Gemeente
Amsterdam

1

Plan Openbare Ruimte ArenAPoort

Deel I: Ambities en uitgangspunten

versie april 2025

COLOFON

Project
Plan Openbare Ruimte ArenAPoort

Publicatiedatum
April 2025

Gemeente Amsterdam
Cluster: Ruimte & Economie
Directie Ruimte & Duurzaamheid
Projectteam: Openbare ruimte ArenApoort

Team
Mirjam Wullings
Giel Wieggers
Michiel Thunnissen
Martijn Schipdam
Chris Konijnenburg
Sander van Leusden
Anna Khodyreva
Jasper Pijls
Milena Zaklanovic
Viola Smit

Disclaimer

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Ontwerpen van aangrenzende projecten kunnen in de loop van de tijd nog wijzigen.

Waar mogelijk hebben we de oorspronkelijke eigenaar van copyright op foto's toestemming voor gebruik gevraagd/verkregen. Veel fotomateriaal staat evenwel op verschillende websites en dan is het niet eenvoudig de oorspronkelijke eigenaar te vinden. We nodigen iedereen die denkt dat we zijn copyright schenden uit ons te contacteren, zodat we toestemming kunnen verkrijgen of de foto verwijderen/ vervangen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van dit beeldkwaliteitsplan dient men toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven.

INHOUD

1	Inleiding	2
1.1	De ontwikkeling van ArenAPoort	3
1.2	Doel	4
1.3	Proces en werkwijze	4
1.4	Beleidsmatige inbedding	4
1.5	Ambities ontwikkelstrategie	6
2	Ruimtelijke context	8
2.1	Context Zuidoost	9
2.2	Context ArenAPoort	10
2.2.1	Deelgebieden	11
2.2.2	De Lifeline: verbindende structuur van de openbare ruimte	15
3	Uitdagingen	20
3.1	Drukte tijdens evenementen	21
3.2	Ondermaatse verlichting	22
3.3	Een ondergrond vol kabels en leidingen	23
3.4	Hitte-eilandeffect en hittestress	24
3.5	Niet rainproof	25
3.6	Gebrek aan groen	26
3.7	Windhinder	27
3.8	Puccini-methode	28
4	Ambities openbare ruimte	30
4.0	Inleiding	31
4.1	Verbonden	31
4.2	Autoluw	31
4.3	Inclusief	31
4.4	Adaptief	31
4.5	Rigoureuze vergroening	32
4.6	Duurzaam en circulair	32
4.7	Van ambitie naar ontwerp	33
5	Thematische uitwerking	40
5.0.1	Ambitiekaart	38
5.0.2	Structuur openbare ruimte	40
5.1	Groen	42
5.1.1	Groenstructuur	44
5.1.2	Groennorm	45
5.1.3	Klimaat adaptief	48
5.1.4	Biodiversiteit	55
5.2	Blauw	52
5.2.1	Watersystemen	54
5.2.2	Waterbalans	54
5.2.3	Wind	56
5.3	Grijs	58
5.3.1	Ondergrond en bovengrond	60
5.3.2	Verharding en materialisatie	64
5.3.3	Verlichting	68
5.3.4	Mobiliteit	70
5.3.5	Afval	82
5.4	Programmering	84
5.4.1	Elementen en kunst	86
5.4.2	Sport, spel en bewegen	88
5.4.3	Markt- en staanplaatsen	90
5.4.4	Terrassen en tijdelijke inrichting	92
5.4.5	Openbare toiletten	94
6	Proces	96
6.1	Planning en fasering	97
6.2	Beheer	98
6.3	Financiën	98
6.4	Participatie & communicatie	99
6.5	Inspiratie Londen	100
6.6	Materialenmatrix	105

Voorwoord

Het Plan Openbare Ruimte **is geen ontwerp of concreet inrichtingsplan voor de openbare ruimte in ArenAPoort,** maar een document dat **kaders en ambities afbakent**. In deel I staan de ambities – ofwel wat we willen bereiken – en de uitdagingen voor de openbare ruimte beschreven. Deze ambities en uitdagingen worden in deel II vertaald naar een ruimtelijk concept. Dat concept is uitgesplitst in:

- **Groen:** groenstructuur, klimaatadaptatie en biodiversiteit
- **Blauw:** water en wind
- **Grijs:** mobiliteit, verharding, afval en verlichting
- **Programmering:** sport en spel, kunst, terrassen, openbare toiletten en tijdelijke inrichting.

Deel I eindigt met een hoofdstuk over het proces: **planning, participatie, communicatie en bestuurlijke besluitvorming**.

Vervolgens werken we in deel II het ruimtelijk concept uit voor de verschillende deelgebieden in ArenAPoort:

- De Lifeline
- Deelgebieden buiten de Lifeline

Alle afbeeldingen in dit document zijn een mogelijke uitwerking van de ambitie. Ze zijn niet gebaseerd op ontwerpen. De werkelijke uitvoering zal mogelijk een ander beeld geven.

Bij de keuze van inrichtingsmaterialen en het toepassen van inrichtingsprincipes is het Amsterdamse beleid, verwoord in de 'Puccini-methode', leidend. Daarbij zijn duurzaamheid, betaalbaarheid, herbruikbaarheid en hergebruik uitgangspunten. Het toepassen van nieuwe betonnen elementen is daarmee uitgesloten. Het gebruik van andere materialen zal aan de bovenstaande criteria worden getoetst.



1

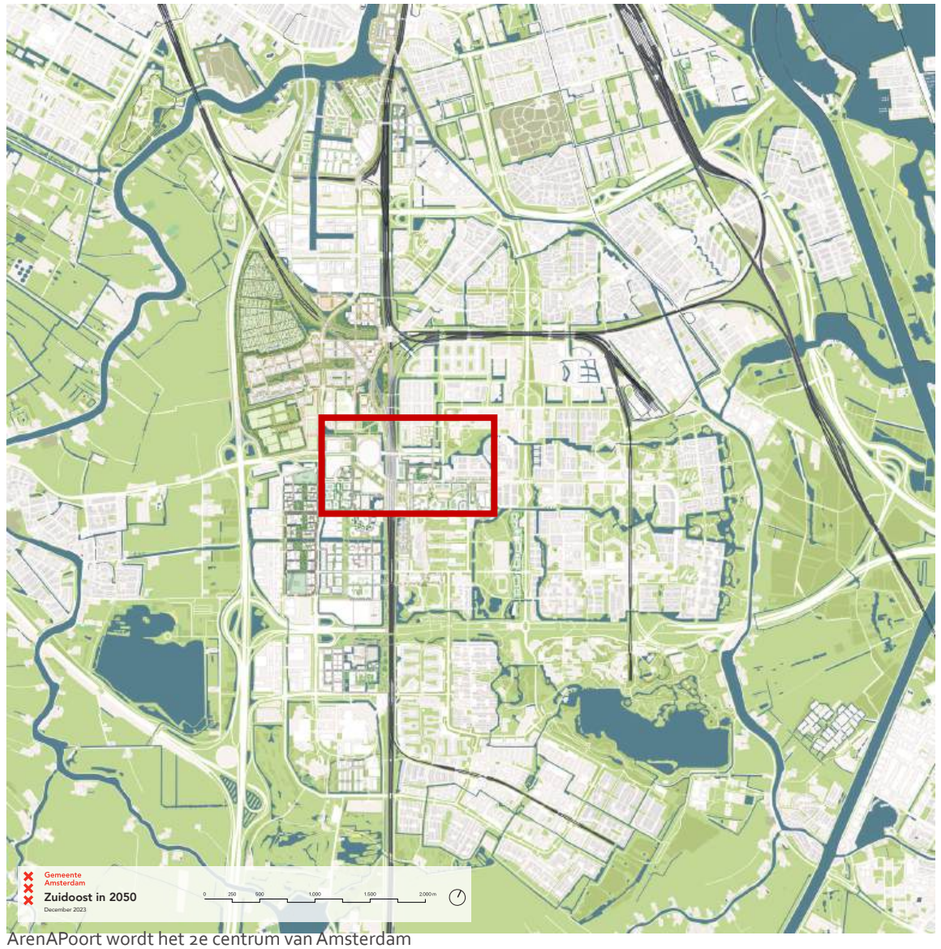
Inleiding

Inhoud

1.1 De ontwikkeling van ArenAPoort
1.2 Doel
1.3 Proces en werkwijze
1.4 Beleidsmatige inbedding
1.5 Ambities ontwikkelstrategie

Inleiding

Amsterdam kent van oudsher één centrum waar alles op gericht is. Eén van de hoofddoelen van de Amsterdamse Omgevingsvisie 2050 is dat Amsterdam een stad wordt met meerdere stedelijke kernen, om zo de druk op de binnenstad te verminderen. Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor de verschillende stadsdeelcentra, waar ArenAPoort er één van is. Vanwege de ligging, de goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van voorzieningen die veel publiek trekken, heeft ArenAPoort van alle Amsterdamse stadsdeelcentra het beste ontwikkelperspectief om uit te groeien naar een centrumgebied met regionale aantrekkingskracht. De openbare ruimte staat onder druk om dat doel te bereiken, voor zowel het groeiende aantal bewoners (100.000 en daarna in omvang vergelijkbaar met Nijmegen) als voor de vele bezoekers van de verschillende evenementen (tot 100.000 per dag).



ArenAPoort wordt het 2e centrum van Amsterdam

1.1 De ontwikkeling van ArenAPoort

Zuidoost verdicht de komende decennia in hoog tempo. Er zijn plannen om tot 2040 circa 40.000 woningen toe te voegen aan het stadsdeel. Hierdoor zal het aantal inwoners verdubbelen ten opzichte van de huidige situatie. Een deel van de woningbouwopgave bevindt zich in ArenAPoort, maar de grootste groei vindt in het naastgelegen Amstel III en in De Nieuwe Kern plaats. Ook op andere plekken in Zuidoost, zoals in het Nelson Mandelapark, de H-Buurt en de K-Buurt, wordt een flink aantal woningen bijgebouwd.

ArenAPoort

ArenAPoort is voor veel inwoners hét voorzieningencentrum van Zuidoost. Door de groei van het aantal inwoners in het stadsdeel neemt de druk op ArenAPoort naar verwachting verder toe. In 2016 is in ArenAPoort begonnen met een transformatieproces om van een vrij monofunctioneel gebied met strikte functiescheiding uit te groeien tot een gemengd en volwaardig stadscentrum, waar ook gewoond wordt. In zowel ArenAPoort Oost als ArenAPoort West worden de komende jaren veel (circa 6.000) woningen toegevoegd. De eerste transformatieprojecten in ArenAPoort Oost zijn al opgeleverd, zoals het Zandkasteel, Frame Building en het voormalig belastingkantoor Flierbosdreef 2-12.

De extra inwoners zijn goed nieuws voor de winkeliers in het gebied. Na de transformatie van Amsterdamse Poort is de verwachting dat de publieksstromen toenemen. Ook het aantal vierkante meters kantoorruimte neemt in de toekomst toe en daarmee groeit ook het aantal werkplekken in het gebied.

Impact op de openbare ruimte

Het toevoegen van een groot aantal woningen en meer aanvullend programma hebben gevolgen voor het gebruik van de openbare ruimte: de druk door routes voor fiets en voetganger, fietsparkeren, afvalinzameling, ruimte voor kabels en leidingen en pakketdiensten neemt toe. Daarnaast hebben bewoners behoefte aan (en recht op) hoogwaardig gebruiksgroen en voldoende ruimte voor sport en spel. Dit alles moet tot stand komen in een bijzonder gebied, dat een uitgaansfunctie heeft voor heel Nederland. Op sommige momenten komen hierdoor tot 100.000 extra bezoekers in het gebied. Ook deze piekmomenten vragen om specifieke oplossingen in de openbare ruimte. Bovendien betekent verdichting ook dat het in de ondergrond dringen wordt. Die ondergrond bepaalt en beperkt in sterke mate wat er in de openbare ruimte mogelijk. Ten slotte moet het gebied ook klimaat bestendig zijn waarbij rekening wordt gehouden met extremere weersomstandigheden.

1.2 Doel

Het Plan Openbare Ruimte (hierna te noemen POR) is een uitwerking van de Ontwikkelstrategie ArenAPoort. Het is een plan op hoofdlijnen. In dit POR staan de ambities beschreven voor de inrichting van de openbare ruimte. Het document geeft richting aan de ruimtelijke en functionele samenhang binnen het gebied en de goede aansluitingen met de omgeving. Het plan biedt de nodige flexibiliteit en legt alleen datgene vast wat noodzakelijk is om die samenhang te garanderen, met name gericht op de gebieden en de sfeer en karakter van de deelgebieden. Zo blijft er vrijheid om per planonderdeel een adequaat, integraal en creatief ontwerp openbare ruimte te maken wat is afgestemd met de stakeholders en bewoners van het gebied. In deel II van dit Plan Openbare Ruimte hebben we de kaders en ambities – ofwel wat we willen bereiken – zo concreet mogelijk vertaald naar de deelgebieden.

1.3 Proces en werkwijze

Als eerste wordt dit Plan Openbare Ruimte vastgesteld waarin ambities en kaders voor het hele gebied op hoofdlijnen zijn weergegeven. Vervolgens wordt per deelgebied een uitwerking van de ontwerp openbare ruimte gemaakt in een schets ontwerp, voorlopig ontwerp en definitief ontwerp.
Bij de totstandkoming van de ontwerpen openbare ruimte zoeken we intensief de samenwerking met de (toekomstige) bewoners, eigenaren, ondernemers, mensen van de evenementenlocaties en andere belanghebbenden.

Het plan zal gefaseerd per deelgebied worden uitgevoerd.

1. Plan Openbare Ruimte
2. Uitwerkingen ontwerpen (SO-VO-DO) per deelgebied
3. Afstemming projecten met belanghebbenden/ participatie.

1.4 Beleidsmatige inbedding

Beleidsstuk	Doel	Implicatie ArenAPoort
Hoofdgroenstructuur	Om het groen in de stad te beschermen en te versterken is er een Hoofdgroenstructuur (HGS) opgesteld. ArenAPoort valt buiten de huidige HGS. Er is nieuw beleid in de maak: dit nieuwe beleidskader is middels een referendum ter inspraak gegaan. Naar verwachting wordt dit beleid begin 2024 vastgesteld.	In de nieuwe HGS zijn de Hoogoorddreef (oost – west) en de zone langs het treinspoor (noord – zuid) aangeduid als 'groene verbinding'. Hier is het behoud en/of versterken van het groene karakter het uitgangspunt.
Puccini Rood	In het beleidskader Puccini Rood zijn algemene uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting van de openbare ruimte in Amsterdam: over de vormgeving van de openbare verlichting en het straatmeubilair, de keuze voor het materiaal.	**Voor ArenAPoort geldt:** - 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt, trottoirband 280/300 'uitgewassen Amsterdam nr. 1' - 30 km/uur straten: rijbaan van klinkers, kei formaat roodbruin, trottoirband 130/150 'uitgewassen Amsterdam nr. 1' - Trottoir: 300x300 betontegel zonder toeslag. In deze zonering worden de ArenA Boulevard en Amsterdamse Poort als bijzondere plekken gezien. Qua materialisering en inrichtingsprincipes is hier meer ontwerpvrijheid.
Puccini Groen	In het beleidskader Puccini Groen zijn algemene uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting en aanleg van het groen.	In het ontwerp wordt gekozen voor bomen, planten en groenelementen die beschreven zijn in het Handboek Groen. Hierbij wordt zorgvuldig bekeken welke soort het meeste kunnen bijdragen aan een klimaatadaptieve openbare ruimte. Verder worden alle randvoorwaarden met betrekking tot de aanleg van het groen aangehouden.
Referentienorm maatschappelijke voorzieningen	De referentienorm schrijft voor hoeveel extra groen (ecologisch- en gebruiksgroen) er gerealiseerd moeten worden wanneer extra woon- of kantoorprogramma wordt toegevoegd. De referentienorm schrijft ook voor hoeveel speelplekken- velden en hoeveel vierkante meter sport- en spelaanleidingen er extra gerealiseerd moeten worden in de openbare ruimte als het aantal woningen in een gebied toeneemt.	De Referentienormen voor het groen zijn het uitgangspunt. De meeste kavels in ArenAPoort zijn uitgegeven en de openbare ruimte is beperkt. Om ArenAPoort te vergroenen moet er naast groen in de openbare ruimte ook vergroend worden binnen de kavelgrenzen: de afzonderlijke projecten zijn verplicht om aan de groennorm te voldoen.
Mobiliteitsplan Zuidoostflank	Het Mobiliteitsplan beschrijft circa 90 te nemen maatregelen op het gebied van mobiliteit die nodig zijn om de Zuidoostflank bereikbaar en leefbaar te houden bij de verdere verdichting. Dit zijn maatregelen die zich enerzijds richten op gedragsverandering (stimuleren van de mobiliteitstransitie bij verschillende doelgroepen, spreiden piekbelasting en deelmobiliteit faciliteren), anderzijds zijn het fysieke maatregelen. Er is geen financiele dekking: de maatregelen worden binnen de verschillende projecten opgelost.	**Fietsmaatregelen** Extra openbare fietsstallingen: eentje nabij de ZiggoDome en meer stallingen rondom Station Bijlmer ArenA. Daarnaast een betere fietsaansluiting tussen Haaksbergweg/De Passage en Station Duivendrecht. **OV-Maatregelen** Extra opgangen Station Bijlmer ArenA (trein en metro), een herinrichting van het busstation nabij het station. **Maatregelen autoverkeer** Afwikkeling Kiss&Ride in ArenAPoort-West, verbeteren van het kruispunt Hoogoorddreef/Holterbergweg. Er wordt een 'knip' voorgesteld in de Hoogoorddreef, waardoor het verkeer richting het westen gestremd wordt.
Ontwikkelstrategie ArenAPoort	De Ontwikkelstrategie beschrijft op hoofdlijnen ambities en richtlijnen voor de ontwikkeling van ArenAPoort tot 2030 op het gebied van programma, mobiliteit, duurzaamheid en inrichting van de openbare ruimte.	Vergroenen van ArenAPoort conform de Referentienorm. Om de vergroening te bereiken wordt een hoogwaardig park ten noorden van de Johan Cruyff ArenA gerealiseerd - Sport en speelelementen middels informele ruimtes en ontmoetingsplekken inpassen in de openbare D3 stimuleren meervoudig ruimtegebruik gestimuleerd wordt - Creëren van een kralensnoer aan levendige en sfeervol ingerichte pleinen: vanaf de Entree in West tot en met het Anton de Komplein in Oost - Meer ruimte voor de fiets en voetganger. B:B - Parkeren (auto en fiets) en logistiek zoveel mogelijk weren uit de openbare ruimte - Meer zichtbaar en aantrekkelijk maken van het aanwezige oppervlaktewater - Verbeteren openbare verlichting - Voldoende rustplekken, waar bewoners uit de hectiek van de stad kunnen raken - Ruimtelijk verbinden van het groen in en rondom ArenAPoort ter bevordering van de biodiversiteit in het gebied - Placemaking als korte-termijn maatregel voor een aantrekkelijke openbare ruimte

Omgevingsplan Amsterdam 2050	De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 richt zich op intensieve vergroening: bestaand groen versterken, nieuwe parken en bossen aanleggen. Het groenbeleid stimuleert ook toegankelijker groen voor iedereen, en integreert natuur binnen de stadsontwikkeling.	Het 'groen, tenzij'-principe toepassen. Maximaal vergroenen waar het mogelijk is.
Amsterdam maakt ruimte	Het beleid "Amsterdam maakt ruimte" richt zich op het verminderen van auto's in de stad. Dit beleid promoot beter openbaar vervoer en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Door deze aanpak wordt de stad leefbaarder en duurzamer, en openbare ruimten zoals parken en straten worden plekken voor ontmoeting en ontspanning	De auto minder ver het gebied in laten komen. Het introduceren van Fietsstraten, waar de auto te gast is.

1.5 Ambities ontwikkelstrategie

In de Ontwikkelstrategie ArenAPoort staan vijf generieke ambities voor ArenAPoort omschreven. Deze worden hier kort samengevat voor zover ze in dit plan een vertaling krijgen naar de openbare ruimte.

Compleet en verbonden

Om van ArenAPoort een toegankelijk centrumgebied te maken waar mensen graag voor langere tijd willen verblijven, maken we door verdere verdichting en hoogbouw ruimte voor meer woningen, kantoren en andere voorzieningen zoals winkels, sportvelden of gezondheidscentra. ArenAPoort Oost en -West zijn op dit moment twee gescheiden werelden, met ieder een eigen identiteit en dynamiek.

Een centrum voor iedereen

Het realiseren van een sterke identiteit voor de openbare ruimte in ArenAPoort is essentieel om het gebied tot bloei te brengen en om het tot een aantrekkelijke bestemming te maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. We streven ernaar om de openbare ruimte te transformeren tot een levendige, gastvrije en samenhangende omgeving, waarin iedereen zich thuis voelt en waarin de karakteristieken van zowel ArenAPoort Oost als ArenAPoort West samenkomen.

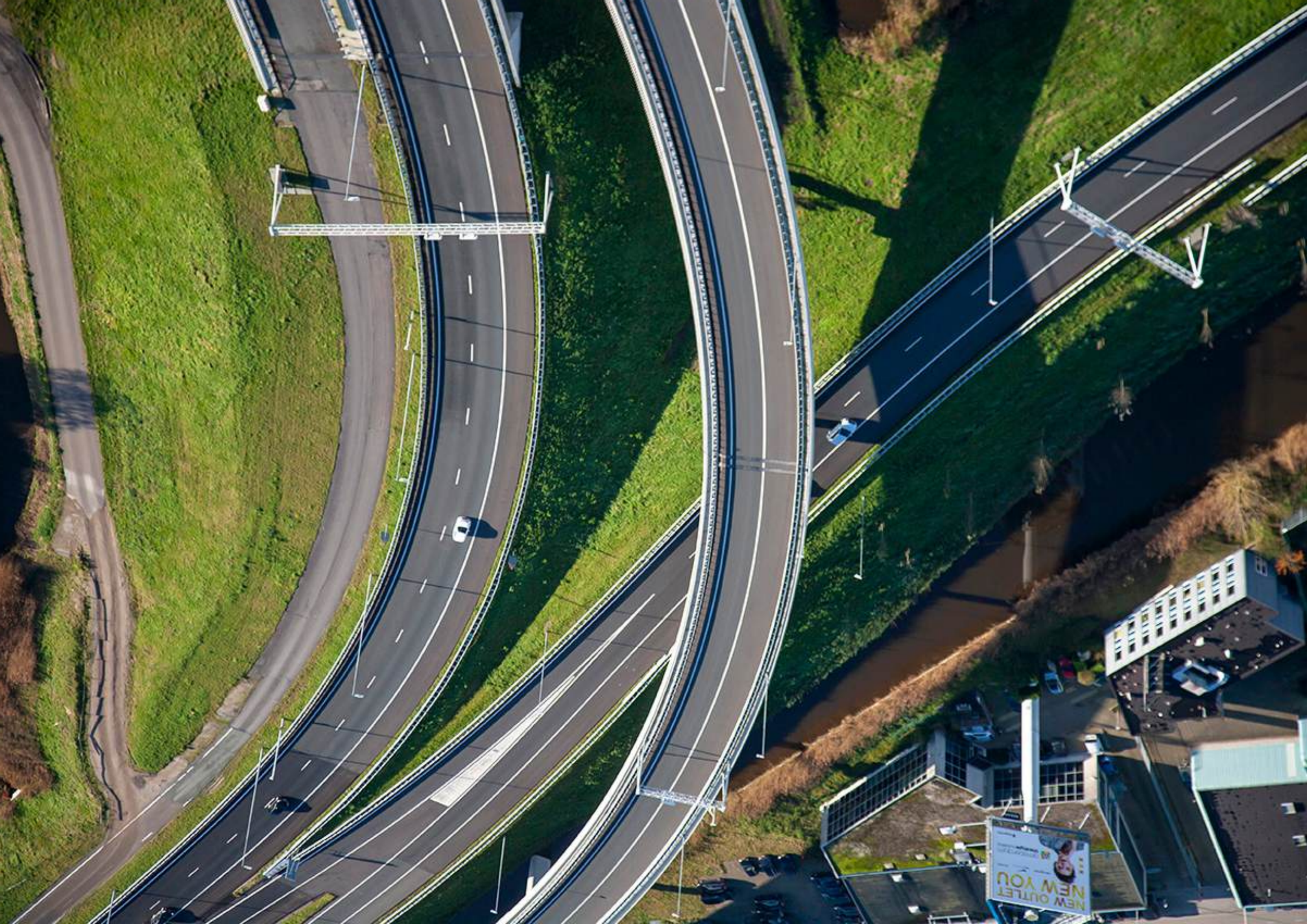
Goed bereikbaar

ArenAPoort zal zijn uitstekende bereikbaarheid behouden, met schone, betaalbare en gezonde vervoermiddelen. Daarbij onderzoeken we hoe we Station Amsterdam Bijlmer ArenA, het belangrijke openbaar vervoersknooppunt in Zuidoost, verder kunnen ontwikkelen. Tegelijkertijd zullen we het logistieke verkeer voor de bevoorrading van winkels, kantoren en evenementen zodanig organiseren dat het goed samengaat met de ontwikkeling van nieuwe woningen.

We streven ernaar om het aantal reizigers dat met de auto komt te verminderen en het aantal reizigers te voet en per fiets te vergroten. Dit kan alleen worden bereikt als de fiets een aantrekkelijk alternatief wordt. Binnen ArenAPoort zullen we actief werken aan het verminderen van gemotoriseerd verkeer.

Duurzaam en toekomstbestendig

In ArenAPoort zetten we ons maximaal in voor behoud en bescherming van planten, dieren, lucht, water en bodem. Hierbij richten we ons specifiek op het bevorderen van biodiversiteit en het in stand houden van een gezond ecosysteem dat past bij de bijzondere kenmerken van dit gebied. We koesteren de omgeving en geven de natuur een prominente plaats waar mogelijk. Groen tenzij, is hierbij het motto. Dit doen we door te bouwen met respect voor de natuur en door aan te sluiten bij bestaande ecologische structuren. Duurzame mobiliteit, energieverbruik, materiaalkeuzes en de beleving van het gebied zijn alle cruciale elementen in ons streven naar harmonie met de natuur. Daarnaast moet het gebied klimaat bestendig zijn waarbij bij de inrichting van de openbare ruimte rekening wordt gehouden extreme weersomstandigheden zoals regen, hitte en wind.
Amsterdam wil een bloeiende stad zijn voor al zijn inwoners. Daarvoor is een grote verandering nodig in de Amsterdamse economie en consumptie. Om die verandering te bereiken heeft de stad zich ten doel gesteld om in 2030 de helft minder nieuwe grondstoffen te gebruiken, en om in 2050 volledig circulair te zijn. Deze transitie zal ook zijn weerslag moeten krijgen in de openbare ruimte.


NEW OUTLET
NEW YOU

2

Ruimtelijke context

Inhoud

2.1 Context Zuidoost
2.2 Context ArenAPoort
2.2.1 Deelgebieden
2.2.2 De Lifeline: verbindende structuur van de openbare ruimte

2.1 Context Zuidoost

Niet alleen ArenAPoort verandert de komende jaren: de directe omgeving rondom ArenAPoort verandert zo mogelijk nog rigoureuzer.

Noorden
De Nieuwe Kern: een nieuw woongebied van circa 6.000 woningen en 250.000 m2 kantoor, hotel en maatschappelijke voorzieningen

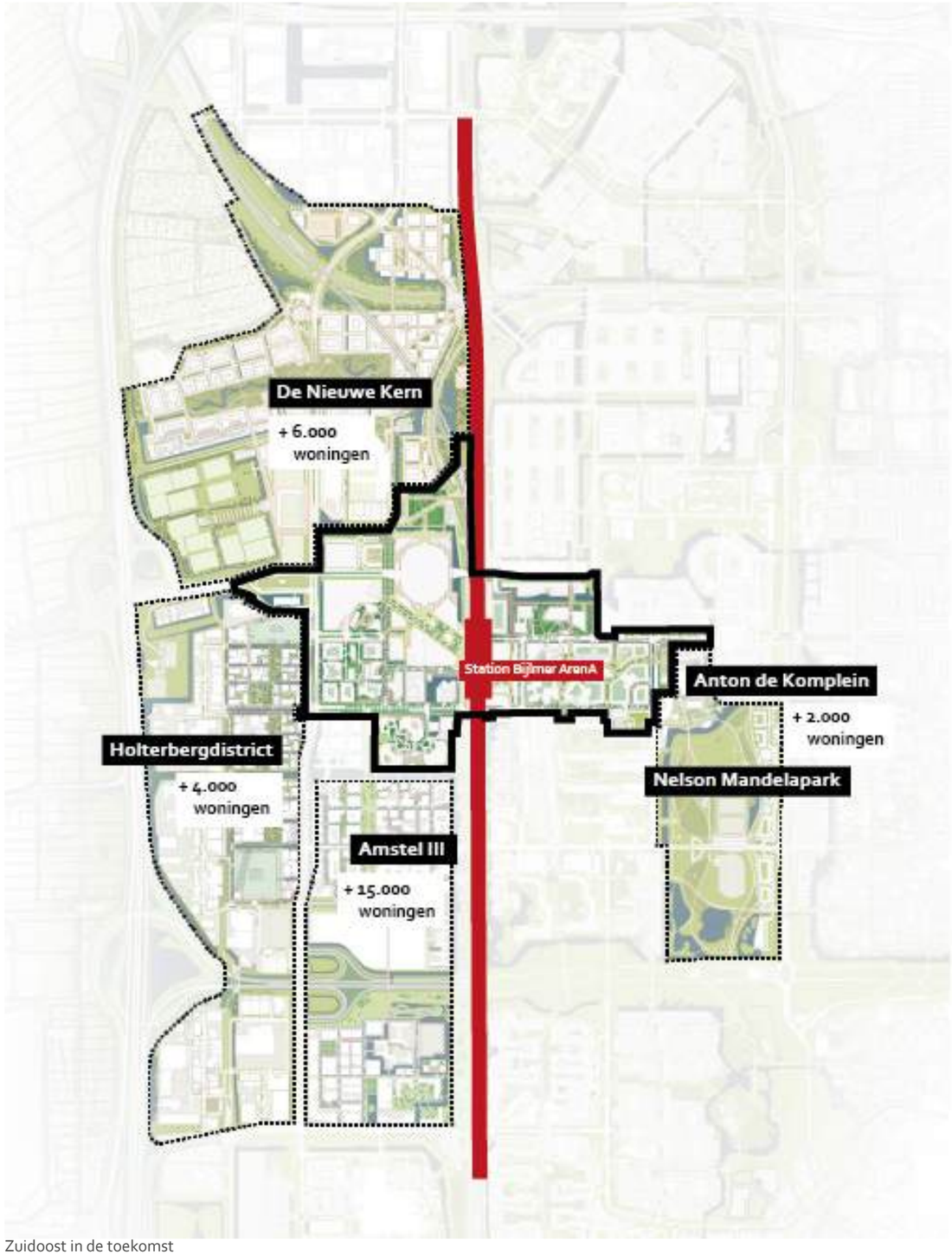
Westen
Holterbergdistrict: van monofunctioneel bedrijventerrein naar een gemengde stadswijk met circa 4.000 woningen met behoud van alle bestaande m2 bedrijven.

Zuiden
Amstel III: van een monofunctioneel kantorengebied naar een gemengde stadswijk met circa 15.000 woningen met behoud van alle bestaande m2 bedrijven.

Oosten
Anton de Komplein en Nelson Mandelapark: nieuwbouwplannen voor circa 2.000 woningen aan het Anton de Komplein en in het Nelson Mandelapark.

De bereikbaarheid vanuit andere gebieden in Zuidoost en de aansluiting op de direct aangrenzende gebieden bepalen sterk in hoeverre ArenAPoort wordt ervaren als centrumgebied van het stadsdeel. In de noord-zuidoriëntatie zijn het spoor (metro en trein) en de S-111 (Holterbergweg) de belangrijkste verbinding tussen Zuidoost en het centrum van Amsterdam. Voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden de Hondsrugweg (in de toekomst Hondsrugpark) en het spoorpark naast het spoortalud de voornaamste verbindingsroutes vanuit Zuidoost naar ArenAPoort. De fietsverbinding Hondsrugpark wordt in ArenAPoort doorgezet door van de Haaksbergweg een fietsstraat te maken richting het centrum van Amsterdam.

In de oost-westoriëntatie is de Hoogoorddreef een belangrijke verbindings-as die Zuidoost, Station Bijlmer ArenA en het toekomstige Holterbergwegdistrict met elkaar verbindt. Voor langzaam verkeer, met name voetgangers, krijgt de Lifeline (de verbindende route door het centrum zie 2.2.2.) een voorname rol in het verbinden van oost en west. In de toekomst, wanneer het Holterbergwegdistrict in ontwikkeling raakt, wordt het belang van De Entree voor fietsers en voetgangers groter.

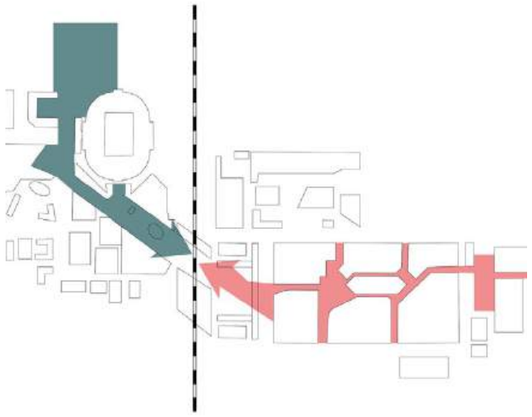


Zuidoost in de toekomst

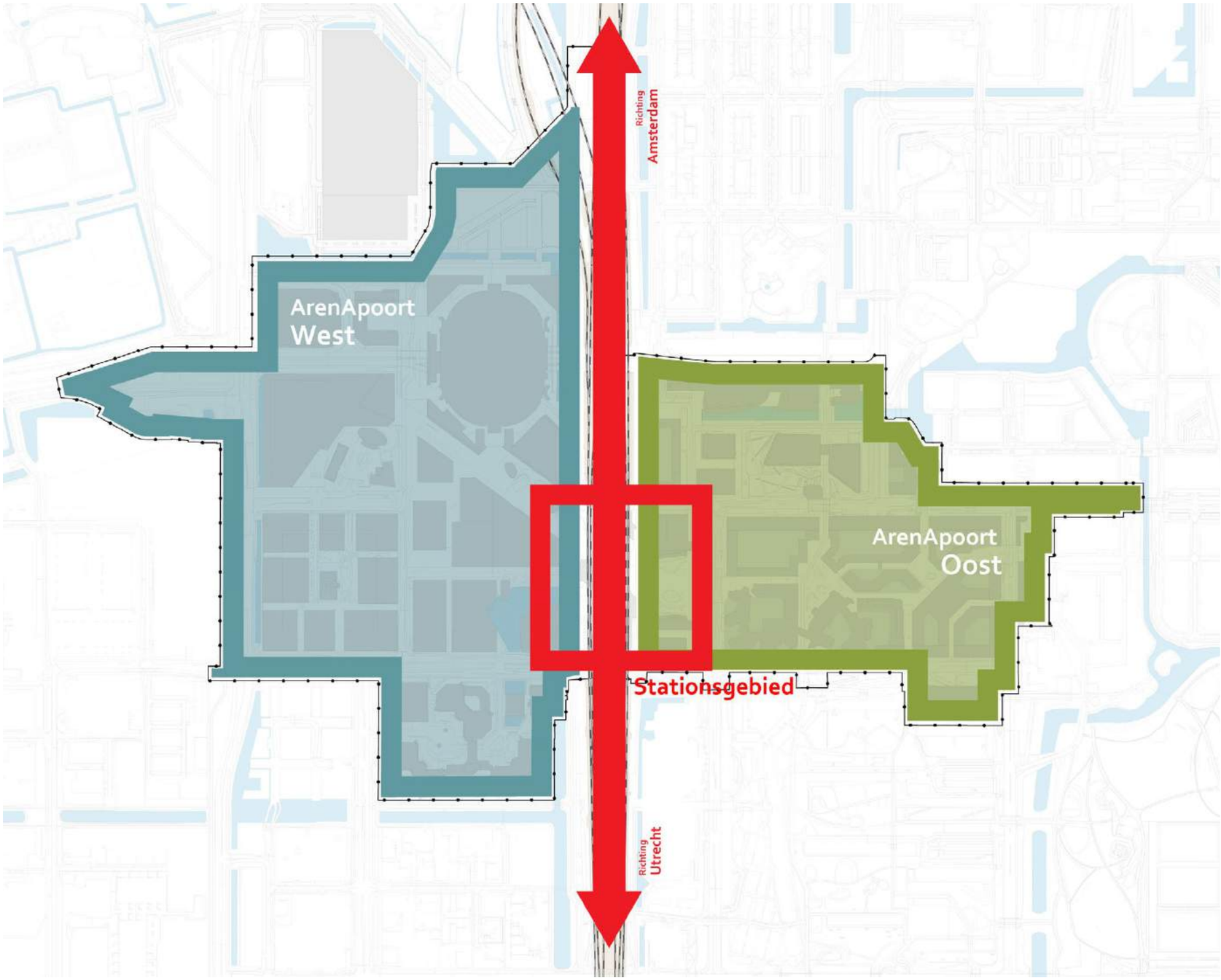
2.2 Context ArenAPoort

Van oorsprong kenmerkt Zuidoost zich door een strikte scheiding van functies. Wonen en werken werden gescheiden, net als de verschillende verkeersstromen. De spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht, waaraan later ook de metro is toegevoegd, snijdt ArenAPoort in tweeën, met wonen in het oostelijke deel en werken in het westen.

Het contrast tussen oost en west is groot. Het oostelijke deel bestaat uit het winkelcentrum De Amsterdamse poort dat binnen de hoog gelegen dreven één samenhangend geheel vormt. Het westelijk deel is later gebouwd en is ontworpen voor de grootschalige evenementen en detailhandel. Daaromheen zijn solitaire kantoren gekomen. Mede door deze tweedeling is ArenAPoort een gebied met meerdere gezichten. Tussen deze twee delen bevindt zich het stationsgebied.

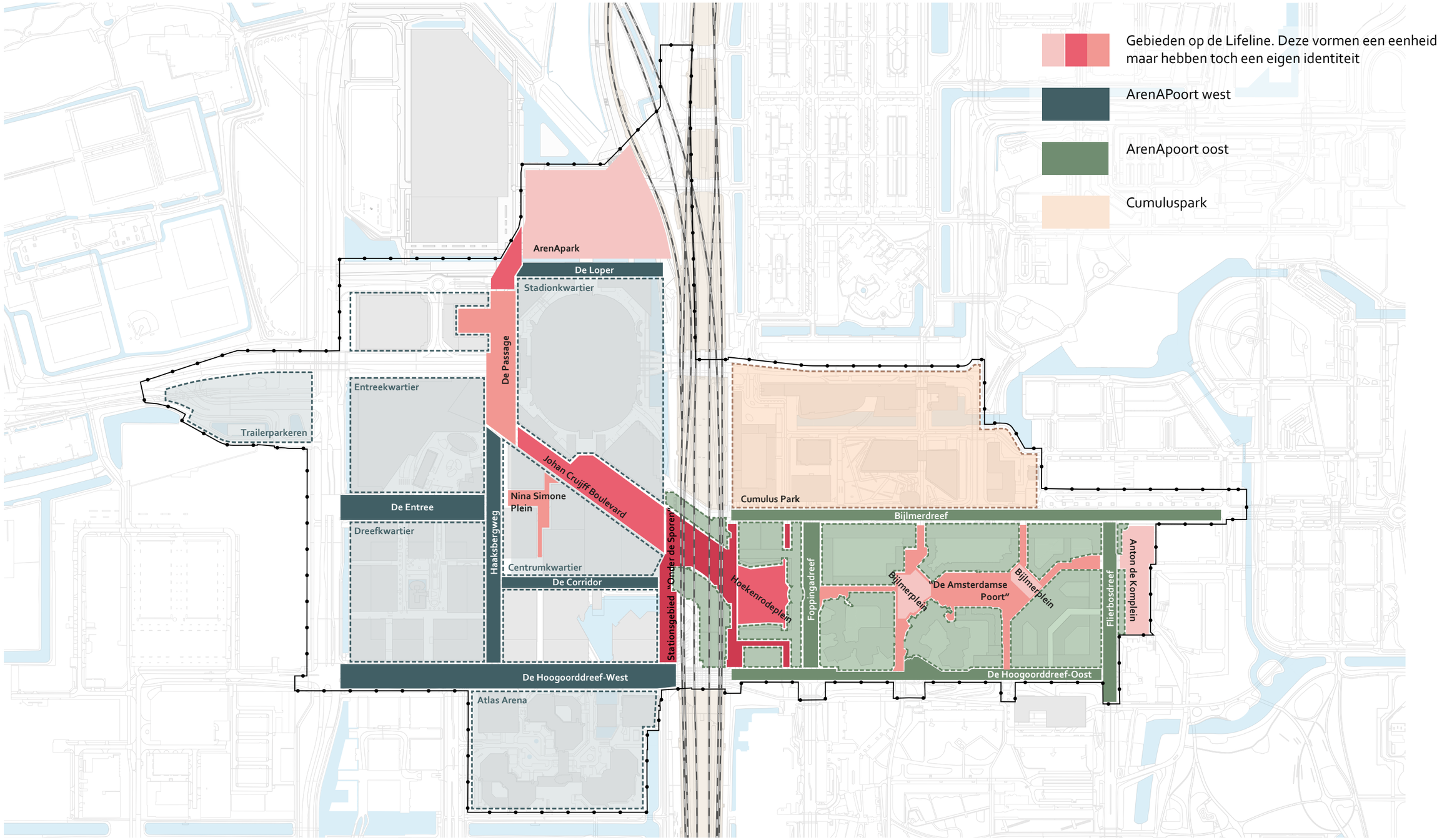


Spoorweg als blokkade tussen oost en west



2.2.1 Deelgebieden

Overzichtskaart



ArenAPoort Oost

ArenAPoort Oost omvat de Amsterdamse Poort, inclusief het Hoekenrodeplein, het Anton de Komplein en het Cumuluspark. Om en door ArenAPoort Oost lopen de Bijlmerdreef, de Foppingadreef, de Hoogoorddreef en de Flierbosdreef.
Amsterdamse Poort is allereerst een winkelgebied en als zodanig belangrijk voor bewoners uit heel Zuidoost. Ook is het een belangrijke vestigingslocatie voor bedrijven en onderwijsinstellingen in het gebied en de directe omgeving, zoals ING, ABNAMRO en de Hogeschool van Amsterdam (HvA) en het ROC.
De dreven voor het autoverkeer zijn in ArenAPoort Oost verhoogd aangelegd, het lage maaiveld is vrij van autowegen, maar onder de dreven wordt deels wel geparkeerd. Op het lage maaiveld is ruimte voor groen en er lopen fiets- en voetpaden.

De situatie nu

IIn ArenAPoort Oost wordt ook gewoond. Zo bevinden zich boven de winkels van Amsterdamse Poort ongeveer 500 sociale huurwoningen. Door de inmiddels ingezette transformatie komen er circa 2.000 woningen bij.

Er zijn in Amsterdamse Poort talrijke zitplekken in de openbare ruimte, bomen en er is goede verlichting ter hoogte van de belangrijkste looproutes. Verder is Amsterdamse Poort is een aaneenschakeling van verschillende pleinen: het Hoekenrodeplein, Groot- en Klein Bijlmerplein en Anton de Komplein, met elk een andere sfeer en omvang. De pleinen worden doorgaans goed benut. De sfeer is multicultureel; er is een rijk aanbod van exotisch eten en een grote variatie in winkels. Na sluitingstijd van de winkels is Amsterdamse Poort evenwel grotendeels verlaten. Hierdoor ontstaat de behoefte om functies toe te voegen die ook 's avonds voor levendigheid zorgen, zoals restaurants en cafés, kunst- en culturele activiteiten en andere vrijetijdsbestedingen, met openingstijden die ruimer zijn dan die van de winkels.

