# Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

| | |
|---|---|
| Stadsdeel: | Zuidoost |
| Onderwerp adviesaanvraag: | Nota van Uitgangspunten en Schetsontwerp Hondsrugpark |
| Portefeuille: | Openbare Ruimte en Groen |
| Meegestuurde stukken: | Geen |
| Procesbegeleider: | Cris Nielen |
| Datum weekstart/staf: | 04-02-2025 |
| Datum dagelijks bestuur: | 11-02-2025 |
| Datum stadsdeelcommissie : | 17-02-2025 |
| Registratienr. (optioneel): | n.v.t. |

**Over adviesaanvragen door het DB:** Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 19, lid 2) vraagt DB de stadsdeelcommissie (SDC) om advies als het voornemens is gebiedsopgaven met belangrijkste vierjaren doelstellingen vast te stellen, en ook de zo nodig jaarlijkse herijking daarvan, of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Awb of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is;
- Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over als is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5)
- Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

## Advies van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie

**Gevraagd advies**
Het dagelijks bestuur biedt de stadsdeelcommissie de mogelijkheid om aandachtspunten mee te geven voor verder uitwerking van het Schetsontwerp voor het Hondsrugpark tot Voorlopig Ontwerp. De Nota van Uitgangspunten is ter kennisname bijgevoegd en omschrijft de ambities, eisen en wensen voor het park. Het bijbehorende Schetsontwerp is een verbeelding van de Nota. In 2025 wordt het Schetsontwerp uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp.

**Context Amstel III**
Amstel III ontwikkelt zich tot een gemengde stadswijk waar niet alleen wordt gewerkt, maar waar ook wordt gewoond met bijpassende voorzieningen zoals groenvoorziening, scholen, gezondheidscentrum, jongerentalentcentrum, buurtkamers, winkels, horeca, sport en recreatie. Naar verwachting worden in Amstel III uiteindelijk tussen de 10.000 en 15.000 woningen toegevoegd. Omdat de gemeente bijna geen eigen grond heeft, gebeurt dit stap voor stap en in nauwe samenwerking met de huidige erfpachters. In een aantal deelgebieden van Amstel III gaat de transformatie voortvarend en ontstaan de komende jaren nieuwe woon- en werkbuurten. In het kader van groenvoorziening, sport en recreatie en vooral ook leefbaarheid wordt de Hondsrugweg getransformeerd tot Hondsrugpark.

**Toelichting Hondsrugpark**
Het park is lang en erg smal. Het loopt van gevel tot gevel. Daar waar mogelijk zijn daarom verkeersfuncties gecombineerd. Zo is het de komende jaren nog nodig om vanaf de Hondsrugweg het terrein van Atlas Arena (noordoostzijde) bereikbaar te houden voor auto's i.v.m. de parkeergarages onder het complex en voor laden en lossen. De zuidwestelijke zijde van het park moet bereikbaar blijven voor vuilophaalverkeer en laden en lossen.

De belangrijkste principes zijn:
- Een groene zone met sport en recreatie in een hoogstedelijk gebied;
- Een hoofdroute door het park: de route loopt van noord naar zuid gezien, via de oostzijde van het park met een

