door toevoegen van een steigertje met trap. Het is niet de bedoeling een intensieve recreatieplek te maken, maar meer bedoeld voor de natuurliefhebber / rustzoeker.

Wonen:

- De nieuwe wijk grenst direct aan de Rivierenbuurt in Zuid. Als er in de verdere uitwerking gekozen wordt om voor toekomstige complexen te kiezen voor stadsdeelvoorrang willen we hierbij betrokken worden zodat hierbij niet aan de belangen van bewoners van Zuid wordt voorbijgegaan.

Naar aanleiding van het advies van de stadsdeelcommissie Zuid: Het DB neemt het zwaarwegende advies over en vraagt het college:
Drie aandachtspunten in de verdere uitwerkingen nadrukkelijk aandacht te geven, te weten:

1. OV-verbindingen tussen Stadsdeel Zuid, het nieuwe te ontwikkelen gebied en bestaande metrostations in Stadsdeel Oost toe te voegen. Concrete uitwerking hiervan ontbreekt nog in voorliggende plannen.

   Reactie
   Er wordt in het plan rekening gehouden met de komst van een busverbinding d.m.v. reserveringen van bushaltes in de plankaart. Zie opmerking boven voor tramverbinding

2. Ondernemers uit de Rivierenbuurt (in het bijzonder Rijnstraat) te betrekken bij de uitwerking van de plannen voor voorzieningen voor nieuwe bewoners.
3. Zorgvuldig onderzoek te doen en participatie in te zetten met betrekking tot de toenemende verkeersdruk op afrit 9 van de A10 en andere wegen en afritten. Mitigerende maatregelen te nemen om de verkeersdruk voor bewoners en ondernemers beheersbaar te houden. Hierbij opgemerkt dat de verkeersdruk rond afrit 9 nu al hoog is en hier integraal naar gekeken moet worden waarbij ook planvorming Erotisch Centrum en RAI betrokken moeten worden.

Verder geeft de stadsdeelcommissie aan het advies van het DB te ondersteunen, ze vraagt hierbij extra aandacht voor:

1. Het behoud van de Amstelscheg;
2. Benadrukken dat wordt gekeken naar een ecologische verbindingszone bij de Utrechtse brug;
3. De mogelijkheid van een tramverbinding naar Overamstel;
4. Dat bij de stadsdeelvoorrang de belangen van de bewoners in Zuid worden meegenomen.