Deel I Ontwikkelperspectief + Deel II Financiële paragraaf



Actualisering Investeringsbesluit Amstel III

Bullewijk en Paasheuvelweggebied

2021-2024

Faciliteren, regisseren, investeren



03/2021

Leeswijzer

De Actualisering Investeringsbesluit Amstel III 2021-2024 bestaat uit twee delen.

Deel I beschrijft het ontwikkelperspectief van Amstel III voor de komende 4 jaar, vaak met een vergezicht op kansrijke ontwikkelingen tot 2040. Deel I memoreert eerst de aanleiding om het gebied te transformeren, de doelen die daarbij horen, en maakt even pas op de plaats waar we nu anno 2020 staan. Vervolgens is een hoofdstuk gewijd aan de gemeentelijke strategie om deze transformatie aan te jagen en in goede banen te leiden. Het omvangrijke hoofdstuk 5 behandelt het gewenste bouw- en herontwikkelingsprogramma voor de komende 4 jaar en jaren daarna. De slothoofdstukken zijn gewijd aan de ruimtelijke metamorfose van Amstel III, deels gebaseerd op het eerder beschreven programma en deels gebaseerd op de ruimtelijke - en duurzaamheidsambities voor dit gebied. De daarin beschreven ruimtelijke kaders hebben zowel betrekking op de te transformeren kavels als op de openbare ruimte. Onderscheid wordt gemaakt tussen algemene ontwerpprincipes en specifieke spelregels per deelgebied.

Deel II bespreekt het financieel kader voor de ontwikkelingen uit deel I. Met name de programmatische wensen en de ruimtelijke interventies hebben financiële consequenties voor de twee grondexploitaties in het Amstel III gebied: Bullewijk en het Paasheuvelweggebied. Deel II raamt daartoe de te maken kosten, de opbrengsten en het mogelijk eindsaldo van de transformatie. Deel II bevat vertrouwelijke informatie en wordt daarom los van deel I aangeboden aan het gemeentebestuur.

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam
Cluster Ruimte en Economie
RVE Ruimte en Duurzaamheid
Projectgroep Amstel III

Verantwoordelijk bestuurders
Marieke van Doorninck, Dirk de Jager

Ambtelijk opdrachtgever
Ellen Nieuweboer

Projectmanager
Tamara Smit

Projectgroep Actualisering Investeringsbesluit Amstel III
Marjolein Baarbé
Els de Cannière
Marcel Klooker
Brian Maduro
Tamara Smit
Stephan Sliepenbeek
Berjen Zoetbrood

Teksten
Endre Timár

Vormgeving
Vanessa Rutgers

Contact: *Amstel3@amsterdam.nl*

Vastgesteld door de gemeenteraad Amsterdam op 22 april 2021.

Voorwoord

'Vergeet niet dat Amstel III de heetste plek van Nederland is', zei voormalig rijksadviseur voor de leefomgeving Daan Zandbelt, 'het wordt een nieuw type wijk met een uitermate gunstige invloed op Zuidoost en de Metropoolregio Amsterdam'. Een verrassende uitspraak, want tot voor kort stond Amstel III vooral bekend als een beetje kleurloze kantoorwijk.

Amstel III zit in de as Schiphol - Zuidas - Zuidoost, een bekende economische zone met tienduizenden banen. Minder bekend is dat Amstel III en de Arenapoort, per vierkante kilometer bekeken, meer euro's aan de nationale economie bijdragen dan de Zuidas. In het gebied zitten dan ook wereldwijde financiële instellingen, nationale hoofdkantoren, megastores, de Johan Cruijff Arena, grote entertainmenthallen en het UMC als één van de grootste academische ziekenhuizen.

Amstel III is al jaren een gewilde vestigingslocatie voor bedrijven: onderdeel van de creatieve hotspot Amsterdam, uitstekend bereikbaar... en met bouwruimte. De unieke kwaliteit van Amstel III is echter dat je er straks niet alleen werkt maar ook uitstekend kunt wonen. Komende jaren worden er zo'n tienduizend woningen gebouwd, maar het wordt geen suffe woonwijk. In de 'plinten' van gebouwen krijgen ook labs, ateliers, startups, ambachtelijke bedrijfjes, horeca, sport en voorzieningen ruim baan. Bovendien doen de gemeente en ontwikkelaars er alles aan om die woningen en andere commerciële ruimten voor elke portemonnee bereikbaar te maken.

Amstel III krijgt een extreme make-over. Het wordt een hoogstedelijke metropolitane wijk, met dicht op elkaar gebouwde hoge en lagere gebouwen, groot en klein, van herenhuizen tot slanke torens. Die intensiteit zorgt ervoor dat er altijd leven is op straat, iets te doen in de buurt, maar zorgt ook voor groene oases van een uitmuntende kwaliteit, met het nieuwe Hondsrugpark als de centrale groene parel. Die uitzonderlijke combinatie van werken en wonen, van kleinschalig tot megagroot, maakt van Amstel III een stuk stad dat in Nederland nog niet bestaat.

Amsterdam streeft al jaren naar uitgroei in een meerkernige stad, ook om de onevenredige druk op de binnenstad te verlichten. Tot op heden lukt dat nog niet zo goed, maar met Amstel III stijgen de kansen op succes. In de lange strook tussen Amstelstation en UMC wordt komende jaren zo fors bijgebouwd dat de kern van Zuidoost kan uitgroeien tot een flink regionaal centrum, met een kosmopolitische identiteit die zelfs in de Amsterdamse binnenstad ontbreekt.

De herontwikkeling van Amstel III is overigens geen traditionele verdichtingsoperatie, want er ligt overal een accent op duurzaamheid. Bijvoorbeeld, ondanks het feit dat er veel wordt bijgebouwd komt er in Amstel III per saldo meer groen bij. Veel bestaande gebouwen worden hoogwaardig hergebruikt en overal worden duurzame vormen van energie toegepast. Ook de auto krijgt hier definitief een bescheiden rol ten gunste van deelauto's, openbaar vervoer, lopen en fietsen. Daarbij plaatsen we een belangrijke kanttekening: de hoge duurzaamheidsambities mogen de komst van sociale en middensegment woningen niet in de weg zitten.

Amstel III wordt geen eiland voor welgestelden, maar gewoon onderdeel van Zuidoost. Amstel III voegt wel een andere dimensie toe aan het stadsdeel, met een nieuw type stedelijkheid. Omgekeerd geeft Zuidoost aan Amstel III goede voorzieningen, de unieke sfeer van de meest diverse bevolking van Nederland, en een reservoir aan jong talent dat slechts wacht op economische kansen. En Amstel III gaat een hoop kansen creëren! Elke (nieuwe) baan in de kantoren, bedrijven en voorzieningen levert ook nog meerdere banen op in de catering, beveiliging, onderhoud, transport, stages of verzorging.

Zuidoost profiteert daarvan, want zulke diensten zijn er al maar vooral in de vorm van informele onderneminkjes in kelderboxen en keukens van galerijflats. De aanzuigende vraag naar diensten in Amstel III kan die informele economie een krachtige boost geven naar levensvatbare bedrijven met banen en bestaanszekerheid. Dat laatste is een perspectief waar veel jonge mensen in Zuidoost om zitten te springen, als alternatief voor de negatieve spiraal van jeugdcriminaliteit. Amstel III is dan ook een goede partner in de vernieuwde wijkaanpak van het Masterplan Zuidoost.

Is dit enthousiaste voorwoord een soort opgeblazen reclamefolder? Nee. De uitspraak van rijksadviseur Daan Zandbelt, waarmee we begonnen, staat niet op zichzelf. De gebouweigenaren en ontwikkelaars in Amstel III tonen keer op keer een groot commitment met herontwikkeling van het gebied. In korte tijd zijn al contracten getekend voor 5.000 woningen en er volgen meer. En uit gesprekken met bewoners van Zuidoost bleek dat zij het óók hoog tijd vinden om hier kansen te creëren voor henzelf en hun kinderen. De gemeente en ontwikkelaars zullen die kansen bieden. In de vorm van banen, betaalbare woningen, voorzieningen en werkruimtes, en desnoods voorrang voor woningzoekenden uit Zuidoost.