oversteek bij de Molenwetering naar de westzijde van het park en grenst hier aan de bebouwing. De middenzone is hierdoor beschikbaar voor voorzieningen zoals sport, spel, schoolplein, groen en recreatie;
- De route kent een erfinrichting. De voetganger heeft het primaat in het park. Andere weggebruikers te weten fietsers, logistiek verkeer en vuilophaaldiensten, maken (deels) gebruik van de hoofdroute maar houden rekening met de voetgangerIn (beperken van de snelheid d.m.v. de inrichting). De route is toegankelijk voor nood-en hulpdiensten;
- De hoofdroute verbindt de toekomstige fietsstraat Haaksbergweg met de fietsverbinding via het tunneltje onder de A9 naar het Paasheuvelweggebied. Deze fietsverbinding is opgenomen in het Mobiliteitsplan Zuidoostflank. De fietsverbinding faciliteert geen snelrijdend fietsverkeer. Hiervoor zijn alternatieve routes beschikbaar over de Holterbergweg en door het Spoorpark;
- De hoofdroute fungeert als noodventiel (calamiteitenroute) in uitzonderlijke situaties voor uitrijdend evenementenverkeer;
- De Molenwetering krijgt een belangrijke rol in het park door het uitbreiden van het wateroppervlak ter plaatse van de kruising met het park. Dit wordt een speciale plek in het park: het waterplein;
- Ter hoogte van het Bullewijkpad komt een buurtplein geschikt voor buurtactiviteiten met een waterspeelvoorziening voor kinderen in de zomer;
- Het park faciliteert goede oost-westverbindingen voor langzaam verkeer;
- Een schoolplein voor midden-en bovenbouw van de toekomstige school in het Hessenbergweggebied vormt een deel van de opgave;
- De Karspeldreef doorkruist het park vanwege de functie als uitvalsroute, maar wordt zodanig vormgegeven ter plaatse van het park, dat het een prettige en veilige oversteek wordt voor de parkbezoekers;
- De kruising met de buurtstraat Hogehilweg is ondergeschikt aan de parkfunctie;
- Het park biedt in het noordelijke deel plaats aan sport en spel, in het middendeel aan schoolplein en groene parkbeleving en in het zuidelijk deel aan buurtactiviteiten;
- Het park faciliteert een wateraanpak waarmee de gebiedsbrede Rainproofstrategie Amstel III wordt ondersteund. Tevens is de wateraanpak onderdeel van de identiteit van het Hondsrugpark;
- Het park blijft deel uitmaken van de hoofdbomenstructuur.

De belangrijkste ontwerpopgaven voor het Voorlopig Ontwerp zijn:
- De uitwerking van het ontwerp vindt plaats in lijn met het Ontwikkelperspectief Amstel III dat in 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld, tezamen met de Actualisering Investeringsbesluit Amstel III, en sluit aan op het Masterplan Zuidoost. De NvU sluit aan op beleid ten aanzien van Beheer, Sport en spelen, Materialisering, Groen en Water;
- Leefbaarheid (zoals het voorkomen van geluidsoverlast) en veiligheid voor de parkbezoekers zijn belangrijke aandachtspunten in de NvU en bij verdere uitwerking. Er zal veel aandacht zijn voor zichtlijnen, routing en verlichting;
- Beheer niveau C, dat ook hier geldt, is niet toereikend voor de vele vaste plantensoorten die nodig zijn om invulling te geven aan de belangrijke groen- en ecologiefunctie binnen Amstel III. In de komende ontwerpfase wordt in eerste instantie afstemming gezocht op ambtelijk niveau over het beheerniveau en indien noodzakelijk wordt dit op bestuurlijk niveau geagendeerd;
- De functie noodventiel van de hoofdroute in het park voor calamiteiten bij uitstromend evenementenverkeer zal in de VO-fase nader uitgewerkt worden, evenals de maatvoering en detaillering van de fietsroute.

**Participatie**
Conform de participatieverordening is het voor het Hondsrugpark een participatieplan opgesteld. Voor de SO-fase hebben de volgende activiteiten plaatsgevonden:
- Begin 2024 heeft een Adviesraad van bewoners en werkenden uit de omgeving een zwaarwegend advies uitgebracht over de voorzieningen in het park. Dit advies is verwerkt in de NvU en het SO. Verantwoording hierover is opgenomen als bijlage van de NvU. De Adviesraad heeft ingestemd met de voorgestelde verwerking. In de Adviesraad waren de huidige bewoners, toekomstige bewoners, Amsterdammers met een binding in Zuidoost en werknemers uit het gebied vertegenwoordigd.
- Na afronding van het concept Schetsontwerp (SO) heeft er een inloopbijeenkomst plaatsgevonden voor bewoners

en werkenden uit de omgeving, waaronder ook de H-buurt, waarbij twee keer een presentatie van het SO is gegeven. Ook hebben bewoners uit de omgeving via een online vragenlijst reactie kunnen geven. Er is een samenvatting van de participatiereacties in de SO-fase verspreid via de nieuwsbrief Amstel III.
- Voor het VO krijgt de buurt opnieuw de gelegenheid om te reageren op het ontwerp. Naar verwachting zal dit in het derde kwartaal van 2025 zijn.