De vier dreven die het winkelgebied omringen zijn belangrijk voor het autoverkeer en het openbaar vervoer. Het fietspadennetwerk is gescheiden van deze wegen, en voor voetgangers zijn er slechts enkele oversteekpunten, bijvoorbeeld om een bushalte te bereiken.

De situatie rondom het winkelgebied is aan het veranderen. Appartementengebouwen en woningen werden door het middengebied, de loopdekken, ontsloten. Maar nu zijn/worden deze loopdekken afgesloten om veiligheidsredenen en worden de woningen toegankelijk via de straatzijde. Dit heeft gevolgen voor laad- en loszones, Kiss & Ride-locaties en voor de afvalinzameling, voor welke laatste een andere oplossing moet worden gezocht. De aanleg van groen is van groot belang bij het verankeren van de wegen in de omgeving.

Als onderdeel van ArenAPoort Oost is Cumulus Park een ruim opgezet park in een campus-setting. Rond de grote onderwijsinstellingen als de Hogeschool van Amsterdam en het ROC en grootschalige kantoorgebouwen als dat van ING, vind je hier veel openbare zitplekken. Ook is er een paviljoen met horeca pmet een terras. Er is nauwelijks bewoning in Cumulus Park, waardoor het gebied 's avonds als minder veilig wordt ervaren.

Waar willen we naartoe?

Door transformatie en het toevoegen van woningen in het winkelcentrum Amsterdamse Poort zal de openbare ruimte intensiever worden gebruikt.
De dreven rondom het winkelcentrum worden toegankelijker en aantrekkelijker doordat er ruimte komt voor voetgangers en voor groen.
De binnenhoven van de bouwblokken boven het winkelcentrum worden afgesloten en er komt meer groen.



Amsterdamse Poort

ArenAPoort West

ArenAPoort West wordt omgeven en doorsneden door grote verkeerswegen: de Burgemeester Stramanweg aan de noordkant, de Holterbergweg aan de westkant en de Hoogoorddreef aan de zuidkant.
ArenAPoort West omvat het Stadionkwartier, het Entreekwartier, het Dreefkwartier, het Stationskwartier en Atlas Arena . Interne straten voor autoverkeer en langzaam verkeer zijn: De Entree, de Haaksbergweg en de Corridor. De Passage is een fietsstraat die de Haaksbergweg verbindt met De Nieuwe Kern.
Amsterdammers en bezoekers uit de rest van Nederland kennen het gebied voornamelijk vanwege de grote publiekstrekkers zoals de Ziggo Dome, AFAS Live en de Johan Cruijff ArenA. Station Bijlmer ArenA is het geografisch middelpunt van ArenAPoort.

De situatie nu

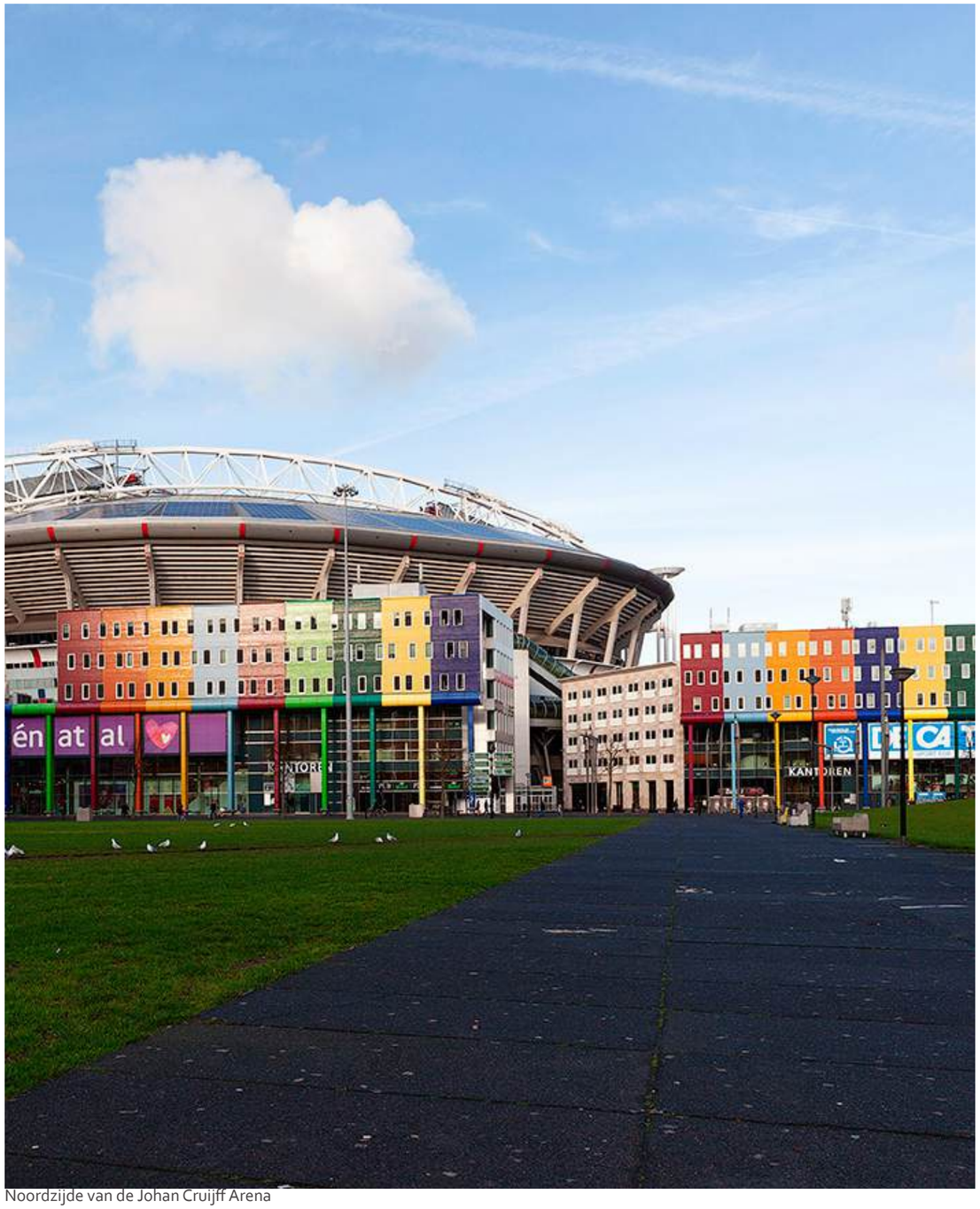
In ArenAPoort West is de openbare ruimte volledig ingericht op de (piek)evenementendrukte, de grootschalige detailhandel en het kantoorgebruik. ArenAPoort West is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de auto, en er zijn veel parkeermogelijkheden in één van de vele garages.

De Johan Cruijff Boulevard is nu open en kaal en doet buiten de evenementen als desolaat en leeg aan. De klinkerverharding van het oostelijk deel van de Johan Cruijff Boulevard is niet goed bestand tegen veegwagens en het zware laad- en losverkeer. De losse stenen vormen een gevaar voor veiligheid. Daarom wordt voorafgaand aan voetbalwedstrijden de verharding minutieus gecontroleerd op loszittende klinkers in verband met het risico op vandalisme.

De noordkant van de Johan Cruyff ArenA, het gebied richting metrostation Strandvliet, en het station Duivendrecht, is een wat rommelige rafelrand met onduidelijke routing, veel hekwerk, ondermaatse verlichting, een tijdelijk parkeerterrein en een moeilijk bereikbare P-Risk voor bussen met (risico) uit-supporters. De route vanaf de Johan Cruijff Arena naar metrostation Strandvliet en station Duivendrecht vraagt om verbetering. De zones direct gelegen aan het spoor zijn over het algemeen onoverzichtelijk. De openbare ruimte voelt hierdoor sociaal onveilig aan.

Waar willen we naartoe?

In ArenAPoort West komen meer mensen te wonen. Daardoor verandert het gebied in een gemengd hoogstedelijk centrumgebied. Daarbij hoort een vriendelijkere inrichting van de openbare ruimte waar mensen zullen willen verblijven. De straten in het gebied zoals de Haaksbergweg en de Corridor krijgen meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De auto moet hier een flinke stap terug doen. Er komen meer verblijfsplekken voor toekomstige bewoners. Verder komt er rondom de JC ArenA een groenere (ArenA-Park) en vriendelijkere inrichting, zonder daarbij de veiligheid tijdens evenementen uit het oog te verliezen. In Eleven Square komt een theater, wat maakt dat de bezoekersaantallen verder zullen toenemen.



Noordzijde van de Johan Cruijff Arena

Stationsgebied

De situatie nu

Het stationsgebied met het intercity/metrostation BijlmerArenA is het geografisch hart van ArenAPoort. De grote spoorviaducten markeren de scheiding tussen de beide zijden van het spoor. Het station - met zijn iconische overkapping - is zodanig ontworpen dat het mogelijk is om de JC Boulevard aan de westkant van het spoor door te trekken naar het Hoekenrodeplein aan de oostzijde. De hoge stationsoverkapping biedt hiervoor mogelijkheden. Als er evenementen plaatsvinden ligt er grote druk op het station. Dat is vooral het geval bij de zogenaamde triples. Triples zijn momenten waarop AFAS Live, Ziggo Dome en de Johan Cruyff ArenA gelijktijdig een evenement hebben. Daarbij en bij andere grote evenementen wordt crowdmanagement ingezet om de stroom van bezoekers in goede banen te leiden.

Achter het station ligt een groot en belangrijk regionaal busstation. Het busstation wordt verder uitgebreid om de toename van buslijnen en frequenties aan te kunnen.

Het Hoekenrodeplein, aan de oostzijde van het station, vormt de overgang tussen het station en het winkelgebied Amsterdamse Poort. Het is een ruim, overzichtelijk en grotendeels in de zon gelegen plein. Het gebouw Nieuw-Amsterdam sluit het plein af en heeft een onderdoorgang naar het winkelgebied Amsterdamse Poort.

Waar willen we naartoe?

Het stationsgebied moet het 'mobiliteitshart' van Zuidoost worden. Dat vraagt om:

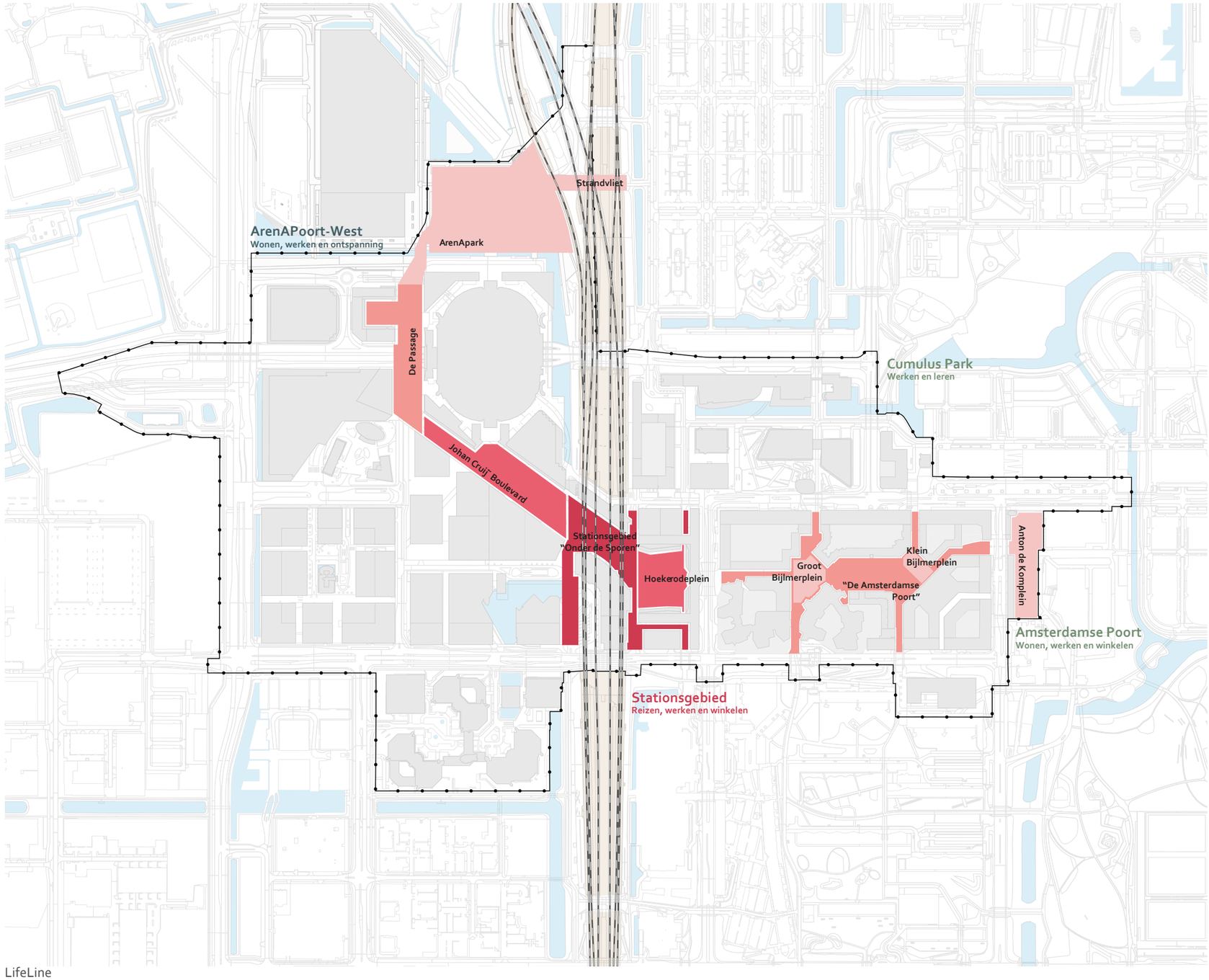
- Een grotere transfercapaciteit van het station om de groeiende reizigersaantallen aan te kunnen. Vergroten van het voor- en natransport. Hierbij gaat het om meer capaciteit zowel voor trein, metro en bus, als voor fiets, voetganger, logistiek en Kiss & Ride.
- Een meerzijdig station met meerdere opgangen naar de sporen op maaiveldniveau voor nieuwe stedelijke vervoersstromen.Een comfortabel, compact en veilig stationsgebied gericht op gezonde mobiliteit
- Meer verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en station gerelateerde functies.



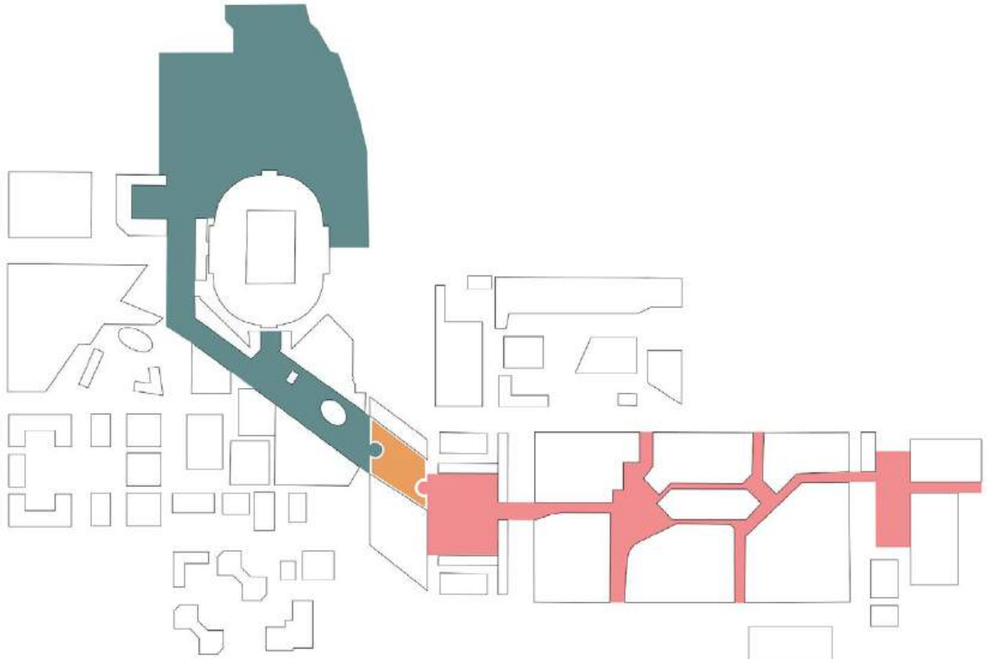
Onderdoorgang Station Bijlmer ArenA

2.2.2 De Lifeline: verbindende structuur van de openbare ruimte

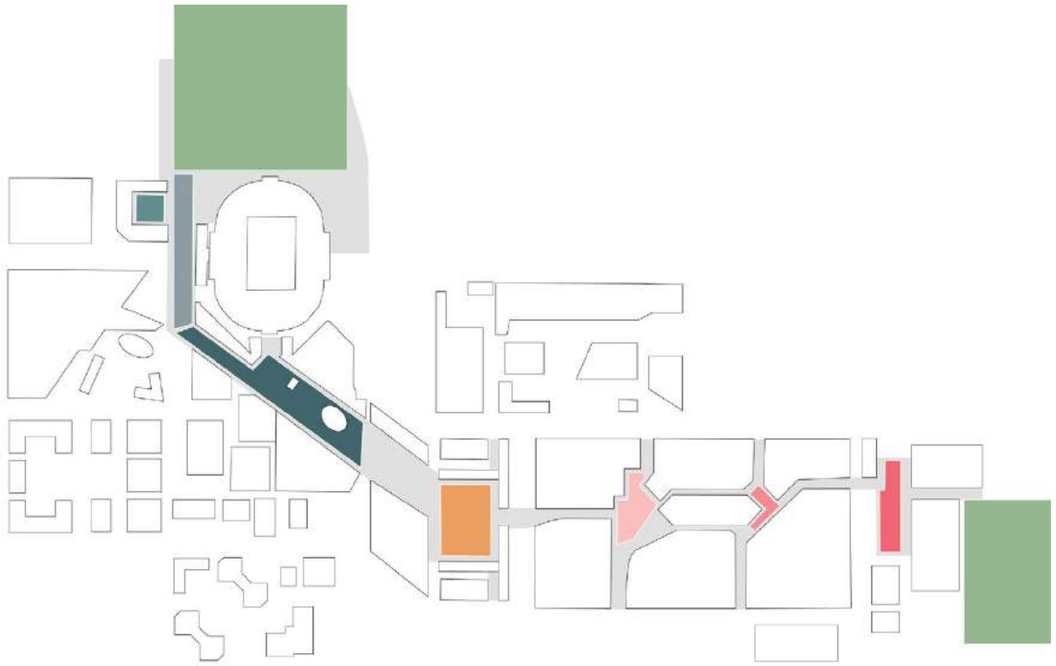
De Lifeline is het voetgangersgebied dat de verschillende deelgebieden van ArenAPoort met elkaar verbindt. De Lifeline loopt grofweg vanaf het ArenAPark langs de Johan Cruyff ArenA, over de ArenA Boulevard door het stationsgebied, het Hoekenrodeplein en via Groot- en Klein Bijlmerplein richting het Anton de Komplein. Langs de Lifeline concentreren zich de grote publiekstrekkers van ArenAPoort. In de verdere uitwerking van dit Plan Openbare Ruimte speelt de Lifeline een belangrijke rol.



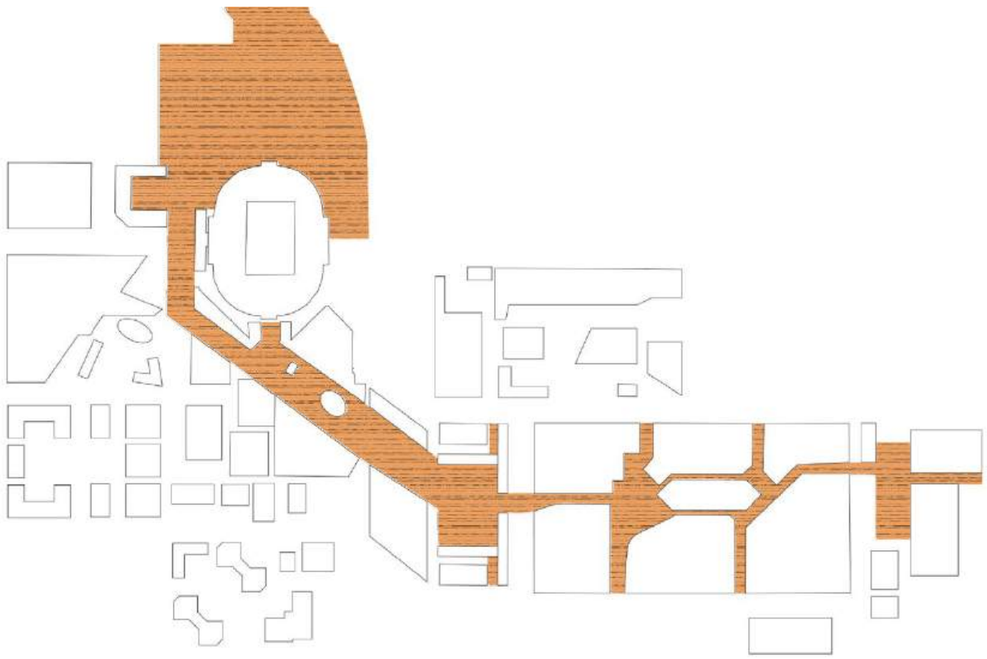
LifeLine



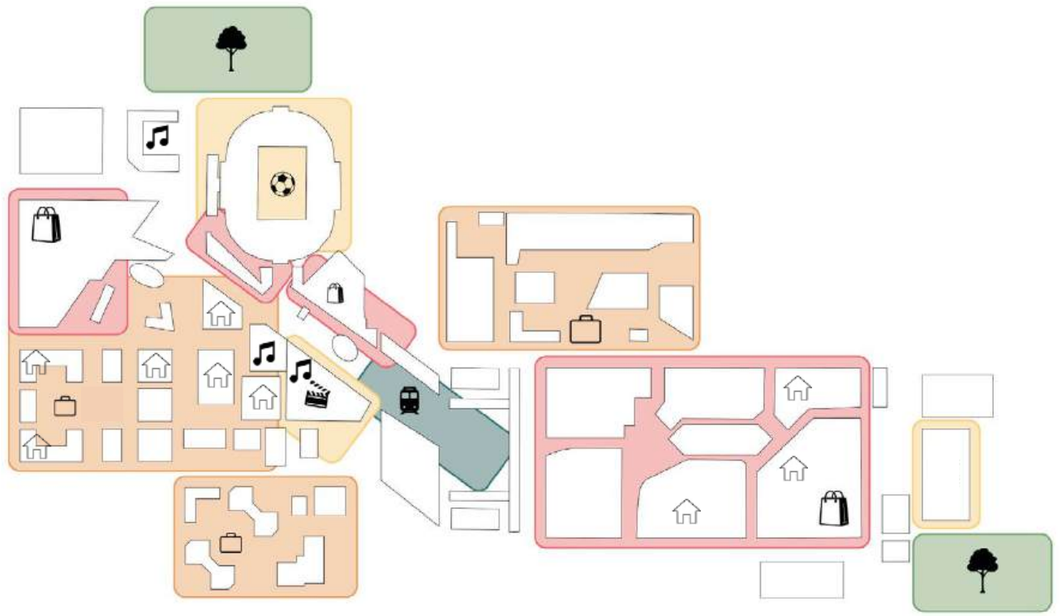
Station als schakelpunt tussen oost en west



Verschillende sferen en verblijfsplekkenals een ketting, met ieder een eigen identiteit aan de Lifeline

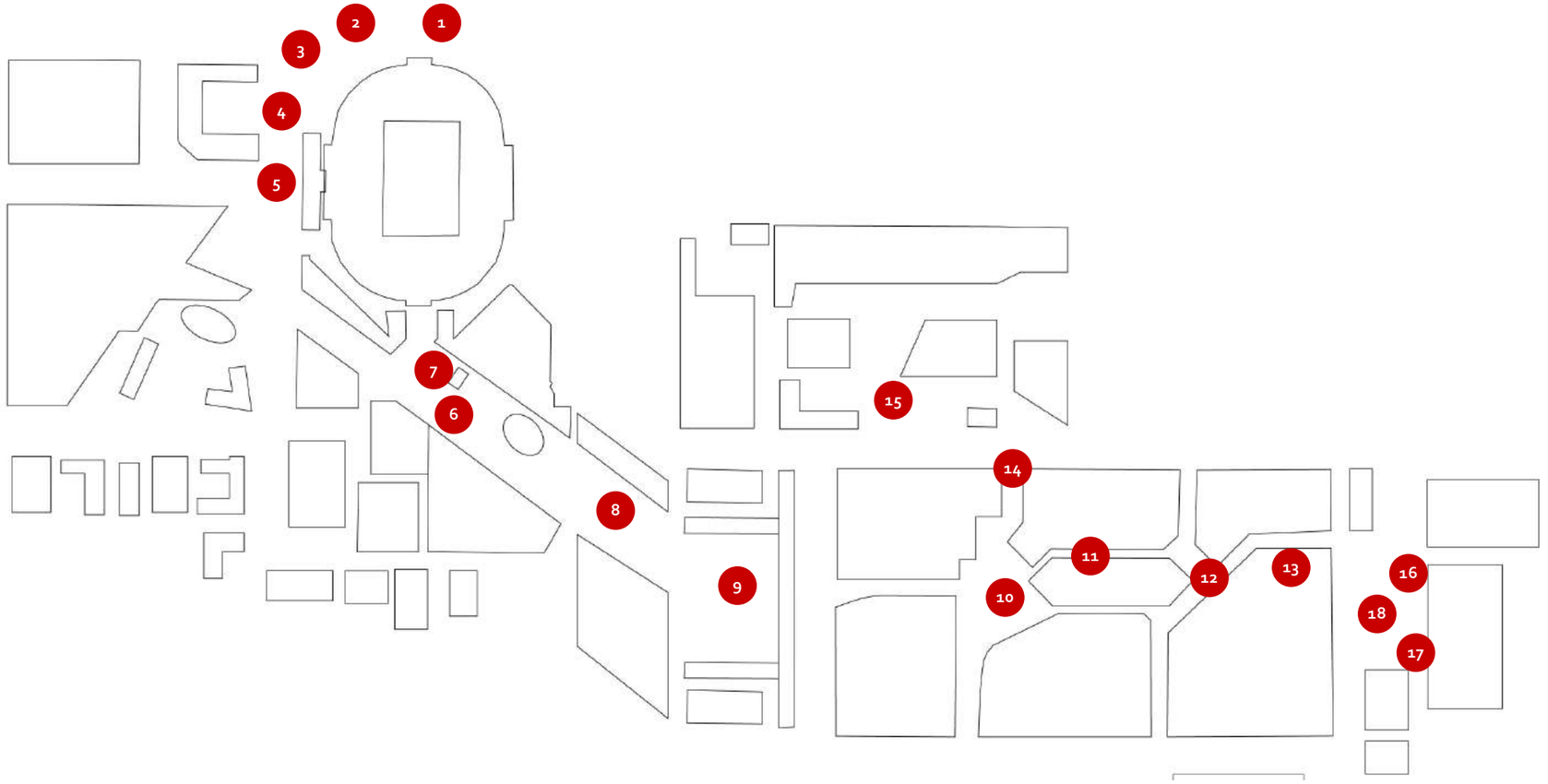


Één vloer als verbinder tussen oost en west

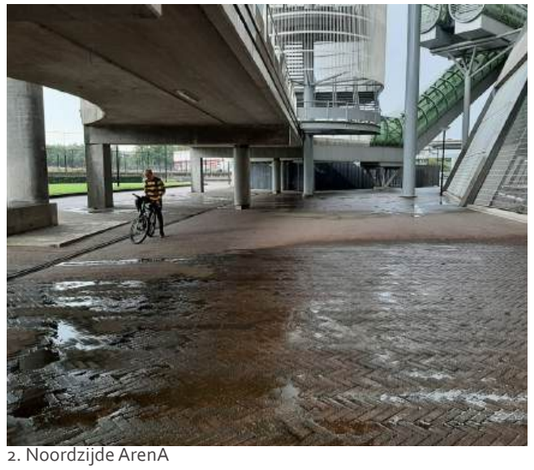


Invloedsferen door omringend gebruik

Overzichtskaart locatiefoto's




1. Nabij Strandvliet


2. Noordzijde ArenA


3. Noordzijde ArenA


4. Noordzijde van de Johan Cruijff Arena


5. Zicht de Passage


6. ArenAboulevard


7. ArenAboulevard


10. Groot Bijlmerplein



13. Shopperhal


16. Anton de Komplein - trappartij


8. Onderdoorgang Station Bijlmer ArenA


11. Amsterdamse Poort


14. Onderdoorgang naar Cumuluspark vanuit Amsterdamse Poort


18. Anton de Komplein - markt


9. Hoekenrodeplein


12. Klein Bijlmerplein


15. Cumuluspark


18. Anton de Komplein - zonder markt

NIET SCHERP

3

Uitdagingen

Inhoud

3.1 Drukte tijdens evenementen
3.2 Ondermaatse verlichting
3.3 Een ondergrond vol kabels en leidingen
3.4 Hitte-eilandeffect en hittestress
3.5 Niet voldoende rainproof
3.6 Gebrek aan groen
3.7 Windhinder
3.8 Toepassen van de Puccini-methode

3.1 Drukte tijdens evenementen

ArenAPoort West is het drukstbezochte evenementengebied van Nederland. Daarnaast is het gebied rondom de Johan Cruyff ArenA tijdens bepaalde voetbalwedstrijden en in het geval van gelijktijdige evenementen aangemerkt als veiligheidsrisicogebied. In de nabije toekomst echter komen hier ook mensen te wonen. De uitdaging wordt dan om de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen goed te kunnen uitvoeren en tegelijkertijd een prettig woonklimaat te realiseren. Uit een crowdsimulatie is gebleken dat de ambitie uit het Plan Openbare Ruimte haalbaar is en kan worden uitgevoerd, zodat bewoners, werkenden en bezoekers zich te allen tijde veilig kunnen voelen en zich goed door het ArenAPoort West-gebied kunnen bewegen. De simulatie maakt zichtbaar op welke wijze groepen en individuen zich verplaatsen. Ook maakt de crowd-simulatie inzichtelijk wat de gewenste of meest waarschijnlijke looproutes zijn, rekening houdend met wachttijden, looptijden en de impact van vaste en tijdelijke obstakels op de voetgangersstromen en looproutes.

Meer ruimte voor veiligheidsmaatregelen

Om de veiligheid te waarborgen is vooral in ArenAPoort West fijnmazig cameratoezicht nodig. Voor de nood- en hulpdiensten is manoeuvreerruimte en toegankelijkheid van het grootst mogelijke belang. In geval van calamiteiten moeten de vele tienduizenden bezoekers het gebied snel en veilig kunnen verlaten. Hier is voldoende vrije ruimte voor nodig.
Bij de inrichting van de openbare ruimte moeten we rekening houden met toegangsconstructies (in meerdere varianten) die bij grote drukte bij de entrees van de ArenA, Ziggo en AFAS Live worden geplaatst om de toegang tot de evenementenlocaties geordend te laten verlopen. Daarnaast kijken we naar de opstelruimtes en rijroutes van de politie, van de ME en het waterwerper. Verder moeten we rekening houden met ruimtes om bezoekers op te vangen bij evacuaties, met routes voor de nood- en hulpdiensten en met standplaatsen van merchandiseverkopers en andere ambulante handel.

Ondanks deze complexe optelsom van claims op de openbare ruimte willen we bomen planten en plantvakken aanbrengen. Daarnaast willen we verlichting, afvalbakken, zitplekken, terrassen e.d. realiseren, zodat ArenAPoort West ook in het gewone dagelijkse gebruik aantrekkelijk is. Bomen kunnen evenwel belemmerend werken voor looproutes van grote publieksstromen, van en naar de evenementenlocaties. Ook kan meer groen negatieve gevolgen hebben voor het cameratoezicht, de manoeuvreerruimte en de loopstromen van het publiek bij calamiteiten. Per situatie vraagt dat om zorgvuldige afweging van belangen.

Openbare orde en veiligheid

Voor de handhaving van de openbare orde rondom evenementen in het Arena gebied is het noodzakelijk dat er voldoende manoeuvreer ruimte voor de politie beschikbaar is. Bij politie optredens wordt divers rijdend materieel ingezet en agenten en ME werken doorgaans in zogenaamde gesloten formaties. Voor de inrichting van de openbare ruimte betekent dit dat terughoudend en slim moet worden omgegaan met nieuwe elementen zoals bomen, afvalbakken, zitbanken etc. Deze kunnen immers als obstakel worden ervaren tijdens politie optreden. Een goede verlichting is een must.

Onze opgave is om in de ontwerpfase samen met de politie een goede balans te vinden tussen de wens de openbare ruimte te vergroenen en verfraaien en het handhaven van de openbare orde. In de verdere uitwerking zal dit moeten worden getoetst aan onder anderen de cameraposities en de voetgangersstromen van en naar de venues tijdens evenementen.

Speciale aandacht gaat uit naar de ontsluiting van de JC Arena met de Burgemeester Stramanweg. Via deze P-risk route worden de uit supporters bij voetbalwedstrijden van en naar de Arena vervoerd. Tijdens en na de gebiedsontwikkeling in dit gebied zal er een veilige corridor gewaarborgd moeten worden.



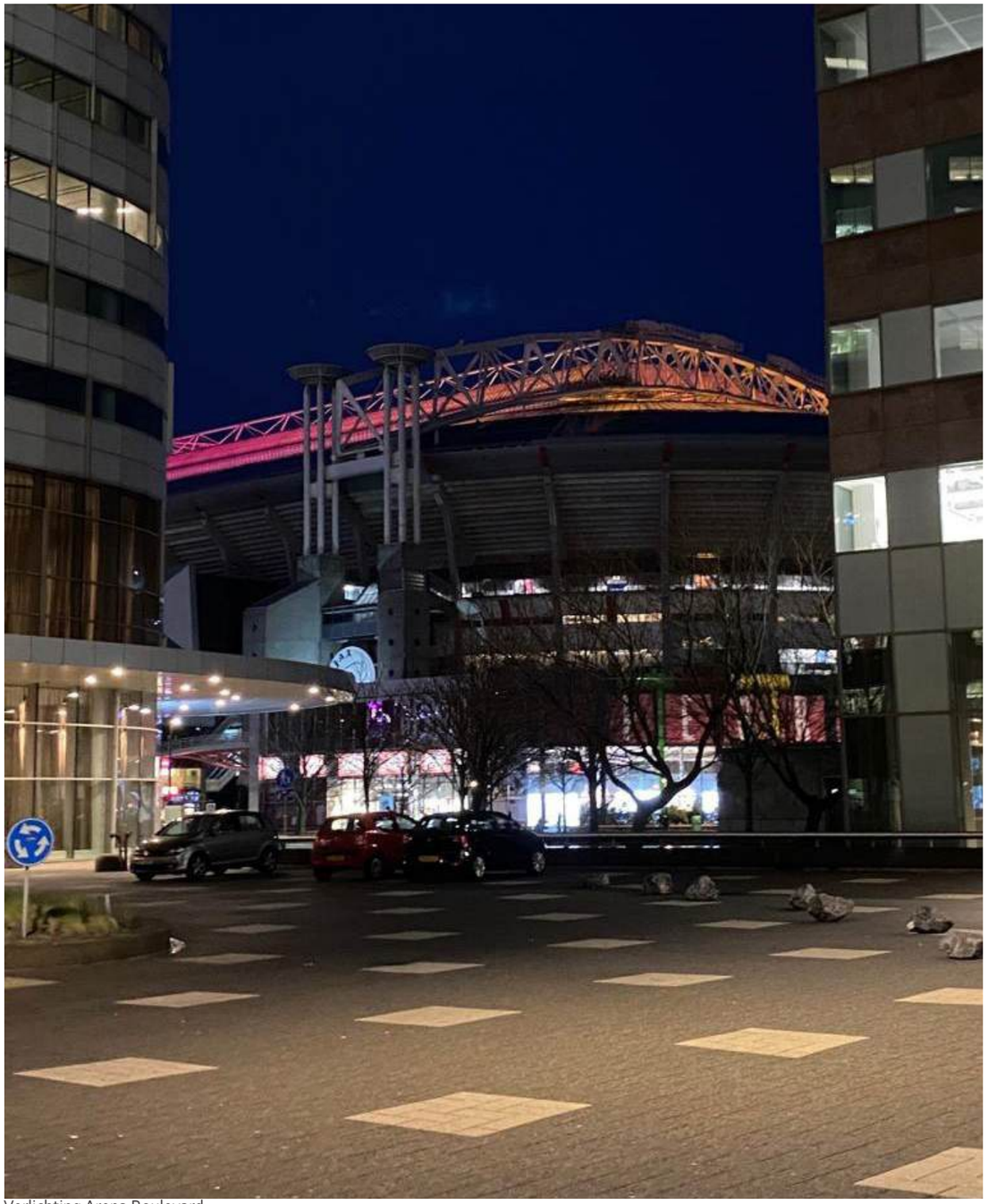
Crowd control is een belangrijk element bij de inrichting van met name ArenAPoort west met zijn bijbehorende evenementen. Bijgaande kaart geeft een beeld van drukte na een evenement aan de hand van dichtheid van bezoekers.


Voetbalsupporters


Concertbezoekers

3.2 Ondermaatse verlichting

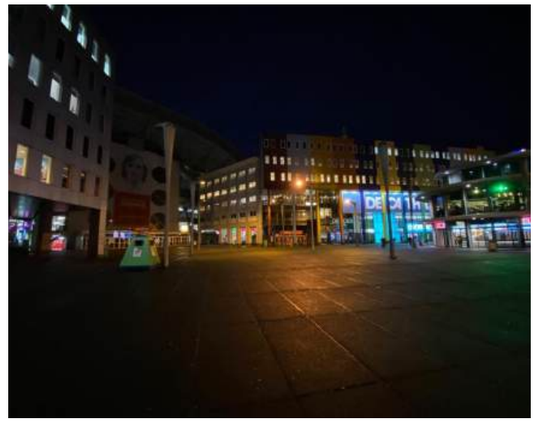
In de huidige situatie wordt ArenAPoort niet als voldoende veilig ervaren. Door slechte verlichting is het ’s avonds en ’s nachts te donker in het gebied. Voor ArenAPoort Oost geldt hetzelfde. Door het contrast tussen de fel verlichte etalages van Amsterdamse Poort en de donkere pleinen en onderdoorgangen (viaducten) doet dit gebied onveilig aan. Deze situatie creëert een voedingsbodem voor criminaliteit en ander ongewenst gedrag. Langs dit deel van de Lifeline is het misschien lastig om extra spandraden met hangverlichting aan te brengen. Dat komt doordat de spandraden een belemmering kunnen vormen voor de ladderwagens van de brandweer. Deze situatie vraagt om een op locatie afgestemd lichtplan.



Verlichting Arena Boulevard

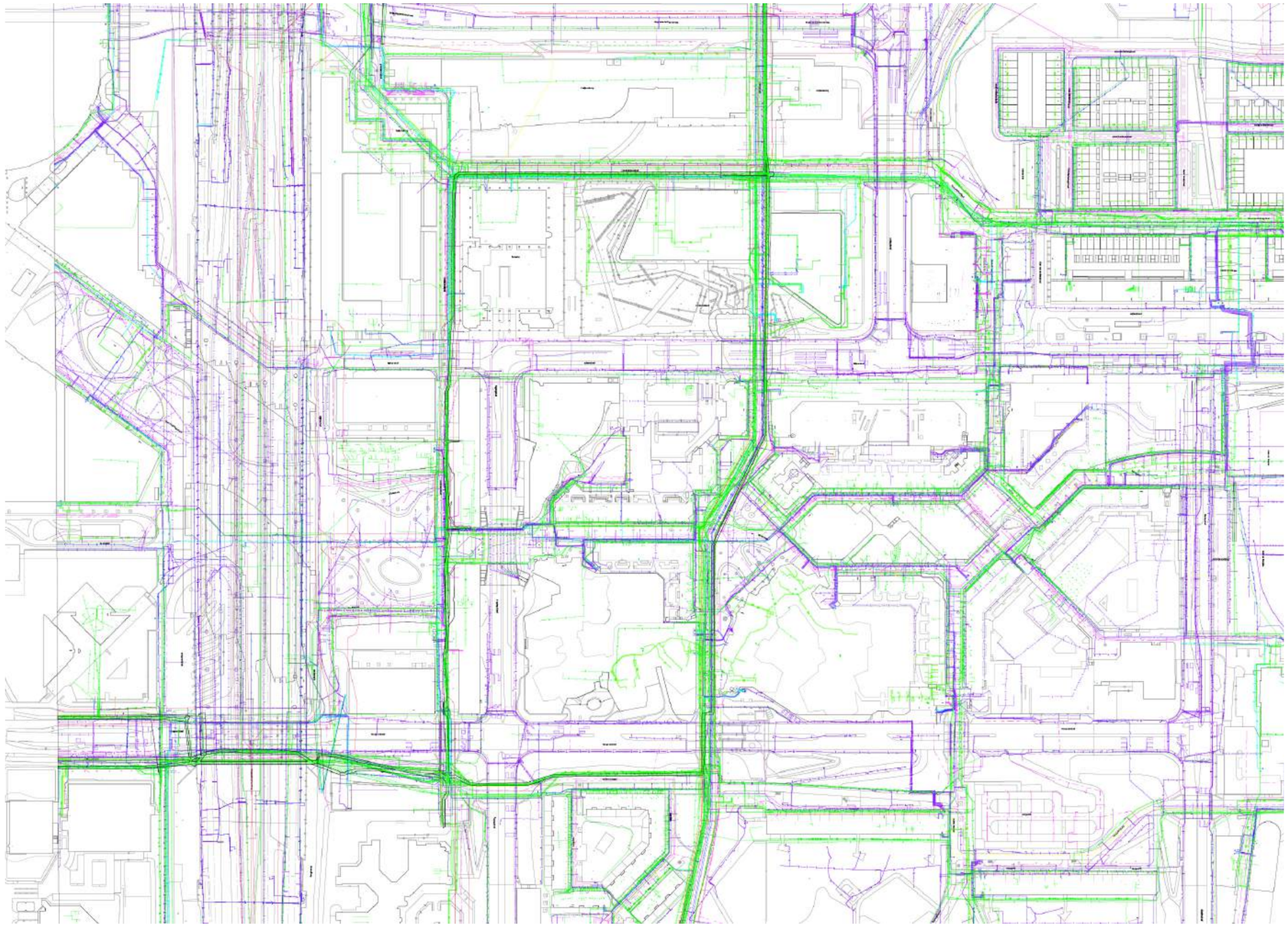






3.3 Een ondergrond vol kabels en leidingen

Het is druk onder de grond. Nu al ligt de ondergrond vol met kabels en leidingen van o.m. nutsvoorzieningen, en ook parkeergarages leggen beslag op de ondergrondse ruimte. Er is dus nauwelijks nog plaats onder de wegen, fietspaden, bomen en beplanting. Ook onder voetgangersgebieden is weinig ruimte voor de aanleg van nieuwe kabels en leidingen. Daar komt bij dat de ondergrond toekomstbestendig moet worden ingericht. Dat houdt in dat we rekening zullen moeten houden met de nieuwe inrichting van de openbare ruimte en met nieuwe kavelontwikkelingen. Ook de energietransitie, klimaatmaatregelen, vergroening, digitale ontwikkelingen, warmteopslag en duurzame mobiliteit moeten allemaal letterlijk en figuurlijk een plaats krijgen in die ondergrond. Voorwaar een complexe opgave.
Voor het Plan Openbare Ruimte is daarom een ontwerp gemaakt voor het ruimtebeslag van de boven- en ondergrondse infrastructuur, in zowel de huidige als de toekomstige situatie.
Vergroening bijvoorbeeld is zoals bekend een belangrijke opgave. Om meer groen te realiseren moeten we wel ruimte kunnen creëren in de ondergrond en rekening houden met de hoge grondwaterstand. Daarvoor proberen we creatieve oplossingen te bedenken. We betrekken daar graag o.a. de kabelexploitanten bij.