Geen reclamefolder dus, maar een ontwikkelperspectief dat met beide benen op de grond staat. Over een gebied dat begon als polder, verder ging als kantorenstrook en nu een nieuw pad inslaat als uitnodigende, verbonden en gezonde woon/werkwijk. Met het beste DNA van Amsterdam Zuidoost.

Marieke van Doorninck
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid
Gemeente Amsterdam

Dirk de Jager
Portefeuillehouder Ruimtelijke ordening, Bouwen en Wonen
Dagelijks bestuur stadsdeel Zuidoost

Samenvatting

Algemeen

Amstel III is die lange strook tussen de Arenapoort en het AMC, het spoor naar Utrecht en de snelweg A2. Bij Amsterdammers is het gebied nu vooral bekend als plek-met-de-IKEA. Amstel III was tot voor kort een tamelijk kleurloze kantorenwijk, maar wordt getransformeerd naar een hoogstedelijke wijk met een intensieve mix van wonen, werken en recreëren. Amstel III blijft in de toekomst een sterk werkgebied, maar er is ook ruimte voor de bouw van tenminste 10.000 woningen. De gemeente heeft indertijd bijna alle grond in erfpacht uitgegeven, daarom wordt de transformatie in co-creatie met de zittende grondeigenaren uitgevoerd. De gemeente en partners willen van Amstel III een levendige en inclusieve wijk maken voor elke portemonnee. Belangrijke doelgroepen zijn jongeren, alleenstaanden, ouderen en kleine gezinnen.

De gemeenteraad heeft reeds in 2017 een Investeringsbesluit genomen voor de transformatie op basis van een Ontwikkelperspectief, een Ontwikkelstrategie en een Financieel kader. Daarbij was afgesproken om dat besluit in 2021 te actualiseren. Die actualisering heeft de vorm aangenomen van de twee voorliggende documenten:

Deel I - Ontwikkelperspectief
Deel II - Financiële paragraaf

Deze documenten zijn primair gericht op de komende 4 jaar, maar het ontwikkelperspectief geeft ook doorkijkjes naar 2030 of 2040. Anders dan in 2017 zijn ontwikkelperspectief en -strategie samengevoegd in één document waarbij de strategie een hoofdstuk is geworden in het Ontwikkelperspectief. Daarnaast kreeg deze actualisering de ondertitel Bullewijk en Paasheuvelweggebied. Daarmee wordt geïntroduceerd dat Amstel III niet langer een eenvormig gebied blijft, maar duidelijk onderscheid krijgt in twee wijken met elk een eigen karakter en sfeer.

Deel I - Ontwikkelperspectief

De centrale opgave is het transformeren van een kantorengebied naar een multifunctionele stadswijk met een goede balans tussen wonen, werken en recreëren. Daarnaast moet het nieuwe Amstel III een positieve impuls geven aan stadsdeel Zuidoost. De centrale opgave steunt in Amstel III op drie kansrijke ontwikkelpijlers: het streven naar een uitnodigende, verbonden en gezonde wijk.

De hoeveelheid kantoorvloer in Amstel III blijft ongeveer hetzelfde, maar door steeds meer woningen en voorzieningen toe te voegen ontstaat tussen 2030-2040 een gemengde woon/werkwijk met driemaal het huidige bouwvolume en circa 30 duizend bewoners. Winkels, horeca en voorzieningen groeien geleidelijk mee met de bouw. Beleidsmatige opgaven liggen er met name op het vlak van voldoende woningen voor middeninkomens, een evenwichtig winkelaanbod, het vinden van plekken voor scholen, en het bieden van economische kansen voor bewoners van Zuidoost - met name voor jongeren in het stadsdeel.

Toekomstbeeld Bullewijk en Paasheuvelweggebied
Het ruimtelijk perspectief voor de transformatie is in samenspraak met zittende kaveleigenaren en hun vastgoedontwikkelaars ontwikkeld. Zoals gezegd wordt Amstel III geleidelijk aan een hoogstedelijke woon/werkwijk. Maar elke buurt krijgt wel een eigen karakter, met een duidelijk onderscheid tussen plekken met ‘rust, ruis en reuring’. Een paar ruimtelijke highlights:

- Het reeds bestaande en succesvolle Spoorpark langs het metro/treintalud wordt verder doorgetrokken, zodat er tussen het AMC en de Arenapoort een aansluitende parkzone ontstaat;
- Bullewijk wordt het meest stedelijk en dichtbebouwde gebied van Amstel III, met hoogbouw tot 110 meter en de meeste winkels horeca en voorzieningen;

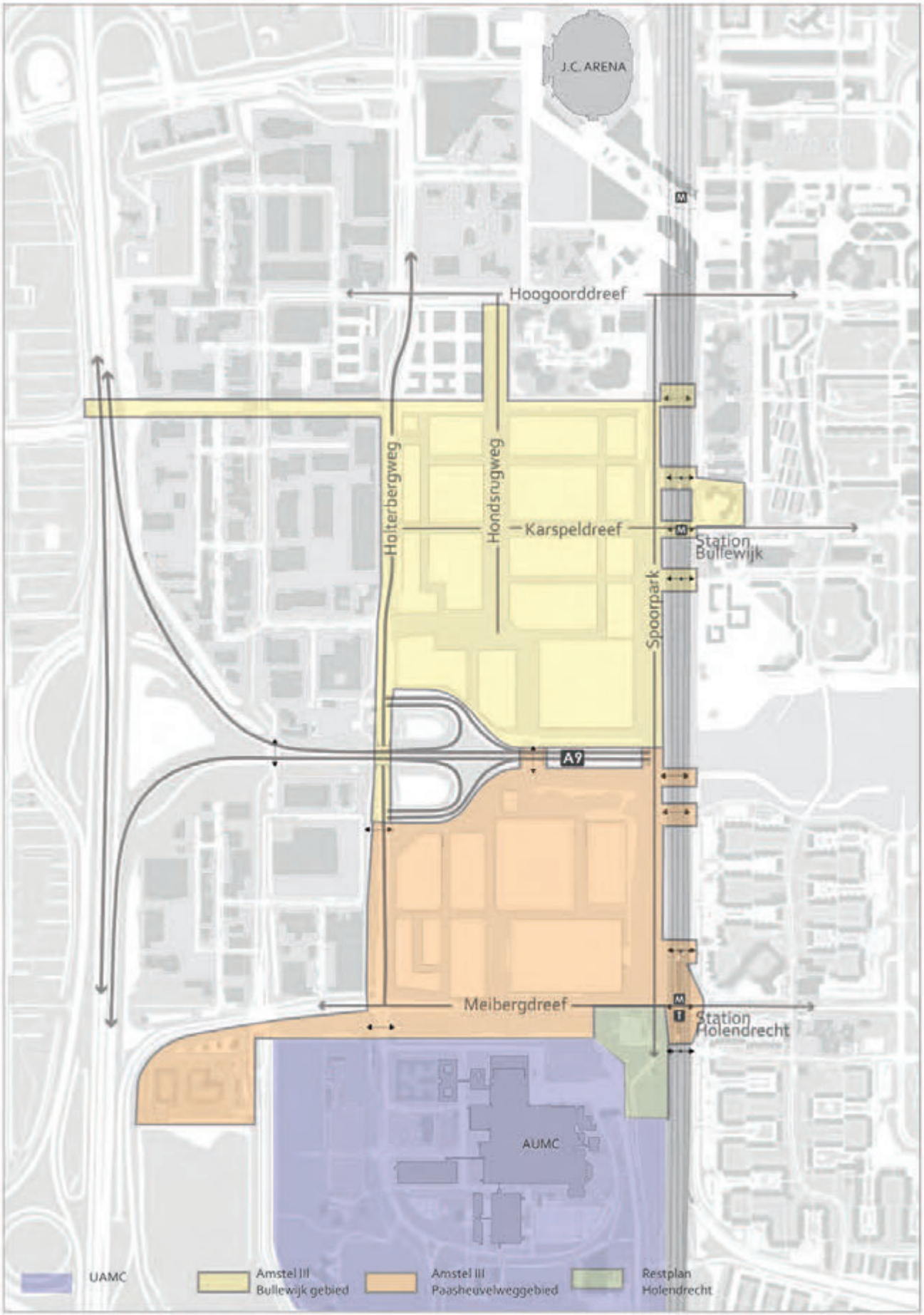
- Het Paasheuvelweggebied wordt minder hoogstedelijk bebouwd, met bouwhoogten tot 60 meter, meer groen, binnenhoven en pleinen;
- Bullewijk en het Paasheuvelweggebied bestaan op hun beurt uit 15 deelgebieden. Elk deelgebied krijgt eigen ontwikkelspelregels, zodat buurten ontstaan met een karakteristieke sfeer en kwaliteit;
- In de gebouwplinten van beide wijken komen winkels, werkruimtes, buurtkamers en horeca. Daardoor is er toezicht en levendigheid op straat, hetgeen de sociale veiligheid ten goede komt;
- De Hondsrugweg in Bullewijk wordt grotendeels getransformeerd naar een park. Het Hondsrugpark wordt de voornaamste centrale groene ruimte, van hoge kwaliteit met een metropolitane atmosfeer;
- Verspreid over Amstel III is ruimte voor 4 kleine en middelgrote locaties waar detailhandel en voorzieningen zijn geconcentreerd;
- In de planuitwerking staan de wensen van nieuwe bewoners, duurzaamheid en een goede openbare ruimte centraal. De rol van de (eigen) auto wordt teruggedrongen. Lopen, fietsen en het OV worden aangemoedigd, ook met betere routes en faciliteiten.