**Advies stadsdeelcommissie:**

*Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur*

Op 3 maart was er een ontvangst in het Huis van de Toekomst, midden in het plangebied ArenaPoort/Amstel III, waar de komende jaren een transformatie plaatsvindt van een gebied met voornamelijk kantoren en winkels naar een gebied met een menging van wonen en werken. Ambtenaren van het stadsdeel namen leden van de stadsdeelcommissie - aan de hand van een maquette - in vogelvlucht mee in de plannen, de ambtelijke voorbereiding en voor welke uitdagingen zij staan. Een wandeling over de huidige Hondsrugweg, met nu vooral asfalt en beton, en een visualisatie van het toekomstige Hondsrugpark, prikkelde de verbeelding.
Het is de bedoeling dat er in Amstel III – Bullewijk, Paasheuvelwijk en Holterbergdistrict - de komende jaren gefaseerd zo'n 19.000 woningen worden gebouwd. Verderop, in en rondom ArenAPoort komen er volgens de Ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030 nog eens ruim 25.000 woningen bij.

Met zo'n grote opgave is het voor de stadsdeelcommissie ingewikkeld om over een beperkt deelaspect – transformatie van weg naar park – advies te geven. Een aantal grote vraagstukken komt in de onderliggende stukken bij de adviesaanvraag tussen de regels door, maar niet expliciet aan de orde, terwijl die fundamenteel zijn voor gemaakte keuzes bij de planvorming van het Hondsrugpark en te maken keuzes bij de toekomstige inrichting van het grotere plangebied:

- Wat betekent een gefaseerde transformatie van een gebied met vooral bedrijven naar een gebied met een combinatie van wonen en werken? Welke belangenafwegingen worden gemaakt als de behoeften van gebruikers, bedrijven en bewoners elkaar bijten?
- Wat betekent deze transformatie voor ontsluiting van wegen voor autoverkeer of juist inperking daarvan, in het belang van verbetering van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid?
- Wat betekent deze transformatie voor de realisatie van maatschappelijke opgaven op het gebied van sport, welzijn, maatschappelijke voorzieningen, jongeren, etc.?
- Wat doet de gemeente om haar onderhandelingspositie te versterken richting grondeigenaren en projectontwikkelaars, hen aan te spreken op hun maatschappelijke verantwoordelijk en bij te dragen aan de realisatie van maatschappelijke opgaven?

De technische sessie in het Huis van de Toekomst en de onderliggende stukken bij de adviesaanvraag zijn exemplarisch voor de knelpunten die we nu op kleine schaal zien bij de inrichting van het Hondsrugpark en verder worden uitvergroot naarmate de nieuwbouwplannen vorderen.

**Stip op de horizon**

Bij de transformatie van Amstel III initiëren marktpartijen de meeste bouwprojecten en voeren ze uit. De gemeente heeft niet of nauwelijks een grondpositie in het gebied en daarmee zijn de mogelijkheden tot sturing beperkt. Dit betekent dat er vooral koop- en vrijesectorhuurwoningen worden gebouwd en in slechts enkele bouwblokken, samen met woningcorporaties, sociale huur kan worden gerealiseerd.
De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte, voor de bereikbaarheid en voor de komst van voldoende maatschappelijke voorzieningen. We zien echter in het advies onvoldoende terug wat een menging van wonen en werken, de komst van scholen, parken en speelplekken, betekent voor maatschappelijke opgaven als verbetering van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Ook komt onvoldoende naar voren welke belangenafwegingen zijn gemaakt tussen bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid en dat dit een gedeelde verantwoordelijkheid is van overheid en bedrijven. Het wordt in de plannen van het Hondsrugpark bijvoorbeeld als vanzelfsprekend aangenomen dat fietspaden en wegen - voor bestemmingsverkeer, nooddiensten, laden en lossen en vuilophaal - beschikbaar moeten blijven als 'noodventiel' voor verkeersstromen afkomstig van de grote evenementenlocaties in ArenaPoort. In een gebied met menging van functies mag van alle stakeholders worden verwacht dat zij een inspanning leveren om dit een gebied te maken waarin het goed toeven is, en de gemeente daarbij een regierol vervult.