Ovezicht ondergrondse infra Amsterdamse Poort

3.4 Hitte-eilandeffect en hittestress

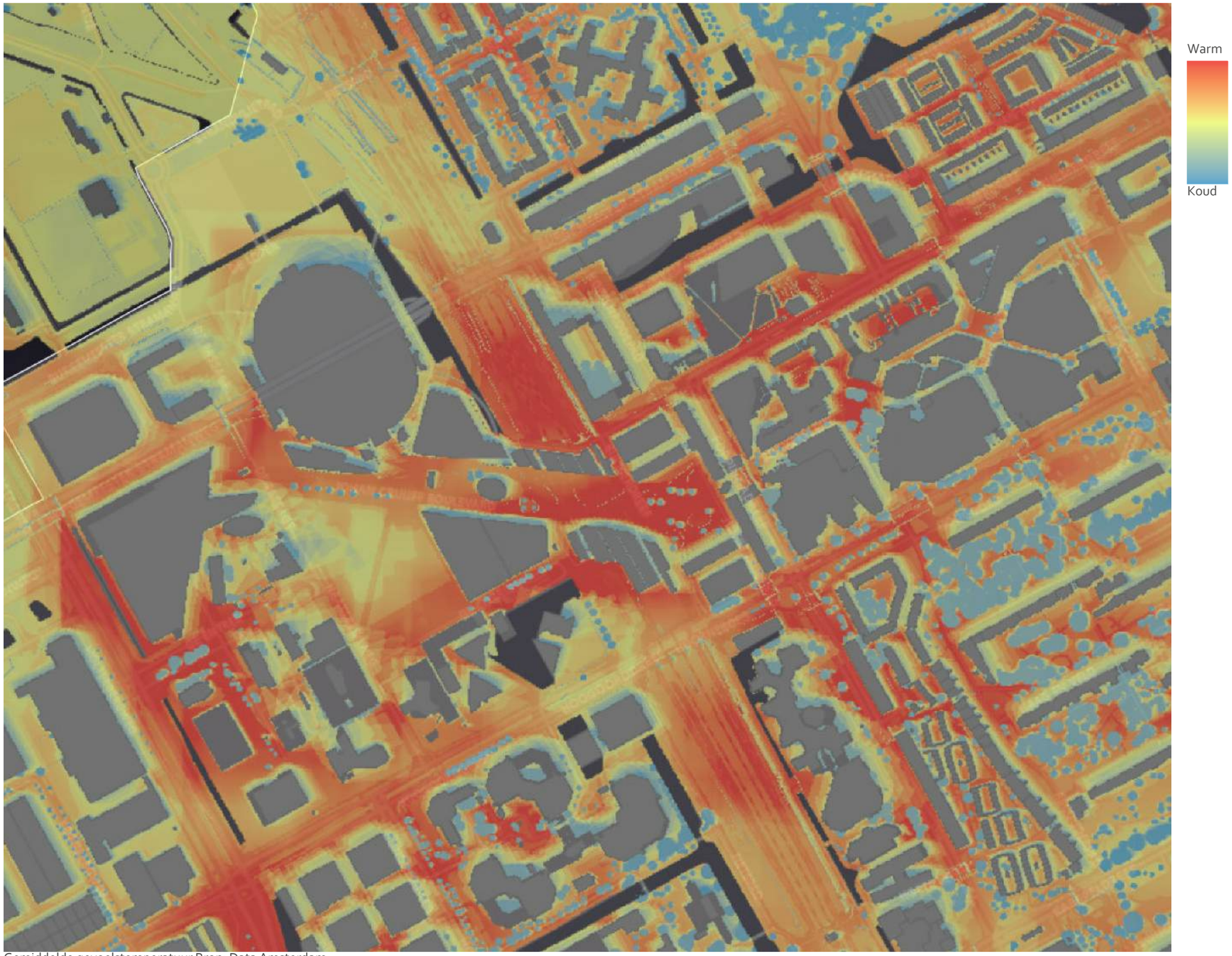
Ook in een gebied als ArenAPoort treedt het hitte-eilandeffect op. Dat houdt in dat de temperatuur in dit verstedelijkte gebied op warme dagen hoger ligt dan in de landelijke omgeving rondom. Hittestress - gevaarlijk voor jonge kinderen, ouderen en kwetsbare mensen -kan daardoor optreden. Verschillende omstandigheden in ArenAPoort kunnen deze situatie doen ontstaan.

Grootschalige bestrating en hoge gebouwen

Grote bestrate oppervlakten en hoge gebouwen zorgen voor hoge temperaturen in ArenAPoort. Op warme dagen wordt ArenAPoort als extreem heet ervaren. Dan treedt het hitte-eilandeffect op en ontstaat er hittestress. Op de Amsterdamse hittestresskaart (Amsterdam Maps) kleurt het gebied nu rood. Of de hittestress in de toekomst minder wordt dankzij innovatieve oplossingen voor de aanleg van nieuwe kabels en leidingen is de vraag (zie thema ondergrond). Bomen en groen kunnen bijdragen aan minder hittestress. Het is in ieder geval zaak om bij de keuze van het bestratingsmateriaal rekening te houden met deze effecten en deze tot een minimum te beperken.

Ondiep water

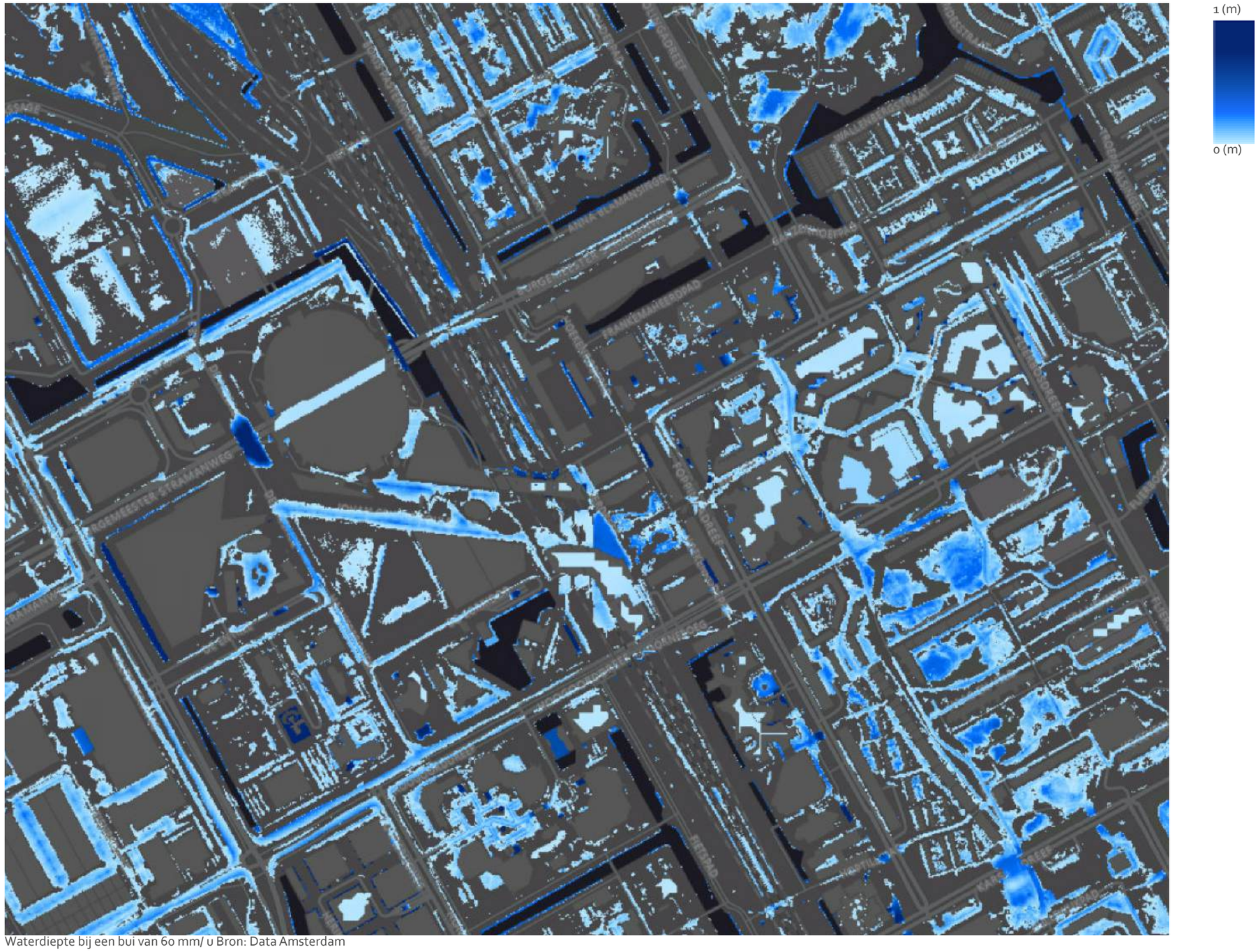
Ondiep water, dat niet stroomt of beweegt en in een zwarte bak ligt, straalt hitte uit naar de omgeving. Door een ondiepe waterpartij zoals die in het Stationskwartier kan ook hittestress ontstaan. Die absorbeert de warmte en kaatst deze terug.



Gemiddelde gevoelstemperatuur Bron: Data Amsterdam

3.5 Niet rainproof

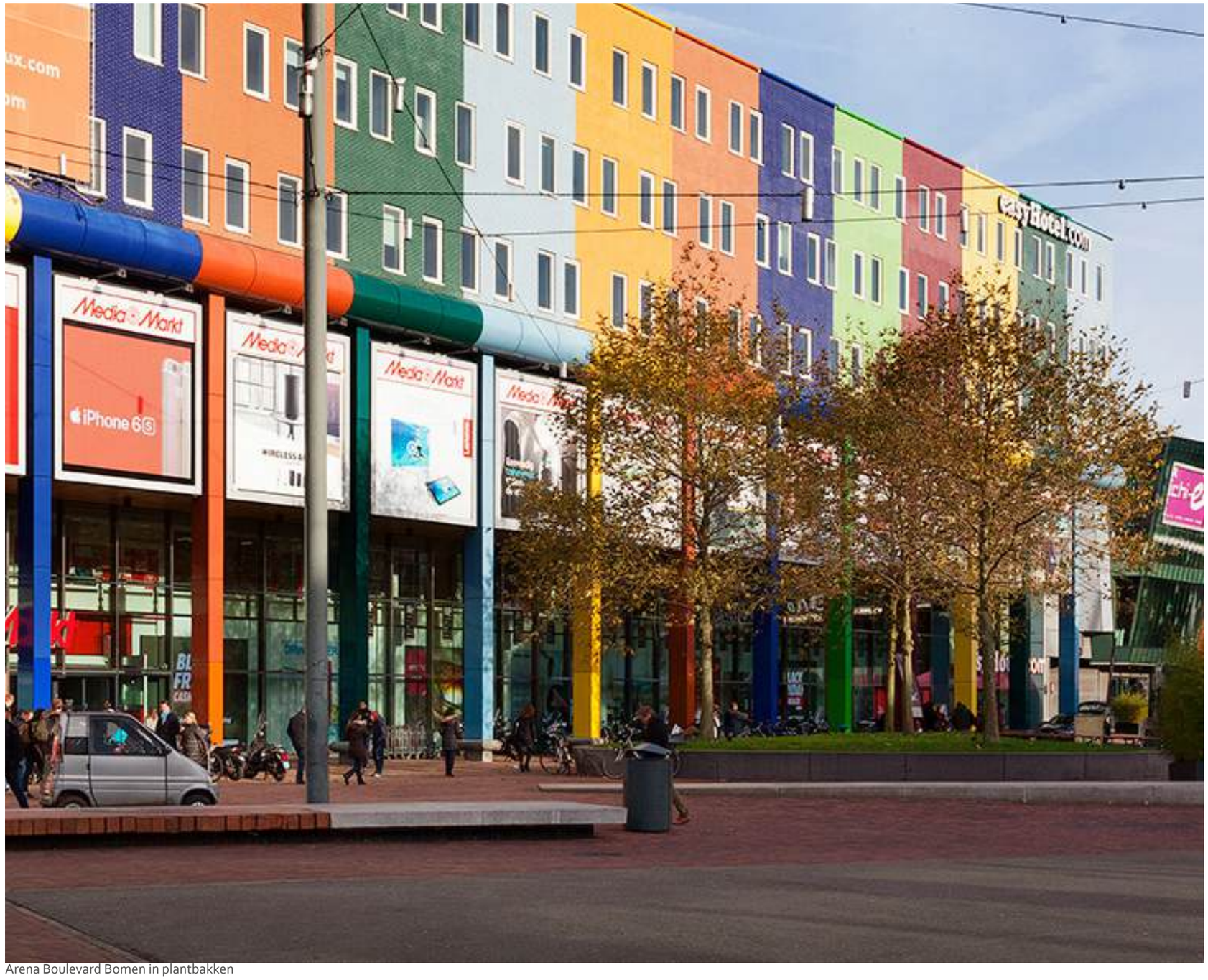
De gemeente wil Amsterdam klimaatbestendig maken, zodat de stad bestand is tegen toenemende hitte en vaker voorkomende extreme regenbuien. De kaart Wateroverlast laat zien waar in ArenAPoort zich de grootste waterproblemen voordoen en toont bovendien aan dat ArenAPoort niet voldoende rainproof is. Rainproof betekent dat het rioolsysteem niet overbelast raakt bij hevige regenval van meer dan 70 mm per uur. Voor hoogstedelijke infrastructuur(Hoofdnet, Plusnet, tram en wegen) ligt de grens bij 90 mm per uur. Door de hoge grondwaterstand is het niet mogelijk om grote hoeveelheden water in de bodem op te slaan. Om een buffer te kunnen vormen zouden we ergens in de openbare ruimte overtollig water (tijdelijk) moeten kunnen opvangen en gefaseerd moeten kunnen afvoeren. Daarvoor moeten we een oplossing vinden.



Waterdiepte bij een bui van 60 mm/ u Bron: Data Amsterdam

3.6 Gebrek aan groen

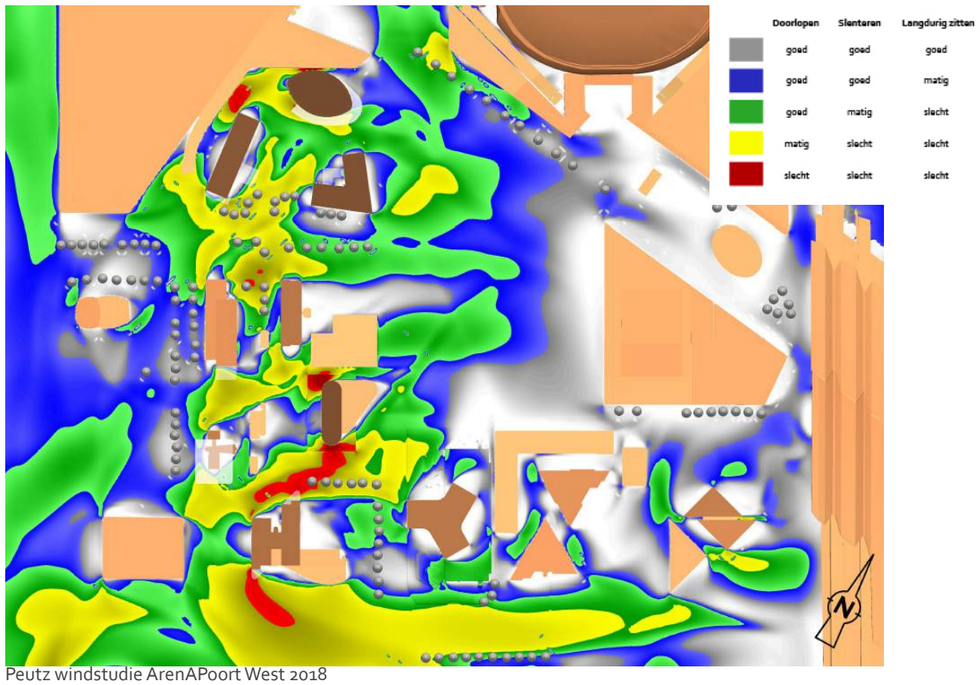
Een groenere omgeving kan de leef- en woonkwaliteit van ArenAPoort sterk positief beïnvloeden. In ArenAPoort heeft de hoge grondwaterstand tot gevolg dat de bomen veelal alleen in verhoogde bakken kunnen overleven. Maar, zoals eerder gesteld, dergelijke bakken kunnen in ArenAPoort ook hindernissen zijn bij grote bezoekersaantallen en het zicht van camera's en wayfinding belemmeren. Daarom worden ook bomen in de volle grond voorgesteld die goed bestand zijn tegen een hoge grondwaterstand.



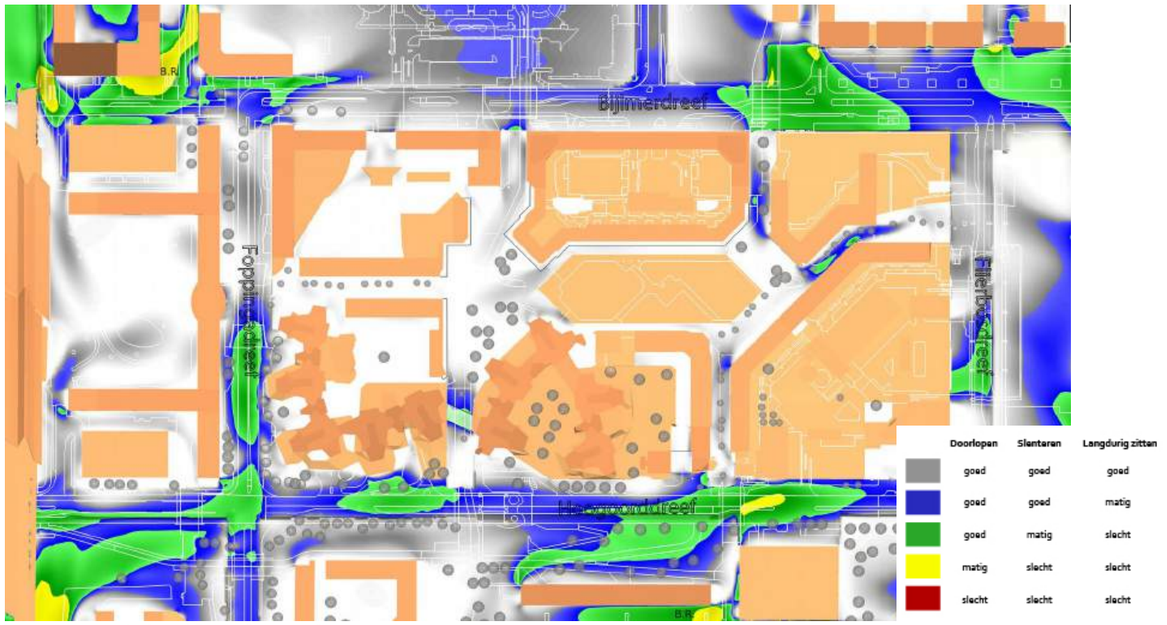
Arena Boulevard Bomen in plantbakken

3.7 Windhinder

De hoogbouw in ArenAPoort heeft geleid tot windhinder. De wind, die wordt aangejaagd door de hoogbouw, is onaangenaam voor voetgangers en fietsers. Harde wind beperkt de mogelijkheden voor een prettig gebruik van de openbare ruimte, zoals slenteren over pleinen, verblijven op terrassen of wandelen door parken.
Het hierboven genoemde gebrek aan groene elementen in ArenAPoort draagt bij aan windhinder. Bomen, struiken en andere vormen van vegetatie spelen immers een belangrijke rol in het breken van windstromen en in het creëren van beschutte gebieden waar mensen zich comfortabel kunnen verplaatsen of kunnen verblijven.
Bomen en beplanting kunnen vaak beter in clusters worden geplaatst dan bijvoorbeeld in een laan waar bomen op gelijke afstand van elkaar staan. Ook is variatie van groenblijvende en blad dragende bomen van verschillende hoogtes gewenst. Door proeven te nemen met beplantingsmogelijkheden in een windtunnel, rekening houdend met de bestaande en geplande bebouwing, kunnen windhinderplekken verzacht of aangepakt worden.



Peutz windstudie ArenAPoort West 2018



Peutz windstudie ArenAPoort Oost 2018

3.8 Toepassen van de Puccini-methode

ArenAPoort moet voldoen aan de Puccini-methode. De Puccini-methode staat voor een kwalitatief goede fysieke inrichting van alle Amsterdamse straten, pleinen, parken en plantsoenen. Zo'n inrichting is gebruiksvriendelijk, veilig, goed te beheren, duurzaam, betaalbaar, samenhangend én mooi. Bij de inrichting van de openbare ruimte brengt de Puccini-methode alle belangen en eisen samen in breed gedragen voorstellen en afspraken. De vloerkaart (van welke verhardingsmaterialen de Gemeente toepast in verschillende zones in de stad) geeft ook bijzondere plekken weer waar ruimte is voor het toepassen van andere materialen; qua uitvoering en inrichtingsprincipes krijgen projecten hier meer ontwerpvrijheid. Delen van ArenAPoort zijn in de Puccini-methode aangemerkt als bijzondere plekken. Deze aangewezen plekken vormen samen de Lifeline, welke in het ontwerp dus meer vrijheid krijgt dan het gebied buiten de Lifeline. Maar ook op bijzondere plekken moet het ontwerp passen binnen de standaarden van de Puccinimethode: een duurzame inrichting met goede detaillering en aandacht voor beheerbaarheid.



Het Osdorp in Amsterdam-West uitgevoerd in Puccini Bijzonder



4

Ambities openbare ruimte

Inhoud

4.1 Verbonden
4.2 Autoluw
4.3 Inclusief
4.4 Adaptief
4.5 Rigoureuze vergroening
4.6 Duurzaam en circulair
4.7 Van ambitie naar ontwerp

Inleiding

In hoofdstuk 1 zijn de ambities uit de Ontwikkelstrategie ArenAPoort beschreven. In dit hoofdstuk worden deze ambities uitgewerkt door middel van schema's.

Samenhangende identiteit, maar ook ruimte voor verschillen

Een hoogstedelijk centrumgebied zoals ArenAPoort vraagt om ambitieuze plannen voor de inrichting van de openbare ruimte. De openbare ruimte in ArenAPoort krijgt een sterk samenhangende identiteit die de verschillende deelgebieden met hun sterk uiteenlopende karakters verenigt. In het verbinden van oost en west speelt de inrichting van de openbare ruimte een voorname rol. We willen mede dankzij de inrichting van de openbare ruimte meer eenheid en herkenbaarheid in het gebied krijgen.
Het ontwikkelen van een gedeelde identiteit in de openbare ruimte betekent niet het uitwissen van de unieke kenmerken van elk deelgebied, maar eerder het vinden van een harmonieuze balans. Met zorgvuldig ontworpen pleinen, straten, groenvoorzieningen en recreatiegebieden willen we een gevoel van verbondenheid creëren tussen ArenAPoort Oost en ArenAPoort West en zo bijdragen aan een meer gastvrije, toegankelijke en herkenbare omgeving.



4.1 Verbonden

We investeren in verbeterde faciliteiten voor voetgangers en fietsers: in comfortabele, sociaal veilige en groene verbindingen. Zo komen er lange afstand routes voor de fiets die ArenAPoort verbinden met andere delen van de stad. Bovendien zullen ontbrekende schakels in het fietsnetwerk worden aangepakt, zowel binnen ArenAPoort als op langeafstandsroutes naar bijvoorbeeld het stadscentrum. Zo willen we ArenAPoort transformeren tot een gebied waar duurzaam transport de norm is, wat bijdraagt aan een schone, leefbare en bereikbare omgeving.

4.2 Autoluw

We maken woon-, werk- en winkelgebieden zo veel mogelijk autoluw, waarbij we vooral ruimte willen geven aan fietsers en voetgangers. Bij de transformatie van de kantoorkavels worden afspraken gemaakt om de kavels zo veel mogelijk autovrij te maken, te vergroenen en openbaar toegankelijk te maken. Hoofdroutes en andere belangrijke wegen worden zodanig ingericht dat het verkeer (inclusief auto's en vrachtwagens) goed kan doorstromen.

4.3 Inclusief

Met de toekomstige inrichting van de openbare ruimte in ArenAPoort willen we een levendige, gastvrije omgeving creëren waar iedereen zich thuis voelt. Een inclusieve openbare ruimte betekent dat iedereen zich er vrij in kan bewegen, dat de ruimte aangenaam en toegankelijk is en veilig en gastvrij aanvoelt.

4.4 Adaptief

De openbare ruimte van ArenAPoort is ontworpen met het oog op de toekomst en biedt vele mogelijkheden. Het is een plek waar je op elk moment van de dag kunt genieten. We zorgen voor aanpasbare verlichting, zodat we de juiste sfeer kunnen creëren voor verschillende momenten en bij noodsituaties. Of je nu na een concert op een zonnig terras wilt zitten of graag onder een boom je buren ontmoet, de openbare ruimte biedt mogelijkheden voor diverse activiteiten.

4.5 Rigoureuze vergroening

Vergroening is een centrale pijler in de ontwikkeling van de openbare ruimte in ArenAPoort. Deze vergroening zal op verschillende niveaus plaatsvinden, zowel op straatniveau als op verhoogde platforms en zelfs geïntegreerd in of aan gebouwen. Het groen zal het karakter van de openbare ruimte sterk bepalen. Het biedt straks verkoeling, staat voor verbinding met de natuur, is van topkwaliteit en draagt met voornamelijk inheemse beplanting bij aan de biodiversiteit. Zoals eerder gesteld draagt groen bij aan een verbeterd windklimaat.
ArenAPoort kan al bogen op waardevolle natuur, zoals de groene spoordijk, de verhoogde dreven met groene hellingen en de nabijheid van het Nelson Mandelapark en de Amstelscheg. We willen deze natuurwaarden behouden en versterken door het realiseren van groen in de openbare ruimte: met ook groene gevels en daktuinen. Daardoor ontstaan biotopen die vooral voor vliegende soorten gunstige omstandigheden scheppen. Ook kunnen daardoor belangrijke verbindingen ontstaan voor flora en fauna. Het vergroten van deze natuurwaarden in ArenAPoort maakt het gebied aantrekkelijker en leefbaarder.



4.6 Duurzaam en circulair

De inrichting en het beheer van de openbare ruimte verlopen volgens circulaire principes. Een circulaire openbare ruimte is toekomstbestendig en is ingericht met herbruikbare materialen.
Bij elke (her)inrichting van de openbare ruimte wegen we de MKI-waarde (Milieu Kosten Indicator) van toegepaste materialen mee en sturen we op de toepassing van hernieuwbare materialen. De MKI-waarde is een schaduwprijs ofwel fictieve prijs die de kosten weergeeft die je zou moeten maken om de negatieve milieu-invloeden van de vervaardiging van een product te compenseren. We werken bij voorkeur met MKI-grenswaarden.

Hergebruik tenzij

De inzet is om de milieubelasting van (her)inrichting van de openbare ruimte minimaal te houden. De winning en verwerking van (minerale) grondstoffen belast het milieu. Hergebruik is daarom het uitgangspunt. Bij (her)inrichting van de openbare ruimte wordt een materialeninventarisatie gedaan en blijven zo veel mogelijk materialen behouden. Uitgangspunt is om waar mogelijk hergebruikte materialen toe te passen, en waar materialen worden verwijderd, dit met zorg te doen. Het is de bedoeling deze materialen aan te bieden op (gemeentelijke) materialenmarktplaatsen, zodat ze in andere projecten kunnen worden toegepast. Standaardmateriaal wordt alleen nieuw ingekocht als hergebruik niet mogelijk is. Voor materialen die niet aan de Puccini-standaard voldoen, maken we per project een aparte afweging over hergebruik.
In ArenAPoort worden klinkers gesorteerd. Bruikbare exemplaren worden bij voorkeur hergebruikt in Zuidoost. Klinkers die zo beschadigd zijn dat hergebruik niet mogelijk is, worden vermalen tot ondergrond voor aan te leggen fietsstraten.

Het Puccini-bijzonder materiaal dat gebruikt wordt voor de Lifeline moet van een acceptabele bron worden verkregen, waarbij ook gekeken wordt naar afstand en milieubelasting.

4.7 Van Ambitie naar Ontwerp

Hoewel sommige plaatjes in dit document mogen ogen als ontwerpen, dat zijn ze niet. Met dit document willen we niets meer dan een ambitie weergeven. De tekeningen zijn gemaakt om dat te onderstrepen. Met vaststelling van het Plan Openbare Ruimte leggen we die ambitie vast voor de komende jaren, als er ontwerpen gemaakt gaan worden voor de deelgebieden. Tijdens de ontwerpfase zal de daadwerkelijke inrichting van het gebied worden bepaald. Dan moeten er nog veel keuzes worden gemaakt die in het kader van dit ambitiedocument soms wel aangestipt konden worden, maar nog niet uitgewerkt. In dit hoofdstuk worden deze toegelicht.

Beheerniveau en beheerkosten
De ambities kunnen alleen waargemaakt worden als zeker is dat er in de toekomst voldoende budget is om de inrichting te kunnen beheren en onderhouden. Concrete afspraken hierover worden gemaakt in de ontwerpfase en maken dan onderdeel uit van de besluitvorming. De openbare ruimte krijgt een hoger kwaliteitsniveau dan de huidige inrichting. Dit zou moeten leiden tot een hoger beheerniveau en -budget. Onlangs is echter duidelijk geworden dat voor de hele stad het uitgangspunt geldt dat beheer wordt uitgevoerd op niveau sober. Dit houdt bij groenbeheer onder andere in dat er minder vaak geschoffeld wordt in een plantvak. Hierdoor kan er meer onkruid ontstaan en overwoekerd de vaste planten. Ook mag er meer klein en groot vuil in het plantvak blijven liggen. Het algehele aanzicht van de plantvakken kan er dus minder goed uit zien. Voor ArenAPoort is dit een dilemma: het uitgangspunt van sober beheer is in strijd met de ambitie. Daarom zal hier in de ontwerpfase aandacht voor moeten zijn bij het ontwerpen van de plantvakken.

Duurzaamheid, materialen (hergebruik)
Vanwege het intensieve gebruik van de LifeLine is het doel een robuust en duurzaam materiaal met een hoogwaardige uitstraling, passend binnen Puccini-bijzonder, toe te passen. Tegelijkertijd moet het betaalbaar zijn om over de gehele Lifeline te gebruiken. Voor de eenheid van het gebied is gebruik van één materiaal essentieel. De vernieuwing van de openbare ruimte zal geleidelijk de komende decennia plaatsvinden. Op het Hoekenrodeplein en op het Anton de Komplein ligt bestrating die nog niet aan vervangen toe is en van goede kwaliteit is. In de fasering van de aanleg van de nieuwe openbareruimte kan deze bestrating nog vele jaren blijven liggen. Wel is het, geredeneerd vanuit duurzaamheid, verstandig tijdig een plan te maken voor het hergebruik van het materiaal.

Toegankelijkheid, logistiek, wayfinding
In de ontwerpfase moet aandacht worden besteed aan oplossingen voor logistiek verkeer. In dit POR is het uitgangspunt dat dat niet overal bij de voordeur kan komen. In de ontwerpen moet duidelijk worden waar het beste logistieke punten kunnen worden gemaakt. Ook de toegankelijkheid voor aanvullend openbaar vervoer is in de ontwerpfase maatwerk: hoe kunnen woningen bereikbaar worden gemaakt in een autovrij gebied zoals de Amsterdamse poort?



Een goede wayfinding is essentieel voor mensen met een fysieke beperking. De inpassing en vormgeving van routebebording, looproutes naar liften en hellingbanen en geleidestroken voor mensen met een visuele beperking maken een belangrijk onderdeel uit van de ontwerpen.

Delen van ArenAPoort zijn autovrij en andere zijn autoluw. In autoluwe gebieden
Kan alleen autoverkeer dat in het gebied moet zijn er ook komen: bestemmingsverkeer per auto blijft mogelijk. Om het autoverkeer te beperken kan het verkeer indien nodig gereguleerd worden door middel van intelligente toegang, circulatiemaatregelen of knips. In deze situatie is bereikbaarheid voor het aanvullend openbaar vervoer gegarandeerd.

Een autovrij gebied is echt autovrij. De bereikbaarheid van adressen in het gebied wordt beperkt, ook voor bestemmingsverkeer zoals laad/losverkeer en gehandicapten. Dit maakt het autovrij maken van gebieden zeer complex, zeker indien zich daar voorzieningen bevinden die afhankelijk zijn van (bevoorrading door) autoverkeer, waaronder horeca, supermarkten, zorgcomplexen, etc. Er kan gewerkt worden met venstertijden, zodat het autovrije regime alleen op bepaalde tijdstippen geldt: tijdens de venstertijden is er dan sprake van een autoluw gebied, buiten de venstertijden is het gebied autovrij. Aan de randen van een autovrij gebied kunnen laad/losplekken en/of parkeervoorzieningen ervoor zorgen dat autoverkeer in de buurt van de bestemming in het gebied kan komen. Alleen met een RVV-ontheffing mogen motorvoertuigen rijden in autovrij gebied. In ArenAPoort zijn de gebieden op de LifeLine autovrij,

In de ontwerpfase van de deelprojecten moet worden vormgegeven aan maatregelen die het karakter van het gebiedsdeel beschermen. In het "Afwegingskader Inrichting autovrije gebieden en de toepassing van paaltjes i.r.t. bereikbaarheid en toegankelijkheid" (mei 2021) staan daarvoor richtlijnen opgenomen. De hoofdlijnen van dit afwegingskader worden bij de eerstvolgende actualisatie opgenomen in het 'Handboek Puccini Rood, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld'

Fietsparkeren
Het uitgangspunt voor het POR is dat fietsen in principe inpandig worden geparkeerd. Voor kortparkeren zijn locaties aangegeven, zoals bij winkels en onder viaducten rond Amsterdamse Poort. De rest van het gebied moet leeg blijven van fietsen. Dit betekent dat er nog een forse opgave ligt voor het fietsparkeren. Met name ten zuidwesten van station Bijlmer ArenA, rond de Johan Cruijff ArenA en aan de randen van Amsterdamse Poort ligt nog een groot fietsparkeervraagstuk. Zonder oplossingen zal de beoogde kwaliteit van de openbare ruimte niet gerealiseerd kunnen worden.

Placetesting
De nieuwe inrichting van de openbare ruimte gaat samen met vernieuwing en nieuwbouw van gebouwen. Het gebruik van de openbare ruimte zal hierdoor veranderen. Het is daarom raadzaam om in specifieke gebieden, vóór definitieve aanleg van een nieuw profiel, en in afstemming met de betrokken ontwikkelaar en eigenaar de nieuwe inrichting uit te testen. Hoe verhoudt het zich bijvoorbeeld tot loopstromen en het werkelijke gebruik.

Uitvoeringsstrategie
De uitvoering van dit POR zal vele jaren in beslag nemen. In die tijd kan er veel gebeuren: prijzen stijgen, budgetten worden kleiner, beleid en inzichten veranderen. Dit Plan Openbare Ruimte is daarom geen blauwdruk, maar een ambitie om houvast te geven aan de ontwerpprocessen die volgen. Bij elke nieuwe situatie die zich voordoet en aan het begin van ieder nieuw ontwerpproces zullen nieuwe afwegingen gemaakt moeten worden. Het is essentieel dat daarbij altijd deze ambitie als drijvende kracht de basis vormt en dat aan het basisuitgangspunt dat ArenAPoort een gebied met één uitstraling moet zijn vastgehouden wordt.

Bereikbaarheid voor mensen met een lichamelijke beperking
Doordat de openbare ruimte zich in dit gebied op twee niveaus bevindt is in de ontwerpen extra aandacht nodig voor de bereikbaarheid voor mensen met een lichamelijke beperking. In dit Plan Openbare Ruimte zijn extra liften opgenomen zodat mensen die niet goed ter been zijn zich van het ene naar het andere niveau kunnen verplaatsen. Liften zitten vaak aan één kant van de weg. In de ontwerpfase moet daarom aandacht worden besteed aan de oversteekbaarheid van bus- en rijbanen. In het geval een lift kapot is moet er een alternatief zijn om de bestemming te bereiken, zoals een tweede lift op beperkte afstand of een hellingbaan.
Het aantal liften in het gebied is minimaal. Bovendien is een aantal liften slechts beperkt bruikbaar, zoals die in de Shopperhal, het stadsdeelkantoor en in parkeergarages. In de vervolgfase wordt aanbevolen te onderzoeken hoe de beschikbaarheid van deze liften door de doelgroep kan worden uitgebreid.

Crowdsimulatie
Een crowdsimulatie heeft waardevolle informatie opgeleverd over looprichtingen van voetgangers na drukke evenementen in de Johan CruijffArenA, Ziggo Dome en AFAS Live. De uitkomsten hebben tot aanpassingen geleid van de voorstellen voor de inrichting van de openbare ruimte op de Passage en de Johan Cruijff Boulevard.
De simulatie is uitgevoerd met het theoretische uitgangspunt dat zowel AFAS Live, als Ziggo Dome én de Johan CruijfArenA helemaal vol zitten ('drukke tripple') en tegelijkertijd leegstromen. In de simulatie komt een drietal knelpunten aan de orde. Twee daarvan kunnen worden opgelost door tijdens drukke tripples twee terrassen weg te halen die grenzen aan de Johan CruijfArenA. Het andere knelpunt kan worden opgelost door boombakken anders te positioneren. Aanbevolen wordt echter in de ontwerpfase niet alleen naar dit soort fysieke aanpassingen te kijken, maar ook te onderzoeken in hoeverre wayfinding een rol kan spelen in het beter spreiden van bezoekers. Tevens wordt aanbevolen ontwerpen in de toekomst nogmaals te toetsen aan het beschikbare simulatiemodel.

Terrassen
Op de Johan Cruijff Boulevard en op de Passage zijn veel terrassen. Deze zorgen voor levendigheid en leveren een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de verblijfskwaliteit. Terrassen kunnen ook een obstakel zijn als grote mensenmassa's zich voor en na een tripple door het gebied bewegen. Er kunnen dan gevaarlijke situaties ontstaan. Daarom geldt voor sommige terrassen dat ze bij grote drukte niet uitgezet kunnen worden. Het is gewenst bij tripples zoveel mogelijk terrassen te laten staan en te onderzoeken in welke mate wayfinding een positieve invloed kan hebben op het maximaal spreiden van bezoekersstromen.