Strategie
In Amstel III moest de Amsterdamse ontwikkelpraktijk opnieuw worden uitgevonden, omdat de gemeente (vrijwel) alle grond in erfpacht heeft uitgegeven. Het zijn dus feitelijk de zittende kaveleigenaren die worden 'verleid' om de transformatie op vrijwillige basis uit te voeren. Aanvankelijk dacht de gemeente dat globale sturing op hoofdlijnen voldoende zou zijn, maar op verzoek van de marktpartijen heeft de gemeente in de afgelopen jaren veel meer een regisserende rol aangenomen. De huidige gemeentelijke strategie is dan ook 'faciliteren, regisseren, investeren'. Dat leidt per buurt en kavel tot een voortdurend proces van co-creatie. In het algemeen zijn de marktpartijen verantwoordelijk voor de transformatie van de bebouwing, terwijl de overheid primair zorgt voor de openbare ruimte, nutsvoorzieningen en invulling van maatschappelijke voorzieningen. Maar soms is er overlap, waarin ook marktpartijen een stuk (semi)openbare ruimte ontwikkelen en beheren.

Nu er contracten liggen voor enkele duizenden woningen wint de transformatie van Amstel III aan momentum, net als het commitment van marktpartijen om van deze wijk iets bijzonders te maken. Inmiddels zijn waarborgen ingebouwd dat Amstel III geen 'eiland' wordt binnen- maar een uitbreiding van Zuidoost. Amstel III schept op allerlei manieren kansen voor woningzoekenden, creatieven en (beginnende) ondernemers uit Zuidoost.

Deel II - Financiële paragraaf

Voor de transformatie zijn binnen Amstel III twee grondexploitatiegebieden van belang: het Bullewijk gebied en het Paasheuvelweggebied. In de financiële paragraaf wordt een aantal onderwerpen behandeld. Om te beginnen een beschrijving van de ruimtelijke projectgrenzen, het huidige gebruik van de ruimte en de eigendomssituatie van de kavels. Daarin worden, ten opzichte van 2017, een paar belangrijke aanpassingen van de projectgrenzen beschreven en beargumenteerd. Voorts wordt op basis van het programma (wonen, werken, voorzieningen, openbare ruimten) een raming gedaan van alle gemeentelijke kosten en opbrengsten. Een uitgebreide risicoanalyse geeft aan op welke punten die kosten en opbrengsten aan onzekerheden onderhevig zijn. Vooralsnog laten alle ramingen voor de grex Bullewijk 2021-2024 een positief resultaat zien en voor de grex Paasheuvelweggebied 2021-2024 een negatief resultaat.



Kaart van het Amstel III projectgebied, *met de twee grondexploitatie gebieden Bullewijk (geel) en Paasheuvelweggebied (oranje). Links van de Holterbergweg de bedrijvenstrook en onderaan (paars) het UAMC gebied.*

I

Actualisering Investeringsbesluit Amstel III

Bullewijk en Paasheuvelweggebied



Deel I

Ontwikkelperspectief Amstel III

2021-2024

Inhoud

10 **1. Amstel III**
10 1.1 Locatie
13 1.2 Amstel III in de Amstelcorridor
15 1.3 Aanleiding transformatie
17 1.4 Planhistorie
17 1.5 Doel van het ontwikkelperspectief

22 **2. Visie en ambitie**
22 2.1 Opgave voor Amstel III
23 2.2 Transformatiedoelen
25 2.3 Ontwikkelpijlers

28 **3. Waar staan we nu**
28 3.1 Tussentijds bijsturen
28 3.2 Jaren 2017-2020
30 3.3 Waar staan we nu
32 3.4 Jaren 2021-2024

34 **4. Ontwikkelstrategie**
34 4.1 Processtrategie
34 4.2 Deelgebiedsvisies
35 4.3 Publiek- en privaatrechtelijk sturen
36 4.4 Gemeentelijke rollen
38 4.5 Uitvoeringsstrategie
39 4.6 Communicatie en participatie

44 **5. Programmatisch perspectief**
45 5.1 Wonen
47 5.2 Werken
48 5.3 Voorzieningen
56 5.4 Mobiliteit en infrastructuur
59 5.5 Placemaking
61 5.6 Sociaal-economische kansen

64 **6. Ruimtelijk perspectief**
64 6.1 Transformatie benadering
69 6.2 Ontwerpprincipes
75 6.3 Openbare ruimte
81 6.4 Hoogbouw
85 6.5 Ruimtelijke beperkingen
87 6.6 Gebieden in Amstel III

94 **7. Samenvattende interventies**

Bijlagen

- *Ruimtelijke uitgangspunten deelgebieden en kaartmateriaal*

1. Amstel III

Amstel III is die lange kantoren- en bedrijvenstrook, tussen de Arenapoort en het AMC, met een IKEA die bij veel Amsterdammers bekend is. Amstel III was ooit het werkpaard van de Amsterdamse kantorenmarkt, maar verloor eind vorige eeuw aan glans en had rond 2010 het hoogste leegstandpercentage van de stad. In 2012 nam de gemeenteraad het strategiebesluit om Amstel III geleidelijk te transformeren naar een gemengde woon/werkwijk als integraal onderdeel van stadsdeel Zuidoost. Dat besluit werd in 2017 gevolgd door een ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief, een product dat met regelmatige tussenpozen wordt geactualiseerd. Het gaat goed met Amstel III. Ontwikkelaars staan in de rij en de transformatie is daadwerkelijk begonnen.