We verwachten van gemeente en stadsdeelbestuur dat zij een stip op de horizon zetten t.a.v.:

- Verbetering van de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit
  Het stratenpatroon in Amstel III is nu gericht op bereikbaarheid en toegankelijkheid voor woon-werkverkeer en bezoekers van kantoren en winkels, met brede autobanen en ruimte voor parkeren. We verwachten een 'masterplan' met maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, door inperking van autoverkeer en invoering van 30 kilometer zones. Dit betekent om te beginnen dat er afspraken worden gemaakt met evenementenlocaties om het gebruik van de auto door bezoekers in te perken en bezoekers te stimuleren om meer gebruik te maken van openbaar vervoer en per fiets naar ArenaPoort te komen. Op dit moment komt meer dan de helft van de bezoekers aan evenementenlocaties per auto (54%) en slechts 3,5% met de fiets. Dat levert een te grote druk op de inrichting en kwaliteit van de omliggende openbare ruimte, en is niet in het belang van de verkeersveiligheid en gezondheid van (toekomstige) bewoners en gebruikers.
- Gefaseerde aanpak
  Bij een gebied in transitie mag van plannen voor inrichting van de openbare ruimte worden verwacht dat die op toekomstige veranderingen inspelen. Waar - zoals nu bij de inrichting van het Hondsrugpark - rekening moet worden gehouden met de toegankelijkheid van gebouwen die nu nog een kantoorfunctie hebben, willen we in de plannen terugzien hoe de inrichting kan worden aangepast als dit in de toekomst niet meer nodig is, omdat kantoren hebben plaatsgemaakt voor woningen, waarvan de toegang buiten het park wordt ontsloten.
- Sportvelden
  Over de maquette gebogen viel op dat er in Amstel III nauwelijks ruimte is voor sportfaciliteiten en sportvelden waar teamsporten kunnen worden beoefend. Vanwege de krappe ruimte in het Hondsrugpark is het enigszins begrijpelijk dat ruimte voor sport en spelen daar vooral is gericht op 'urban' sporten. Dat er elders in het plangebied, waar de komende jaren duizenden woningen bijkomen, nog nauwelijks zicht is op inpassing van volwaardige sportlocaties, doet vrezen dat de gemeente niet in staat is om haar verantwoordelijkheid te nemen voor invulling van deze maatschappelijke opgave. Bij de technische sessie over sportinpassing (4 maart) is gebleken dat er met het huidige inwoneraantal al een tekort is aan sportlocaties, laat staan als er de komende jaren duizenden bewoners bijkomen.
  Volgens een ambtelijke toelichting is het gebrek aan grondpositie van de gemeente een beperkende factor voor de realisatie van sportfaciliteiten. Dit is vragen om problemen. De stadsdeelcommissie dringt er op aan dat de gemeente zorgt voor volwaardige sportfaciliteiten in het gebied, niet alleen ten behoeve van de toekomstige bewoners, maar ook om gebrek aan sportlocaties elders in Zuidoost op te lossen. We zouden in het finale advies terug willen zien hoe de gemeente in de verdere planontwikkeling haar onderhandelingspositie kan versterken t.o.v. projectontwikkelaars, hen aanspreekt op maatschappelijk verantwoord ondernemen en hen committeert aan de realisatie van maatschappelijke opgaven. Ook eventuele ruil van grond biedt de gemeente meer mogelijkheden om haar grondpositie te versterken.