5

Uitwerking

Inhoud

5.0.1 Ambitiekaart
5.0.2 Structuur openbare ruimte

5.1 Groen
5.1.1 Groenstructuur
5.1.2 Groennorm
5.1.3 Klimaat adaptief
5.1.4 Biodiversiteit

5.2 Blauw
5.2.1 Watersystemen
5.2.2 Waterbalans
5.2.3 Wind

5.3 Grijs
5.3.1 Ondergrond en bovengrond
5.3.2 Verharding en materialisatie
5.3.3 Verlichting
5.3.4 Mobiliteit
5.3.5 Afval

5.4 Programmering
5.4.1 Waterelementen en kunst
5.4.2 Sport, spel en bewegen
5.4.3 Markt- en staanplaatsen
5.4.4 Terrassen en tijdelijke inrichting
5.4.5 Openbare toiletten

Inleiding

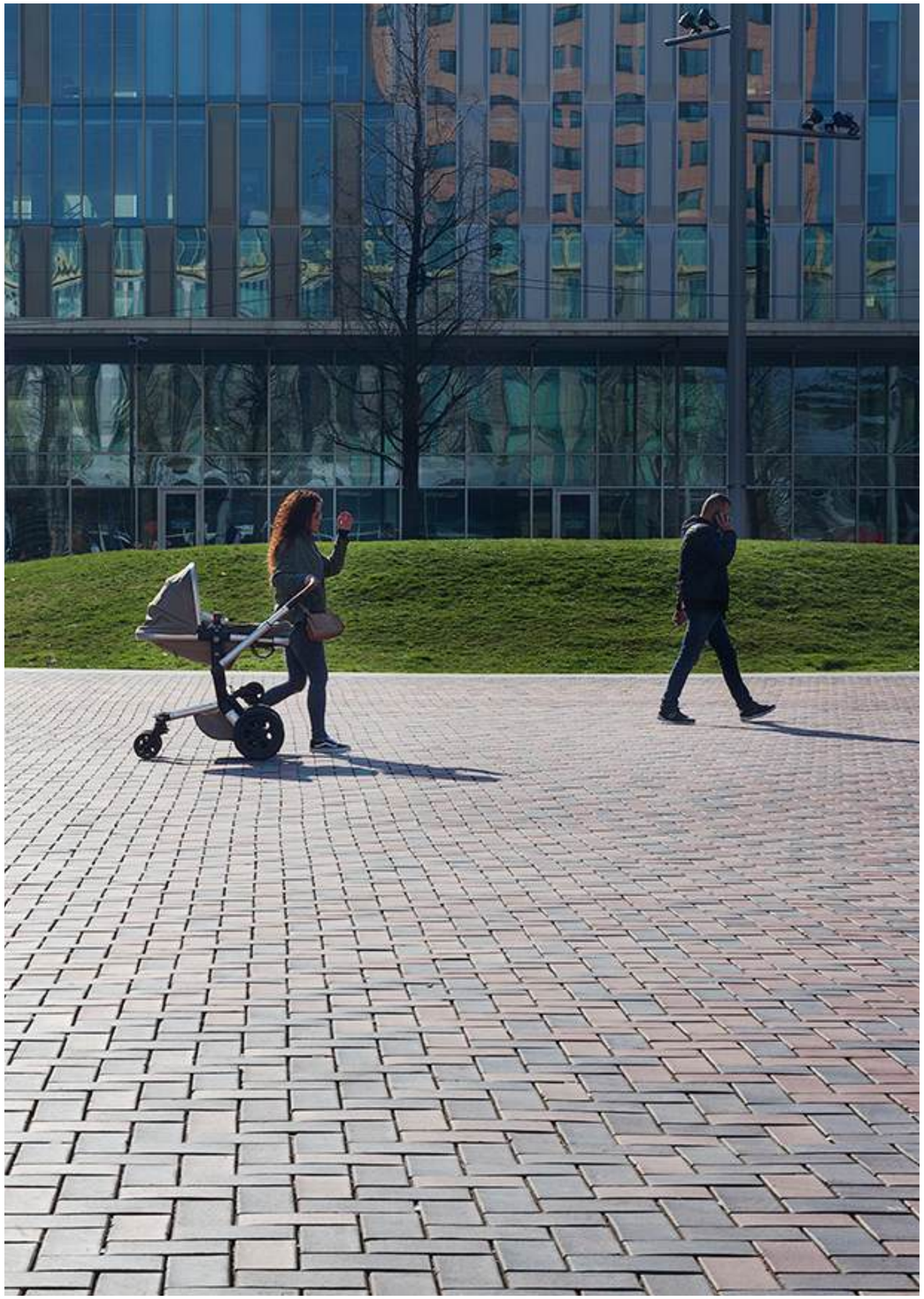
Alle aspecten die van invloed zijn op het totale gebied van ArenAPoort lichten we in dit hoofdstuk verder toe. Daarnaast werken we in dit hoofdstuk de ambities voor de toekomstige openbare ruimte in ArenAPoort verder uit aan de hand van vier thema's:

Groen (groene inrichting, ecologie en biodiversiteit)

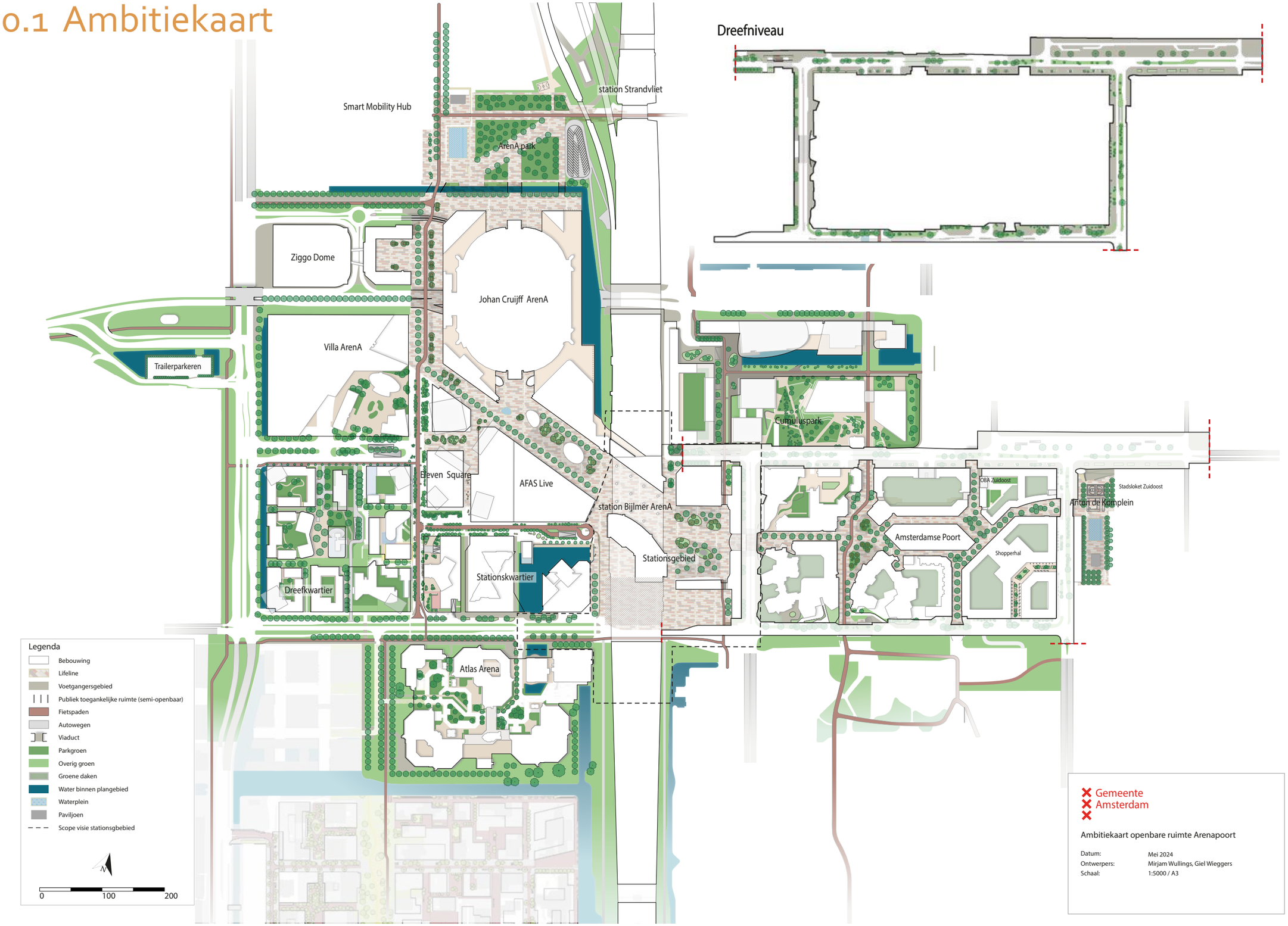
Blauw (waterbalans, ondergrondse watersystemen, water als inrichtingselement)

Grijs (bestratingsmaterialen, verlichting, mobiliteit en afval)

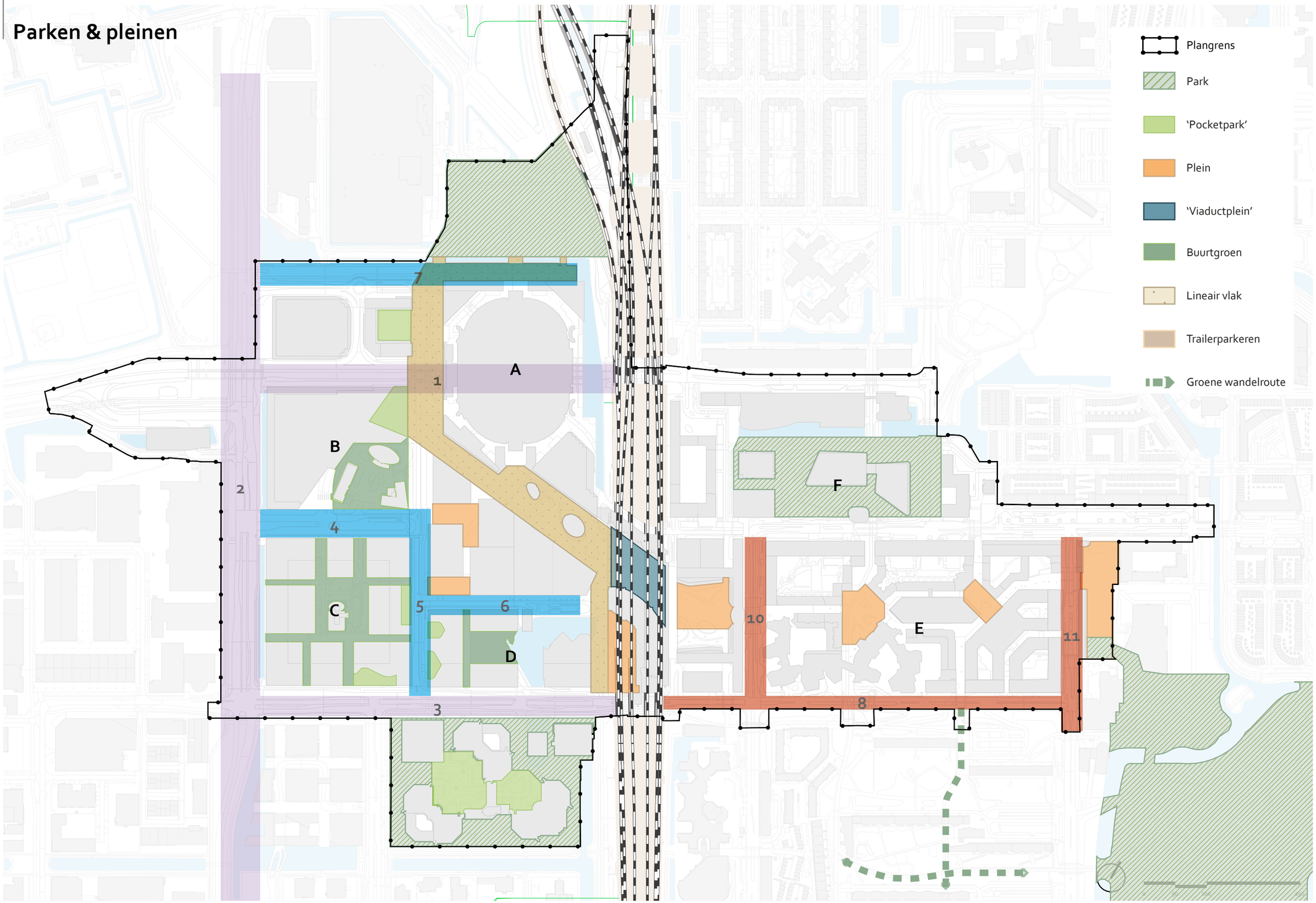
Programma (geeft richting aan de programmering van het gebied).



5.0.1 Ambitiekaart



Parken & pleinen



5.0.2 Structuur openbare ruimte

ArenAPoort, gelegen tussen de spoorlijn van Amsterdam naar Utrecht, wordt fysiek verdeeld in een oostelijk en westelijk deel, met het station Bijlmer ArenA als centraal punt. Deze geografische kenmerken resulteren in de volgende indeling van de openbare ruimte: ArenAPoort West, het Stationsgebied en ArenAPoort Oost. Een essentieel verbindingspunt tussen deze gebieden is de Lifeline, een aaneenschakeling van groene pleinen die zich van oost naar west uitstrekt. De lifeline zorgt ervoor dat oost en west ruimtelijk met elkaar verbonden worden. Hierdoor wordt de scheiding tussen die twee minder hard. De pleinen die aan de lifeline hebben bepaalde overeenkomsten, bijvoorbeeld in materialisatie, die zorgen voor eenheid. Daarbij is schaal, programma en invulling van elk plein anders, waardoor er een mooie verscheidenheid in identiteit ontstaat. Zie het als een groep broers en zussen: je ziet dat ze bij elkaar horen, maar zijn toch allen verschillend.

In het westelijke gedeelte, ArenAPoort West, wordt de ruimte omringd en doorsneden door belangrijke verkeersaders (zie kaart op de aangrenzende pagina), elk met een uniek ruimtelijk karakter:
- 1 de Stramanweg aan de noordzijde,
- 2 de Holterbergweg in het westen en de
- 3 Hoogoorddreef aan de zuidkant.

Intern binnen ArenAPoort West kunnen we onderscheid maken tussen verschillende deelgebieden, elk met een eigen semi-openbare ruimte:
- A het Stadionkwartier,
- B het Entreekwartier,
- C het Dreefkwartier,
- D het Stationskwartier en het Atlaskwartier.

Interne verkeersroutes voor zowel auto's als langzaam verkeer zijn onder andere:
- 4 de Entree,
- 5 de Haaksbergweg en
- 6 de Corridor, terwijl
- 7 de Loper fungeert als een shared space zone.

ArenAPoort Oost is op zijn beurt op te splitsen in de Amsterdamse Poort, inclusief
- E het Anton de Komplein, en
- F het Cumuluspark.

De oostelijke regio wordt begrensd of doorkruist door:
- 8 de Hoogoorddreef,
- 9 de Bijlmerdreef,
- 10 de Foppingadreef en
- 11 de Flierbosdreef. Deze dreven liggen als verhoogde wegen in het gebied en zijn door hun lengte belangrijke (ecologische) verbindingen.


Schaduwrijke verblijfsplekken


Boulevard


Solitaire bomen op plein


Grootschalige pleinen

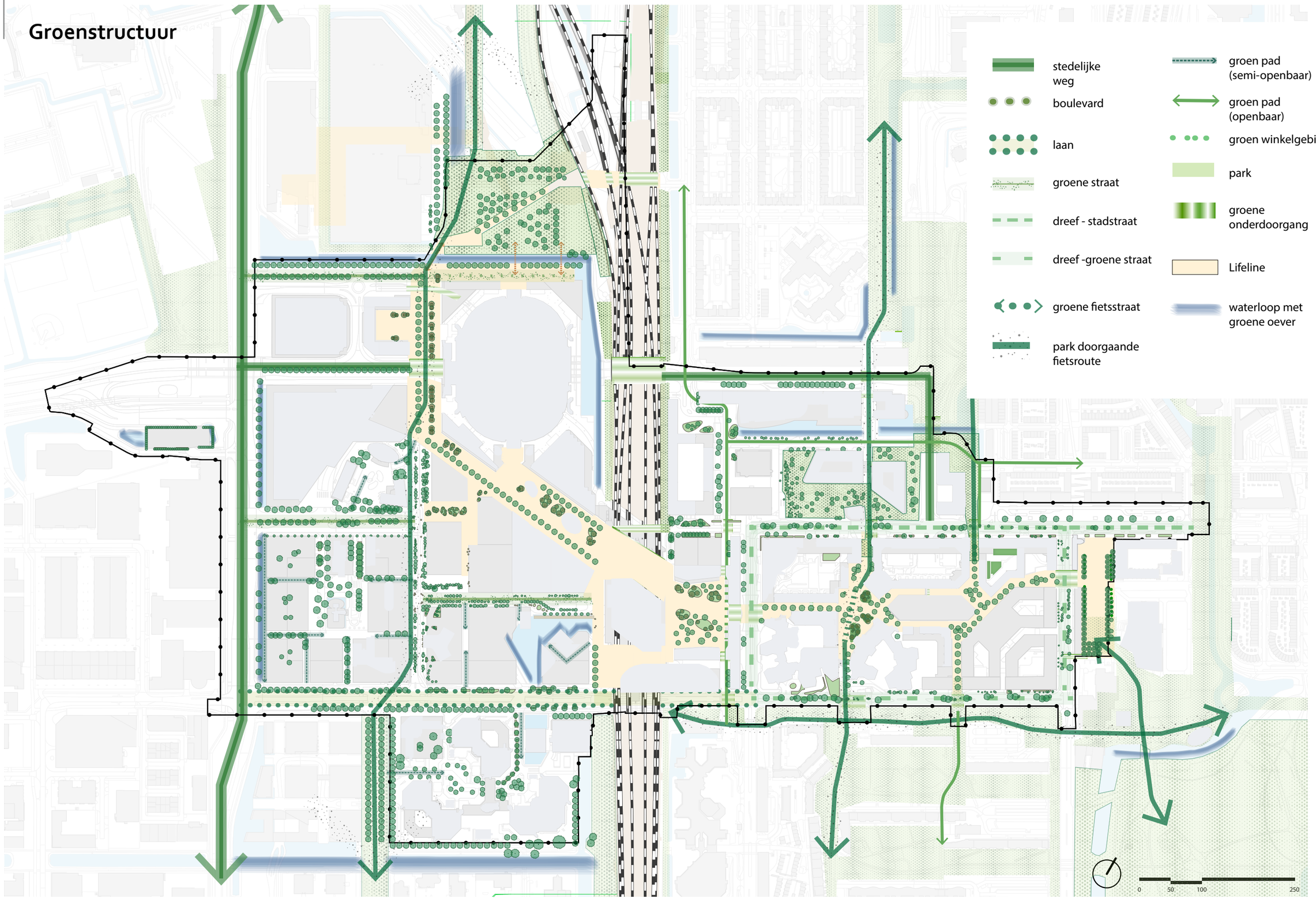

Lanen


Kleinschalige pleinen

5.1
Groen

Impressie woonplein Eleven Square aan de Corridor

Groenstructuur



5.1.1 Groenstructuur

ArenAPoort wordt een belangrijke schakel in de nog te ontwikkelen stedelijke groene verbinding tussen de Amstelscheg en de Diemerscheg. De spoortaluds vormen de droge verbindingen. De watergangen met de teen van de taluds vormen de natte verbindingen. Het principe 'Groen tenzij' is leidend bij de inrichting.

In de verschillende types openbare ruimte in ArenAPoort worden de omstandigheden voor plant en dier verbeterd. Ruimte daarvoor bieden de Lifeline, met zijn groene kralensnoer aan pleinen, de overgangsgebieden, de dreven en de aanloopstraten. Ook de groene oases zoals de binnentuinen in de gebouwen, de daktuinen en plantsoenen maken verbetering van de omstandigheden voor plant en dier mogelijk. De ecologische verbindingen en het groen dragen bij aan de identiteit en eenheid van het gebied.

De boomsoorten en beplantingssoorten zijn bij voorkeur inheems, zodat ze zo goed mogelijk kunnen bijdragen aan de biodiversiteit. Waar mogelijk wordt beplanting toegevoegd aan de stedelijke wegen, dreven en straten. Type en vorm van beplanting variëren en passen bij het gewenste karakter van de desbetreffende openbare ruimte. Waar het kan wordt aansluiting gezocht met de directe omgeving en de hoofdgroenstructuur van het stadsdeel.


Stedelijke wadi


Grote diversiteit onderbeplanting


Dichte boomclusters


Verblijfsplekken aan het water


Landschappelijke wadi


Verhoogde plantvakken

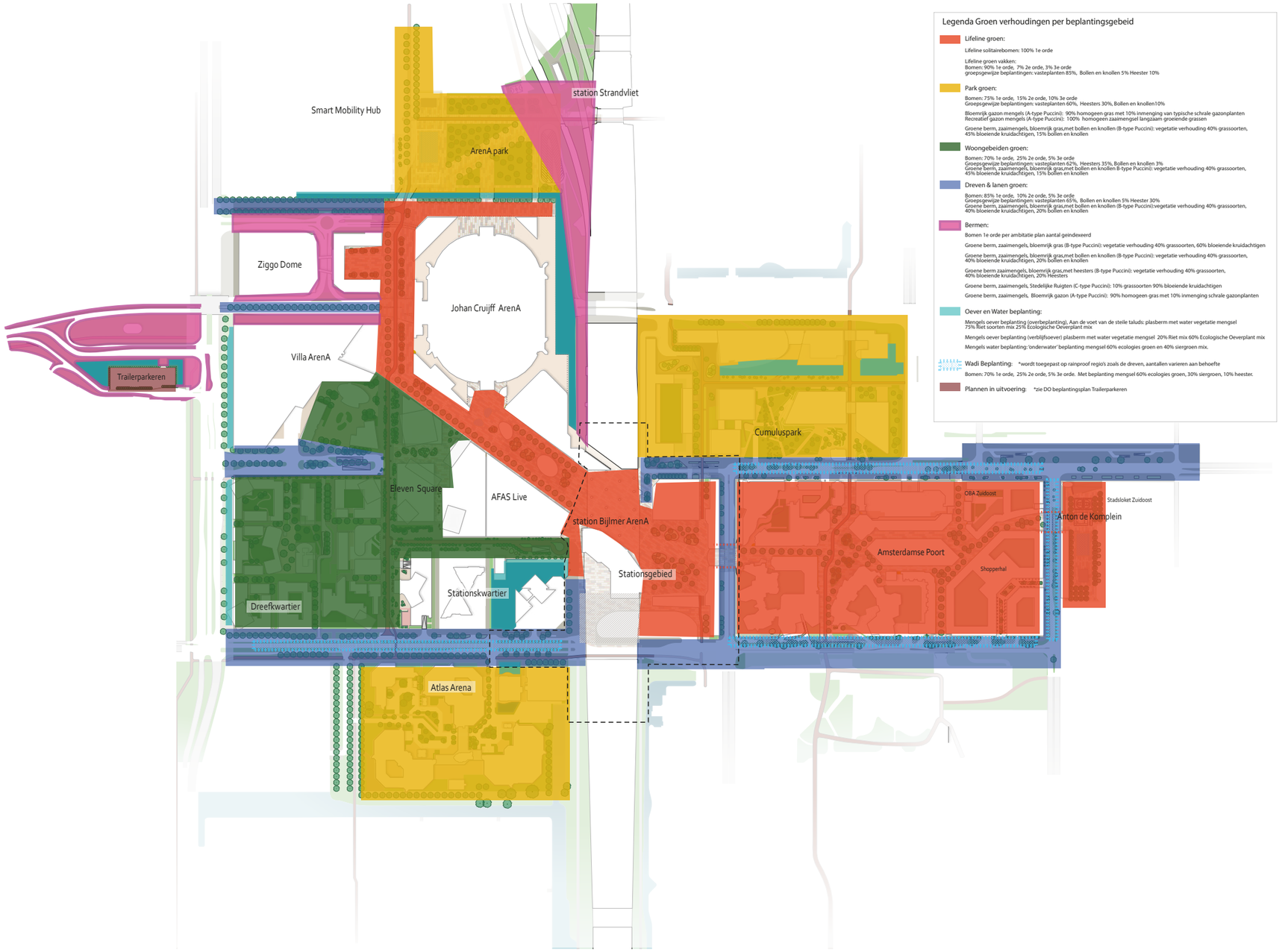

Natuurvriendelijke oevers


Transparante boomclusters

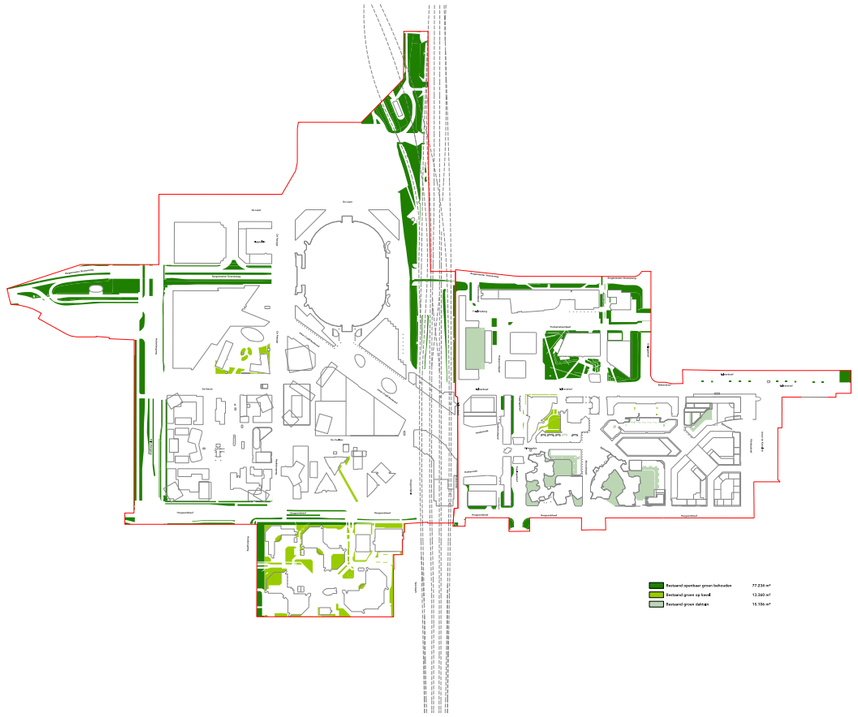

Kleurrijke onderbeplanting

5.1.2 Groennorm

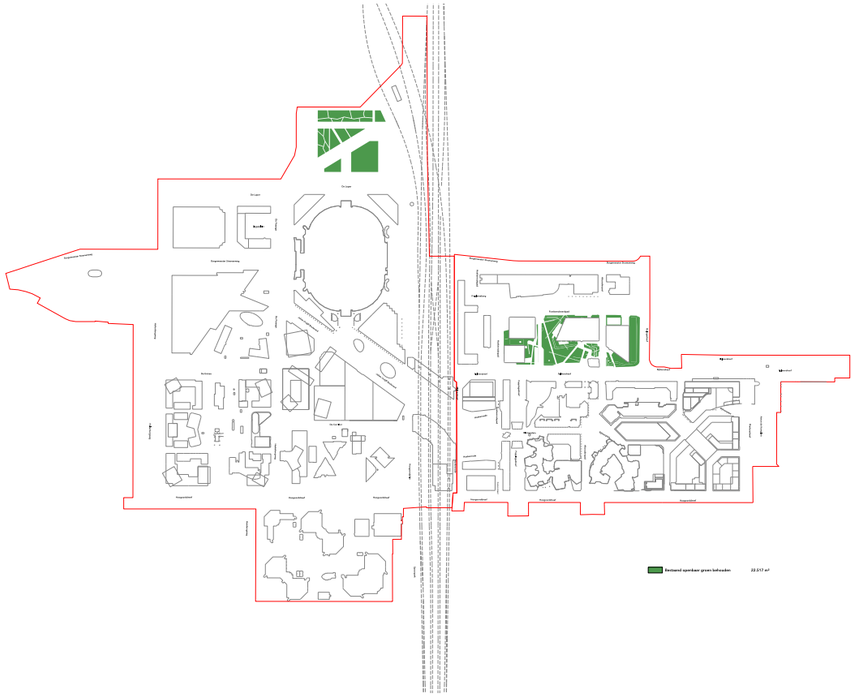
ArenAPoort groeit verder, met meer woningen en werkruimtes. Voor een goede balans tussen groei en natuur gebruiken we een speciale norm, de Amsterdamse Referentienorm, om te bepalen hoeveel groen we moeten toevoegen.
Dit project omvat de ontwikkeling van het nieuwe ArenAPark in ArenAPoort West en het al bestaande Cumuluspark in ArenAPoort Oost. Samen zorgen deze parken ervoor dat ArenAPoort genoeg groen heeft, zoals de norm voorschrijft. Naast de locaties waar mensen kunnen genieten van het groen, voegen we ook zo'n 35.000 vierkante meter aan ecologisch groen (gericht op flora én fauna) toe.
De ecologische verbinding is onder te verdelen in een luchtverbinding (voor vliegende biotopen), landverbinding (lopende of kruipende biotopen) en waterverbinding (zwemmende biotopen). Dit type groen heeft misschien geen direct nut voor mensen, maar is ook belangrijk omdat het helpt bij het vasthouden van water, het verminderen van hitte en het zorgen voor meer verschillende planten en dieren in het gebied.
We willen in de verschillende deelprojecten in ArenAPoort zo veel mogelijk groen toevoegen. Ons doel is om een compleet groen ecosysteem te creëren. Dat is niet alleen mooi om te zien, maar het helpt ook de natuur en zorgt voor een gezonde en fijne omgeving. In totaal worden er 1341 bomen toegevoegd aan het gebied.



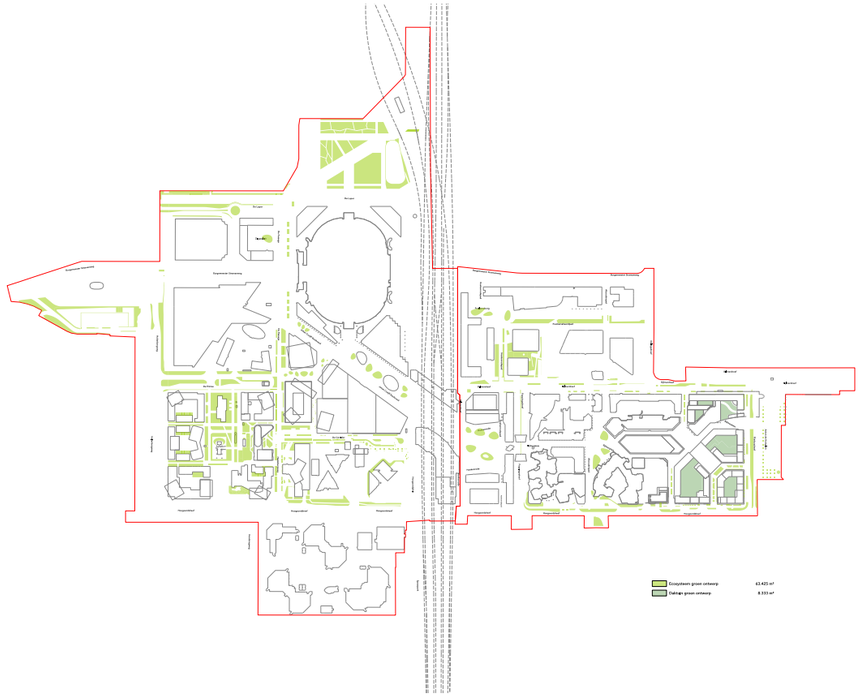
Bestaand groen



Gebruiksgroen



Ecosysteemgroen





5.1.3 Klimaatadaptief

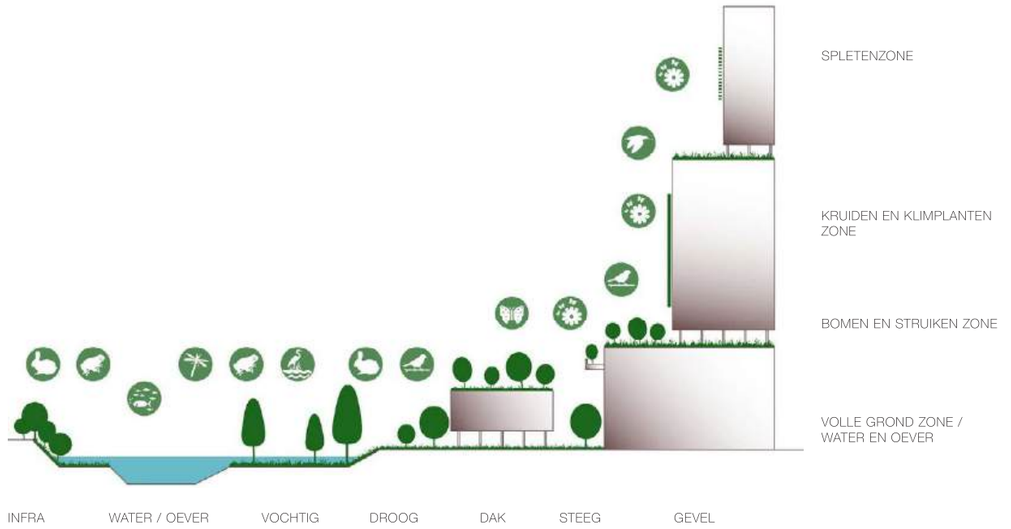
De verharding, de vele gebouwen en het tekort aan groen en water in ArenAPoort zijn de voornaamste veroorzakers van het hitte-eilandeffect. Het principe ‘Groen tenzij’ is van groot belang voor het tot stand brengen van verkoeling op warme dagen door het toevoegen van groen. Zo heeft de schaduw van en verdamping door een enkele grote boom hetzelfde verkoelende effect als tien airco’s.

ArenAPoort is nog niet voldoende rainproof ingericht. Door de druk van ondergrondse parkeergarages die nog gebouwd gaan worden ontstaat het risico op opkomend kwel (brak water, menging van zout met zoet water). Dit is slecht voor bomen en planten. Geohydrologisch onderzoek moet hier meer inzicht in geven. Omdat de grondwaterstand dicht onder het maaiveld zit in dit poldergebied is het opvangen en afvoeren van regenwater in de ondergrond nauwelijks mogelijk.

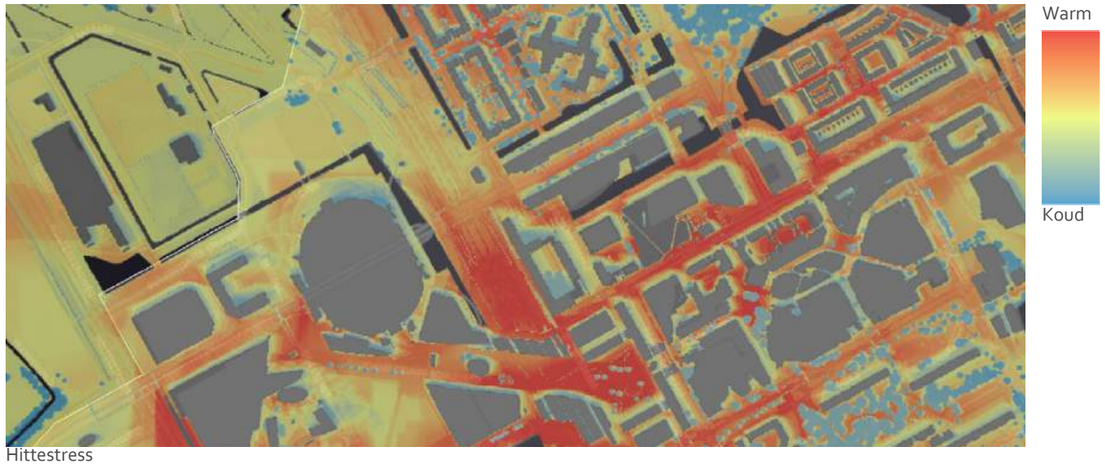
Oplossingen zijn waterretentie, de mogelijkheid om water vast te houden (in beplantingsvakken en op daken), waterbuffering (opvangen van regenwater en gefaseerd aanbieden aan het riool of gebruiken voor bevloeiing van tuinen en openbaar groen) en een goed rioolsysteem met een overmaat die ook de enorme regenwaterpieken aan kan. Hiervoor zijn in de toch al overbelaste ondergrond ingrijpende maatregelen nodig. Voor het tegengaan van wateroverlast, maar ook droogte, moeten we kijken naar grondwater regulerende maatregelen, zoals drainage.

Mogelijkheden in ArenAPoort zijn:

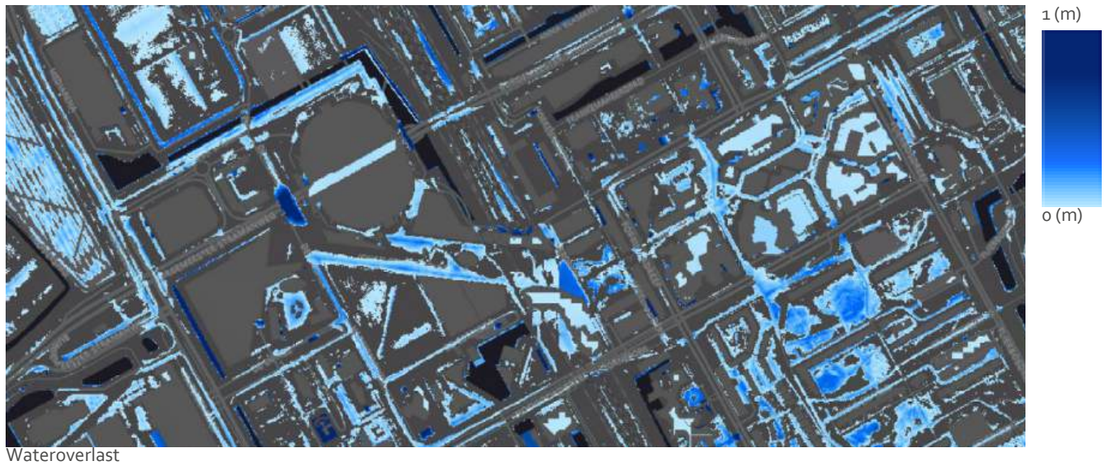
- Het creëren van wateropslagcapaciteit door het verbreden van het oppervlaktewater. En daarbij ook de oevers verzachten met een helling en begroeiing, wat de waterkwaliteit ten goede komt.
- Het creëren van opslagcapaciteit door het toevoegen van waterbufferingelementen, bijvoorbeeld een waterplein of een wadi waar het water in kan stromen en vertraagd kan worden afgevoerd. Of bijvoorbeeld in een straatprofiel de trottoirs verhogen en de weg ertussen gebruiken bij ernstige regenval, waardoor het water gebufferd kan worden ter voorkoming van het vollopen van kelders en gebouwen
- Bij gebouwen kan water opgevangen worden op daken (groene waterdaken/ polderdaken) en gefaseerd worden afgevoerd of gebruikt.



Natuurinclusieve overgang van gebouw naar openbare ruimte

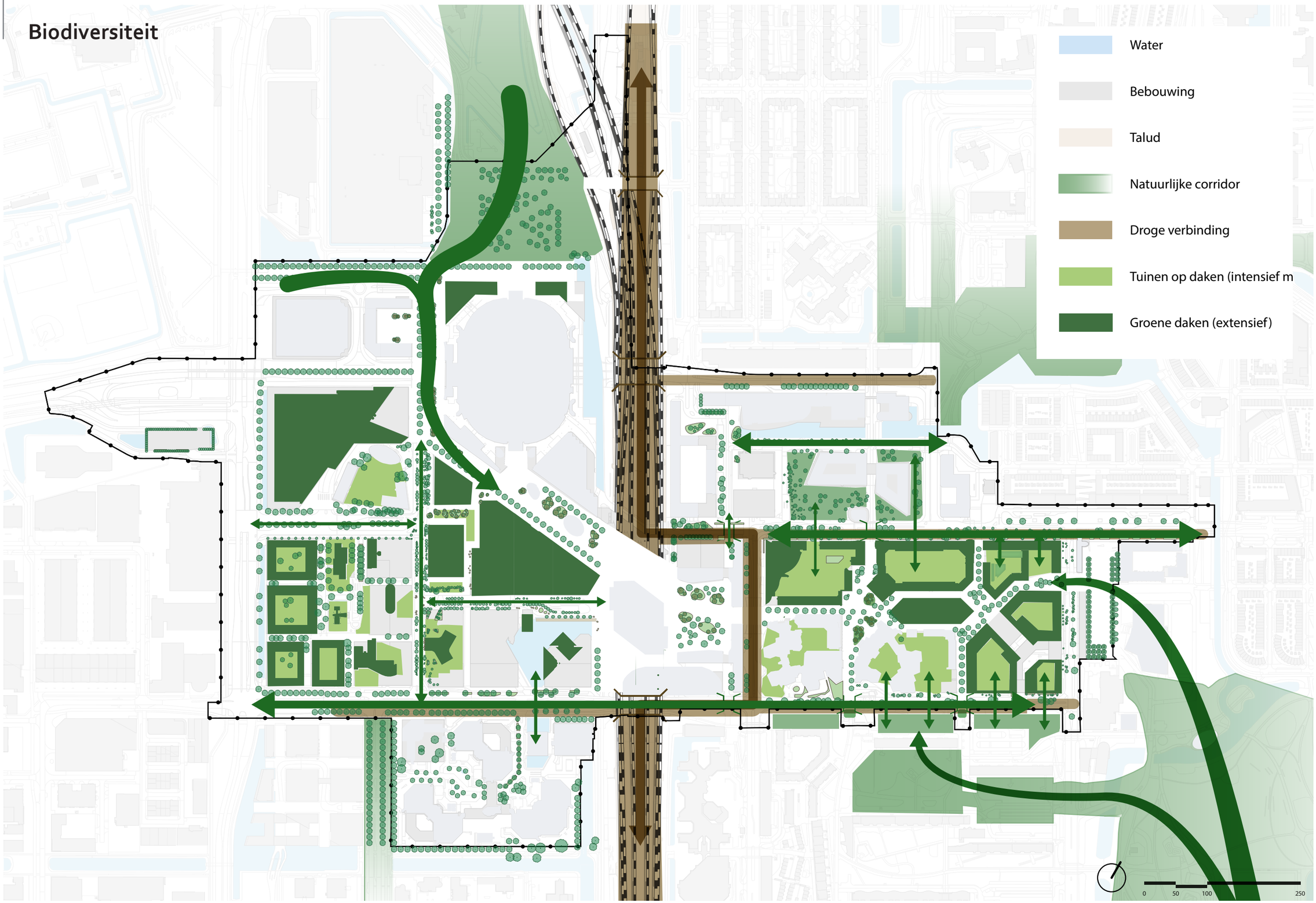


Hittestress



Wateroverlast

Biodiversiteit



5.1.4 Biodiversiteit

ArenAPoort vormt een cruciaal onderdeel van de stedelijke groene verbinding tussen de Amstelscheg, de Diemerschegen de spoorzone daar tussen. Het gebied wordt een essentiële schakel in deze nog te ontwikkelen groene corridor. Deze ecologische verbindingen en groene ruimtes in de openbare omgeving zullen bijdragen aan de identiteit en samenhang van het gebied. De ecologische verbinding kan worden opgesplitst in lucht-, land- en waterverbindingen. Hoewel het een uitdaging is om ecologische landverbindingen te creëren in het drukbezochte centrumgebied van ArenAPoort, biedt de hoogbouw mogelijkheden voor luchtverbindingen. Daarom is het van belang dat de daken van gebouwen zoveel mogelijk worden vergroend om daaraan bij te dragen.
De spoortaluds dienen als droge verbindingen, terwijl de watergangen langs de hellingen zorgen voor natte verbindingen. Deze ecologische verbindingen sluiten aan op het Nelson Mandelapark in het zuidoosten, het ArenAPark en De Nieuwe Kern in het noordwesten en de volkstuinen en de Amstelscheg in dezelfde richting.

Er zullen verschillende soorten openbare ruimtes in ArenAPoort worden gecreëerd met betere omstandigheden voor flora en fauna, zoals:

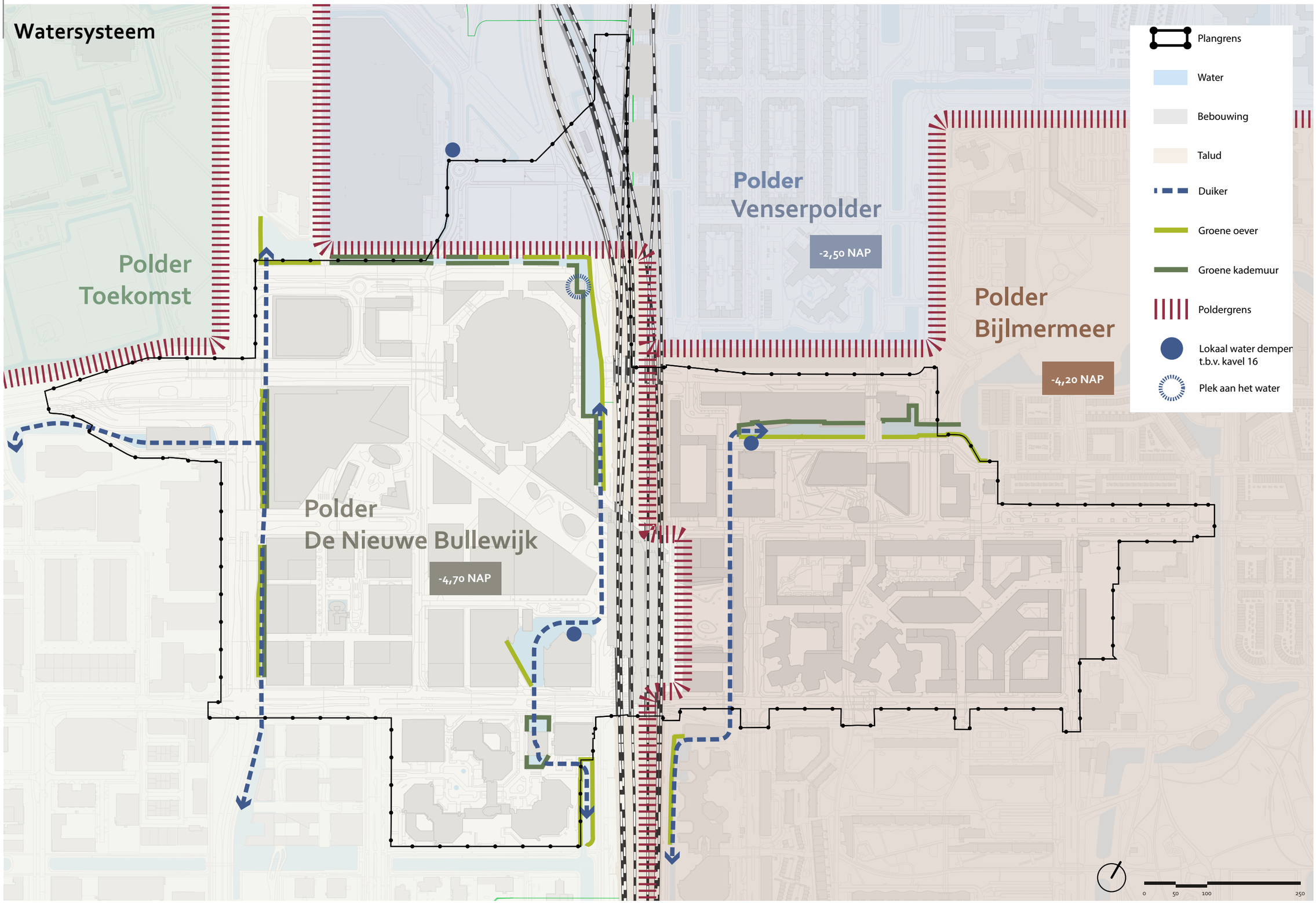
- De Lifeline met pleinen: deze route vormt een belangrijk element vanwege de verbinding met bomen en waar het kan onderbeplanting.
- De overgangsgebieden en aanloopstraten: door vergroening bevorderen deze zones de biodiversiteit.
- Groene oases: hieronder vallen binnentuinen in gebouwen, daktuinen en parkachtige gebieden. De keuze voor functionaliteiten op daken, zoals zonnepanelen, kan soms conflicteren met het streven naar biodiversiteit. Het is belangrijk om een evenwicht te vinden tussen duurzaamheid en natuurbehoud. Een voorbeeld hiervan zou kunnen zijn het aanleggen van zogenaamde bruine daken, waarbij mos-sedum vegetatie wordt gecombineerd met zonnepanelen. Daardoor kunnen daken niet alleen worden gebruikt voor energieopwekking, maar fungeren ze ook als leefgebied voor vogels.