1.1 Locatie

Amstel III ligt als een lange noord/zuid strook aan de westrand van Stadsdeel Zuidoost. De strook wordt ruwweg begrensd door de snelweg A2 in het westen, de spoorbaan in het oosten, de Arenapoort in het noorden en het AMC[1] ziekenhuis in het zuiden. De strook meet in totaal 250 hectare en bestaat uit een bedrijvenstrook en een kantorenstrook. De kantoren zijn geconcentreerd in een groot cluster aan de metrohalte Bullewijk en een cluster aan het trein/metrostation Holendrecht. De onderdoorgangen onder het spoor zijn bij het transformatiegebied getrokken, om te bevorderen dat hoogwaardige verbindingen met de Bijlmer zo vanzelfsprekend mogelijk in de ontwikkelingen worden opgenomen.

De Holterbergweg/Muntbergweg vormt de begrenzing tussen de kantorenstrook en de bedrijvenstrook. Deze zone tussen de A2 en de Holterbergweg is een goed lopend en uitstekend bereikbaar bedrijventerrein met een belangrijke stedelijke functie. De bedrijvenstrook behoort qua scope tot het projectgebied, maar vormt geen onderdeel van het Investeringsbesluit voor Amstel III. Als in dit Ontwikkelperspectief wordt gesproken van de transformatie van Amstel III, dan heeft dat dus alleen betrekking op de kantorenstrook.

Onderdeel Zuidoost

De harde spoordijk doet misschien anders vermoeden, maar Amstel III is geen eiland en gewoon een integraal onderdeel van Amsterdam-Zuidoost. Het is een kleurrijk stadsdeel, met een kleine 90.000 inwoners, veel jongeren, en rond de 170 (oorspronkelijke) nationaliteiten. Binnen het stadsdeel is sprake van sociaaleconomisch sterke en een paar zwakkere buurten, maar het gebied als geheel groeit in populariteit. Naar verwachting worden hier tot 2040 zo'n 45.000 woningen gebouwd, waarmee het inwonertal zal verdubbelen naar circa 180.000 - dat staat gelijk aan een stad als Nijmegen of Breda. De transformatie van Amstel III zet dan ook zwaar in op het versterken van alle fysieke, sociaaleconomische en culturele verbindingen tussen beide kanten van het spoor.

Cijfers spreken voor zichzelf...

- Amstel III en Arenapoort samen is qua werkgelegenheid de 3e werklocatie van Amsterdam
- Hier zitten circa 1.500 bedrijven met meer dan 50.000 arbeidsplaatsen. In heel Zuidoost zijn ongeveer 77.000 banen (15% van totaal in Amsterdam, maar de werkeloosheid is met circa 9% relatief hoog)
- Alleen al in Amstel III staat 720.000 m2 kantooroppervlak, met ruim 300 bedrijven in 120 gebouwen
- Jaarlijks brengen 16 miljoen mensen een bezoek aan ArenAPoort en Amstel III, waarvan 9 miljoen bezoekers specifiek voor entertainment en winkelaanbod

Bronnen: Gebiedsagenda Arenapoort / Amstel III (2016/2019), factsheet Banen en werkenden Zuidoost (2018)

[1]) *Volledige benaming is 'UMC locatie AMC' maar voor de leesbaarheid in dit document afgekort als AMC*



Arenapoort
Het aanpalende Arenapoort gebied wordt jaarlijks door zo'n 9 miljoen mensen bezocht voor popconcerten, voetbalwedstrijden, evenementen en winkels. Daarmee heeft dit gebied het profiel van een nationale uitgaans- en evenementenlocatie verworven. Station Bijlmer en de hoogwaardige openbare ruimte eromheen geven het gebied een metropolitane sfeer waar Amstel III indirect van meeprofiteert



Kleiburg brouwerij en café
In 2015 streek Brouwerij Kleiburg neer tussen de kantoren aan de Hullenbergweg, toen er in de wijk nog geen horeca was. De golfplaten loods met terras werd een populaire stek en is een goed voorbeeld van de kracht - en noodzaak - van 'placemaking' in een nieuwe woonwijk



IKEA
Het woonwarenhuis in Bullewijk trekt jaarlijks circa 2,5 miljoen bezoekers uit de hele regio. Ook het restaurant van IKEA is populair, niet in de laatste plaats voor bewoners uit de directe omgeving



AMC
Het UMC locatie AMC (voorheen Academisch Medisch Centrum) is het grootste ziekenhuis van Amsterdam, met ruim duizend bedden, medisch onderzoek en academisch onderwijs. De uitstraling van het AMC is zo groot dat in Amstel III tal van aanverwante medische- en gezondheidsbedrijven zijn gevestigd

1.2 Amstel III in de Amstelcorridor

Zoals hierboven al benadrukt is Amstel III onderdeel van grotere structuren zoals stadsdeel Zuidoost, de zuidflank van Amsterdam, de stad als geheel en de metropoolregio. Qua nieuwe gebiedsontwikkeling heeft met name de zogeheten Amstelcorridor (zie kaart) een bijzondere betekenis voor Amstel III. Deze corridor[2] bestaat uit een langgerekt kralensnoer van nieuwbouw- en transformatiegebieden tussen het Amstelstation in het noorden en het AMC in het zuiden. Een strook die in het westen wordt begrensd door de A2 en in het oosten door de Bijlmermeer en Gaasperdam. Ontwikkelingen in deze zone bieden uiteindelijk ruimte aan circa 25.000 tot 50.000 nieuwe woningen plus voorzieningen.



De Amstelcorridor maakt onderdeel uit van de economisch sterke (met name door Schiphol) en goed bereikbare zuidflank van stad en regio, dus het ontwikkelpotentieel is erg gunstig. De centrale opgave voor de hele corridor is het duurzaam ontwikkelen, transformeren en intensiveren van dit deel van de stad door het realiseren van een fors aantal woningen in diverse milieus, behoud en uitbreiding van de werkfunctie, betere infrastructurele verbindingen en meer recreatieve, sport-, ecologische en maatschappelijke voorzieningen. Naast Amstel III bestaat de corridor uit een kralensnoer van 6 gebieden:

Amstelstation
Het Amstelstation en omgeving ontwikkelt zich verder als groot regionaal multimodaal knooppunt. Rondom het station vindt intensieve verdichting plaats met hoogstedelijk wonen, grote kantoren en meer horeca, waardoor een gemengd grootstedelijk gebied tot stand komt.

Amstelkwartier
De ontwikkeling van het Amstelkwartier is in volle gang. Het accent daarbij ligt op woningbouw, maar er is ook ruimte voor het werken. In het verlengde hiervan zal ook het gebied rond metrostation Overamstel verdichten en transformeren, maar in een gelijkwaardige mix tussen werken, wonen en voorzieningen.

Amstel Business Park
Dit bedrijventerrein (ten zuiden van de A10) transformeert en intensiveert naar een gemengd stedelijk woon/werkgebied. De beschikbare restruimte wordt verder opgevuld tot de spoorlijn Duivendrecht-Schiphol. Met het doortrekken van de Joan Muyskenweg tot aan station Duivendrecht en een nieuwe aansluiting op de A2 wordt dit gebied beter bereikbaar.

De Nieuwe Kern
Toekomstige woonwijk De Nieuwe Kern ligt in de gemeente Ouder-Amstel, maar Amsterdam heeft er veel grond in eigendom. Het voornemen is om ten westen en oosten van de Holterberg-

[2] *) Voor deze strook wordt soms ook de werktitel 'Amstelstad' gebruikt*

weg, ongeveer tussen Duivendrecht en de ArenA, zo'n 4.500 woningen te bouwen met kleine zelfstandige kantoren en voorzieningen. De Holterbergweg vormt de hoofdader door het woongebied en krijgt een laanprofiel met aan weerszijden bebouwing, waardoor dit een sociaal veilige en attractieve hoofdroute wordt, ook voor fietsers. Voor fietsers komen er nog meer goede routes, met een nieuwe fietsbrug over de A2 naar Amstelland. Aan de zuidgrens van De Nieuwe Kern liggen de huidige sportparken De Toekomst en Strandvliet. Die parken worden uitgebreid met extra velden en indoor sport.
Ook station Duivenrecht en omgeving zit in de planvorming van De Nieuwe Kern. Ten westen van het station wordt voorzien in de ontwikkeling van een nieuw multimodaal knooppunt, met een gemengd milieu van hoogstedelijk werken en voorzieningen.