**Hondsrugpark**

Het Hondsrugpark fungeert in de toekomst als groene long in de gebouwde omgeving, en moet voorzien in de behoefte aan schone lucht, recreatie en natuurbeleving. Zoals de plannen nu voorliggen wordt deze functie verstoord door autoverkeer in het park.

Vanwege de vorm van het park - lang en erg smal – worden waar mogelijk verkeersfuncties gecombineerd. Volgens de adviesaanvraag is het de komende jaren nog nodig om vanaf de Hondsrugweg het terrein van Atlas Arena (noordoostzijde) bereikbaar te houden voor auto's i.v.m. de parkeergarages onder het complex en voor laden en lossen. Bij een gebied in transitie mag van plannen voor inrichting van de openbare ruimte worden verwacht dat die op toekomstige veranderingen inspelen. Wanneer de transformatie van kantorengebied naar wonen vordert is bereikbaarheid voor auto's geen noodzaak meer. Toegangswegen naar de woningen komen dan buiten het park te liggen. Die notie ontbreekt nu. We willen in het voorstel graag terugzien dat delen van het park die nu nog bereikbaar moeten zijn voor auto's – bijvoorbeeld vanwege de ligging van parkeergarages - in een latere fase worden afgesloten en de inrichting van het park daar op kan worden aangepast.

**Noodventiel 'triple events'**

De zuidwestelijke zijde van het park moet bereikbaar blijven voor vuilophaalverkeer en laden en lossen en voor een noodventiel bij zogenoemde 'triple evenementen' ArenaPoort. Hiermee wordt bedoeld dat de drie grote evenementenlocaties JC Cruijff Arena, Afas en Ziggo Dome gelijktijdig een maximale bezetting hebben. Als er in geval van calamiteiten of drukte verkeersopstoppingen plaatsvinden kan uitstromend evenementenverkeer gebruik maken van de hoofdroute in het park. Volgens de toelichting bij de technische sessie zal dit naar verwachting hooguit vier keer per jaar plaatsvinden. Zonder tegen zere schenen te willen aanschoppen is dit de wereld op zijn kop. Het wekt de schijn

dat niet de behoeften en belangen van toekomstige bewoners en gebruikers de inrichting van het park bepalen maar de inrichting wordt gedicteerd door de grote evenementenlocaties. Bij een gebied in transitie zou dit 'noodventiel' hooguit een tijdelijke oplossing moeten zijn. Ondertussen dient er hard te worden gewerkt aan inperking van verkeersstromen door autoverkeer van evenementenlocaties, en aan een verkeerscirculatie die het Hondsrugpark en omliggende woonwijken ontziet, zodat het 'noodventiel' in de toekomst niet meer nodig is.

**Karspeldreef**
Het Hondsrugpark wordt doorkruist door de Karspeldreef vanwege de functie als uitvalsroute. Als dit voorlopig niet anders kan vanwege de bereikbaarheid van kantoren dient de snelheid te worden beperkt tot maximaal 30 km of lager (stapvoets). Tegelijkertijd dient bij de verdere planontwikkeling van kantoren naar woningen, de verkeerscirculatie zodanig te worden vormgegeven dat de doorgang door het Hondsrugpark niet meer nodig is.

**Groenbeheer**
Voor het beheer van het Hondsrugpark geldt beheerniveau C, wat niet toereikend is voor de vele vaste plantensoorten die nodig zijn om invulling te geven aan biodiversiteit en kwalitatief hoogstaand en ecologisch verantwoord openbaar groen. me. de belangrijke groen- en ecologiefunctie binnen Amstel III. Het risico bestaat dat dit in de komende ontwerpfase zal leiden tot onderhoudsarm, sober groen en afbreuk doet aan de kwaliteit van de leefomgeving. De stadsdeelcommissie pleit ervoor voldoende middelen ter beschikking te stellen voor aanleg en onderhoud. Wanneer er onvoldoende (publieke) middelen beschikbaar zijn, zouden we het billijk vinden als bedrijven in de omgeving en projectontwikkelaars structureel een extra bijdrage leveren aan de aanleg- en onderhoudskosten van het Hondsrugpark.