Om de ecologische diversiteit te behouden en te verbeteren, zijn er verschillende doelsoorten geïdentificeerd, van vogels zoals de scholekster, de mus en de gierzwaluw tot amfibieën zoals de rugstreeppad en diverse insecten. Behoud en bescherming van deze soorten moet centraal staan in natuurbehoud binnen het gebied. In het streven naar het versterken van de ecologische verbindingen en het behoud van de biodiversiteit in het gebied, kunnen de hieronder volgende soorten van groen worden toegepast:

- Verhoogde plantvakken: verhoogde plantvakken met diverse soorten beplanting zien er aantrekkelijk uit. Ook kunnen kleine dieren erin schuilen en voedsel vinden. Dit kan de verscheidenheid aan insecten en vogels vergroten
- Plantvakken op maaiveld mogelijk in combinatie met wateropvangsystemen zoals stormwatergoten en wadi's, kunnen een belangrijke rol spelen bij het beheer van regenwater. Ook bieden ze plek aan verschillende planten- en diersoorten
- Grasland/gazons in het ArenAPark: grasland en gazons in het ArenAPark kunnen de leefomstandigheden verbeteren van vlinders en bijen en van vogels, die insecten eten die in het gras leven. Hiervoor is het wel van belang dat er verschillende grassoorten worden ingezaaid
- Bomengroepen in pocket parks: clusters van bomen in pocket parks of mini parks dragen bij aan de diversiteit van het groen. Ze kunnen een belangrijk leefgebied zijn voor vogels, eekhoorns en andere dieren die afhankelijk zijn van bomen
- Bomenrijen langs wegen en paden ogen aantrekkelijk, ze geven schaduw, vormen een route voor eekhoorns en vogels en ze bieden verkoeling door verdamping
- Bomenpleinen en waterpleinen kunnen dienen als ontmoetingsplekken voor zowel mensen als dieren. Het water trekt watervogels aan, terwijl de bomen voor schaduw en voedsel zorgen en door verdamping verkoeling bieden
- Stedelijke waterlopen dragen bij aan de waterkwaliteit. Ze bieden leefruimte aan aquatische soorten als libellen en amfibieën. Waar het kan worden zo veel mogelijk natuurvriendelijke oevers gemaakt met flauwe taluds
- Groene daken: naast traditionele groene daken kunnen ook bruine daken worden overwogen, waarbij substraten worden gebruikt om specifieke plantensoorten te ondersteunen
- Groene gevels bieden ook mogelijkheden om verticale ruimtes te benutten voor flora en fauna
- Groene pergola's met klimplanten kunnen er niet alleen aantrekkelijk uitzien, maar ook schuilplaatsen bieden voor kleine dieren en insecten. Ook zorgen pergola's voor verkoeling door verdamping.
- Groene parkeerentrees: groen in de entrees van parkeerfaciliteiten kan de luchtkwaliteit verbeteren en tot een grotere biodiversiteit leiden
- Groene binnentuinen en onderdoorgangen bij viaducten: groene binnenruimtes en onderdoorgangen kunnen dienen als corridors voor dieren om zich veilig te kunnen verplaatsen en voedsel te kunnen vinden.



5.2
Blauw


Watersysteem
Polder
Toekomst
Polder
Venserpolder
-2,50 NAP
Polder
Bijlmermeer
-4,20 NAP
Polder
De Nieuwe Bullewijk
-4,70 NAP
Plangrens
Water
Bebouwing
Talud
Duiker
Groene oever
Groene kademuur
Poldergrens
Lokaal water dempen t.b.v. kavel 16
Plek aan het water
0
50
100
250

5.2.1 Watersystemen

ArenAPoort bestaat uit polder Bijlmer aan de oostzijde van het spoor en polder de Nieuwe Bullewijk aan de westzijde van het spoor. Aan de noordzijde de Vensterpolder. De poldergrens en de waterkering lopen gelijk met het spoortalud. De Nieuwe Bullewijk in het westen heeft een vast waterpeil van -4,70m NAP, polder Bijlmer in het oosten heeft een vast waterpeil van -4,20m NAP. Aan de noordzijde grenst ArenAPoort aan de Venserpolder met een vast waterpeil van -2,5m NAP. Het maaiveldniveau is hier zichtbaar hoger: dat komt doordat in de polder de Nieuwe Bullewijk een deel van het veen is afgegraven. Polder Bijlmer heeft als droogmakerij ook een lagere maaiveldligging. De bebouwde gebieden zijn opgehoogd.

Polder Bijlmer watert af op de Gaasp en polder De Nieuwe Bullewijk doet dit via de Molenwetering en Ouderkerkerplas op de Amstel. Het hoogteverschil tussen het maaiveld van de Venserpolder en de polder Bullewijk is als een brede groene helling in het landschap duidelijk zichtbaar. Het hoogteverschil tussen Venserpolder en polder Bijlmer wordt opgevangen in de hoger gelegen Dolingadreef en Daalwijkdreef. Beide hoogteverschillen zijn een regionale waterkering (legger AVG).

De waterlopen die het gebied ontwateren vormen in ArenAPoort West een raamwerk in polder De Nieuwe Bullewijk. Bij nieuwe ontwikkelingen moet dit raamwerk intact blijven. Op dit moment vormt het water de grens tussen het plangebied en de omgeving. Daardoor is een aansluiting van de Holterbergweg aan het plangebied moeilijk te realiseren.

5.2.2 Waterbalans

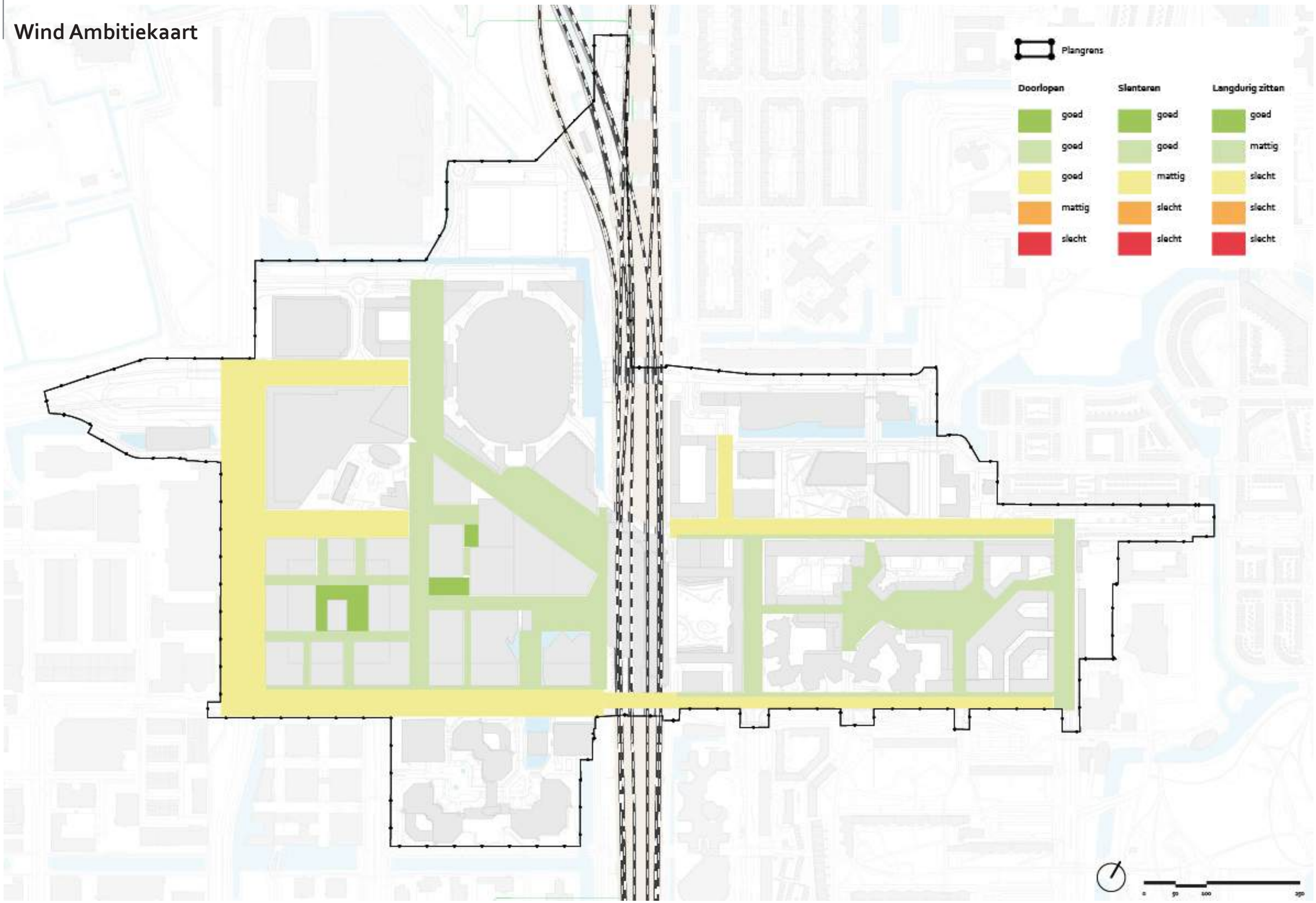
De waterbalans is de verhouding tussen verharding en oppervlaktewater. Elke uitbreiding van verharding moet gecompenseerd worden met 10 procent extra oppervlaktewater. Het oppervlaktewater in De Nieuwe Bullewijk is voldoende voor de te verwachten extra bebouwing in het gebied. In 2012 is het Wateradvies ArenAPoort West opgesteld. In dat advies is al rekening gehouden met verdere verstedelijking van ArenAPoort. Er is vooruitlopend op de verdere verstedelijking water gemaakt langs de Holterbergweg (4.318m2) en zuidelijk langs de A2 bij het Fletcher Hotel (6.893m2).

Er is voor De Nieuwe Bullewijk en ArenAPoort West in het bijzonder, nog steeds een overschot op de waterbalans: zelfs als de huidige planvoorraad wordt meegenomen. Dit overschot is berekend op 1529m2. Als er in de huidige situatie een grasveld ligt, met hierop een kantoor- of woonbestemming in het bestemmingsplan, dan is deze locatie al aangemerkt als bebouwd gebied en meegenomen in de watercompensatie. Ook het vergroenen van de Haaksbergweg is meegenomen in de nieuwe waterbalans net als het ArenAPark en het Trailer-parkeren. Stationskwartier is nog niet meegenomen in de waterbalans.

Stedelijke ontwikkelingen mogen geen invloed hebben op de grondwaterstanden. Dit moet ook aangetoond en getoetst worden door Waternet. De grondwaterstanden zijn van grote invloed op bomen en watergangen in ArenAPoort. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte moet de waterbalans en/of grondwaterstanden worden gewaarborgd. Dat kan door het inpassen van groen, het behouden en/of vergroten van watergangen en het rainproof inrichten van risicolocaties. Als uitgangspunt voor grondwaterstanden wordt het meest recente onderzoek gehanteerd, dit is 'Memo Indicatieve grondwaterstanden ArenAPoort West' (Lieke Doodeman, 2022). Daarnaast willen we watergangen rigoureus laten vergroeien met zachte oevers, plasbermen en onderwaterplanten, als een soort passieve en ecologische waterzuiveringsmethode. Reden daarvoor is dat Amsterdam Zuidoost een van de meest vervuilde oppervlaktewateren heeft die rechtstreeks afwateren op de omliggende scheggen.



Wind Ambitiekaart



5.2.3 Wind

ArenAPoort wordt sterk verdicht. Daarbij worden sommige gebouwen meer dan 140 meter hoog. Over het algemeen geldt dat hogere gebouwen meer windhinder geven. Een aangenaam windklimaat speelt een belangrijke rol bij het verwezenlijken van een comfortabele en leefbare omgeving. De aantrekkingskracht van een gebied is ook sterk afhankelijk van het windklimaat. Mensen mijden recreatieve plekken als het er te winderig is.

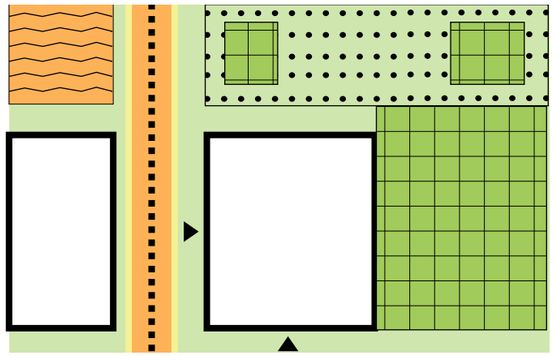
Windklasse

Welke windsnelheid nog behaaglijk is hangt af van verschillende factoren zoals de aard van de activiteit in een bepaald gebied. We onderscheiden de volgende activiteiten:
- Doorlopen: doelgerichte verplaatsing in een gebied zonder verblijfskwaliteit
- Slenteren: langzame verplaatsing in een gebied met enige verblijfskwaliteit
- Langdurig verblijf: langdurig zitten in een gebied met veel verblijfskwaliteit.

Om hier meer grip op te krijgen, hanteren we de **windambitiekaart**. Deze kaart geeft aan welke locaties in ArenAPoort geschikt zijn voor verschillende activiteiten. Op basis daarvan zijn doelen geformuleerd om windhinder tegen te gaan. Hoge ambities zijn er voor plekken waar de openbare ruimte uitnodigt tot langdurig verblijf, zoals bijvoorbeeld de horecapleinen in ArenAPoort Oost en -West. De ambities ten aanzien van het windklimaat zijn logischerwijs lager op plekken die als doorloopzone fungeren, zoals bijvoorbeeld de dreven.

Vermindering van wind door beplanting

Boomgroepen dragen meer bij aan een gunstig windklimaat dan losstaande bomen. Lagere begroeiing, zoals struiken, kan ook bijdragen aan een gunstig windklimaat.
Bomen kunnen ook een negatief effect hebben op het windklimaat. Bomenrijen kunnen bijvoorbeeld windstromen kanaliseren, waardoor het juist harder gaat waaien. Door slim te planten kan rekening gehouden worden met windmitigatie ofwel windvermindering, zie het schema hieronder.
We kiezen voor ArenAPoort boomsoorten die goed tegen wind kunnen. Bij het kiezen van beplanting op plaatsen waar het groen een bijdrage moet leveren aan een beter windklimaat, houden we rekening met de seizoenen en met de dichtheid van het bladerdek. In de herfst- en winterperiode hebben veel planten geen bladeren meer, waardoor er minder wind wordt tegengehouden, terwijl dit juist de periodes zijn met de meeste wind. Voor een goed windklimaat is het dus belangrijk om beplanting te kiezen die deels bladhoudend is.



Bebouwing

Verplijfsplek

Stoep

Waterpartij

Entree

Overig

Miden van weg

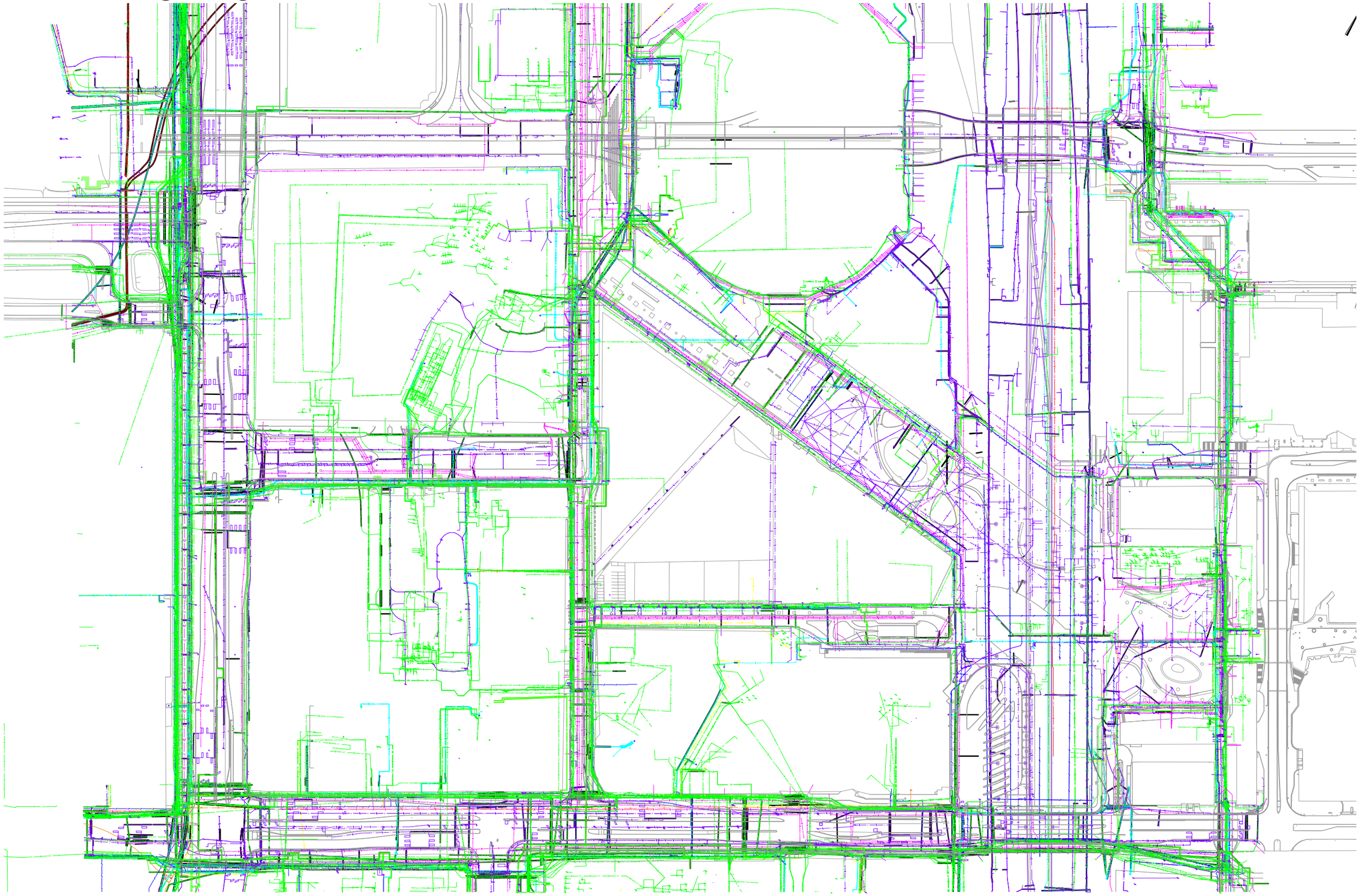
	Doorlopen	Slenteren	Langdurig zitten
A	Goed	Goed	Goed
B	Goed	Goed	Mattig
C	Goed	Mattig	Slecht
D	Mattig	Slecht	Slecht
E	Slecht	Slecht	Slecht

Windhinder onderzoek

5·3
Grijs

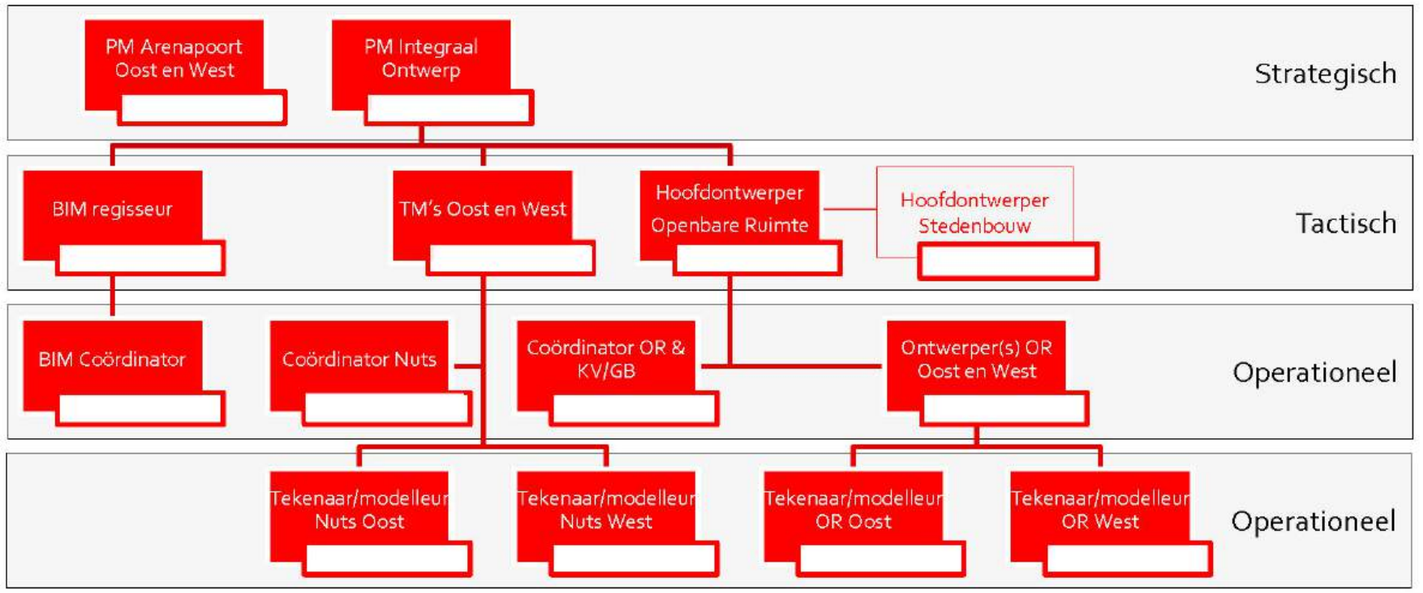
Als beoogd tweede centrumgebied krijgt ArenAPoort een bijzondere aanpak van bestrating en verlichting. De al druk bezette ondergrond en de groeiende mobiliteit vragen eveneens om een toekomstbestendige inrichting.

Situatietekening ondergrondse infra ArenAPoort West

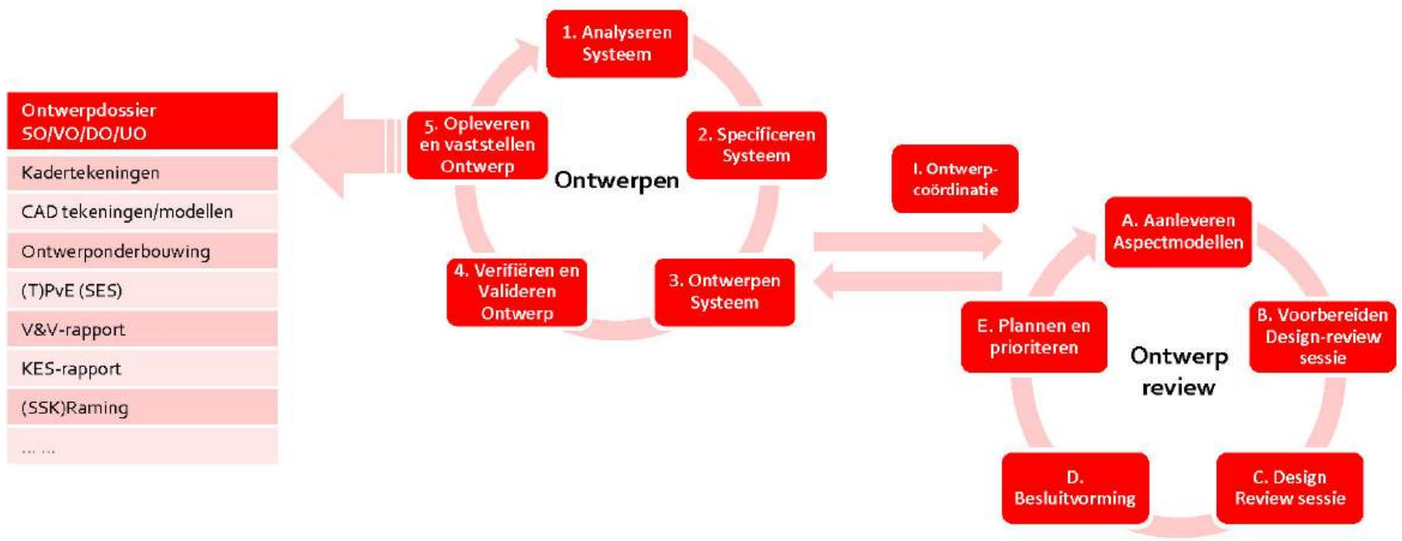


5.3.1 Ondergrond en bovengrond

Het is druk onder de grond. Nu al ligt de ondergrond vol met kabels en leidingen van nutsvoorzieningen. Er is dus nauwelijks nog plaats onder de wegen, fietspaden, bomen en beplanting. De ondergrond wordt alleen maar voller met nieuwe kavelontwikkelingen, energietransitie, klimaatmaatregelen, vergroening, digitale ontwikkelingen, warmteopslag en duurzame mobiliteit moeten allemaal letterlijk en figuurlijk een plaats krijgen in die ondergrond. Daarom moet er nauw samen gewerkt worden met IB, om samen plannen te ontwikkelen met hen en nutspartijen. Dit gaat van compleet nieuw wenstracé tot maatwerk oplossingen zoals mantelbuis-constructies waar diverse kabelpartijen gebundeld worden in een compacte ruimte. Een andere oplossing is het leggen van grote warmtebuizen en datakabels in het grondwater onder de bomen.

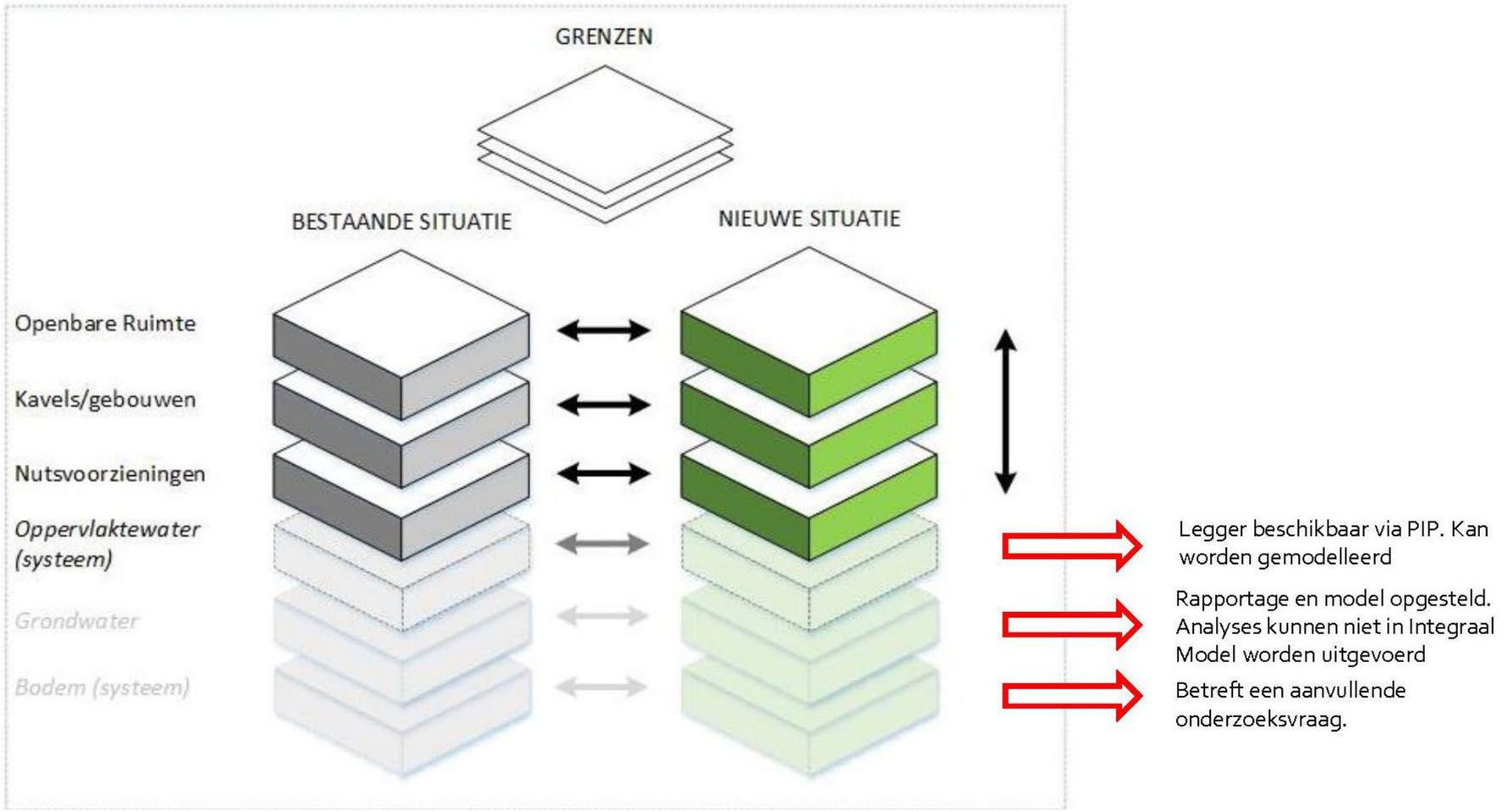


Organogram. Bron: PvA Integraal Ontwerp(en)_v0.9_05102023



Ontwerpen, ontwerpcoordinatie en ontwerpreview. Bron: PvA Integraal Ontwerp(en)_v0.9_05102023

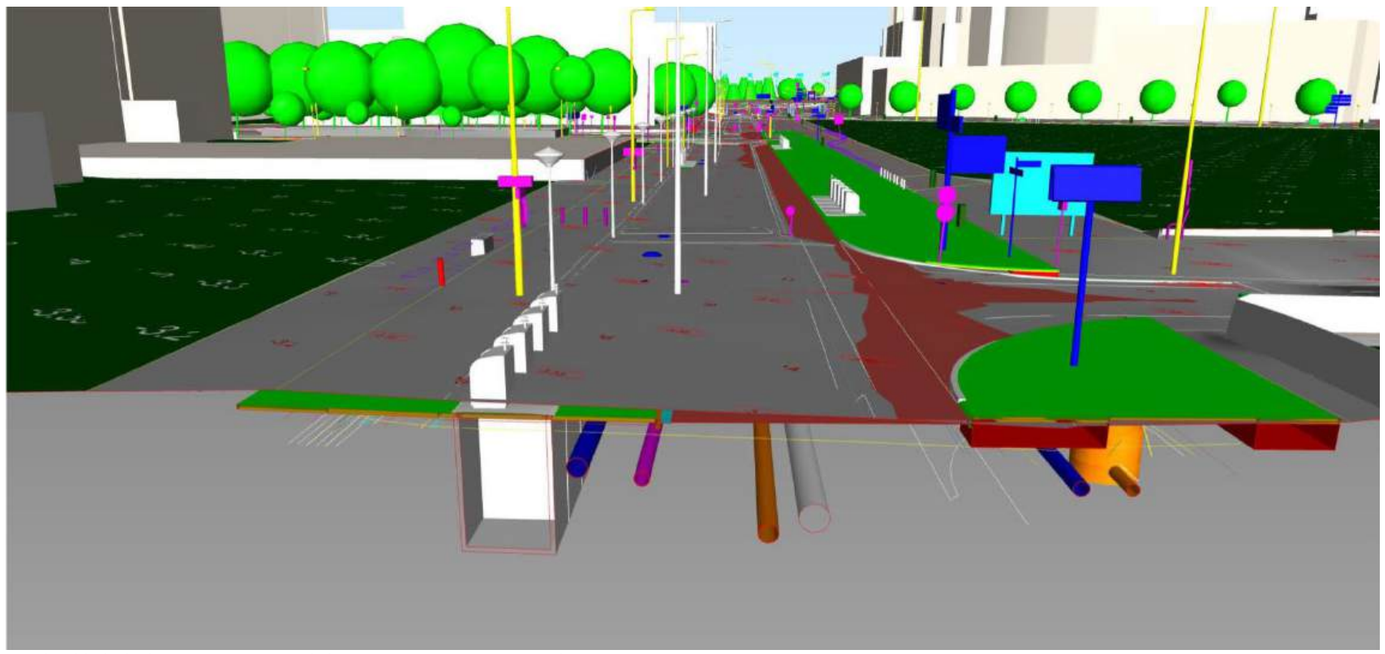
Opbouw



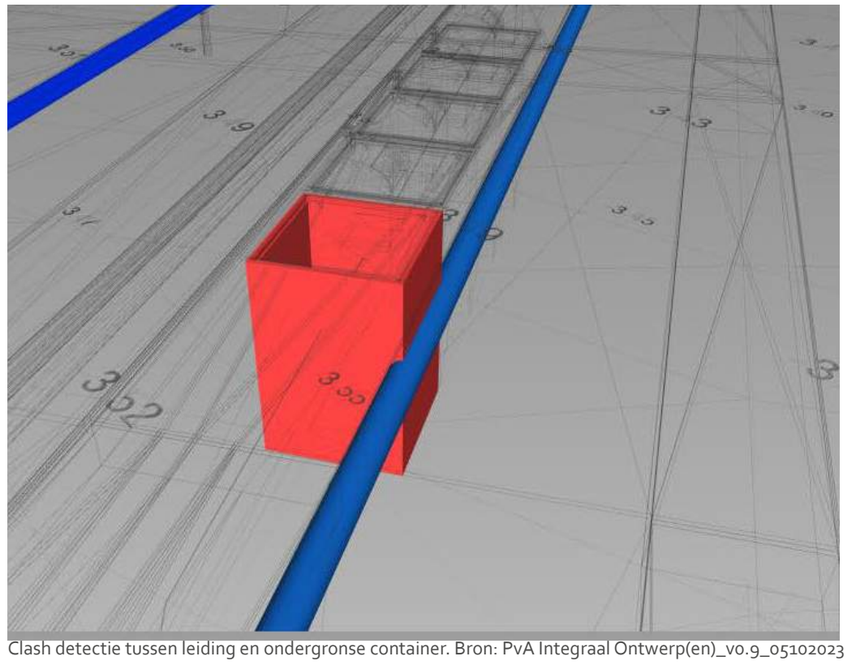
Visualiseren, geografisch en geometrisch inzicht, meten, analyseren Bron: PvA Integraal Ontwerp(en)_v0.9_05102023



Bestaande situatie. Bron: PvA Integraal Ontwerp(en)_v0.9_05102023

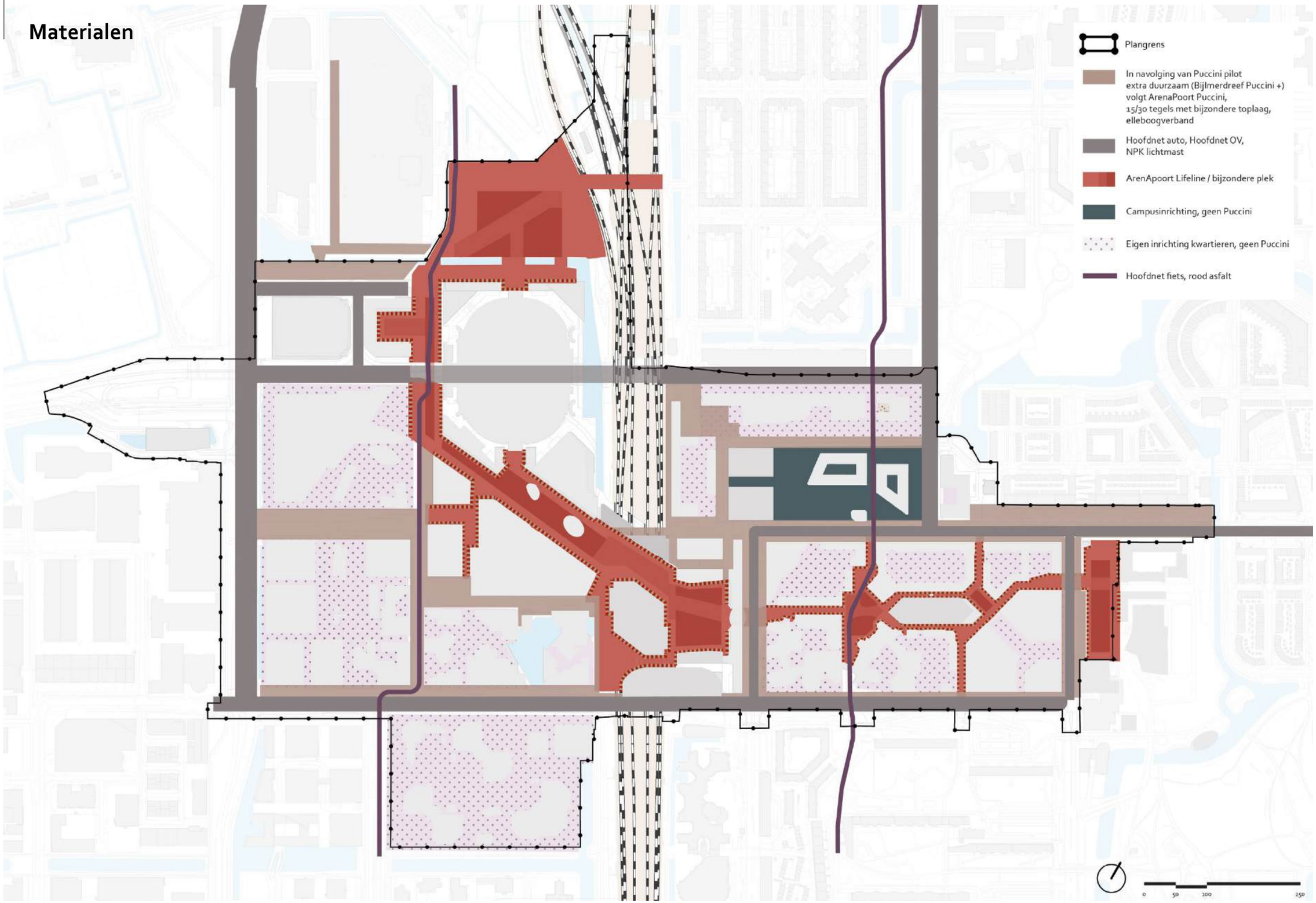


Voorbeeld Clash-detectie, project Haaksbergweg. Bron: PvA Integraal Ontwerp(en)_v0.9_05102023



Clash detectie tussen leiding en ondergronse container. Bron: PvA Integraal Ontwerp(en)_v0.9_05102023

Materialen


Plangrens
In navolging van Puccini pilot
extra duurzaam (Bijlmerdreef Puccini +)
volgt ArenaPoort Puccini,
15/30 tegels met bijzondere toplaag,
elleboogverband
Hoofdnet auto, Hoofdnet OV,
NPK lichtmast
ArenApoort Lifeline / bijzondere plek
Campusinrichting, geen Puccini
Eigen inrichting kwartieren, geen Puccini
Hoofdnet fiets, rood asfalt
0
50
100
250

5.3.2 Verharding en materialisatie

In ArenAPoort worden materialen van hoge kwaliteit toegepast. Enerzijds zijn delen van ArenAPoort aangemerkt als Puccini-bijzonder. Deze verbijzondering heeft betrekking op de verharding, verlichting en de meubilering van de Lifeline. Anderzijds worden de trottoirs buiten de Lifeline, binnen ArenAPoort, hoogwaardig aangelegd volgens Puccini-extra. Door het toepassen van hoogwaardige materialen wordt de positie van ArenAPoort als tweede centrumgebied van Amsterdam extra benadrukt en is het gebied duidelijk te onderscheiden van de meer standaard ingerichte omgeving.

Bestrating

De Lifeline is één van de meest intensief gebruikte delen van de openbare ruimte van Nederland en staat in de Puccinimethode aangeduid als bijzondere plek. Het materiaal van de Lifeline is nader te bepalen en past binnen Puccini-bijzonder. Het materiaal moet een hoogwaardige uitstraling hebben, evenals een natuurlijke, warme en levendige uitstraling. Het materiaal is geschikt voor het intensieve gebruik van het evenementengebied en voldoet aan de eisen die in ArenAPoort West worden gesteld aan materiaal dat hufterproof is door zijn formaat, dikte en voegkeuze.

De bestrating moet kunnen aansluiten bij de verschillende deelgebieden. Door bijvoorbeeld te variëren in grootte en kleur kunnen er levendige verhardingvlakken ontstaan, bij grotere pleinen en oppervlakten, zoals op de Johan Cruijff Boulevard, het Anton de Komplein en in de straten van de Amsterdamse Poort.

Trottoirs buiten de Lifeline krijgen een luxere en robuustere uitstraling dan de Amsterdamse standaard: de Puccini-extra. Het formaat van deze steen is 15x30 cm, voorzien van een toplaag van natuursteensplit. Dit heeft een hoogwaardige uitstraling, verouderd mooi, is te berijden door zware voortuigen en is slijtvast. Daarnaast kent de bestrating een hoog percentage gerecycled beton, met het oog op duurzaamheid. De overige materialisatie binnen ArenAPoort en buiten de Lifeline wordt volgens de Puccini-standaard uitgevoerd.



Osdorpplein, referentie bijzondere plek Puccini



Hoekenrodeplein, mogelijk hergebruik bestrating



De Lifeline is het hoofd-concept wat ArenAPoort oost en west verbindt



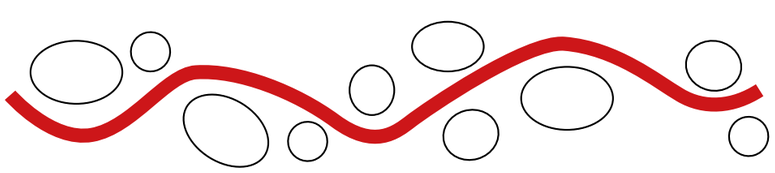
Een lijn heeft **een begin en een eind**, het heeft destinaties

Limit and Edge, The World on Edge, Edward Casey, 2017



Een lijn **verbindt**, verweeft en knoopt fenomenen/plekken samen, een lijn, een verbinder, een promonade is en fenomenologische reis

Life Of Lines, Tim Ingold, 2015



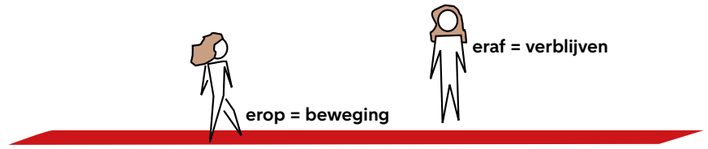
Een lijn **beweegt als een lineair fenomeen door ‘space & place’**, een lijn als architectonisch element is een promenade

Le Corbusier and the Architectural Promenade, Flora Samuel, 2010



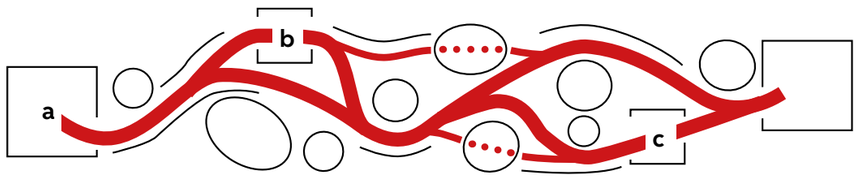
Een lijn is een **‘threshold’** en heeft een ‘threshold’ nodig om een lijn te kunnen zijn.