Arenapoort
Het ArenA-gebied en de Amsterdamse Poort hebben zich ontwikkeld tot een centrum-, uitgaans- en evenementengebied van nationale betekenis. Het is de ambitie om het gebied door te ontwikkelen via verdichting en een gemengd programma van woningen, horeca, winkels, cultuur en andere voorzieningen. Tegelijkertijd wordt ingezet op maatregelen die de leefbaarheid, groenkwaliteit en duurzaamheid in het gebied bevorderen.

AMC gebied
Het AMC gebied is een gebouwencomplex van gezondheidszorg, onderwijs en research. In het gebied werken ruim 7.000 zorgprofessionals en ongeveer 2.300 studenten. Die functies worden in de toekomst verder versterkt en uitgebouwd.



Behalve onderdeel van de Amstelcorridor is evident dat Amstel III ook integraal onderdeel is van stadsdeel Zuidoost, zoals deze kaart met routes en verbindingen laat zien



Synchroon project, Hettenheuvelweg

1.3 Aanleiding transformatie

Amstel III komt voort uit het Structuurplan Amsterdam Zuid uit 1965 en werd ingericht als monofunctionele kantorenstrook. Functionaliteit was indertijd belangrijker dan ruimtelijke kwaliteit. Dat is duidelijk te zien aan het vierkante stratengrid met daarin weinig spraakmakende bebouwing: losse doorsnee kantoorgebouwen midden op hun kavel, met daaromheen ruime parkeerterreinen. De openbare ruimte met brede wegen en uniforme grasstroken was vooral op de auto gericht. Buiten kantoortijden was er in het gebied geen leven te bekennen.
Amstel III kende enkele decennia van voorspoed, maar aan het begin van deze eeuw nam de leegstand toe en tijdens de kredietcrisis (2008-2012) kende Amstel III de hoogste leegstandpercentages van Amsterdam. Dat kwam niet alleen door de economische laagconjunctuur. Het bouwkundig ontwerp van veel kantoren bleek niet meer aan te sluiten bij de wensen van de zakelijke markt en steeds meer bedrijven verkozen een levendige locatie middenin het stadsgewoel in plaats van een afgelegen kantoorkolos op een bedrijventerrein. In 2011 was de leegstand in Amstel III opgelopen naar bijna 30% (waarvan de helft structureel). Ook volgens zittende vastgoedeigenaren werden fundamentele ingrepen onvermijdelijk.
Om het tij te keren gaf de gemeenteraad in 2012 opdracht om het monofunctionele kantorengebied geleidelijk te laten transformeren naar een multifunctionele stadswijk, met een goede balans tussen wonen, werken en recreëren. Dat besluit werd in 2017 gevolgd door een ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief voor de korte en lange termijn, een document dat zowel door de gemeente als door marktpartijen wordt gezien als een belangrijke leidraad voor de transformatie.

Vanaf de jaren '10 zet de gemeente Amsterdam zich samen met kaveleigenaren, beleggers en andere betrokken in om Amstel III een tweede leven te geven. Amstel III vraagt met name om meer levendigheid en sociale veiligheid, met name buiten kantooruren. De strategie is erop gericht om ettelijke duizenden woningen plus voorzieningen aan het gebied toe te voegen door een deel van de kantoren te slopen en de kavels te verdichten. De aanwezige (medisch) onderwijs/kennisinstituten en studentenwoningen werken daarbij als een magneet voor bijbehorende bedrijven en horeca.



Tussen 2017 en 2020 kwam de transformatie in een stroomversnelling terecht met spraakmakende bouwprojecten. Ook nu staan ontwikkelaars in de rij om aan de slag te gaan. Afbeeldingen met de klok mee, bovenaan: Project SPOT, Synchroon, Project SPOT, Our Domain (OZ Architect)

Daardoor wordt het gebied aantrekkelijker voor woningbouw, wat op zijn beurt weer een magneetwerking heeft op voorzieningen, winkels en nieuwe bewoners. Deze transformatie biedt ook kansen voor bewoners in de rest van Zuidoost, bijvoorbeeld met een gevarieerd woningaanbod, werk en stages, opleidingen en voorzieningen.

1.4 Planhistorie

De planhistorie van de transformatie van Amstel III bestaat op dit moment uit drie bestuurlijke mijlpalen:

2012: dat jaar stelde de Amsterdamse gemeenteraad het eerste Strategiebesluit vast voor Amstel III, met een bijbehorend Investeringsbesluit. Daarmee werd het startschot gegeven om de transformatie van Amstel III voor te bereiden. In 2012 kampte de economie echter nog met de nasleep van de wereldwijde kredietcrisis en bleek de investeringsbereidheid van marktpartijen nog niet erg groot. De gemeentelijke strategie richtte zich met name op **'verleiden en faciliteren'.**

2017: de voorbereiding leidde dat jaar tot een vernieuwd Investeringsbesluit, ditmaal op basis van een globaal Ontwikkelperspectief voor Amstel III, een Ontwikkelstrategie en een Financieel kader. In het besluit werd ook afgesproken om de plannen voor Amstel III in principe elke vier jaar te actualiseren. Rond 2017 hadden marktpartijen inmiddels belangstelling gekregen voor Amstel III en was de markt met een stortvloed van initiatieven gekomen. De gemeentelijke strategie van 'verleiden en faciliteren' begon daarom te verschuiven naar **'sturen en faciliteren'.**

2020: tijdens het opstellen van het voorliggende Investeringsbesluit, ditmaal met een verregaand uitgewerkt Ontwikkelperspectief (inclusief ontwikkel- strategie) en nieuw Financieel Kader, was duidelijk geworden dat de transformatie van Amstel III inmiddels echt was begonnen. In de komende jaren krijgt Amstel III al de eerste duizenden bewoners. Het wordt daarmee urgent om bijvoorbeeld basisvoorzieningen te realiseren en de openbare ruimte aan te pakken. De gemeentelijke strategie verschuift daarmee naar **'faciliteren, regisseren én investeren'.**

1.5 Doel van het ontwikkelperspectief

Het voorliggende Ontwikkelperspectief Amstel III heeft 'faciliteren, regisseren én investeren' als vertrekpunt genomen en biedt een globaal ruimtelijk en programmatisch kader waarbinnen de transformatie op stoom kan komen. Het document beschrijft de ambities voor Amstel III, het beoogde programma van wonen, werken en voorzieningen, en schetst een ruimtelijk-stedenbouwkundig perspectief met ontwerpprincipes en spelregels voor de ontwikkelingen per deelgebied. Die ambities en spelregels gelden niet alleen voor marktpartijen maar ook voor de gemeente als investeerder zelf.

Daarmee biedt het Ontwikkelperspectief ook een onderbouwing voor het actualiseren van het financieel kader voor Amstel III (deel II van deze bundel). Anders dan in 2017 is de bijbehorende ontwikkelstrategie ditmaal geen afzonderlijk document meer, maar is de strategie als hoofdstuk integraal opgenomen in het Ontwikkelperspectief.

Dit Ontwikkelperspectief is geen eenzijdig door de gemeente opgesteld 'masterplan', maar een document waarin ambities van marktpartijen en de gemeente samenkomen. Het maakt duidelijk wat belanghebbenden met het gebied voor ogen hebben, wat de gemeente verlangt van marktpartijen bij de herontwikkeling van hun kavels, en omgekeerd wat marktpartijen van de gemeente kunnen verwachten qua investeringen in de openbare ruimte, infrastructuur en voorzieningen. Daarnaast geeft het Ontwikkelperspectief een duidelijk signaal af naar zittende bewoners en bedrijven in Amstel III, met de boodschap dat leefbaarheid een belangrijk thema is gedurende de jaren van transformatie, waarbij steeds goed naar de wensen en belangen van mensen in het gebied wordt gekeken.