**Participatie en betrokkenheid**
De stadsdeelcommissie is benieuwd met welke partijen gesprekken worden gevoerd over de programmering van het theater dat in het Hondsrugpark is gepland. Ook zouden we in het finale advies graag terugzien hoe – mede in het kader van de gebiedsopgaven en het extra budget dat ter beschikking is gesteld - maatschappelijke organisaties (buurtplatform West, milieu- en natuurorganisaties, etc.) worden betrokken bij de verdere planvorming, realisatie van maatschappelijke opgaven en bevordering van de sociale cohesie in de wijk.
De ontwikkeling van het Hondsrugpark en het omliggende gebied brengt talrijke kansen met zich mee voor de inwoners van Amsterdam Zuidoost. De stadsdeelcommissie benadrukt het belang van het actief onder de aandacht brengen van deze kansen en mogelijkheden bij bewoners en ondernemers uit Zuidoost. Het is belangrijk dat zij in een vroeg stadium worden betrokken, geïnformeerd en gestimuleerd om hieraan deel te nemen, zodat de economische en sociale voordelen ten goede komen aan de bestaande gemeenschap.
Deze kansen toegankelijk en inzichtelijk te maken, draagt bij aan brede welvaart en kansengelijkheid. Dit betekent niet alleen economische groei, maar ook een betere verdeling van de voordelen over de verschillende wijken van Zuidoost. Hierbij moet specifieke aandacht uitgaan naar bewoners die traditioneel minder toegang hebben tot stedelijke vernieuwing en economische vooruitgang.
Daarnaast is het een must om de verbinding tussen de verschillende wijken binnen Zuidoost te versterken en segregatie zoveel mogelijk te voorkomen. Dit kan onder andere door investeringen in toegankelijke en inclusieve ontmoetingsplekken, sociale en culturele initiatieven, en het actief betrekken van bewoners bij de besluitvorming.
De stadsdeelcommissie roept op tot een structurele en doordachte aanpak waarbij participatie niet alleen een formele verplichting is, maar daadwerkelijk bijdraagt aan een inclusieve ontwikkeling van het gebied. Dit vereist nauwe samenwerking tussen de gemeente, projectontwikkelaars, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bewoners, zodat het Hondsrugpark, de verdere ontwikkeling van de openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen in de wijk plekken worden waar iedereen zich welkom en vertegenwoordigd voelt.

**Reactie DB:**
*Reactie van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie*

Het Dagelijks Bestuur dankt de stadsdeelcommissie voor het uitgebreide advies en zal hierop reageren. Eerst wordt ingegaan op de adviezen gerelateerd aan het Hondsrugpark en vervolgens de Amstel III brede vraagstukken.

Door de stadsdeelcommissie wordt als belangrijk aandachtspunt voor het park meegegeven dat de voorgestelde verkeersroute te veel ruimte inneemt en dat het onwenselijk is dat er gemotoriseerd verkeer door het park rijdt. Het schetsontwerp gaat uit van de toekomstige situatie, waarbij de kavels in Bullewijk zijn getransformeerd zoals beschreven in het ontwikkelperspectief. Het afsluiten van de Hondsrugweg als doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer heeft invloed op het grotere netwerk. Dit staat beschreven in het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (juli 2021), waarin de maatregelen staan beschreven die nodig zijn om en de stad te laten groeien en tegelijkertijd de bereikbaarheid te waarborgen. Maatregelen op netwerkniveau moeten ervoor zorgen dat Zuidoost bereikbaar blijft. Dat de Hondsrugweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, is met het Investeringsbesluit voor Amstel III in 2021 vastgesteld. Het vastgestelde Mobiliteitsplan Zuidoostflank gaat hier ook al vanuit.