Limit and Edge, Voice and Place, Edward Casey, 2009



Op de lijn zijn, is in **beweging** zijn van A naar B, van de lijn af, is een **rust moment** tijdens deze reis

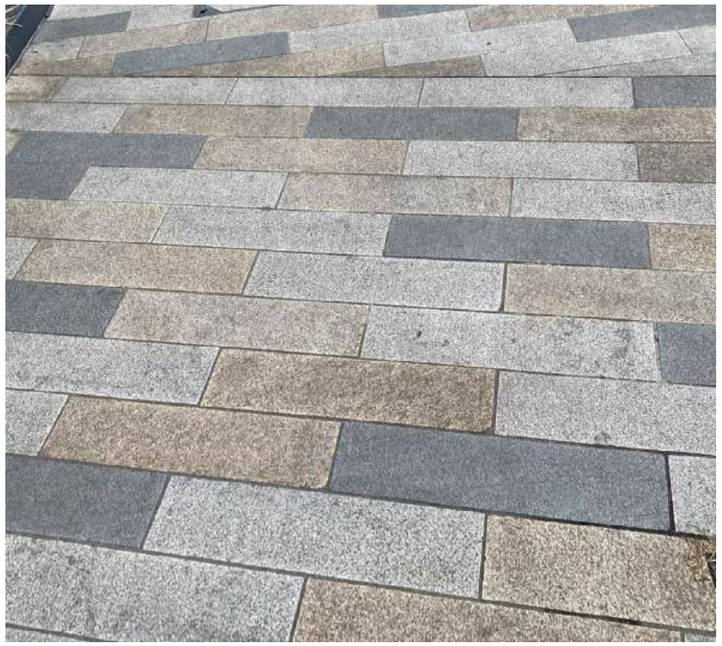
A Philosophy of Walking, Frédéric Gros, 2023



Een lijn is een fonomeen dat beweegt, verweeft, kronkelt, slingert en splitst

Life Of Lines, Tim Ingold, 2015

Inspiratie uit Londen Nine Elms/ Battersea station: een materiaal, diverse patronen











Verlichting



5.3.3 Verlichting

De openbare verlichting is net als de bestrating van een uitgesproken niveau. Op de Lifeline wordt de verlichting aanpasbaar aan de omstandigheden, en zorgt voor de gewenste sfeer en kleurtemperatuur. Op enkele plaatsen kan ook gekleurd dynamisch licht worden toegepast. Dit vraagt om extra aandacht bij beheer.

Om de complexere installatie beheersbaar en beheerbaar te houden is het van belang om voor de aanleg al goed onderbouwde beslissingen te nemen. Het onderhoud van complexere installaties vraagt vanzelfsprekend meer aandacht en specifieke kennis. Het beheer in de zin van aansturing en lichtregie is onder te verdelen in vier hoofdgroepen:

- Lichtscenario's: het (vooraf) ontwerpen en schrijven van de diverse lichtscenario's, (na inventarisatie van behoeften en wensen).
- Programmering: het programmeren van de instellingen voor de scenario's op bepaalde tijdstippen en/of dagen en/of seizoenen (bij evenementen, noodsituaties of 'snachts en bijvoorbeeld oranje op Koningsdag).
- Flexibele bediening: het op elk gewenst moment kunnen instellen/overbruggen/bedienen/kiezen van die scenario's op specifieke momenten (aangepast lichtniveau aan het einde van concerten, wedstrijden of bij een stille tocht).
- Lichtondersteuning bij calamiteiten: onverwachte acute situaties kunnen worden ondersteund met licht. Iemand die onwel is geworden en geholpen moet worden. Of ruziënde mensen die kunnen worden afgeleid door een plotselinge verhoging van het lichtniveau en kleurtemperatuur en begeleiding van de bezoekers (wayfinding).

Voor lichtscenario's en programmering tekent een lichtontwerper, in samenwerking met betrokkenen. Voor de flexibele bediening en de lichtondersteuning bij calamiteiten 3 en 4, kan de lichtregie (na ontwerp van de scènes door een lichtontwerper) worden ondergebracht bij het Operationeel Mobiliteits Centrum (OMC). Het OMC is de beheerorganisatie rond evenementen in ArenAPoort. Hierin hebben ambtenaren, hulpdiensten, de venues en overige betrokkenen zitting. Bij calamiteiten kan het licht worden bediend door bevoegde instanties.

De besturing van het licht en de vaststelling van scenario's met bijhorend protocol en verantwoordelijkheden worden in een volgende fase verder uitgewerkt.

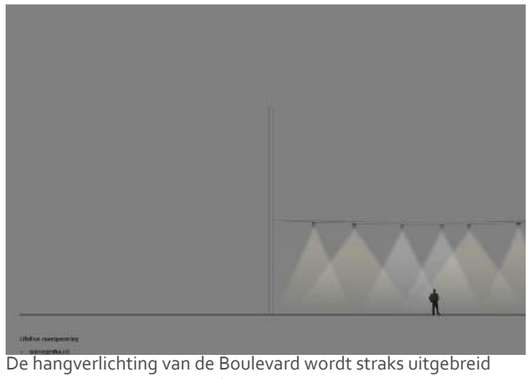
Op de lichtlijn wordt zo veel mogelijk gewerkt met de Sterrenhemel 2.0, een vernieuwde versie van de sterrenhemel op de J.C. Boulevard. Dit is adaptieve, hangende verlichting aan spandraden met alleen een mast als de overspanning te groot wordt. De overige verlichtingsarmaturen zijn van het type '21e eeuw', dat zich inmiddels heeft bewezen in andere bijzondere (Puccini)gebieden in Amsterdam, zoals rond het Osdorpplein in Nieuw-West. Voor de 50 km-wegen wordt de verlichting afgestemd met IB-Beheer openbare verlichting. Er wordt gekozen voor een verkeersveilig type verlichting en mast. Bij vervanging van de masten en armaturen wordt gekeken naar de levensduur en de wat nodig is in de vernieuwde situatie. In het hele gebied worden nu al de armaturen ver-LED.De onderdoorgangen krijgen speciale aandacht met een verlichtingsontwerp en met kunst.



Pleinverlichting, aanpasbaar, vele kleine armaturen voor prettig licht zonder verblinding.



Referenties verlichting onderdoorgang



De hangverlichting van de Boulevard wordt straks uitgebreid over grote delen van de Lifeline. De vele armaturen geven prettig en aanpasbaar licht zonder obstakels in de openbare ruimte.



Referenties verlichting onderdoorgang

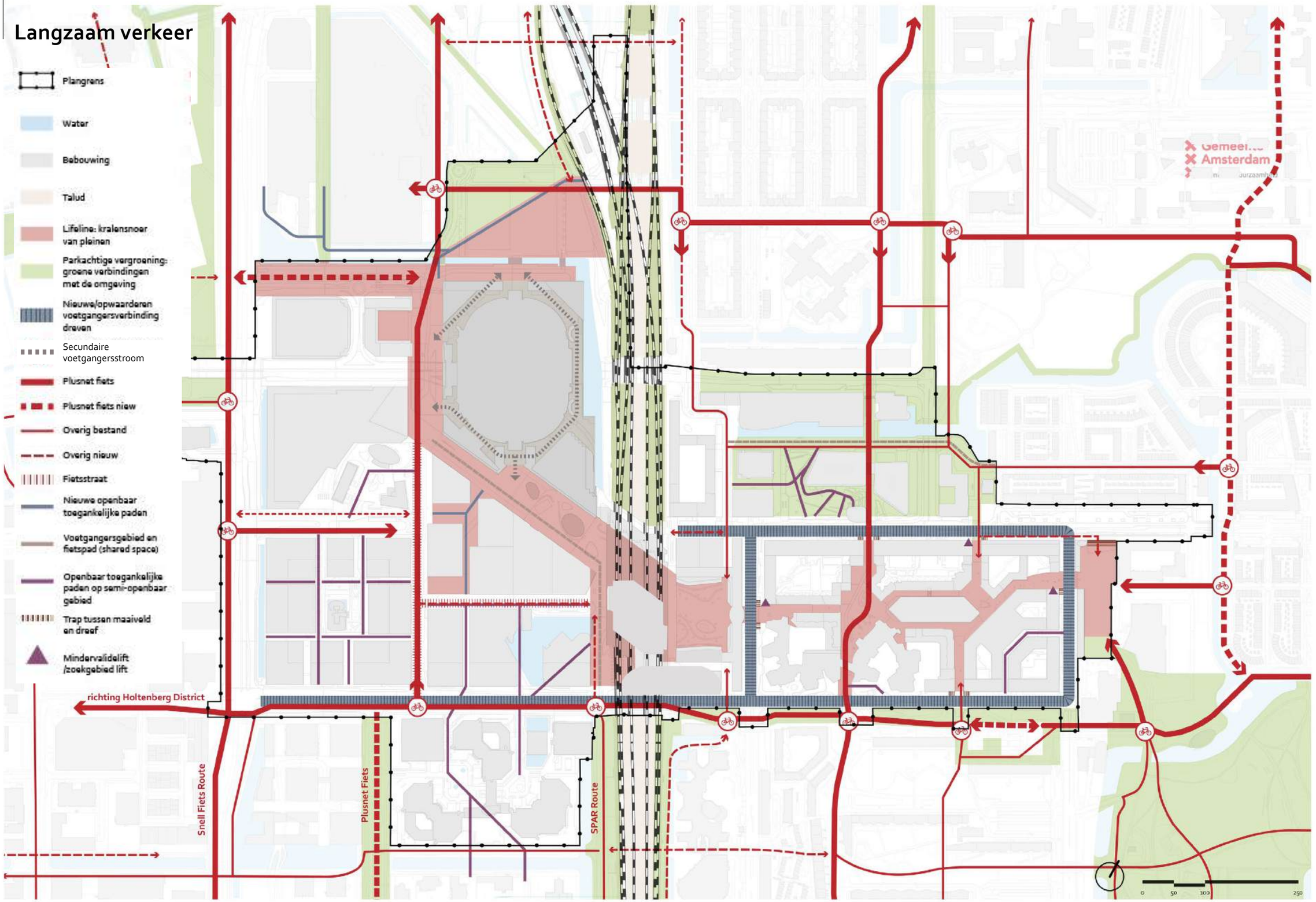


Op de gevels kunnen boodschappen worden geprojecteerd die tijdens evenement kunnen worden ingezet voor wayfinding



Referenties adaptief licht

Langzaam verkeer

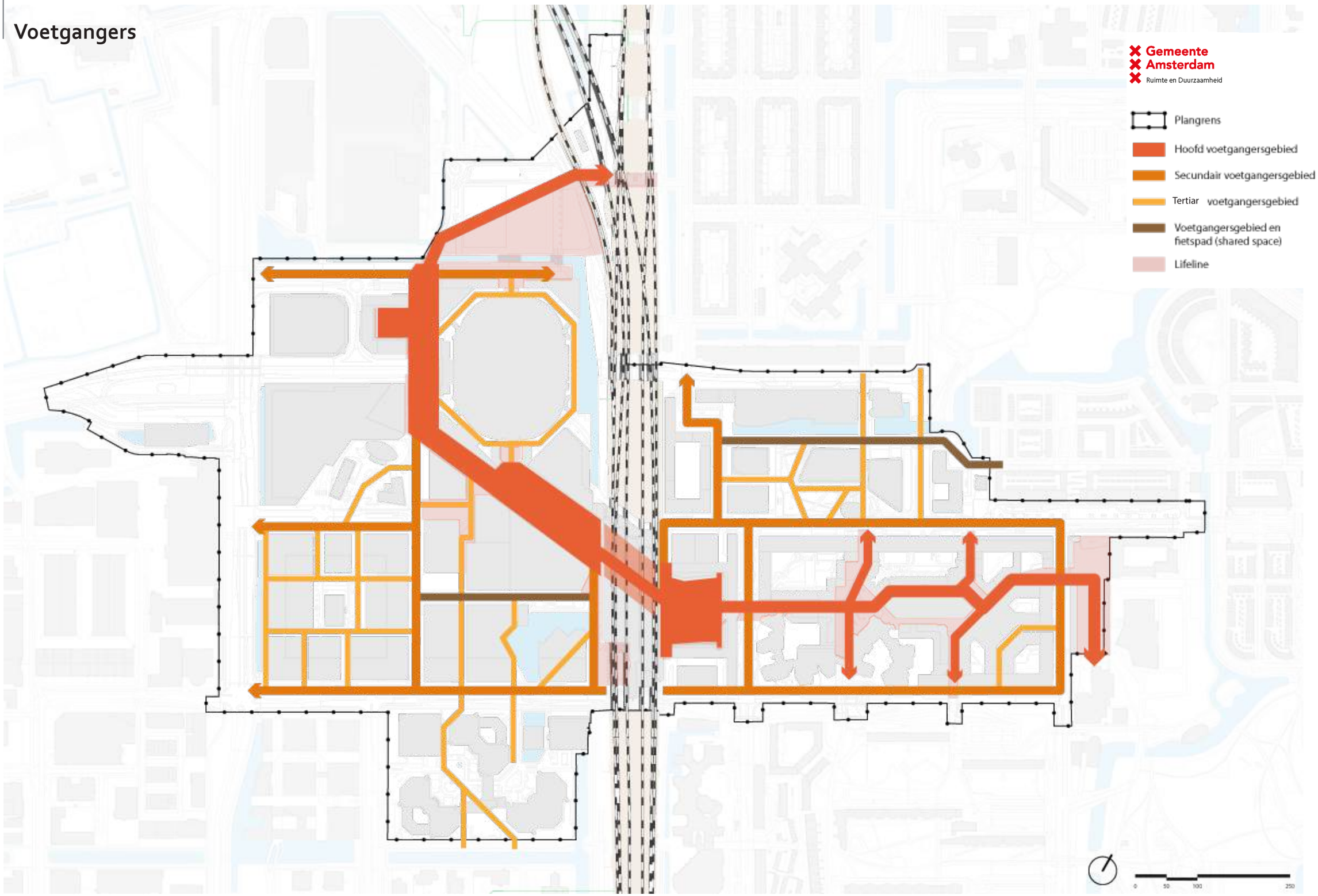


5.3.4 Mobiliteit

De Zuidoostflank groeit de komende jaren sterk met 40.000 woningen en arbeidsplaatsen. Hierdoor zal het aantal verplaatsingen in het gebied, ook in ArenAPoort, sterk toenemen. De auto is nu dominant in ArenAPoort. Zonder aanvullende maatregelen ontstaan er meerdere knelpunten, met name aan de westzijde van het spoor, waar ook de grootste bouwopgave ligt. Om de groei van het autogebruik te remmen wordt ingezet op het afwaarderen van autostraten en op meer duurzame vormen van mobiliteit. Naast het verbeteren van het openbaar vervoer en de inzet op deelmobiliteit zijn ook aantrekkelijke fiets- en voetpaden van groot belang.



Voetgangers



Voetgangers

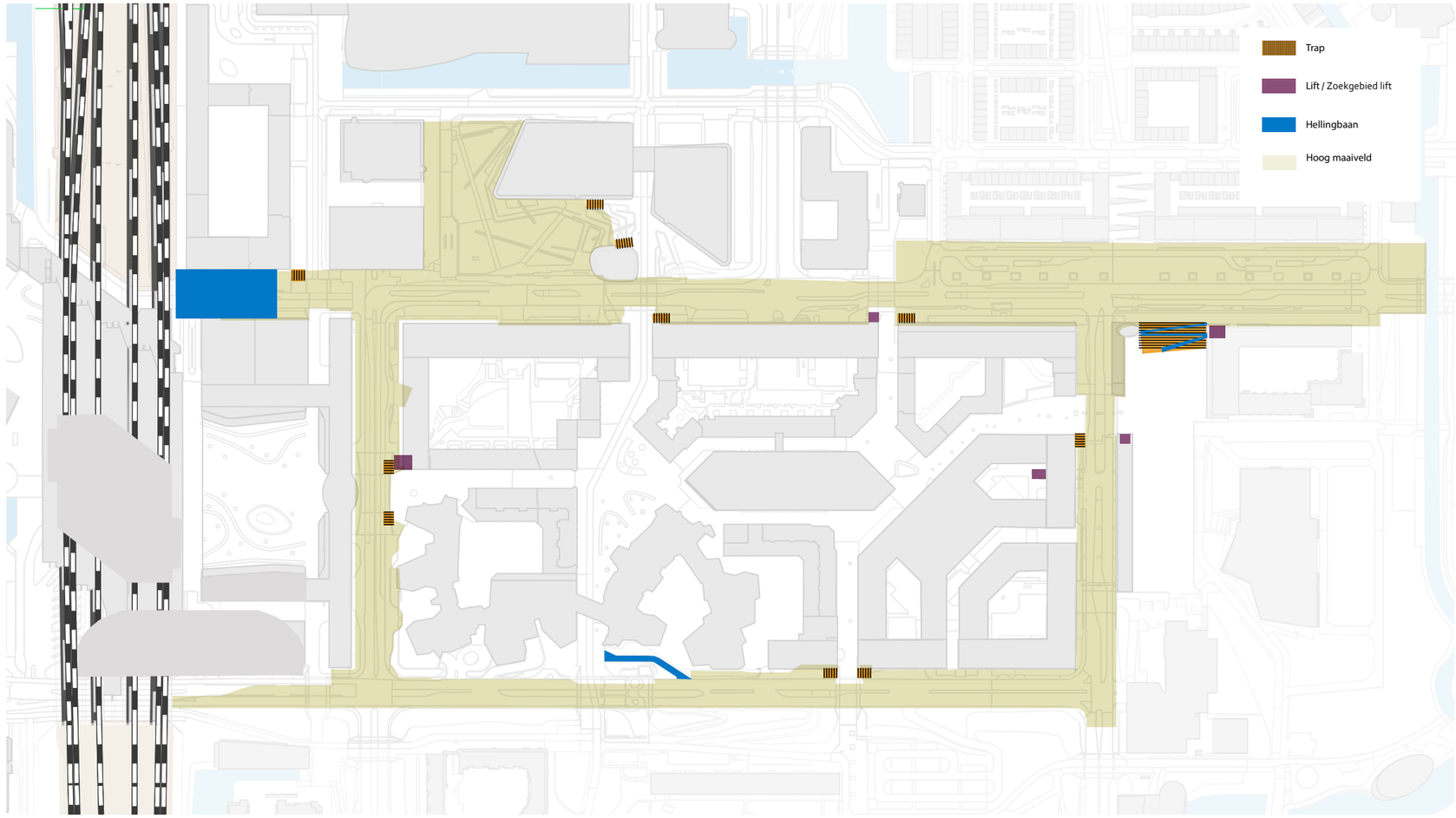
In de toekomst krijgt de voetganger in ArenAPoort meer ruimte. Leidraad daarbij is het Beleidskader Ruimte voor de voetganger (2023).

ArenAPoort Oost
De dreven worden voetganger vriendelijke locaties. Langs de Hoogoorddreef oost wordt aan de noordzijde een royaal voetpad toegevoegd. Langs de Bijlmerdreef worden de voetpaden verbreed en aangekleed met groen. De Flierbosdreef krijgt een brede groene middenberk en aan de zijde van Amsterdamse Poort een voetpad.

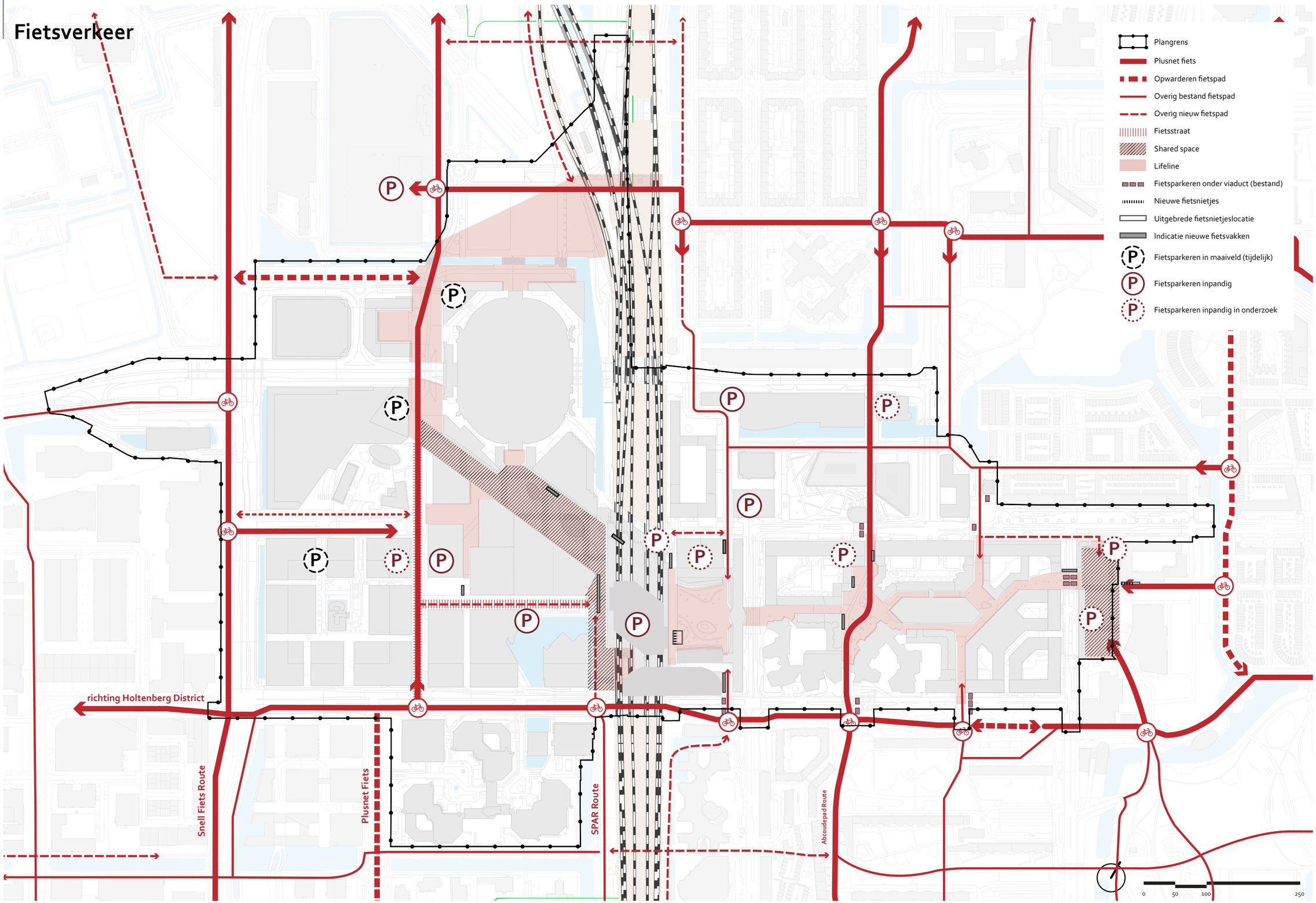
Het maaiveld in de Amsterdamse Poort en het Anton de Komplein blijft vooral voetgangersgebied. Desondanks verdwijnt er ook openbaar voetgangersgebied. Zo worden de nu openbaar toegankelijke loopdekken in Amsterdamse Poort in de toekomst afgesloten, zodat er voor bewoners een sociaal veiligere woonomgeving ontstaat met een toegang aan de straat.

ArenAPoort West
In ArenAPoort West krijgt de voetganger meer ruimte. De Haaksbergweg krijgt aan twee zijden een trottoir dat doorloopt tot aan de Hoogoorddreef. Er wordt gewerkt aan de ontbrekende schakel richting Amstel III en Hondsrugpark. De Corridor krijgt een breed trottoir aan de zuidzijde en een smallere aan de noord zijde. De bestaande bomen worden waar mogelijk verplant binnen het gebied. De Hoogoorddreef west krijgt brede trottoirs met groen en meer verblijfskwaliteit. Een openbaar toegankelijk padenstelsel met pocketparks dooradert het Dreefkwartier achter de Dreeftoren, het Stationskwartier rond Centerpoint, Eleven Square en het Atlaskwartier.

De ArenA Boulevard, de Passage en de Loper zijn belangrijke voetgangersgebieden van de Lifeline. Het resultaat van de crowd simulatie is leident voor de uitwerking van dit gebied. Aansluitend op dit gebied bevindt zich een sociaal onveilige binnenring tussen de façade van de Johan Cruyff ArenA en de achterzijde van de aansluitende bebouwing (i.e. Decathlon, Mediamarkt, Easyhotel, Basic-Fit, Sprinter, JCA-hoofdingang, en in de toekomst kavel 15 en 16). De binnenring zal gefaseerd worden afgesloten voor reguliere situaties, bij evenementen wordt de binnenring opengesteld. Deze ambitie komt wel met uitdagingen in het westelijke en oostelijke deel van de binnenring, zoals logistiek, P-risk en P1 bereikbaarheid.



Fietsverkeer



Fietsverkeer en -parkeren

In de toekomst is er toenemende behoefte aan extra fietsparkeerplekken. Voor 2030 en 2040 is deze behoefte per deelgebied in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met beleid waarbij de auto wordt teruggedrongen en het fietsverkeer extra wordt gestimuleerd. De prognose voor fietsparkeercapaciteit in de deelgebieden is te zien in de tabel. Er is behoefte aan aanvullende mogelijkheden voor fietsparkeren in ArenAPoort West en voor bezoekers van Amsterdamse Poort.

Er zijn te weinig beschikbare locaties om plaats te bieden aan de groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken. Daarom stuurt de gemeente waar mogelijk aan op inpandige gemeenschappelijke fietsenstallingen bij de bouw van nieuwe woningen en andere panden. Deze stallingen moeten ook plek bieden aan scooters, scootmobielen, bakfietsen en e-bikes. De fietsparkeerplekken zijn voor zowel bewoners, werknemers als voor bezoekers. De entrees naar de stalling zijn goed zichtbaar en makkelijk bereikbaar vanaf een (hoofd)fietspad. Goede verlichting bij de stalling-entrees is belangrijk.

We willen de openbare ruimte stapsgewijs zo veel mogelijk ontdoen van fietsenrekken en fietsnietjes. Op enkele locaties, bij de toegang tot het gebied, blijven fietstnietjes gehandvaafd en fiestsvakken toegevoegd bij drukke plekken. De fietsenstalling in het station wordt uitgebreid. Te onderzoeken opties zijn het benutten van bestaande parkeergarages als fietsenstallingen.

ArenAPoort Oost
In de Amsterdamse Poort is ook behoefte aan meer openbare stallingsplekken. Rondom het Groot Bijlmerplein zou een openbare stalling goed aansluiting kunnen vinden op de doorgaande fietsroute Abcouderpad. Dit wordt samen met initiatiefnemers in het gebied onderzocht. Daarnaast zijn de fietsverbindingen die onder de dreven van zuid naar noord lopen, belangrijke fietsroute verbindende aders binnen het Bijlmer-woongebied. Bij de onderdoorgangen en de toegang tot de Amsterdamse Poort zijn nog enkele fietsnietjes.

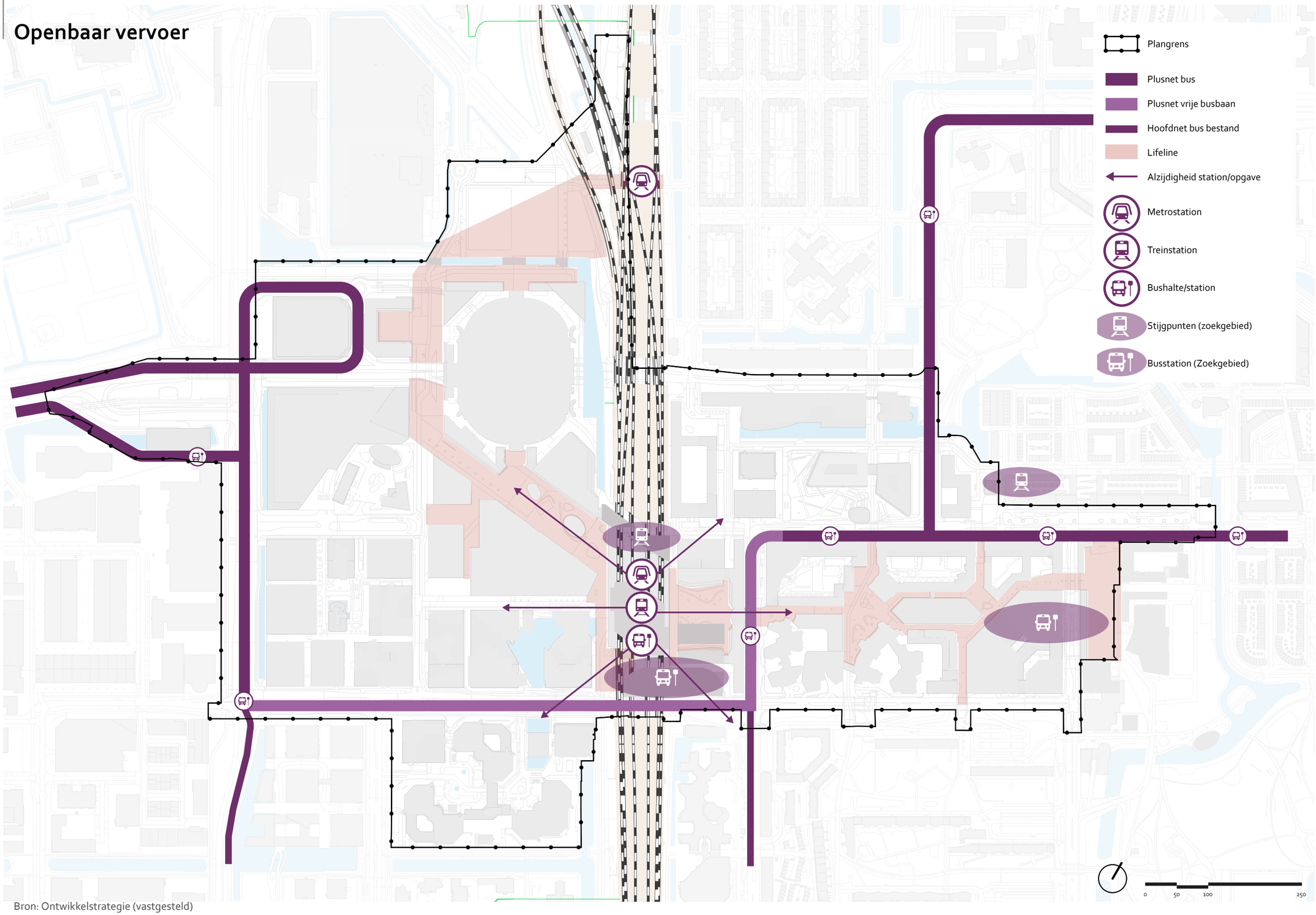
ArenAPoort West
De grootste groei van het aantal woningen in Zuidoost voltrekt zich aan de westzijde van het station, dus zullen veel fietsers in de toekomst het station aan de westkant bereiken. Daarom moeten in dit gebied inpandige fietsparkeerplaatsen worden toegevoegd. Onder andere voegen we een openbare fietsenstalling toe in project Eleven Square en kan het in tijdelijk gebruik zijnde kavel 15 als fietsparkeerplaats bij evenementen fungeren, totdat er een permanente oplossing komt. Ook de huidige fietsparkeerplek op kavel 9 is tijdelijk.
Daarnaast is er verkeersplanmatig ook behoefte aan het toevoegen van fietsstraten zoals de Haaksbergweg, en het autoluw maken van straten ter bevordering van de fietsveiligheid. We willen fietsverbindingen doortrekken, en bijvoorbeeld de Holterbergweg ontwikkelen tot snelfietsroute zuid-noord. Hoogoorddreef west, Haaksbergweg en De Passage kunnen fungeren als stedelijke verbindingsroute van het Holterberg-district, Amstel III en Hondsrugpark naar Station Bijlmer ArenA en ArenA Park. Een route met dezelfde functie is de SPAR zuid-noordfietsroute (Spoor als Ruggegraat).

Telling en prognose fietsen in ArenaPoort

2018 telling	282		
voor 2030		586	304
voor 2040		803	521
Cumuluspark			
2018 telling	122		
voor 2030		136	14
voor 2040		186	64
Stationsgebied			
2018 telling	659 (409 OR, 250 station)		
voor 2030	2209 (409 OR, 1800 station)**	2181*	
voor 2040	2209 (1800 station)**	4748	2909
ArenAPoort west			
2018 telling	965		
voor 2030		562	
voor 2040		736	

* Prognose zonder Woningbouwprogramma Amsterdam 2040 en autoluwe opgave uit Mobiliteitsplan (halvering groei auto's)

Openbaar vervoer



Bron: Ontwikkelstrategie (vastgesteld)

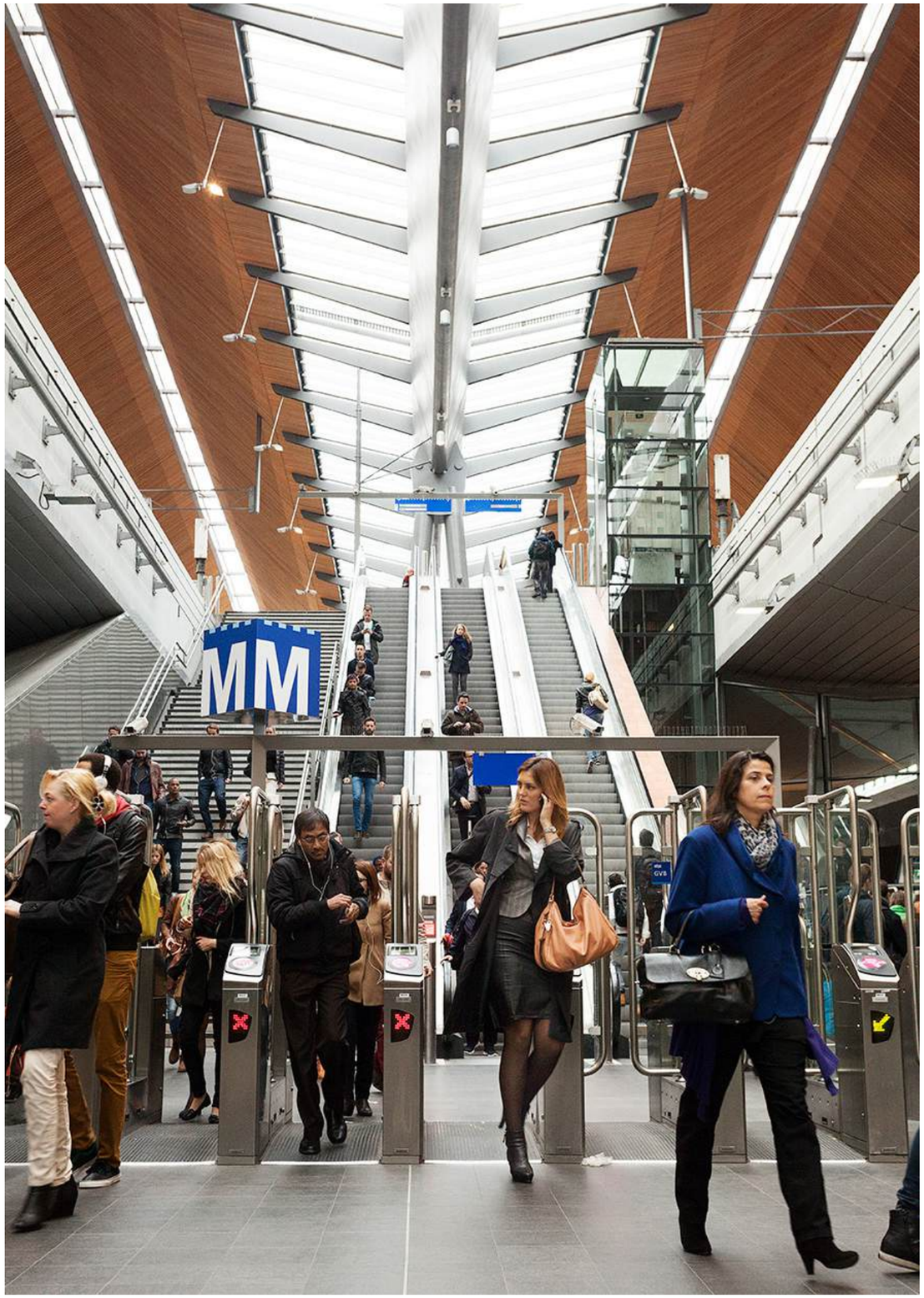
Openbaar vervoer

De strategische ligging tussen Amsterdam en Utrecht maakt dat Station Bijlmer ArenA één van de belangrijkste ov-knooppunten van ons land is. Het ov in ArenAPoort bestaat uit de metrolijn met twee haltes (Strandvliet en Station Bijlmer ArenA), het treinstation Bijlmer ArenA en het busstation met regionale betekenis. De druk op het ov in het gebied is hoog en zal naar verwachting groeien, niet alleen omdat het een belangrijk doorverbindend ov-knooppunt is, maar ook door de groei van het aantal bewoners en het intensieve gebruik van het ov tijdens evenementen.

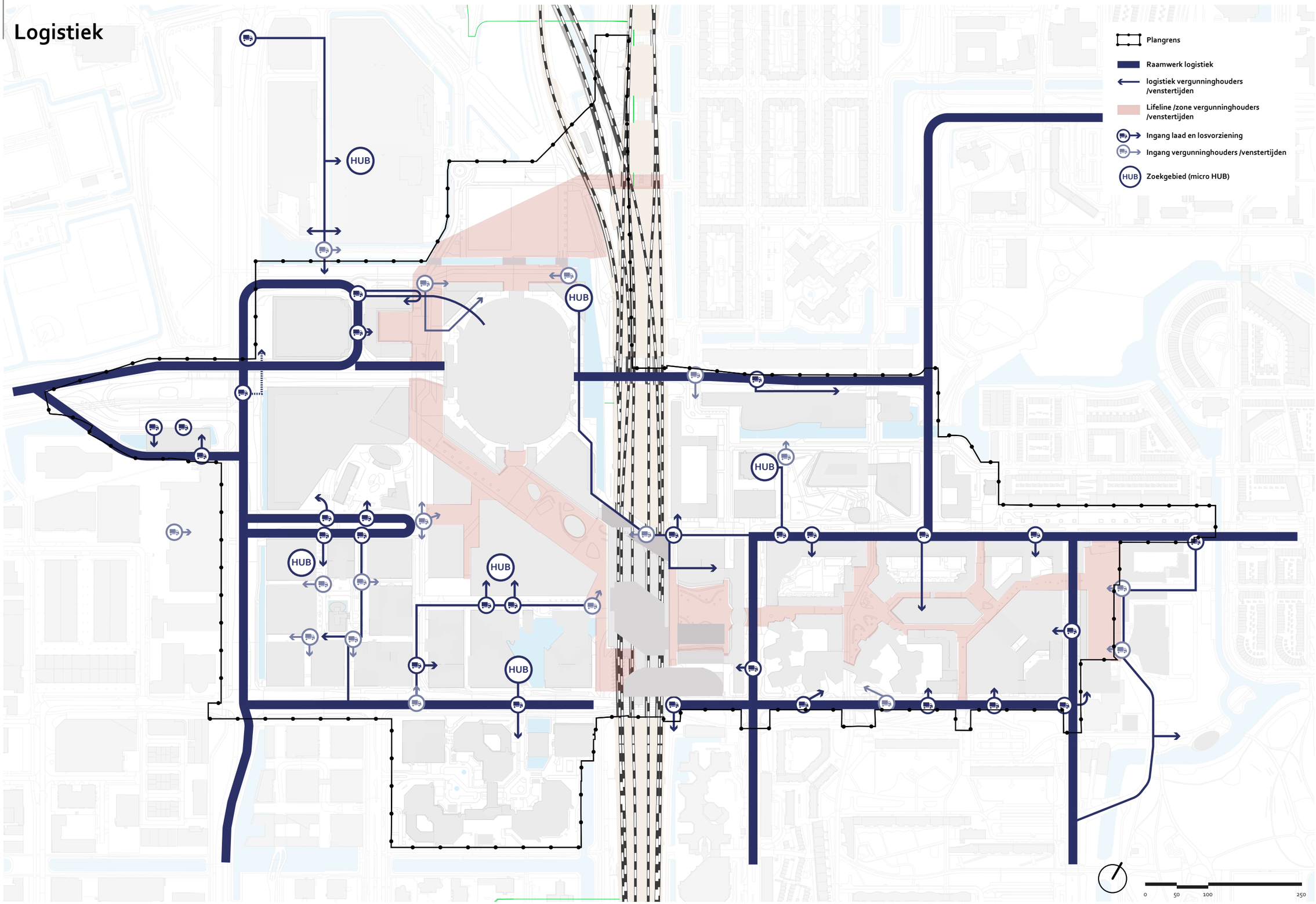
Het huidige busstation bij Station Bijlmer ArenA is te klein om de huidige buslijnen en de verwachte groei in verbindingen en frequentie aan te kunnen. In de huidige situatie zijn er vrije busbanen op de Holterbergweg, Hoogoorddreef, Foppingadreef en Bijlmerdreef tot aan de Dolingadreef. In de nabije toekomst worden twee extra hov-lijnen toegevoegd en gaan bussen in een hogere frequentie rijden. De noodzaak voor uitbreiding van de capaciteit is groot. Er wordt in de directe nabijheid van het huidige station gezocht naar een locatie die groot genoeg is voor het halteren van alle bussen.

Op dit moment lopen er onderzoeken naar het functioneren van de stationsomgeving op lange termijn. Dit wordt gedaan vanuit het oogpunt van mobiliteit, gebiedsontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte. Daarnaast zijn ook kortetermijnmaatregelen van kracht die met het oog op de toekomst knelpunten bij evenementen proberen op te lossen. Momenteel is het er overvol en onoverzichtelijk. Om mensen deels te kunnen begeleiden worden dure tijdelijke Mojo-barriers geplaatst bij grote evenementen. Deze hebben veel impact op de openbare ruimte en beleving van dit gebied.

We proberen dit vooruitlopend op de in onderzoekzijnde verbeteringen aan het Station Bijlmer Arena, in goede banen te leiden met korte termijnmaatregelen als het opschonen van het openbare ontvangstdomein onder en nabij het station. Hiervoor worden fietsparkeerplekken verplaatst van onder de stationsonderdoorgang naar het Hoekenrodeplein en naar de openbare ruimte tussen Pathé Arena en het busstation. Het maaiveld onder de sporen komt op één niveau te liggen. Tevens worden de zitelementen weggehaald. Ook de ArenA Boulevard zal verandering ondergaan zoals duidelijke crowd-begeleiding, waardoor stromen bezoekers al vanaf de ArenA worden gescheiden per vervoermiddel en per eindbestemming. Dit gebeurt via verlichting en led-wayfinding op de stationsoverbrugging.