De transformatie- en verdichtingsopgave van Amstel III is geen lineair proces, maar een gezamenlijke opgave waarbij afstemming en bijsturing continu aan de orde is. Daarbij is het zaak voor de gemeente om de ambities, zoals in dit ontwikkelperspectief verwoord, scherp in het vizier te houden. De weg naar een uitnodigende, verbonden en gezonde stadswijk is nog niet geplaveid, maar de koers ligt vast.

"De weg naar een uitnodigende, verbonden en gezonde stadswijk is nog niet geplaveid, maar de koers is veelbelovend."



3D artist impression met rechts Bullewijk en links het Paasheuvelweggebied



Amstel III: een visioen

Amstel III? Die naam zijn de meeste Amsterdammers in 2040 zo langzamerhand wel vergeten. Je woont of werkt in...laten we het voor nu nog even Amstel III noemen. In gedachten lopen we kriskras door de twee wijken van Amstel III: Bullewijk en het Paasheuvelweggebied.

Van veraf valt direct op hoe het aanzicht is veranderd. Aan de ooit wat onduidelijke horizon staat nu een interessante skyline met slanke torens, helemaal van het AMC naar het Amstelstation. Daartussen is een kralensnoer van nieuwe hoogstedelijke woonwerkmilieus gegroeid; aantrekkelijke wijken met elk een eigen leven en sfeer, maar wie wil staat binnen een kwartier in de binnenstad. Bijlmer West is onmiskenbaar onderdeel van Zuidoost, maar ook een nieuwe entree van Amsterdam. De voormalige kantorenstrook is niet langer een afgezonderde strook, ingeklemd tussen A2 en spoor, maar heeft links en rechts contact gemaakt via tal van wandel- en fietsroutes van en naar de Bijlmer, de binnenstad en het groene Amstelland.

Gebouwen aan straten
Duidelijk dat ontwikkelaars - grote en kleine - de toen geboden planvrijheid met beide handen hebben aangegrepen. De gebouwen hebben allemaal een andere maat, uitstraling, vormentaal en hoogte. Vooral de intensieve mix van omgebouwde kantoren en nieuwbouw maakt Amstel III uniek. Het is hier best stedelijk wonen. De meeste woningen zijn klein maar wel zorgvuldig gemaakt, met een fijne indeling, royale ramen, terrassen of - op zijn minst - een Frans balkon. Er is voor elk wat wils, zodat we in de buurt een prettige mix zien van leeftijden, nationaliteiten, inkomens en leefstijl. Afgelopen jaren namen ook de gezinnen toe, omdat een aantal kleine woningen zijn samengevoegd.

Anders dan in 2020 zoeken de gebouwen nu duidelijk contact met de straat. De nieuwe en omgebouwde panden hebben hoge doorzichtige plinten, en vooral in doorgaande straten zitten daar allerlei bedrijfjes, ateliers, winkels, kleinschalige kantoren, horeca, open entrees van de torens en ook gewoon woningen. Er zijn zoveel ogen op straat dat we ons veilig voelen, ook in de avonduren. Trouwens, de ruimte rondom de gebouwen is helemaal het domein geworden van voetgangers, fietsers, lanterfanters, sporters en spelende kinderen. Dooie parkeerterreinen hebben plaatsgemaakt voor gazons, bomen, tuinen en parken - zowel openbaar als privé.

Hotspots
De IKEA is nog steeds een publiekstrekker van formaat. De bekende 'blauwe doos' heeft echter ook een ontwikkeling doorgemaakt. Naast de vele bezoekers van het woonwarenhuis wordt er op het dak nu ook gesport en is rondom de winkel een soort hart van de wijk ontstaan, waar mensen samenkomen voor dagelijkse boodschappen, activiteiten en ontmoetingen, of gewoon een kop koffie op een terras.

Een andere hotspot is het centraal gelegen Hondsrugpark. Twintig jaar geleden was dit nog een anonieme vierbaansweg, maar onderging daarna een geslaagde metamorfose tot een langgerekt park voor iedereen in de buurt. Omringd door hoge gebouwen doet de plek denken aan Central Park: niet qua afmeting, wel qua sfeer. In het park is plek voor mensen en vermaak, maar ook voor natuur. Naast een zwemvijver zijn er rust- en ontmoetingsplekken, plekken waar een balletje wordt getrapt, bewoners een rondje hardlopen en bankjes waar werknemers hun lunch opeten. Maar het belangrijkste is dat het Hondsrugpark de wijk een natuurlijk zwaartepunt heeft gegeven, waar mensen even kunnen aarden en elkaar ontmoeten in een lome, ontspannen setting.

Bullewijk: urban district
Het nieuwe Bullewijk is nauw verwant aan het aangrenzende Arenagebied en ademt in alles de sfeer van een *urban district.* Met veel bedrijven, woningen, werknemers en bewoners compact bijeen, die elkaar treffen in drukke lunchrooms, restaurant of café. De wijk heeft een diverse samenstelling maar wordt gedomineerd door torens van 70 tot 100 meter hoog. Grote gebouwen langs de A9 zorgen voor geluid-

luwe buurten aan hun achterkant. De Holterbergweg was ooit een belangrijke verkeersader in het gebied, maar is geleidelijk omgevormd tot een gewone Amsterdamse stadsstraat, terwijl het Hondsrugpark de functie van hoofdroute overnam - vooral voor fietsers en wandelaars welteverstaan.
Bullewijk moge dan heel hoogstedelijk zijn, de wijk voelt toch ook lommerrijk en luchtig. Dat komt vooral door de royale verkeersluwe straten met ruimte voor grote bomen. Op verschillende plekken vind je een buurtpleintje, plantsoen of pocketpark.

Paasheuvelweggebied: urban village
Als Bullewijk een urban district is, dan is het Paasheuvelweggebied de urban village: nog steeds behoorlijk stedelijk, maar een stuk opener dan Bullewijk, met meer groen en water, en gebouwen van maximaal 60 meter hoog. Het Paasheuvelweggebied is meer gericht op het academisch ziekenhuis en de laboratoria van het AMC, met bedrijven en instellingen in de gezondheidssector. Het gebied heeft een groene uitstraling met een bonte mix van kantoren, laboratoria en bedrijfsgebouwen, afgewisseld met woongebouwen. Dat is vooral zichtbaar aan de Muntbergweg, die door zijn uitstekende bereikbaarheid een gewilde stek is voor bewoners én bedrijven.
De Meibergdreef is hier de hoofdstraat, met de kruising met de Paasheuvelweg als entree waar de voorzieningen zitten. De noordkant van de Meibergdreef is een stevige stedelijke rand geworden, als duidelijke markering van het parklandschap rond het AMC. Met de nieuwe verbinding tussen de Paasheuvelweg en de Stekkenbergweg is de wijk een stuk beter verbonden met zijn omgeving.

Spoor als ruggengraat
De spoordijk vormde decennialang een harde scheiding tussen de Bijlmer en Amstel III. Gelukkig kreeg de dijk aan weerszijden geleidelijk de gedaante van een park, waar je gemakkelijk tussen het linker- en rechterdeel van Zuidoost heen en weer pendelt, via ruime en veilige onderdoorgangen. Zo werd het spoor eigenlijk de ruggengraat van Zuidoost. De metrostations in de spoordijk zijn ook geen louter 'utilitaire bouwwerken' meer, maar werden knappe entrees die 24/7 functioneren, op organische wijze verweven met buurten, gebouwen en de hoogwaardige openbare ruimte rondom de stations. Mede daardoor is de metro zo populair geworden dat de eigen auto in Amstel III een zeldzaamheid is geworden. Heb je toch een auto nodig, dan staan overal deelauto's klaar.