Het klopt dat sommige plekken nog steeds bereikbaar moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer, hier zullen wij puntsgewijs op ingaan:

- Vanaf het Hondsrugpark blijft het Atlas ArenA-complex en de P9 bereikbaar voor autoverkeer. In het VO wordt onderzocht of deze route kan worden ingericht als fietsstraat. Het Atlas ArenA-complex wordt niet getransformeerd en behoudt kantoorfunctie. De onderliggende parkeervoorzieningen dienen bereikbaar te blijven; het park zal in de toekomst op dit complex aansluiten.
- Aan de westzijde van het park, tussen de Molenwetering en de Laarderhoogtweg, is bereikbaarheid voor autoverkeer noodzakelijk. Dit is nodig om de toekomstige gebouwen grenzend aan het park goed te ontsluiten. Denk aan afvalinzameling en laden en lossen. Ontwerpopgaven voor het VO zijn onder andere de zoektocht naar een passende inrichting, zodat er voldoende ruimte voor fietsers en voetgangers blijft.
- Tijdens evenementen is de situatie anders. In het kader van de veiligheid moet het mogelijk zijn om (alleen) in geval van een incident auto's door het park uit te laten rijden naar de Karspeldreef. Dit is een belangrijke randvoorwaarde om de Hondsrugweg als verkeersweg af te sluiten, vooral vanuit het oogpunt van veiligheid en de robuustheid van het netwerk.

Ten aanzien van het park is verder het volgende meegegeven:

- VO fase: Het projectteam werkt het SO verder uit naar VO. In het kader van deze uitwerking is het principe voor de inrichting van de hoofdroute veranderd naar ETW30 (erftoegangsweg), met fysieke en psychologische snelheidsremmers.
- Gefaseerde aanleg: Amstel III kenmerkt zich als een transformatiegebied dat gefaseerd tot stand komt. Dit geldt ook voor het park. Het park kan niet in één keer worden aangelegd. Parkeergarages van toekomstige gebouwen zullen aan buurtstraten gesitueerd zijn, maar de entrees van woningen, kantoren en voorzieningen zullen wel langs het park komen. Dit draagt bij aan de levendigheid van het park, maar vraagt ook dat deze entrees bereikbaar zijn voor verhuiswagens, pakketdiensten en andere logistieke diensten. Daarnaast dient het park op sommige plekken ook toegankelijk zijn voor inzamelvoertuigen, in verband met afvalvoorzieningen voor de bewoners.
- Groenbeheer: Voor Amstel III wordt uitgegaan van nieuwe beplantingsconcepten die passen bij het vigerende beheerbeleid. Dit betreft het document "Beplantingsconcepten bij sober beheer" d.d. 31 maart 2025. Mocht dit voor het Hondsrugpark niet volstaan om een kwalitatief hoogwaardig stadspark te realiseren dan zal eerst ambtelijk worden verkend of hier een uitzondering mogelijk is. Het beplantingsplan wordt onderdeel van het uitwerkte VO.
- Participatie en betrokkenheid: Over de programmering van het theater worden nog geen gesprekken gevoerd. Dit wordt opgepakt zodra er zicht is op uitvoering. Wel is het de bedoeling dat dit een voorziening wordt voor en door de buurt. Dit is ook de reden dat het theater bij de toekomstige buurtkamer is gepositioneerd. Voor het Hondsrugpark is daarnaast een separaat participatieplan opgesteld. Hierin staat beschreven hoe de buurt wordt betrokken bij de verdere uitwerking. Het advies van de Adviesraad Hondsrugpark, die vanuit het participatieproces in 2024 een bindend advies hebben gegeven bij het SO en de Nota van Uitgangspunten, blijft hierin leidend. De

leden van de adviesraad hebben aangegeven dat het park een inclusieve plek moet worden waar veel ruimte is voor ontmoeting en het ontplooien van activiteiten die bijdragen aan de sociale cohesie en binding met de buurt. De eerste bewoners in Amstel III worden vertegenwoordigd door het buurtplatform in oprichting. Met het buurtplatform voert de gemeente op periodieke basis (iedere zes weken) overleg. In deze overleggen wordt op een concrete vormgegeven aan de participatieve democratie. Bewoners in Amstel III worden niet alleen geraadpleegd, maar nemen en krijgen de ruimte voor actieve betrokkenheid, bijvoorbeeld bij een onderwerp als placemaking.