Logistiek


Plangrens
Raamwerk logistiek
logistiek vergunninghouders /venstertijden
Lifeline /zone vergunninghouders /venstertijden
Ingang laad en losvorziening
Ingang vergunninghouders /venstertijden
HUB
Zoekgebied (micro HUB)
HUB
HUB
HUB
HUB
HUB
0
50
100
250

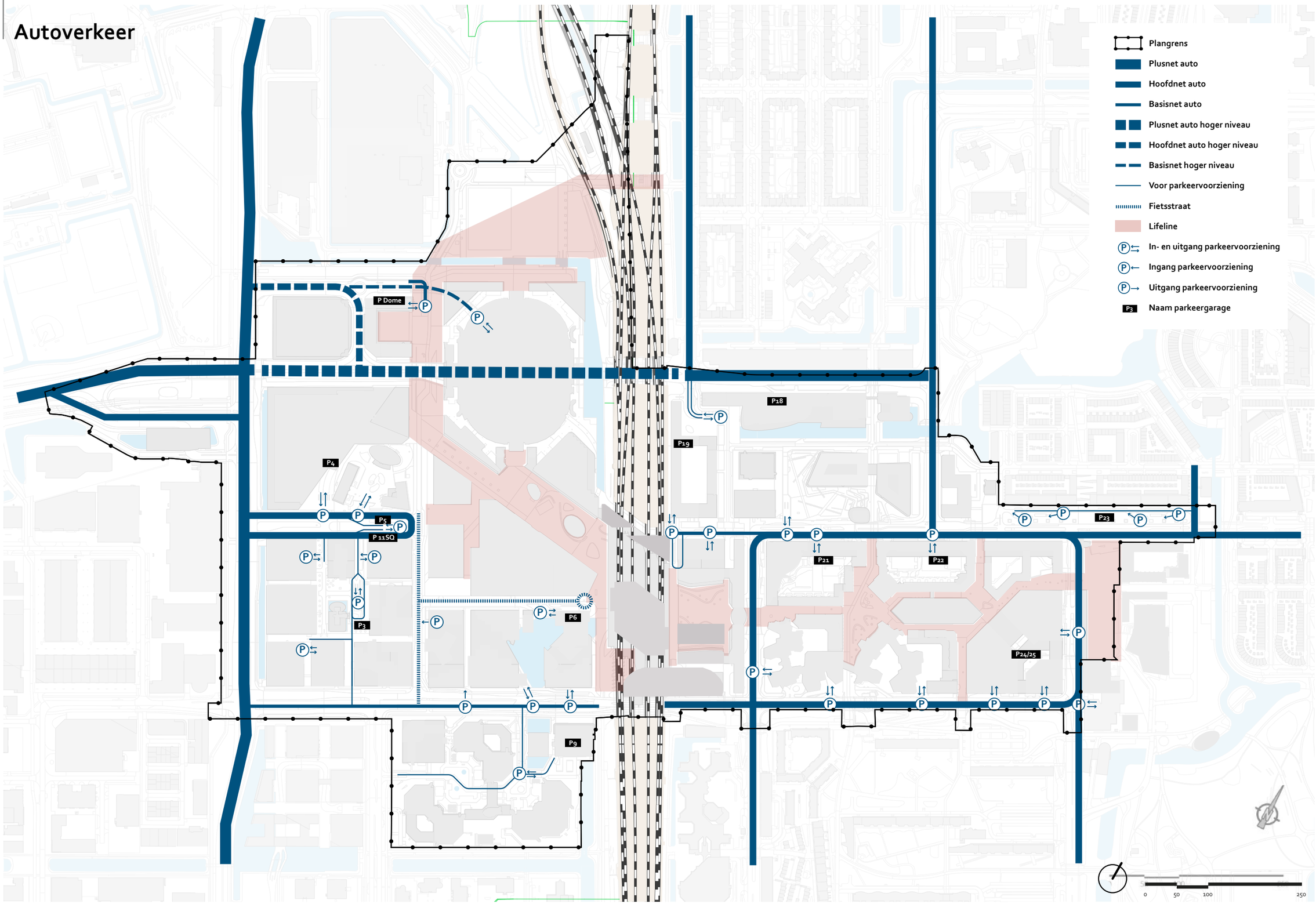
Logistiek en bevoorrading

Logistiek en bevoorrading vragen aandacht in een gebied waar mensen wonen, werken, evenementen bezoeken, winkelen en aan vrijetijdsbesteding doen. We streven ernaar bevoorrading zo veel mogelijk te laten verlopen via de gebied omsluitende wegen Hoogoorddreef, Flierbosdreef en Bijlmerdreef. Toch is het niet te voorkomen dat logistiek en bevoorrading af en toe binnen het gebied van ArenAPoort moeten plaatsvinden. Voor ArenPoort Oost gaat het dan om Amsterdamse Poort en het Anton de Komplein. Toch worden hier zo veel mogelijk 'expeditiehoven' toegepast die in clusters aansluiten op de dreven. ArenAPoort West heeft in alle kwartieren plus Lifeline te maken met logistiek en bevoorrading. De toegang tot de Lifeline zal zeer beperkt zijn en zal met het oog op veiligheid (terrorisme) via verzinkbare palen geregeld worden.

Voor evenementen zijn er bij AFAS Live en Eleven Square expeditieruimtes ingericht. Ziggo en JCA worden voor evenementen bevoorraad via de fly-overs en de loper, met minimale impact op de openbare ruimte. Om de evenemententrailers zo snel mogelijk het gebied in en uit te krijgen, wordt er een Trailerparkeerplaats 'de groene wachtkamer' aangelegd op de kruising Holterbergweg en op- en afrit van de Burgemeester Stramanweg. Tijdens evenementen kunnen hier maximaal 40 trailers worden opgesteld. Hierdoor kunnen de trailers die nu worden opgesteld naast AFAS Life uit het gebied verdwijnen. Bovendien wordt zo het verkeersnetwerk van Zuidoost verlicht dankzij de S111 en de A2.



Autoverkeer



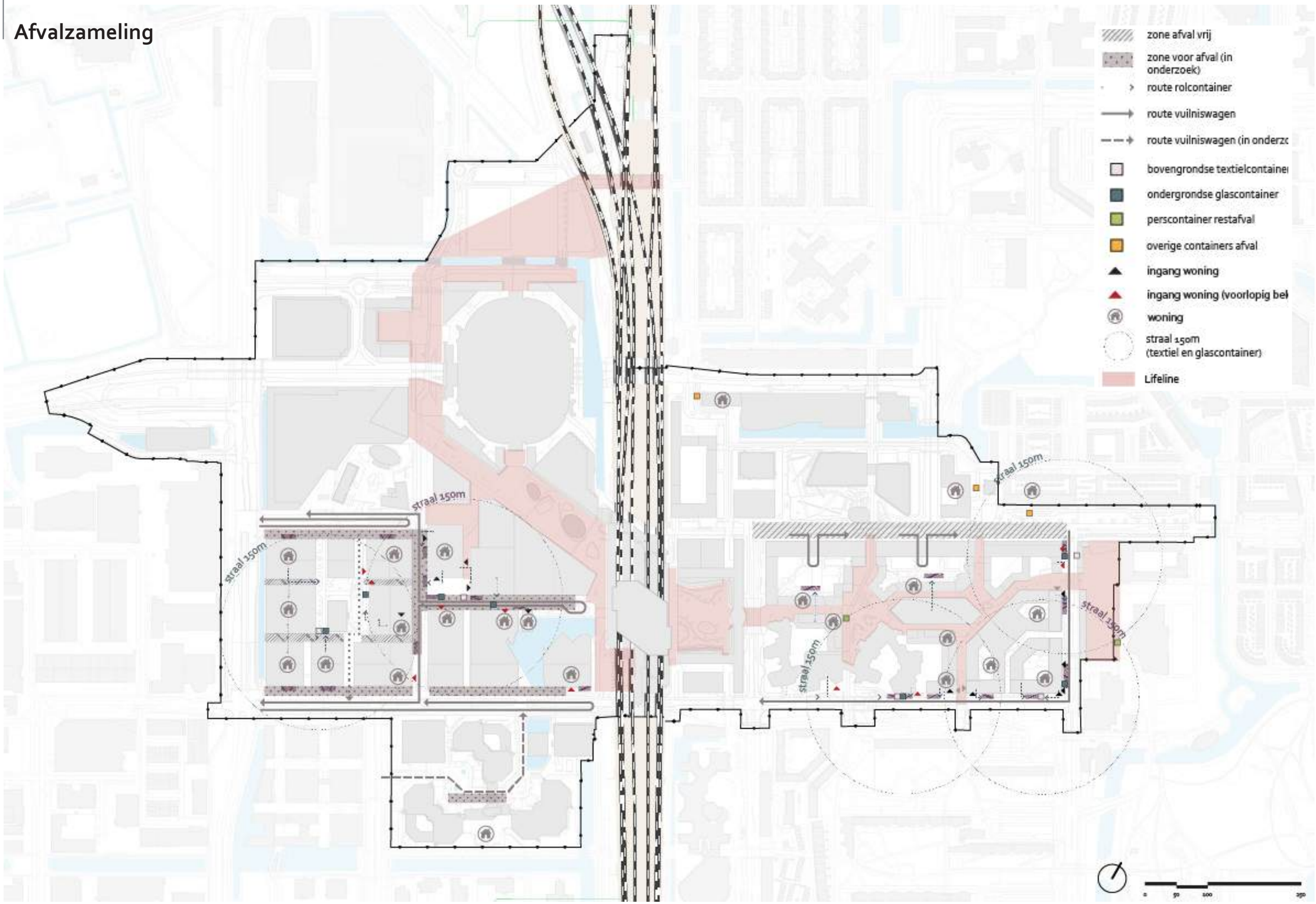
Autoverkeer en parkeergarages

Hier volgen we het uitgangspunt van de autoluwe stad en het mobiliteitsplan. ArenAPoort wordt autoluwer en de dreven worden zo veel mogelijk afgewaardeerd. De auto moet plaatsmaken voor duurzamere weggebruikers.
Zo wordt onderzocht of het mogelijk is een knip tussen Hoogoorddreef west en oost aan te brengen, ter hoogte van de onderdoorgang van het spoor. Dit is een voorstel uit het Mobiliteitsplan Zuidoostflank, met als doel het autoverkeer te beteugelen. Bussen rijden in die situatie wel door. Een knip zou mogelijk kunnen leiden tot een verlaging van de snelheid op de Hoogoorddreef west naar 30km/uur. Daarnaast stelt het Mobiliteitsplan voor om de Haaksbergweg af te waarderen van hoofdontsluitingsweg voor de auto naar een fietsstraat, die nu al een Plusnetfietsstatus heeft.

Er zijn veel parkeergarages in ArenAPoort. In het Ruimtelijk Kwaliteitskader worden eisen aan de beeldkwaliteit van de parkeergebouwen gesteld. De aansluiting met de openbare ruimte moet overzichtelijk zijn en voorkomen dat de voetganger hinder van de in- en uitrit heeft. Voorzieningen die toegang geven tot parkeren en tot de mogelijkheid om te laden en te lossen, zoals slagbomen, poortjes en kaartautomaten, moeten inpandig worden opgelost. Deze voorzieningen mogen geen beslag leggen op de openbare ruimte. Ook willen we zo weinig mogelijk nieuwe parkeergarages ontwikkelen. Bij het bereiken van dit doel speelt de Smart Mobility Hub en de mogelijkheid om autoparkeergarages om te zetten in fietsparkeerplaatsen een grote rol.



Afvalzameling



5.3.5 Afval

De inzameling van huishoudelijk afval is een wettelijke taak die wordt uitgevoerd door de gemeente. De ruimtelijke inpassing gebeurt dan ook op basis van de daaraan gestelde eisen.

In ArenAPoort Oost en -West wordt in hoge dichtheden gebouwd. De openbare ruimte is er beperkt en een dergelijke verdichting vraagt om een zo efficiënt mogelijke indeling van die openbare ruimte, waarbij alle belangen zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen. Om die efficiënte indeling te waarborgen willen we alle huishoudelijke afvalstromen in ondergrondse perscontainers (OPC) verzamelen. Daarmee wordt een reductie van 60 procent bereikt van het aantal bakken ten opzichte van de gewone ondergrondse containers. OPC's worden geplaatst in gecentreerde clusters op gebied omsluitende wegen en nabij supermarktlocaties. OPC's voor restafval en GFT/GFE en grofvuillocaties worden binnen een loopafstand van 75 meter vanaf de entrees van de woongebouwen geplaatst. OPC's voor overige 'kleine' afvalstromen, e.g. glas en textiel, worden verzameld op logische centrale locaties. Verkeerskundig en ruimtetechnisch moeten we rekening houden met vuilniswagen-opstellocaties al dan niet op de rijbaan.

ArenAPoort Oost
Voor de huidige en toekomstige woningen in ArenAPoort Oost wordt het huishoudelijk afval in perscontainers ingezameld. Dat gebeurt voornamelijk in de expeditiehoven langs de Bijlmerdreef, Hoogoorddreef en Flierbosdreef. De bestaande afvalpunten op het Anton de Komplein blijven daar staan. In de noordelijke clusters (Cluster 2, Cluster 4 en Cluster 8), wordt momenteel het restafval nog verzameld in de expeditieruimtes op de loopdekken. In de toekomst worden deze onwenselijke afvalpunten verplaatst naar de dreven.

ArenAPoort West
Huishoudelijk afval (restafval, GFT/GFE en grofvuil) in ArenAPoort West wordt centraal ingezameld aan de Hoogoorddreef, Haaksbergweg, De Corridor, en De Entree. Glas en textiel worden ingezameld op een centrale locatie op de Haaksbergweg nabij de supermarkt in Eleven Square.

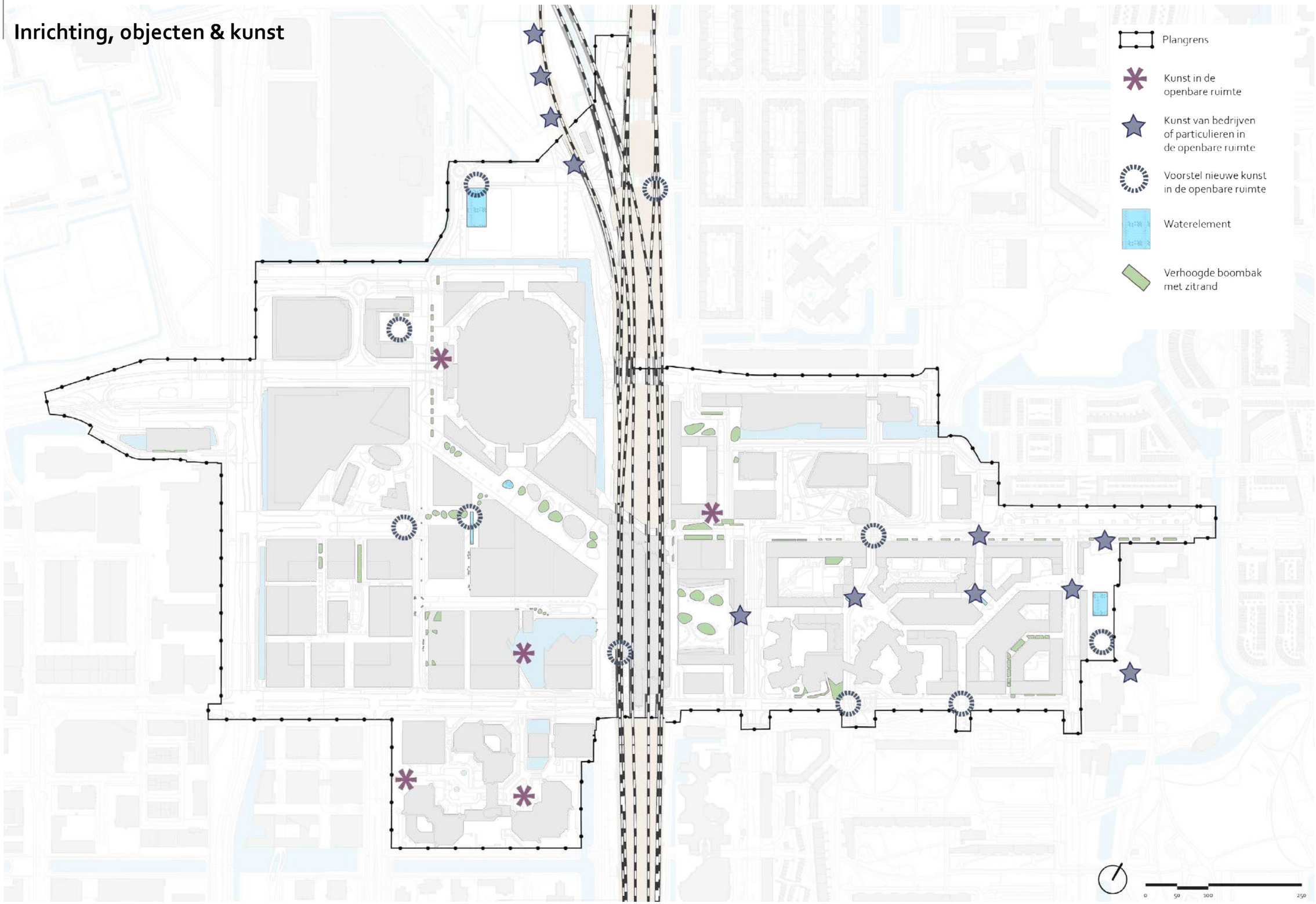
Bedrijfsafval
De inzameling van bedrijfsafval is geen onderdeel van de wettelijke gemeentelijke taak. Afspraken tussen bedrijven en gemeente over en coördinatie van ophaaltijden zijn nodig. Toch willen we bedrijven stimuleren om bedrijfsafval zo veel mogelijk gezamenlijk te laten inzamelen om het bijbehorende verkeer tot een minimum te beperken. Inzamelmiddelen zoals rolcontainers mogen niet langdurig in de openbare ruimte staan en alleen naar buiten worden gerold op ophaaldagen en op een specifieke locatie.

Evenementenafval
Tijdens evenementen wordt veel afval geproduceerd, wat leidt tot overlast door zwerfafval. Samen met de evenementenpartijen in het gebied en de Directie Afval en Grondstoffen onderzoeken we welke alternatieven er mogelijk zijn voor het tegengaan van zwerfafval op de Johan Cruijff Boulevard en directe omgeving tijdens en direct na evenementen. Omdat het hier niet gaat om huishoudelijk afval is er geen financiële dekking binnen de afvalstoffenheffing. De haalbaarheid is daarom mede afhankelijk van het vinden van alternatieve financiering, bijvoorbeeld een bijdrage van de evenementenpartijen. Een onderzoek naar een alternatief inzamelsysteem inclusief financiële haalbaarheid is wenselijk. Het doel is om door gedragsbeïnvloeding bezoekers al hun afval in afvalbakken te laten werpen. We willen dit stimuleren door communicatie, het aanbrengen van afvalcontainers op de juiste locaties op de Boulevard.



5.4 Programmering

Inrichting, objecten & kunst

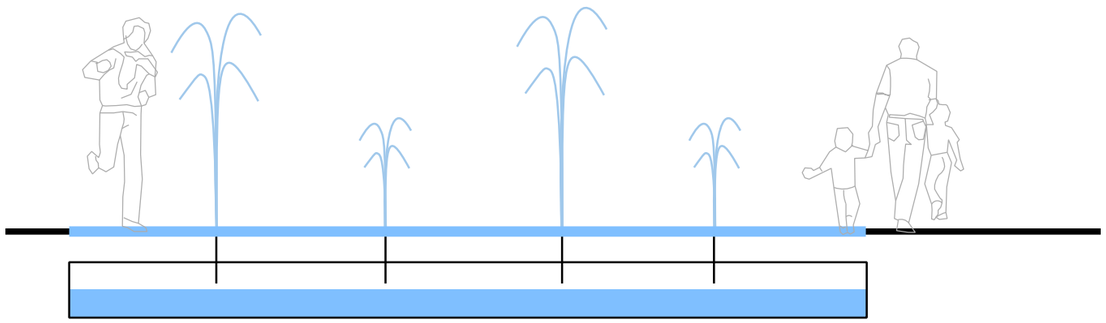


5.4.1 Elementen en kunst

ArenAPoort streeft naar zo min mogelijk objecten in de openbare ruimte. Naast de verhoogde plantenbakken en de waterelementen worden geen losstaande zitbanken en zo weinig mogelijk andere losstaande objecten zoals elektrakasten geplaatst. De verhoogde plantenbakken en waterelementen zoals fonteinen, watertafels en eventueel een rainproof plein hebben altijd zitranden. Alle meubilair is voldoende hufterproof, van hoge kwaliteit, van duurzaam materiaal gemaakt en is kleurecht. Prullenbakken moeten zo min mogelijk opvallen in de openbare ruimte. We onderzoeken hoe we deze zo goed mogelijk kunnen integreren. Het tijdelijk bijplaatsen van afvalbakken stuit bij evenementen op openbare orde- en veiligheidsproblemen.

Waterelementen
Voor de Lifeline willen we waterelementen als bijzonder detail toepassen. Door waterelementen ontstaan focuspunten in de openbare ruimte. Het verdampende water heeft een verkoelend effect en het zachte geluid van stromend water geeft sfeer aan een plein en zorgt voor speelplezier. Een waterelement kan verschillende vormen hebben. Waar de openbare ruimte op verschillende manieren wordt gebruikt of als er meer ruimte op drukke momenten nodig is, kunnen waterspuwers een uitkomst zijn. In dit Plan Openbare Ruimte denken we voor het Anton de Komplein, het Bijlmerplein, de Johan Cruijff Boulevard, het Nina Simoneplein bij Eleven Square en het ArenAPark aan de zogenoemde bedriegertjes ofwel fonteinen in de vloer. Deze waterspuwers kunnen uitgezet worden tijdens een evenement, zodat er tijdelijk meer ruimte ontstaat om bezoekers op te vangen.
Ook op pleinen is een fontein of watertafel een mooi focuspunt. Op plaatsen waar dat nodig is kan de openbare ruimte een teveel aan neerslag tijdelijk opvangen in een waterbergingsplein met verlaagde delen. We willen uitzoeken of het nodig en mogelijk is om zo'n waterbergingsplein te ontwikkelen, en of dat goed te beheren is.

Kunst
In ArenAPoort West ontbreekt kunst. Kunst kan herkenbare, interessante en verrassende plekken creëren. In samenspraak met de ontwikkelaar van Eleven Square wordt in het hart van de kavel een waterkunstwerk gemaakt: een bijzondere fontein die reageert op bezoekers.
Aanvullend valt te denken aan kunstwerken die immaterieel zijn en die interactie oproepen met het publiek, bijvoorbeeld lichtkunst.
Buiten het plangebied verdient de onderdoorgang van station Strandvliet een kunstwerk dat recht doet aan de nieuwe entree naar ArenAPoort. Langs het Warnerpad van station Strandvliet naar station Duivendrecht wordt gewerkt aan een lichtkunstroute door een kunstenaar (n.t.b.).

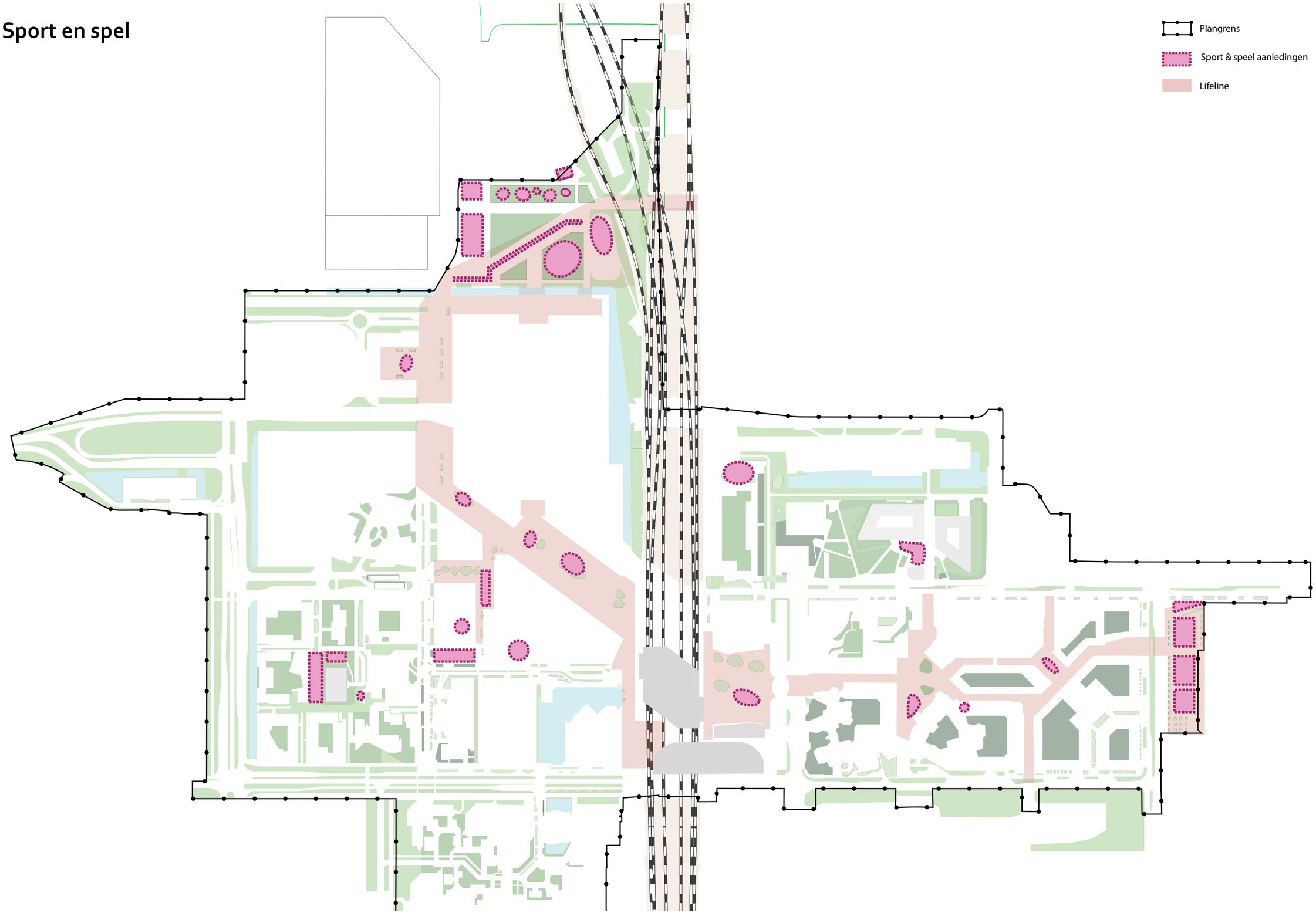


Waterspiegel



Vaste zitelementen en plantvakken op de Lifeline

Sport en spel



5.4.2 Sport, spel en bewegen

In ArenAPoort streven we ernaar om op ongeveer 18.000 m2 aan openbare ruimte sport- en spelfaciliteiten aan te leggen. Mensen kunnen er actief bezig zijn met rennen, klimmen, trainen, slingeren, springen en schommelen. De inrichting van deze ruimte is afgestemd op de omgeving en op verschillende leeftijdsgroepen.

Daarnaast zijn er zogeheten sport- en spelaanleidingen. Die omvatten speeltoestellen en andere elementen zoals bedriegertjes, belijningen op pleinvloeren voor bijvoorbeeld basketbal (kan ook een projectie zijn en wisselend qua tijdstip en sport) en groene zones met trappen en hoogteverschillen. Ook groene en verharde ruimtes vallen daaronder. Die kunnen worden geactiveerd voor spelen en sporten, bijvoorbeeld door gebruik te maken van mobiele sportfaciliteiten.

In het ArenAPark kunnen, in de tijdelijke situatie om het gebied nu al te activeren, vanaf 2025 activiteiten zoals skaten en urban sports worden beoefend op een tijdelijke locatie aan de noordzijde. Tijdens het ontwerpproces van het ArenApark wordt bekeken of deze op deze plek kan blijven liggen of een andere locatie beter is. ArenAPoort streeft ernaar om in totaal ongeveer 18.000 m2r aan sport- en speelfaciliteiten te creëren. Dit betekent dat er ruimschoots wordt geïnvesteerd in sport- en speelruimte om mensen te stimuleren tot sportieve activiteiten in de openbare ruimte. Kwantitatief gezien zijn er dus voldoende sport- en spelaanleidingen in het gebied, maar het is ook belangrijk dat deze plekken van goede kwaliteit zijn. Veiligheid speelt daarbij ook een grote rol.



Sportfuncties verweven in openbare ruimte

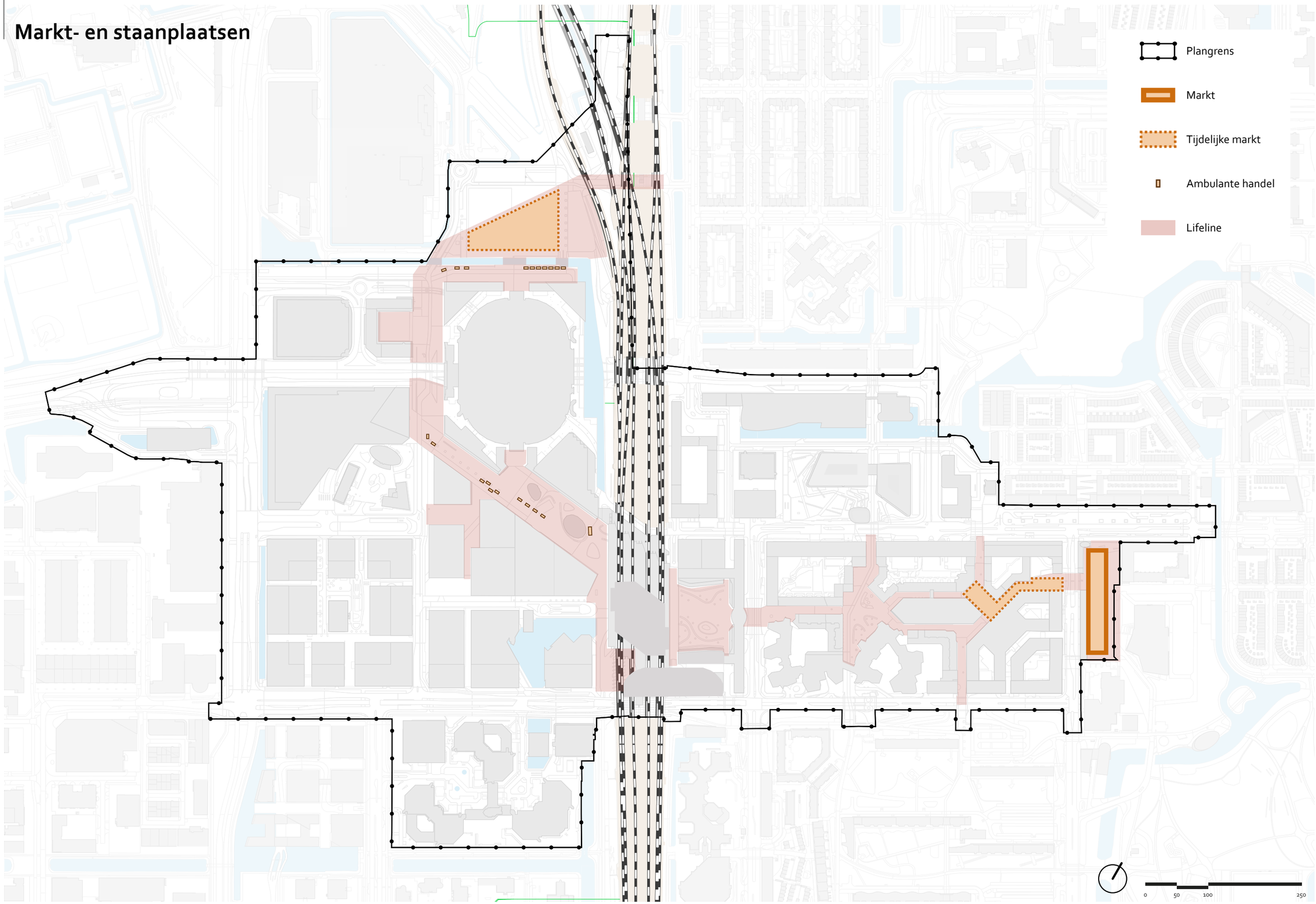


Waterelementen als speelaanleiding



Speelaanleidingen onder viaducten

Markt- en staanplaatsen



5.4.3 Markt- en staanplaatsen

Marktplaatsen
De vers- en warenmarkt op het Anton de Komplein vindt twee dagen per week plaats: op maandag en donderdag. Deze doordeweekse wijkmarkten bestaan doorgaans uit 40 tot 50 kramen: de rest van het plein wordt dan gebruikt als parkeerplaats voor de marktondernemers en er blijft een gedeelte leeg. Na 2026 verandert het marktlandschap in Zuidoost: de wekelijkse stadsdeelmarkt op de zaterdag verhuist van Ganzenhoef naar het Anton de Komplein. Op doordeweekse dagen wordt vanaf dan geen wijkmarkt georganiseerd op het Anton de Komplein. De stadsdeelmarkt op zaterdag trekt veel meer ondernemers dan een doordeweekse, reguliere wijkmarkt: circa 125 tot 150 staanplaatsen. Het Anton de Komplein is net niet groot genoeg om al deze staanplaatsen te huisvesten. Op termijn moet in samenspraak met het Marktbureau en stadsdeel Zuidoost onderzocht worden of deze extra ruimte nodig is, en zo ja, waar deze extra ruimte rondom het Anton de Komplein gevonden kan worden.
Er is daarnaast behoefte om in de toekomst vaker themamarkten en/of voedselmarkten te organiseren, in aanvulling op de reguliere stadsdeel- en wijkmarkten. Hiervoor zijn verschillende locaties in ArenAPoort in beeld, zoals onder andere de Johan Cruyff Boulevard in ArenAPoort West of het Hoekenrodeplein naast Station Bijlmer ArenA.

Gevolgen inrichting openbare ruimte
• De toekomstige inrichting van het Anton de Komplein houdt rekening met de wekelijkse stadsdeelmarkt

• Aanvullend op het ontwerp voor het Anton de Komplein wordt direct aangrenzende openbare ruime mogelijk geschikt gemaakt voor marktplaatsen

• De meest wenselijke locatie voor de periodieke thema- en voedselmarkten wordt met de toekomstige inrichting geschikt gemaakt voor marktplaatsen.

Losse staanplaatsen
In ArenAPoort Oost is een aantal staanplaatsvergunningen afgegeven die periodiek worden verlengd. Het gaat hierbij om tijdelijke, seizoensgebonden staanplaatsen, zoals voor de verkoop van kerstbomen in november en december en een oliebollenkraam in de wintermaanden.

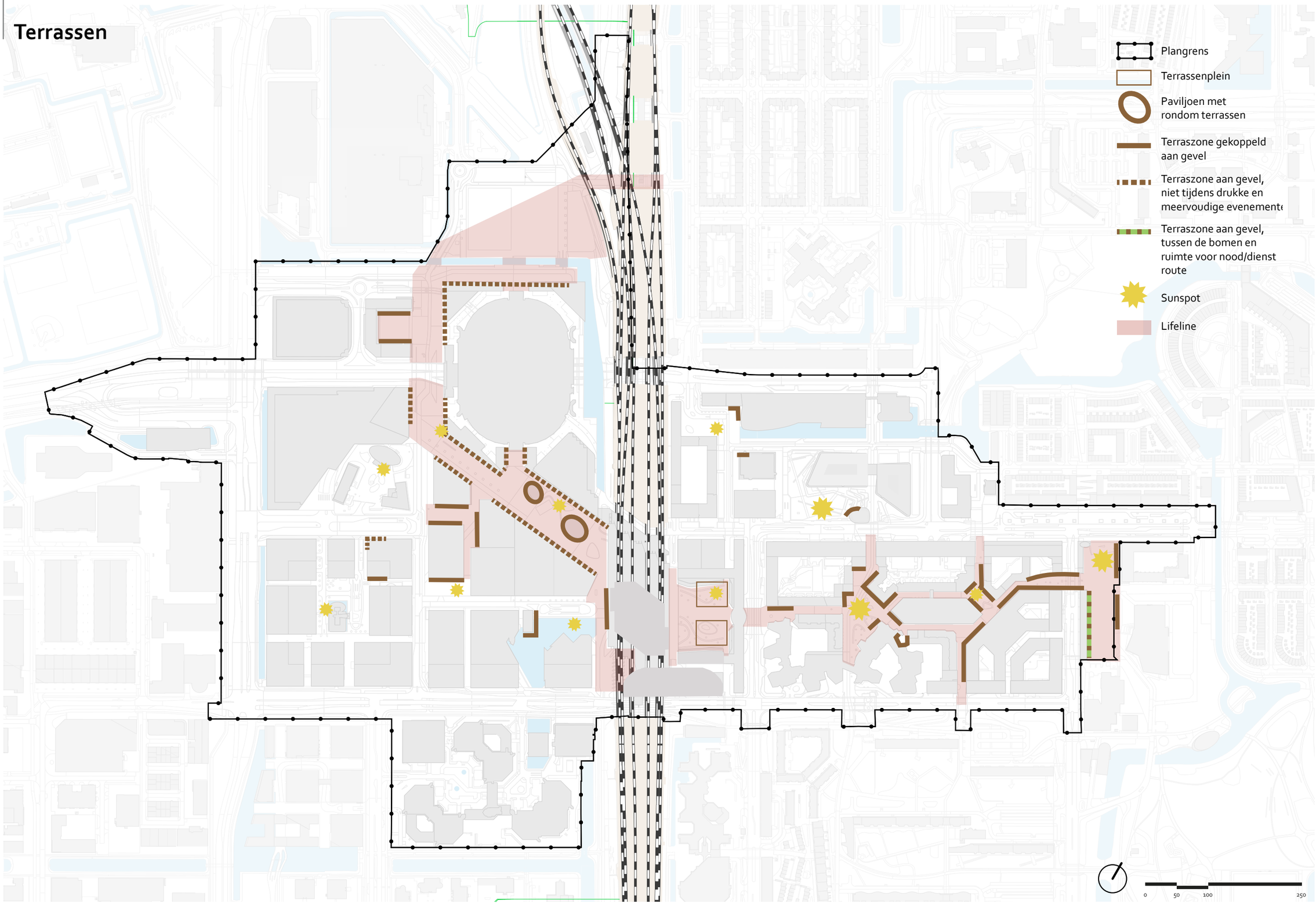
Rondom de evenementen in de Johan Cruyff ArenA zijn sinds 2003 een twintigtal staanplaatsvergunningen afgegeven aan handelaren afkomstig uit de oude voetbalstadions De Meer en het Olympisch Stadion.

Inmiddels is ArenAPoort een uitgaansgebied in de bredere zin des woord geworden, met meer diverse evenementen en een breder publiek. Er is behoefte aan meer diversiteit in het aanbod. Met de komst van nieuw beleid op het gebied van staanplaatsen ontstaan er mogelijkheden voor het creëen van deze diversiteit. De directie Economische Zaken zal dit traject, in samenspraak met de verschillende belanghebbenden, zoals eigenaren van het vastgoed en omliggende ondernemers oppakken.

Het streven is om het bestaande aanbod van staanplaatsen te evalueren, waarbij de input van stakeholders uit de gebieden ook wordt meegenomen.



Terrassen

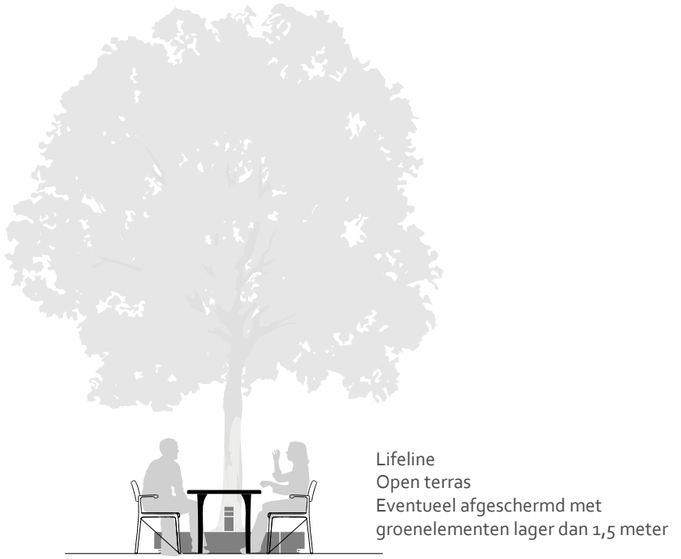

Plangrens
Terrassenplein
Paviljoen met rondom terrassen
Terraszone gekoppeld aan gevel
Terraszone aan gevel, niet tijdens drukke en meervoudige evenemente
Terraszone aan gevel, tussen de bomen en ruimte voor nood/dienst route
Sunspot
Lifeline
0
50
100
250

5.4.4 Terrassen en tijdelijke inrichting

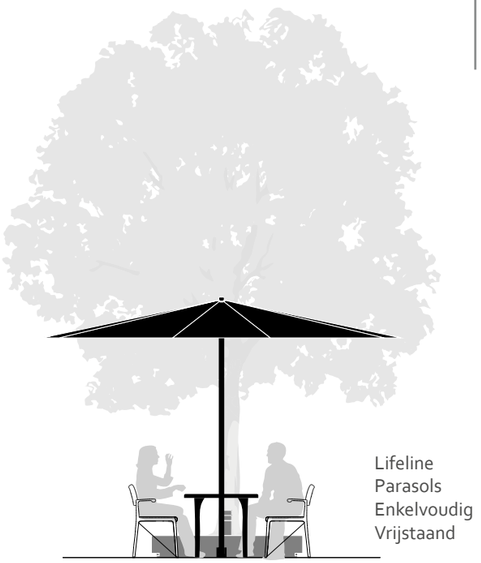
De gemeente heeft vanaf 2024 een nieuw stedelijk horecabeleid, inclusief een nieuw terrassenbeleid. Het nieuwe horecabeleid maakt een einde aan de enorme verschillen tussen verschillende stadsdelen en trekt in één klap alle regels, voorwaarden en horecacategorieën gelijk.

Horeca in ArenAPoort bevindt zich doorgaans langs de Lifeline en concentreert zich op de verschillende pleinen. Het nieuwe horecabeleid schrijft voor dat terrassen in principe aan de gevel van de horecaonderneming geplaatst worden. In de praktijk is dit vanwege de inrichting van de openbare ruimte niet altijd mogelijk of niet altijd wenselijk. Alle onderdelen dienen verwijderbaar te zijn en geen vastzittende elementen bevatten. Het nieuwe beleid biedt ruimte om van de standaardregels af te wijken. ArenAPoort kent een aantal plekken waar een uitzondering wenselijk is. Aan de Johan Cruyff Boulevard is het vanwege de loopstromen noodzakelijk om de terrassen in het midden van de boulevard te plaatsen. Tijden drukke evenementen zijn bepaalde (vergunning voorwaarden) niet toegestaan. In ArenAPoort Oost is het wenselijk om gedoseerd en op bepaalde plekken terrassen ook op de pleinen toe te staan.

De precieze terraszones worden in een participatief traject in het toekomstige ontwerp voor de openbare ruimte bepaald.