Verbonden
Was Amstel III indertijd eigenlijk alleen goed verbonden met de snelweg, in Amstel III kun je met auto, OV, fiets en te voet echt alle kanten op. Voor stedelijk winkelen en vermaak zijn de binnenstad en Arenapoort nog beter bereikbaar geworden. Het dakpark van de A9 is makkelijk bereikbaar en wordt druk gebruikt voor tuinieren en sporten. Fietsers en wandelaars hebben betere routes gekregen naar de Ouderkerkerplas, Gaasperplas - plassen waar leuke horeca bij is gekomen. En de nieuwe bruggen over de A2, via de Molenwetering, geven eindelijk riant toegang tot de natuur- en recreatieschatkamer van Amstelland. Maar het belangrijkst is eigenlijk dat bewoners en ondernemers uit Amstel III, Bijlmer en Gaasperdam enthousiast gebruik maken van elkaars voorzieningen, werkplekken, woningaanbod, talenten en gezelschap. Amstel III is geen eiland geworden.

Somewhere
Bij 'ik woon in Amstel III' keken Amsterdammers je twintig jaar geleden vragend, of meewarig, aan. Die tijd is voorbij. Sterker nog, bijna iedereen kent het gebied van bezoekjes aan vrienden en familie, van bijzondere bedrijven en instellingen die er zijn neergestreken, als uitvalsbasis voor kanovaren in Amstelland, fietstochten naar de Vechtstreek, of gewoon Zweedse balletjes bij de IKEA. Mensen roemen het gebied voor zijn eigengereide gebouwen en ondernemingen, de interessante mix van omgebouwde kantoren en vrijzinnige nieuwbouw. Maar ook vanwege zijn riante fietsroutes, de contrasten tussen rust en reuring, tussen Manhattan-achtige torens en lieflijke natuur. Kortom, van anywhere naar somewhere.

2. Visie en ambitie

De centrale opgave voor Amstel III is om het kantorengebied te transformeren naar een multifunctionele stadswijk, met een goede balans tussen wonen, werken en recreëren. De transformatiedoelen gaan echter verder dan alleen het gebied zelf; het nieuwe Amstel III moet ook een impuls zijn voor aangrenzende wijken en de stad als geheel. Deze transformatiedoelen steunen op drie kansrijke ontwikkelpijlers voor dit gebied: uitnodigend, verbonden en gezond.

Zoals in hoofdstuk 1.2 werd aangehaald gaf de gemeenteraad in 2012 opdracht om een grootscheepse transformatie van Amstel III voor te bereiden. Eigenlijk werden daartoe al rond 2000 pogingen ondernomen, omdat het besef was ingedaald dat hedendaagse stedelingen en kantoormedewerkers in het algemeen graag wonen en werken op (of vlakbij) een levendige locatie met veel ondersteunende functies zoals horeca, winkels, parken en andere plekken voor ontmoeting in de openbare ruimte. De inrichting van de straten, de openbare ruimte en de plinten van gebouwen hebben grote invloed op het bereiken van de gewenste dynamiek en levendigheid. Daarbij is een mix van oude en nieuwe gebouwen bevorderlijk voor de juiste stedelijke sfeer.

De eerste transformatiepogingen van rond 2000 liepen aanvankelijk dood, maar na de kredietcrisis (2008-2012) begon er duidelijk een andere wind te waaien. De boekwaarde van veel kantoren was inmiddels danig gezakt, er was weer geld om te investeren en de stad was steeds dringender op zoek naar woningbouwlocaties en plekken voor moderne werkconcepten. Daarnaast begon men steeds beter in te zien dat Amstel III potentieel veel meer kwaliteiten bood dan aanvankelijk gedacht.

2.1 Opgave voor Amstel III

In de gemeentelijke Investeringsbesluiten van 2012 en 2017 staat centraal dat Amstel III moet transformeren naar een multifunctionele complete stadswijk. Daar houdt de opgave echter niet op. Het nieuwe Amstel III moet ook een impuls zijn voor aangrenzende wijken en de stad als geheel. De twee raadsbesluiten hanteren dan ook de volgende opgaven:

- Verandering van een monofunctionele kantorenstrook naar een levendige, hoogstedelijke stadswijk waarin wonen, werken en voorzieningen in een goede balans zijn;
- Een substantiële bijdrage aan de woningbouwopgave van Amsterdam;
- Creatie van nieuwe eigentijdse werklocaties;
- Versterken van de Zuidflank van de stad.

Die vier opgaven voor Amstel III gelden nog steeds. Daarnaast vinden opeenvolgende college-akkoorden dat alle stedelijke ontwikkelingen aan drie randvoorwaarden moeten voldoen: duurzaam, inclusief en met veel ruimte voor participatie.

Sociale opgave

Er is het bestuur veel aan gelegen dat bestaande buurten in Zuidoost economisch meeprofiteren van de transformatie en dat Amstel III in sociaal opzicht aansluiting zoekt met de rest van het stadsdeel. Met deze strekking heeft de gemeenteraad op 21 december 2017 de motie '1Zuidoost' aangenomen, met de opdracht om segregatie tussen Amstel III en de Bijlmer tegen te gaan: op fysiek, sociaal en economisch vlak. Tussen 2017 en 2020 heeft het projectteam Amstel III al een aantal programmatische aanpassingen doorgevoerd die de banden met Zuidoost op fysiek en economisch vlak verder hebben aangehaald. In de komende 4 jaar wordt daar een concreet sociaal programma aan toegevoegd. De sociale opgave bij de transformatie Amstel III is breed, maar het bestuur kiest ervoor om voorlopig sterk te focussen[3] op drie thema's, in de hoop dat deze focus tot sterkere resultaten leidt:

1. Jeugd: jongeren in Zuidoost intensief betrekken bij de transformatie van Amstel III;

2. Buurtontwikkeling: zorgen dat er in sociaal opzicht echte buurten ontstaan, met kansen voor mensen uit heel Zuidoost;

3. Meedoen: in Amstel III doorgroeikansen bieden voor ondernemers uit Zuidoost, kansen voor werkzoekenden en voor mensen met een achterstand tot de arbeidsmarkt.

In de hoofdstukken 4.5 (uitvoeringsstrategie) en 5.6 (programmatische aspecten) worden deze thema's verder uitgewerkt.

[3]) *Zie ook Gebiedsplan 2020 Bijlmer West*



Zuidoost-DNA 'naar Amstel III
Amstel III biedt niet alleen kansen voor Zuidoost, maar omgekeerd heeft de transformatie ook baat bij introductie van het onmiskenbare 'DNA' van Zuidoost. Bijvoorbeeld jongeren, doorstromers in de woningmarkt, winkeliers, kunstenaars, musici en startende ondernemers uit Zuidoost brengen een karakteristieke sfeer en levendigheid met zich mee dat Amstel III met open armen verwelkomt en wat een gezonde integratie van het gebied in Zuidoost zal bevorderen. Om dat streven kracht bij te zetten geldt vanaf 2020 een nieuwe kernboodschap voor de transformatie van de kavels in Amstel III: de kavels moeten eigenlijk worden gezien als een hedendaagse uitbreiding van de buurten aan de andere kant van het spoor, in plaats van een losstaande ontwikkeling op zichzelf.

2.2 Transformatiedoelen

Naast de vier bovengenoemde opgaven zijn in 2012 en 2017 vier doelstellingen voor Amstel III geformuleerd die zich met name richten op de bijdrage van Amstel III aan zijn omgeving.