Een aantal adviezen raakt de bredere scope van het Amstel III-gebied. Voor het Amstel III-gebied is een ontwikkelperspectief vastgesteld (Investeringsbesluit door de Gemeenteraad in 2021). Hierin wordt beschreven hoe wordt omgegaan met de inpassing van maatschappelijke voorzieningen, welk woningbouwprogramma hier komt en het project hierop kan sturen in afstemming met de erfpachters en projectontwikkelaars in de buurt. Ook staat hierin de stip op de horizon beschreven voor zowel de stedenbouw als de inrichting van openbare ruimte. Verder volgt het project het reguliere Amsterdamse beleid ten aanzien van mobiliteit en parkeren en wordt rekening gehouden met de specifieke (gebieds)opgaven die beschreven staan in het Mobiliteitsplan voor Zuidoost. Het Ontwikkelperspectief wordt regulier geactualiseerd en de aankomende actualisatie is voor 2026 voorzien. Bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief worden bovenstaande punten opnieuw overwogen. Dit wordt te zijner tijd ook met de SDC afgestemd.

Het Hondsrugpark maakt deel uit van een bredere transformatie van de openbare ruimte in Amstel III. Deze ontwikkeling zal t.b.v. de actualisatie van het Ontwikkelperspectief verder worden uitgewerkt in een strategie openbare ruimte. Er komt meer groen, ruimte voor fietsers en voetgangers, en er komen voorzieningen in de openbare ruimte zoals sport- en spelmogelijkheden. Over de verdere ambities voor de openbare ruimte zal ook nog met de SDC worden afgestemd in het kader van de actualisatie van het Ontwikkelperspectief.

Hier gaan we nu alvast kort op in als reactie op het advies van de SDC:

- Verkeersveiligheid: De huidige wegen in Amstel III zijn gericht op de bereikbaarheid van de kantoorpanden. Veel van deze kantoorpanden transformeren de komende jaren naar gebouwen met appartementen, kantoren en voorzieningen. Bijna alle wegen transformeren naar 30 km/u-straten, waarbij de fietser en voetganger meer ruimte krijgen. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Op plekken waar het kan, wordt gekozen voor een erfinrichting.
- Luchtkwaliteit: In Amstel III komt er meer ruimte voor voetgangers en fietsers en bijgevolg minder ruimte voor de auto. Daarnaast komt er meer groen. Het stratenpatroon kenmerkt zich door ETW 30, met op plekken waar het kan een erfinrichting. Deze ontwikkelingen kunnen een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit.
- Ontwikkelingen Karspeldreef: Deze zal ter hoogte van de gebiedsontwikkeling van Amstel III op termijn transformeren tot groene stadslaan met een profiel van 2x1 rijbaan met (thans ontbrekende) fietspaden aan beide zijden. Hiermee verbetert de oversteekbaarheid, de functionaliteit voor de fietser en hoeveelheid groen en bomen. Over de verkeerssnelheid moet nog een besluit worden genomen bezien vanuit het perspectief van (de transformatie van) het hele verkeersnetwerk rondom Amstel III.
- Sportvoorzieningen: In Amstel III komen verschillende sportplekken. Zoals de SDC aangeeft, is er in Amstel III weinig ruimte voor grote sportvelden en verenigingssport. Dit is een opgave voor heel Zuidoost. Voor dit onderwerp wordt gekeken naar het hele gebied en niet alleen naar deelgebieden.