Lifeline
Open terras
Eventueel afgeschermd met groenelementen lager dan 1,5 meter



Lifeline
Parasols
Enkelvoudig
Vrijstaand

Uitgangspunten terrassen



Levendige en open terrassen

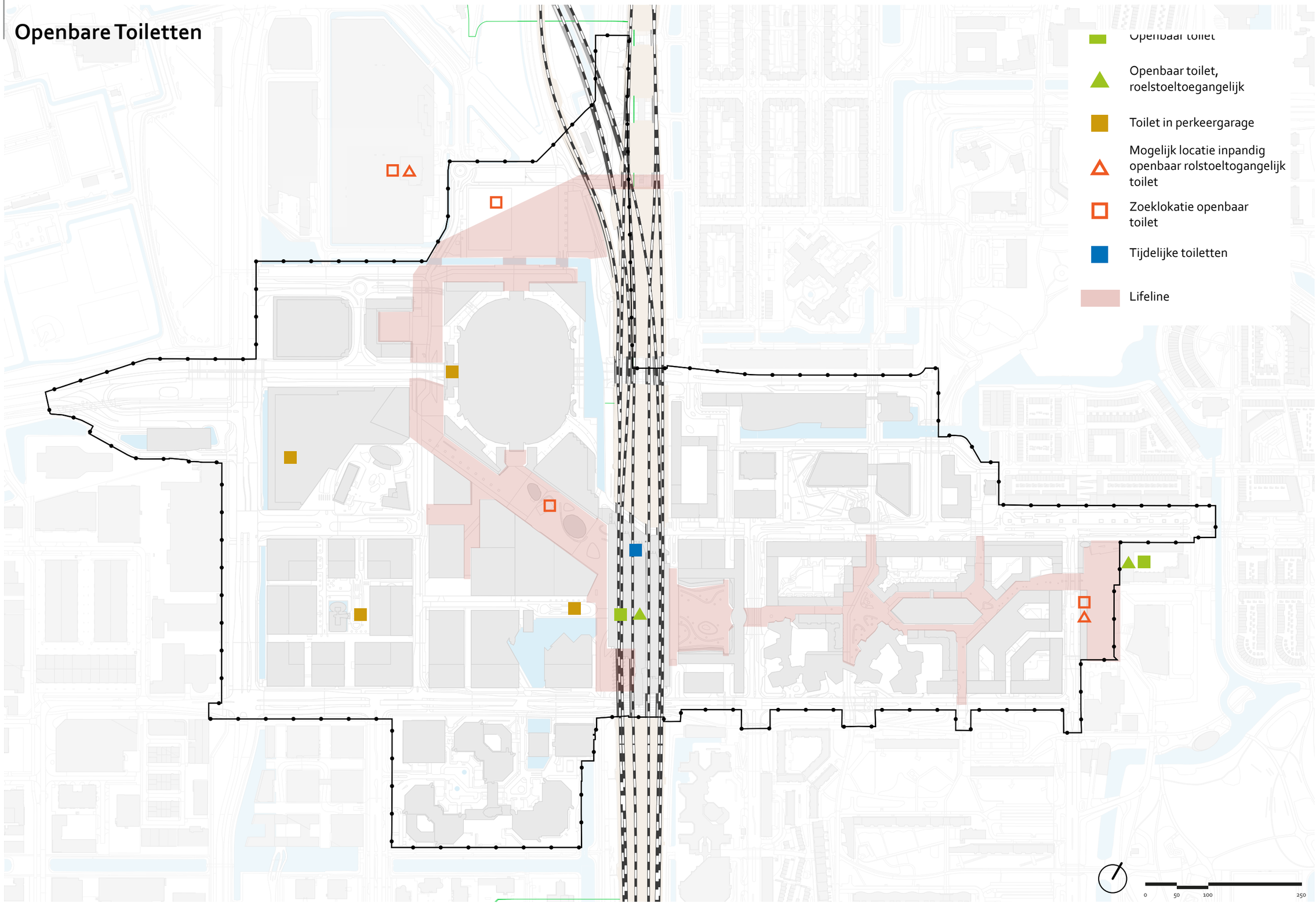


Parasols



WIndschermen

Openbare Toiletten



5.4.5 Openbare toiletten

In Amsterdam geldt sinds 2018 de norm dat in drukke gebieden elke 500 meter een openbaar toilet aanwezig moet zijn, met speciale aandacht voor vrouwen en mindervaliden. Het is van essentieel belang dat er ruimte komt voor openbare toiletten onder Station Bijlmer Arena en rondom de Johan Cruijff Boulevard, aangezien dit gebied wekelijks wordt bezocht door 200.000 bezoekers.

Ondanks onze wens om het aantal openbare toiletten in de buitenruimte te beperken, realiseren we ons dat dit vanwege het grote aantal bezoekers onvermijdelijk is. Op dit moment worden extra Dixi-toiletten en plaskruizen toegevoegd aan het station. Deze situatie resulteert helaas in overlast en komt niet overeen met het beeld dat dit gebied, dat zich als een regionaal centrum van Amsterdam profileert, wil uitdragen. Het is daarom cruciaal dat de ingang naar Amsterdam Zuidoost, met name Station Bijlmer Arena, schoon, gastvrij, veilig, bereikbaar, en toegankelijk is voor iedereen.

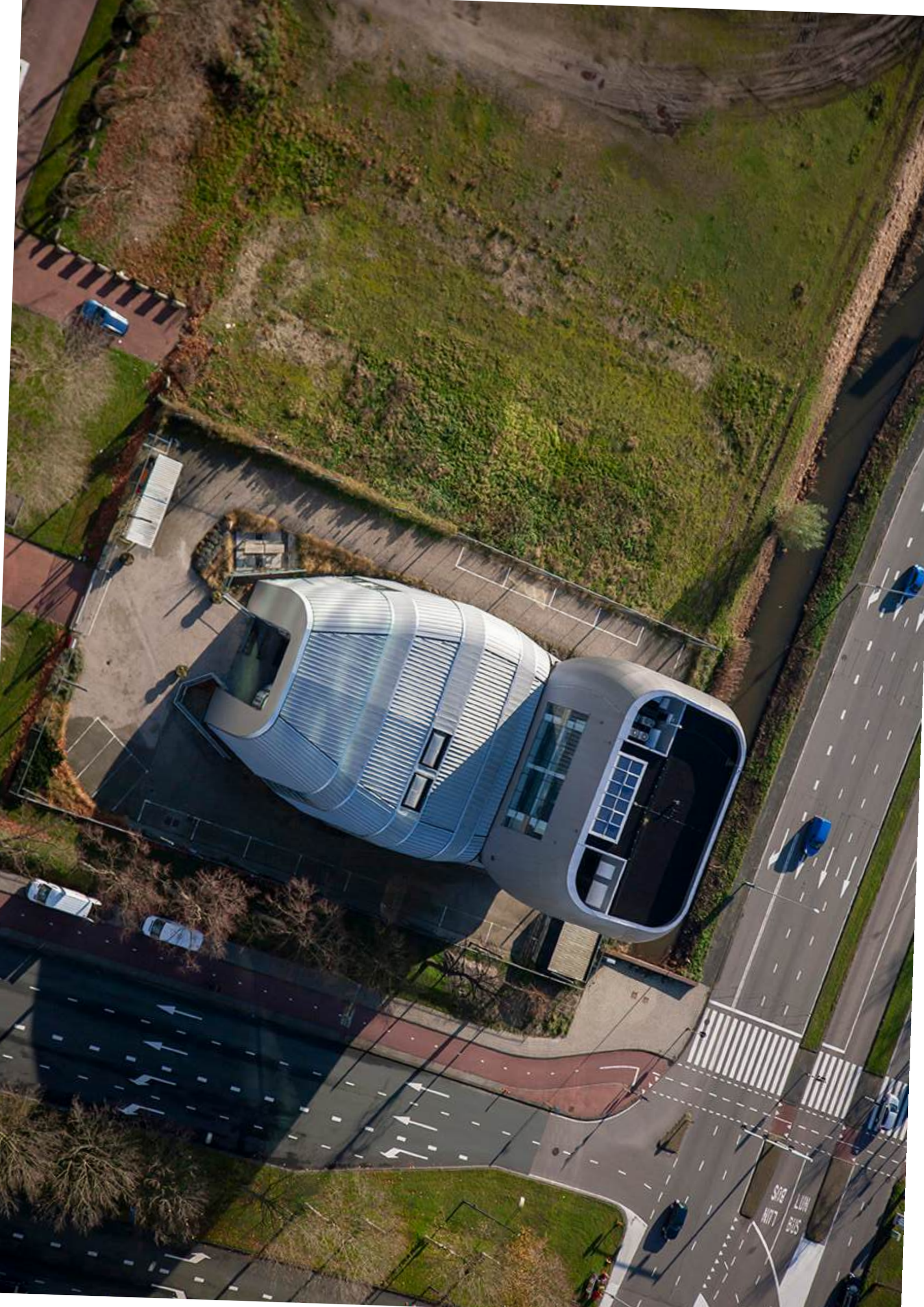
In ArenAPoort Oost zijn rolstoeltoegankelijke openbare toiletten te vinden in het Stadsdeelkantoor aan het Anton de Komplein en in Station Bijlmer ArenA.

ArenAPoort West herbergt op meerdere locaties in parkeergarages openbare toiletten: in P1 (Johan Cruijff ArenA), P3 (Mikado-garage - Dreefkwartier), P4 (Villa Arena) en P6 (Pathé/AFAS Live). Deze toiletten zijn echter niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Ook is de toegankelijkheid beperkt tot garagegebruikers.

Net als bij andere elementen, zoals trafohuisjes, streven we ernaar vrijstaande openbare toiletten in de openbare ruimte zo veel mogelijk te beperken vanwege de beperkte openbare ruimte en ter behoud van het straatbeeld.

Een mogelijke oplossing om aan de 500-meternorm te voldoen, is het integreren van een rolstoeltoegankelijk openbaar toilet in de plint van de te ontwikkelen SMH. Deze voorziening zou niet alleen aan de norm voldoen maar ook nuttig zijn voor het ArenAPark. Tijdens evenementen ligt de verantwoordelijkheid voor tijdelijk geplaatste sanitaire voorzieningen in de openbare ruimte bij de organisatoren en niet bij de gemeente.

We zijn ons bewust van het tekort aan toegankelijke openbare toiletten in ArenAPoort. Met het oog op de toekomstige rol van ArenAPoort als het regionale centrum van Amsterdam gaan we in het vervolgproces actief op zoek naar locaties voor extra openbare toiletten. Hierbij wordt gestreefd naar integratie in de plint van gebouwen om desorganisatie van de openbare ruimte te voorkomen. Duidelijke bewegwijzering naar deze locaties is daarbij van groot belang.



6

Proces

Inhoud

6.1 Planning en fasering
6.2 Beheer
6.3 Financiën
6.4 Participatie & communicatie
6.5 Inspiratie Londen
6.6 Materialenmatrix

6.1 Planning & Fasering

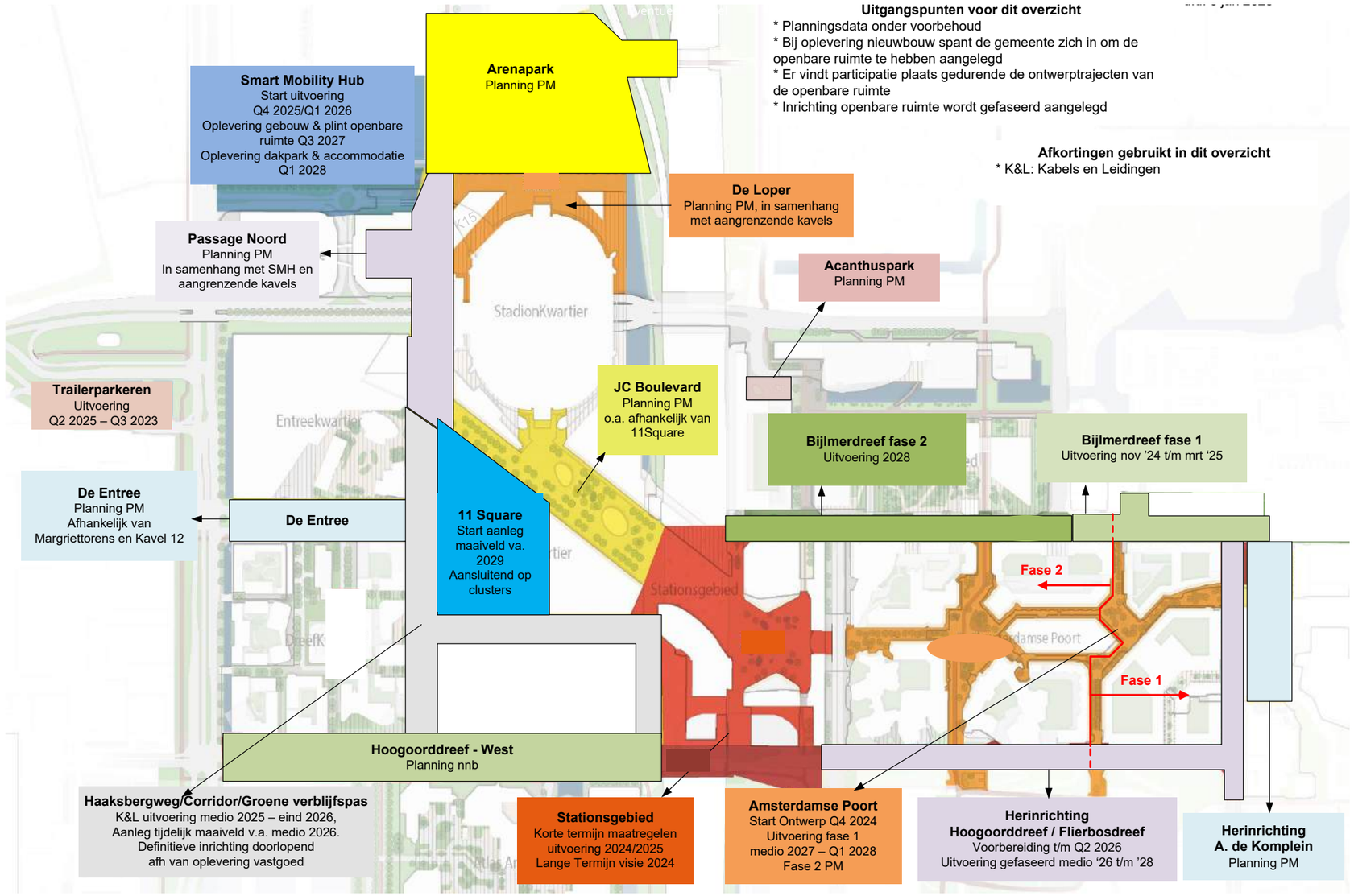
De uitvoering van het Plan Openbare Ruimte zal vele jaren in beslag nemen. Voor de keuze van de volgorde van de aanpak in deelgebieden is het basisuitgangspunt dat de openbare ruimte wordt aangelegd na afronding van een gebouw. Bijvoorbeeld: na afronding van Eleven Square wordt de openbare ruimte om het gebouw heen aangelegd op basis van een ontwerp volgens de principes uit het POR. Ook in het geval van transformatie of renovatie, zoals in Amsterdamse Poort, zal dat het geval zijn. Voor de vernieuwing van openbare ruimte in gebieden die niet direct een relatie hebben een gebouw wordt een aanpak gekozen die logisch aansluit bij de aanleg van andere deelgebieden.

Een globaal overzicht van een mogelijke planning van de aanleg van de openbare ruimte is opgenomen in onderstaande afbeelding.

Vaststellen Plan Openbare Ruimte en ontwerpen deelgebieden
Het Plan Openbare Ruimte omvat een groot deel van Zuidoost en het gehele centrum van het stadsdeel. Voor het gebied geldt de ambitie er een belangrijk centrum van te maken voor zowel Zuidoost, de stad Amsterdam als de regio. Gezien de importantie van het gebied binnen het stadsdeel wordt het POR vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel. De stadsdeelcommissie zal hieraan voorafgaand om advies worden gevraagd.

Ook ontwerpen voor deelgebieden zullen aan het stadsdeel ter accordering worden voorgelegd.

Overzicht Openbare Ruimte Projecten ArenAPoort



Opsteldatum: Januari 2025

6.2 Beheer

Een belangrijke doelstelling is een goede borging van het beheer van de nieuwe openbare ruimte. Het beheer toetsoverleg Zuidoost adviseert namens beheer over nieuwe maaiveld ontwerpen. Het POR is reeds besproken in dit overleg. Tijdens de ontwerpfase zal het toetsoverleg regelmatig betrokken worden zodat afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt met het oog op het toekomstig beheer. Onderdeel van dit proces is het opstellen van een beheerkosten raming voor de nieuwe ontwerpen zodat ook de financiële consequenties voor het (dagelijks) beheer tijdig inzichtelijk worden. De ambitie met dit POR is dat het beheer passend is bij de ruimtelijke kwaliteit in Arenapoort. Daarbij lopen er ook gesprekken met de beheertak van de Gemeente Amsterdam over het beheerniveau: dit niveau is nu erg laag voor een centrumgebied. We willen graag het beheerniveau naar boven brengen.

6.3 Financiën

Het Plan Openbare wordt gefinancierd uit de grondexploitaties voor ArenAPoort Oost en West. De uitvoeringskosten van het plan zijn globaal doorgerekend en getoetst aan de beschikbare middelen. In de ontwerpfase wordt de kostenraming van het POR nogmaals geraamd. Op basis daarvan zal worden beoordeeld of het budget nog steeds voldoende is of dat aanpassing van het plan of een andere prioritering nodig is.

6.4 Participatie & communicatie

Consultatie, participatie en communicatie

Het Plan Openbare Ruimte geeft de ambities voor de inrichting van de openbare ruimte in ArenAPoort en stelt hierbij kaders. Omdat het een abstract document is en nog geen ontwerp is er over het plan geen brede participatie georganiseerd. Wel zijn tijdens het opstellen van het plan de belangrijkste stakeholders in het gebied in meerdere fases van het planproces geconsulteerd. Na vaststelling van het POR worden ontwerpen gemaakt voor deelgebieden. Hierbij zullen belanghebbenden nadrukkelijk worden gevraagd in het proces te participeren.

Participatie tijdens de totstandkoming van het Plan Openbare Ruimte
De gemeente Amsterdam erkent vier participatie niveaus die zijn vastgesteld in het beleidskader. In deze fase van het plan openbare ruimte worden de stakeholders geïnformeerd over de ambities en worden de hoofdeisen en suggesties vanuit hen aangedragen. Het participatie niveau wordt gekoppeld aan "Meedenken".

De grootste stakeholders in het gebied zijn gevraagd mee te denken over de ambities en kaders. De venues (AFAS Life, Ziggo Dome en Johan Cruyff ArenA) hebben input geleverd over in- en uitstroom van bezoekers en een aangename, maar veilige, verblijfskwaliteit. De politie heeft veel informatie verschaft over veiligheid en de beperkingen die een goede operatie stelt aan mogelijkheden om nieuwe elementen in het gebied te plaatsen. Het credo 'Veiligheid boven groen' is daarom in dit plan overgenomen als basisuitgangspunt in ArenAPoort West. Stadsdeel Zuidoost heeft duidelijk gemaakt dat fietsparkeren en beheerbaarheid belangrijke aandachtspunten zijn. Met de eigenaar van de winkels in Amsterdamse Poort (CBRE) is gesproken over de gewenste aanpassingen in het winkelgebied. Alle stakeholders hebben geregeerd op de crowdsimulatie en daarmee een bijdrage geleverd aan een realistischer plan.

Vóór vaststelling van het Plan Openbare Ruimte zijn de belangrijkste stakeholders nogmaals om hun reactie gevraagd op de eindversie. Dit heeft geleid tot aanscherping van een aantal teksten. Tevens zijn ze geïnformeerd over het vervolgproces en is gesproken over de wijze waarop ze worden betrokken bij de uitwerking van het POR in ontwerpen.

Communicatie na vaststelling
Het Plan Openbare Ruimte is een ambitieus plan. Het betreft een groot gebied dat de komende jaren ingrijpend zal worden vernieuwd. Iedereen die in het gebied woont en werkt zal er mee te maken krijgen. Bij de start van deelontwerpen van het POR zal daarom richting betrokkenen worden gecommuniceerd via alle reguliere mediakanalen. De directe omgeving wordt ook via een informatiebrief geïnformeerd. Hierin wordt kort beschreven wat het POR inhoudt en hoe de belanghebbenden worden betrokken bij het ontwerpproces.

Participatie over ontwerpen
Voor de uitwerking van het ruimtelijk concept voor de verschillende deelgebieden wordt een participatieplan per deelgebied opgesteld. Hierin wordt vastgelegd wie de belanghebbenden in het betreffende gebied zijn en hoe zij worden betrokken bij de uitwerking in ontwerpen. Dat kan voor elk gebied anders zijn. In alle gevallen dient het POR als kader en zullen de ontwerpen in nauwe samenwerking met de belanghebbenden worden gemaakt.

Communicatie POR Arenapoort
Door goede en duidelijke communicatie over het POR willen we bereiken dat bewoners:
- Weten waarom we de openbare ruimte aanpakken,
- Weten waar ze informatie kunnen vinden,
- Weten hoe en wanneer ze invloed op de plannen kunnen uitoefenen.

We maken hierbij gebruik van het Communicatie-kompas: Begrijpelijk, Toegankelijk en Betrouwbaar. Met goede communicatie versterken we het vertrouwen in de gemeente en daarmee de acceptatie en impact van ons werk voor de stad.

Begrijpelijk
- We leggen iedere keer uit waarom we de openbare ruimte in Arenapoort aanpakken we, in welke fase we zijn en wat er gaat gebeuren / welke stappen er genomen worden.
- We leggen dit uit in heldere taal: met de juiste woorden, beelden en kanalen.
- Handelingsperspectief: wat betekent het voor de bewoners in Arenapoort en omliggende wijken?

Toegankelijk
- Benaderbaar: we zorgen dat bewoners de juiste informatie kunnen vinden en makkelijk contact kunnen opnemen met vragen over het POR en de daaruit voorkomende werkzaamheden.

Betrouwbaar
- Zeggen wat je doet en doen wat je zegt. Of uitleggen waarom het anders loopt. Dus als plannen of werkzaamheden anders lopen, dit uitleggen aan bewoners.

Communicatiekanalen
De communicatiekanalen kunnen per gebied verschillen.

ArenAPoort Oost
Vanuit de faseringstrategie worden structureel overleggen gevoerd met de betrokken stakeholders. Deze kunnen worden gebruikt om af te stemmen welke doelgroepen worden geïnformeerd over de planvorming en uitvoering van het Plan Openbare Ruimte. De bewonerscommissie van ArenAPoort ontvangt de informatiebrief vanuit de gemeente Amsterdam.

ArenAPoort West
In ArenAPoort West zijn samenwerkingsafspraken gemaakt met de Regieorganisatie (venues) doormiddel van een 'Convenant Mobiliteitsregie Zuidoost' en de 'Bouwen tussen Evenementen-Leidraad'. Het convenant borgt de samenwerking tussen de gemeente en het bedrijfsleven. De leidraad bevat afspraken en eisen met betrekking tot de gebiedsontwikkeling in samenhang met de evenementen in het gebied. Vanuit de Regieorganisatie zijn structurele overleggen ingepland met de venues waar de gemeente een deelnemende partij is. Vanuit de gemeente worden bijeenkomsten georganiseerd in het kader van 'Bouwen tussen Evenementen'.

Een informatiebrief wordt ter kennisname geagendeerd voor het Tactisch overleg Zuidoost (TOZO), onderdeel van de organisatiestructuur van de Regieorganisatie. Daarnaast wordt de informatiebrief verspreid via de nieuwsbrief. De deelnemende partijen bestaan uit vastgoedeigenaren, verhuurders, kantoormedewerkers, exploitanten en bouwende partijen. In een bijeenkomst 'Bouwen tussen Evenementen' wordt toelichting gegeven over het plan en de vervolgstappen.

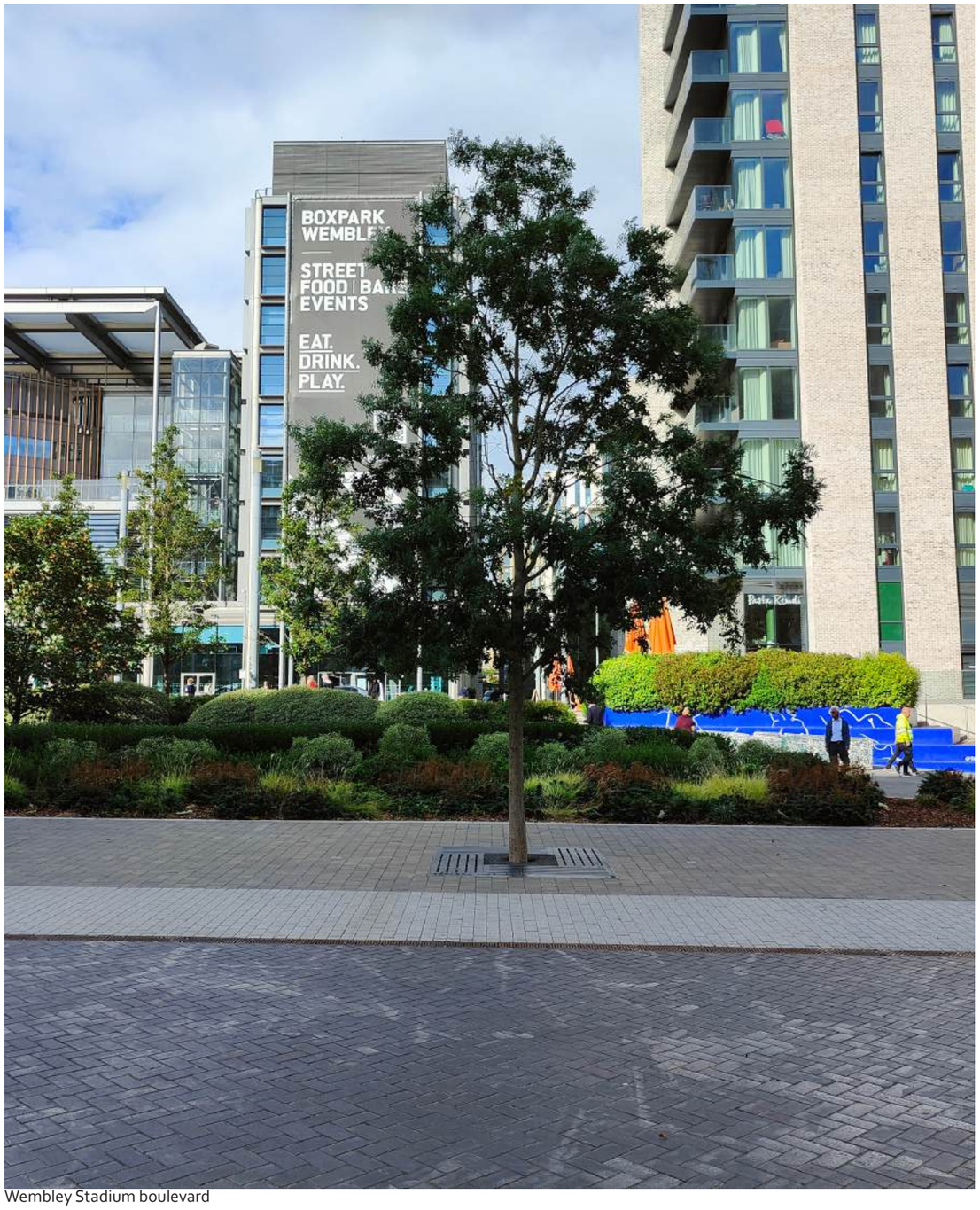
6.5 Inspiratie Londen

Wembley

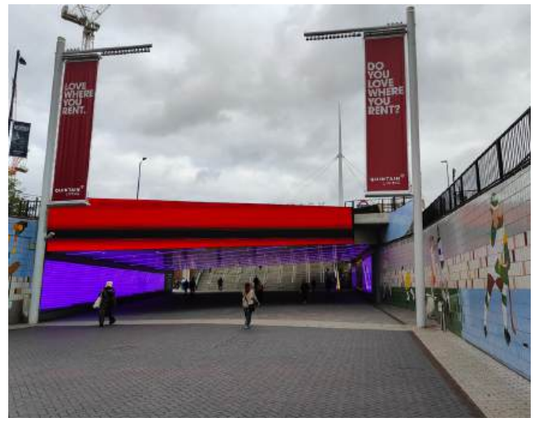
Langs de boulevard van Wembley Stadium, die zich uitstrekt van het stadion naar het station, varieert de breedte tussen ongeveer 30 tot 50 meter. In het midden bevindt zich een vrije ruimte van 18 meter zonder obstakels. Buiten deze 18 meter zijn er groene verblijfsplekken, terrassen en overgangsruimtes van gebouwen te vinden. Langs beide zijden van de vrije ruimte zijn palen met banners geplaatst, die slechts een klein oppervlak op het maaiveld innemen, waardoor mensenmassa's gemakkelijk kunnen doorstromen. Boven het maaiveld zijn deze palen breder en dienen ze als elementen die de menselijke maat inbrengen in de over-gedimensioneerde ruimte.

In het midden van de vrije ruimte zijn camera's op palen geplaatst die het hele gebied goed in de gaten houden, zonder gehinderd te worden door obstakels zoals bomen. Dit is een effectieve oplossing voor het behoud van veiligheid, vooral in vergelijking met andere gebieden zoals ArenAPoort, waar zorgen bestaan over het zicht van camera's door nieuwe obstakels zoals groenvoorzieningen.

Tijdens evenementen worden lichtbakken gebruikt voor bewegwijzering en het creëren van sfeer in het gebied. Geluidsinstallaties dienen zowel voor crowd-control in noodgevallen als voor het afspelen van muziek van de artiest die die avond optreedt in Wembley. De nabijheid van woongebouwen tot het stadion wordt positief ervaren door bewoners, die de reuring als een kwaliteit beschouwen en de woonomgeving een sterk eigen karakter geven.



Wembley Stadium boulevard

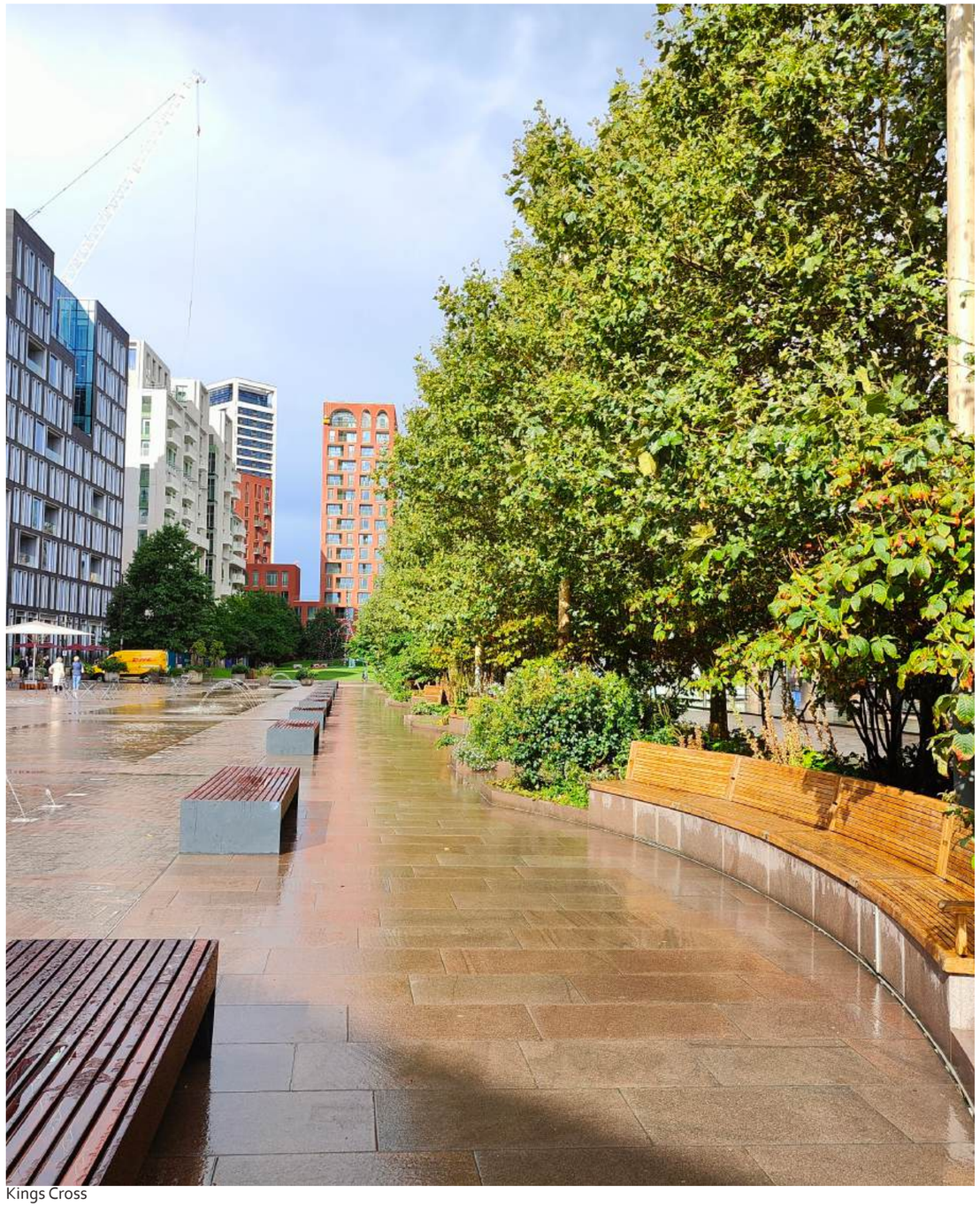






Kings Cross

Kings Cross bestaat uit verschillende pleinen die met elkaar verbonden zijn, elk met een eigen identiteit, maar die samen een eenheid vormen. De lifeline in ArenAPoort kan op een vergelijkbare manier worden gezien, als een aaneenschakeling van openbare ruimtes met elk hun eigen identiteit. Interessant is dat deze pleinen officieel geen openbare ruimte zijn, maar wel openbaar toegankelijk. Ze werden samen ontwikkeld met de bebouwing en het beheer ervan werd niet door de gemeente uitgevoerd, maar door actoren in het gebied. Dit resulteerde in een hoog beheerniveau en kwaliteit van de openbaar toegankelijke ruimtes.



Kings Cross







Olympic Park

In Olympic Park werd duidelijk dat bezuinigen op materialisering afbreuk doet aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De keuze voor goedkope materialen resulteerde in verslechtering door de jaren heen. Investeren in hoogwaardige materialen, zoals het voorgestelde natuursteen, zou een rendabele investering zijn.







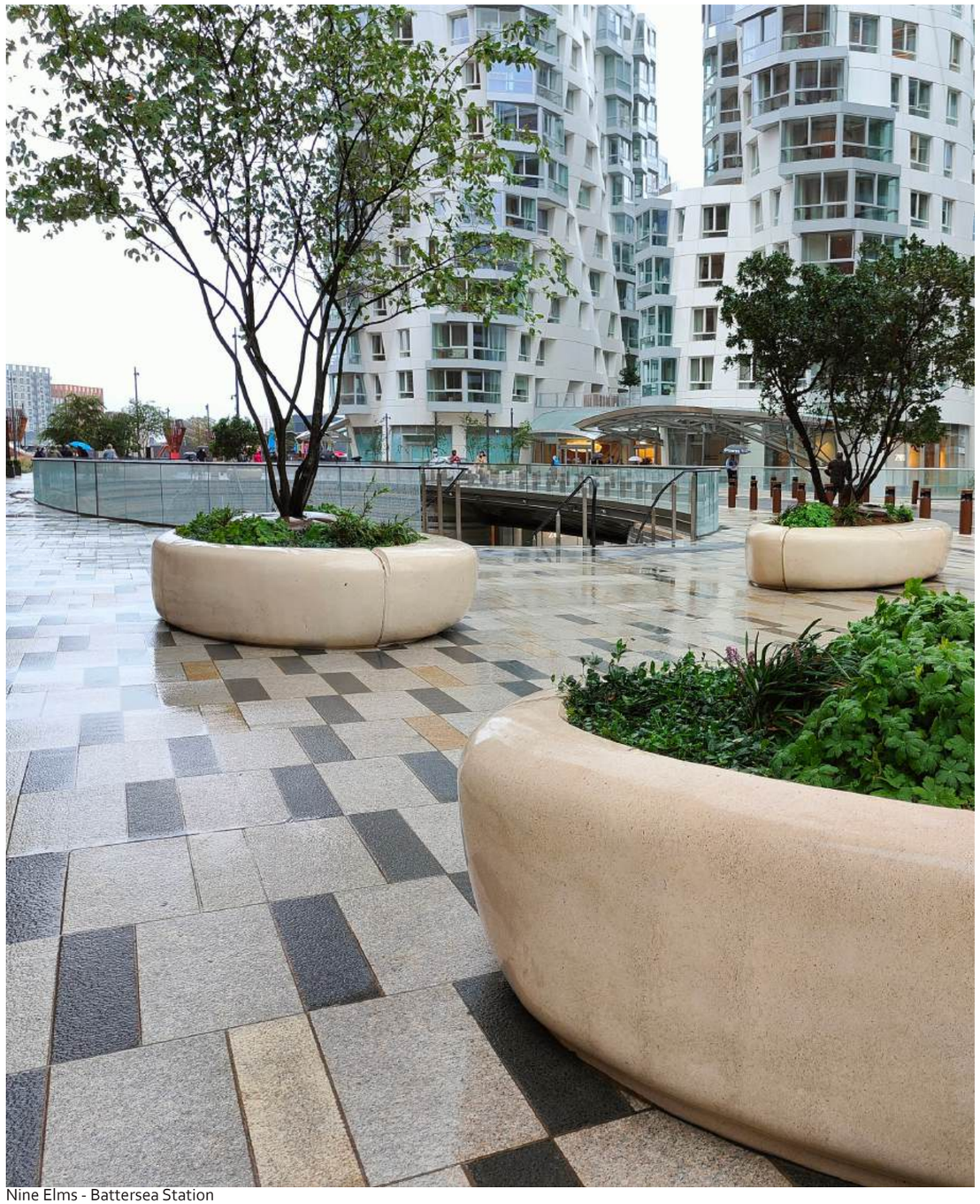


Olympic Park

Nine Elms - Battersea Station

Battersea Park viel op door de prachtig uitgevoerde details, die direct bijdroegen aan een hoogwaardige uitstraling. Het gebruik van klinkers, houten zitraden en weelderige beplanting creëerde een sfeer van schoonheid. Hoewel deze opzet misschien niet volledig hufterproof is voor ArenAPoort, illustreert het wel hoe goede detaillering de beleving van een gebied positief kan beïnvloeden.

We zijn diverse plekken in de openbare ruimte inspirerende voorbeelden tegengekomen waar kolommen en muren waren bedekt met een weelderige groene begroeiing. Dit is een optie om extra te vergroenen in de ArenAPoort. Qua materialisering en het gebruik van natuursteen hebben we interessante voorbeelden gezien waarbij er gebruikt gemaakt werd van diverse formaten en kleurnuances waardoor elk gebied een eigen benadering en identiteit krijgt zoals we ook op de Lifeline voor ogen hebben.





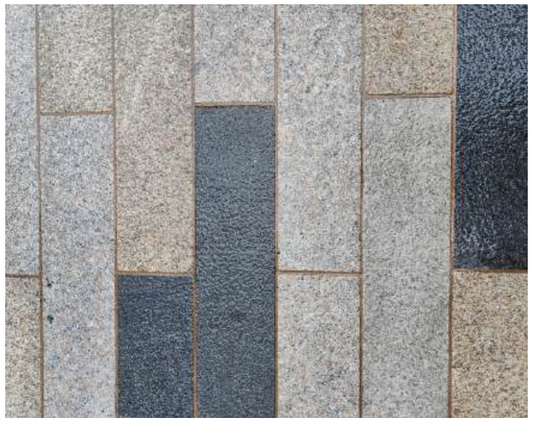




Nine Elms - Battersea Station

















6.6 Materialenmatrix

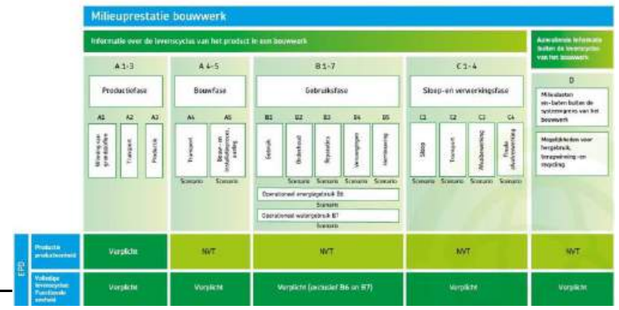
Voor de Lifeline is in dit POR gekozen Puccini-bijzonder toe te passen. Het gekozen materiaal moet robuust en duurzaam zijn en een hoogwaardige uitstraling hebben. Tegelijkertijd moet het betaalbaar zijn om over de gehele Lifeline te gebruiken. Om deze keuze te vergemakkelijken is deze matrix opgenomen, waarin drie verschillende materialen van hoge kwaliteit zijn beoordeeld aan de hand van criteria.

<u>Basiscriteria</u>

- Basiscriteria Puccini: aanbesteedbaar, beheerbaar, mooi, veilig
- Moet mooi verouderen
- Geen hittestress veroorzaken
- Moet licht kunnen reflecteren
- Mogelijkheid om in meerdere verbanden te leggen?
- Hoeveel van wat er nog ligt is bruikbaar?
  - Hergebruik buiten Lifeline
  - Hergebruik elders in het gebied / Zuidoost
- Het materiaal past bij de beoogde uitstraling van het gebied
- Het huidige materiaal kan elders worden gebruikt
- Stroefheid

Materiaal / Criteria			Graniet (1)	Betontegel/ graniettoeslag (2)	Gebakken steen (3)
Vuilbestendig, trekt geen vuil aan			Goed, mits met Nanocoating	Goed	Matig
Hufterproof			Goed, bij voldoende dikte en afmeting	Goed	Matig
Bruikbaarheid door nood- en hulpdiensten			Goed	Goed	Goed
Robuust genoeg voor de waterwerper			Goed	Goed	Goed
Beheerbaar met zuigwagen en borstel			Goed, met goede voegen	Goed, met goede voegen	Matig, voegen worden weggezogen
Mogelijkheid te herstellen na opbreken?			Goed	Goed	Redelijk (maatverschillen)
Op voorraad?			Ja, als vaker toegepast of in groot gebied	Ja	Ja
In productie?			Nee, via contract nabestelling regelen	Nee, via contract nabestelling regelen	Ja, bij keuze gangbaar materiaal
Gemakkelijk schoon te maken.			Ja, als gecoat	Ja	Matig, trekt vuil aan
Breekt niet snel af			Goed	Kans op randschade	Slecht bij baksteen; beter bij perssteen
Ecologische footprint			Nieuw Hergebruik	Nieuw Hergebruik	Nieuw Hergebruik
MKI A1 - A5	per m2		8 cm dikte: 44,84 0	6 + 2 cm: 12,5 0	dikformaat: 3,8 0
			12 cm dikte: 67,26 0		keiformaat: 3,24 0
MKI A-D	per m2		8 cm dikte: 33,42 5	6 + 2 cm: 9,7 1,5	dikformaat: 0,9 0,1
			12 cm dikte: 50,1 7,5		keiformaat: 0,8 0,1
CO2 A1-A5	per m2		8 cm dikte: 436 0	124,7 0	dikformaat: 40,1 0
			12 cm dikte: 654 0		keiformaat: 27,7 0
CO2 A - D	per m2		8 cm dikte: 330 49,5	98,9 14,8	dikformaat: 8,3 1,2
			12 cm dikte: 495 74,3		keiformaat: 5,2 0,8
Kosten aanleg			Relatief hoog (minder bij grote tegels)	Relatief laag	Relatief laag
Kosten beheer			Relatief hoog (specialistisch, afh. kwaliteit)	Relatief laag	Relatief laag
Hittestress					
Warmte absorberen			Goed, afhankelijk van tint	Goed, afhankelijk van tint	Goed, afhankelijk van tint
Reflectiewaarde			Goed, afhankelijk van tint	Goed, afhankelijk van tint	Goed, afhankelijk van tint
Mogelijkheid te variëren in dikte			Goed	Matig	Matig
Afwisseling in formaat mogelijk?			Goed, niet wenselijk	Goed, niet wenselijk	Matig
Mate van passendheid in het gebied			Goed, grote formaten	Goed, grote formaten	Matig
Waterdoorlatendheid/poreusheid			Slecht	Matig	Goed
Bestand tegen puntbelasting			Goed, bij grotere dikte	Redelijk goed	Redelijk goed

Fases levenscyci LCA



Milieueffect categorie:	Equivalente eenheid:
Functionele eenheid: 1 m^3 beton C20/25	
1. Uitputting abiotische grondstoffen	kg Sb eq.
2. Uitputting fossiele energiedragers	kg Sb eq.
3. Klimaatverandering	kg CO_2 eq.
4. Aantasting ozonlaag	kg CFK 11 eq.
5. Smogvorming	kg C_2H_4 eq.
6. Verzuring	kg SO_2 eq.
7. Vermesting	kg $(PO_4)^3$ eq.
8. Toxicologische effecten op de mens	kg 1,4-DB eq.
9. Toxicologische effecten op zoetwaterorganismen	kg 1,4-DB eq.
10. Toxicologische effecten op zoutwaterorganismen	kg 1,4-DB eq.
11. Toxicologische effecten op landorganismen	kg 1,4-DB eq.

(1) zoals IJburg/Mercatorplein
(2) zoals Osdorpplein
(3) zoals Olympisch Stadion / Hoekenrodeplein

Gemeente
Amsterdam