1. Bijdragen aan stedelijke woningbouwopgave
De woningbehoefte in Amsterdam is enorm; meer aanbod is met name gewenst in de goedkope en middeldure segmenten. In het Strategiebesluit voor Amstel III (2012), het herziene Investeringsbesluit voor Amstel III (2017) en in de Koers 2025 wordt de Amstelcorridor aangewezen als belangrijk woningbouwgebied met potentieel plek voor circa 39.000 woningen, waarvan ongeveer 15.000 woningen in Amstel III. Belangrijke opgave voor dit gebied is om het woonprogramma af te stemmen op de vestigingsvoorkeuren van nieuwe kenniswerkers, studenten, starters en bestaande bewoners. Met name voor bewoners in Zuidoost die een volgende stap willen maken in hun wooncarrière.

2. Realiseren nieuwe werklocaties
Kennisintensieve en innovatieve bedrijvigheid heeft vaak een vestigingsvoorkeur voor grote steden. Hierdoor ontwikkelen steden als Amsterdam zich als economische groeimotor voor een veel omvangrijkere stedelijke regio. Naast woningen zijn er in Amstel III dus ook nieuwe werkmilieus nodig. De opgave werd in het Strategiebesluit van 2012 als volgt omschreven: 'De opgave in de kantorenstrook is om de toenemende leegstand te keren, het gebied zijn waarde voor de werkgelegenheid te laten behouden en tegelijkertijd nieuwe functies aan het gebied toe te voegen'. Deze opgave staat nog steeds. Ondanks de sloop van veel kantoren blijft het totale kantoorvloeroppervlak gehandhaafd. Oude kantoren maken plaats voor eigentijdse kantoorconcepten die beter aansluiten bij de huidige kantorenmarkt. De transformatie van Amstel III biedt overigens niet alleen kansen voor kenniswerkers maar ook voor bewoners van stadsdeel Zuidoost op het gebied van werk, stages en opleidingen.

3. Versterken stedelijke Zuidflank
Afgelopen jaren heeft het in de Amstelcorridor gegist van de initiatieven en ontwikkelplannen. Dat fenomeen ondersteunt het stedelijk beleid om de hele Zuidflank van de stad te versterken nieuwe stedelijke woon/werkmilieus. Dit beleid staat onder meer vastgelegd in de Structuurvisie (2011), Koers 2025 (2016) en de beleidsnota Ruimte voor de economie van morgen. De Structuurvisie legt bijvoorbeeld een relatie tussen de ontwikkeling van de economische knooppunten Schiphol, Zuidas, Arenapoort/Amstel III en de versterking van de Zuidflank.

1Zuidoost

De transformatiedoelen voor Amstel III passen naadloos op de Gebiedsagenda van Amsterdam-Zuidoost. Daarin wordt de potentie van het gebied (plus Arenapoort) onderkend en pleit de gebiedsagenda voor het realiseren van een economisch sterk, multifunctioneel, duurzaam en levendig gebied. Tegelijk is er enige zorg over segregatie tussen Amstel III aan de ene kant van het spoor en de rest van Zuidoost aan de andere kant. De besturen van stad en stadsdeel willen voorkomen dat er twee gescheiden werelden ontstaan van een hip-en-succesvol Amstel III versus een sociaaleconomisch kwetsbare wijk oostelijk van het spoor. Eind 2017 nam de gemeenteraad daarom de *Motie 1Zuidoost* aan, waarin de Bijlmer en Gaasperdam mee moeten kunnen profiteren van de komst van nieuwe wijken aan de westkant van het spoor.



Project 'Spoor als ruggengraat'

Op veel plekken werkt de spoorbaan nu nog als harde scheiding. De bebouwing staat vaak op afstand met zijn rug naar het spoor en de openbare ruimte heeft meestal geen duidelijke functie. Met de bouw van circa 45.000 woningen (tot 2040) aan weerszijden van het spoor zullen de verkeersstromen door de onderdoorgangen ongetwijfeld toenemen, maar dat leidt niet vanzelf tot een aantrekkelijke veilige omgeving. Dat is juist wel belangrijk, ook omdat een succesvol OV vraagt om een uitmuntende omgevingskwaliteit rond de metro/treinstations. De gemeente heeft daarom in 2020 een zogeheten 'Fase nul verkenning' gedaan naar alle ruimtelijke verbetermogelijkheden rond het spoor, in overleg met het stadsdeel, Prorail/NS Vastgoed, Metro en Tram, lopende projecten langs het spoor en andere stakeholders. Dat heeft geleid tot drie hoofdopgaven voor de spoorzone:

1. De spoorzone ontwikkelen tot een groene, klimaatbestendige en ecologisch waardevolle strook;

2. Herinrichting tot een hoogwaardige ruimte voor ontmoeten, sport, spelen en verblijven;

3. De stationsomgevingen doorontwikkelen tot aantrekkelijke levendige transitplekken.

Momenteel is de spoorzone versnipperd ondergebracht in diverse deelgebieden. De gemeente gaat in 2020/2021 onderzoeken of een programma-organisatie boven de deelgebieden kan helpen om een integrale visie voor de spoorzone te waarborgen, met pilots en inspiratiebijeenkomsten waarin ook bewoners een belangrijke rol spelen.

4. Versterken stadsdeel Zuidoost
Zoals reeds opgemerkt werd Amstel III oorspronkelijk ontwikkeld als monofunctioneel werkgebied, met een goede regionale verkeersinfrastructuur. Lokale verbindingen met de rest van Zuidoost werd indertijd als minder belangrijk gezien. Een belangrijk transformatiedoel is dan ook om die keuze uit het verleden te repareren en Amstel III steviger te verbinden met de Bijlmer. Niet alleen ruimtelijk, maar ook sociaaleconomisch en maatschappelijk. Bestaande harde overgangen (zoals de spoordijk), maar ook de functionele scheiding tussen de gebieden zullen met de tijd langzaam gaan vervagen. Bijvoorbeeld door functiemenging in Amstel III en een integrale programmering van voorzieningen, zodat mensen aan weerskanten van het spoor profijt ondervinden van de transformatie.

"In essentie wordt Amstel III een uitbreiding van de buurten aan de andere kant van het spoor, in plaats van een losstaande ontwikkeling op zichzelf..."

2.3 Ontwikkelpijlers

Bovengenoemde transformatiedoelen maken meer kans van slagen als zij kunnen steunen op een sterke eigen gebiedsidentiteit van Amstel III, die de wijk op positieve wijze positioneert ten opzichte van stad en regio. Om aantrekkingskracht uit te oefenen op bedrijven, bezoekers en woningzoekenden moet Amstel III het heersende beeld van een saaie kantorenstrook in de komende jaren van zich af schudden. De transformatie biedt volop kansen om dat voor elkaar te krijgen. Uit gesprekken met stakeholders in het gebied zijn drie na te streven kwaliteiten voor Amstel III naar voren gekomen, die goed bij het gebied passen, en alle drie richting en 'kleur' zouden moeten geven aan alle komende ontwikkelingen. Deze drie kwaliteiten worden sindsdien als ontwikkelpijlers of motto gehanteerd.

Pijler 1: de uitnodigende stadswijk
De eerste ontwikkelpijler van Amstel III is het maken van een uitnodigende wijk, met kansen en plekken voor iedereen:

• **Starters en doorstromers:** Amstel III wil bekend staan als 'arrival place' waar nieuwkomers, starters en mensen uit Zuidoost relatief snel een woning kunnen vinden, met een goed pakket aan voorzieningen op loop- en fietsafstand.

• **Vrijheid om te experimenteren:** Amstel III zucht niet onder de 'ballast' van historische monumentale gebouwen. Hier is nog ruimte voor experimenten, bijvoorbeeld met tijdelijke bouwsels, innovatieve architectuur, soorten openbare ruimte en nieuwe vormen van gemengd wonen, werken en recreëren. Daartoe wordt niet alleen ruimte geboden aan grote institutionele ontwikkelaars, maar ook aan kleinschalige eigenwijze opdrachtgevers met bijzondere ideeën.

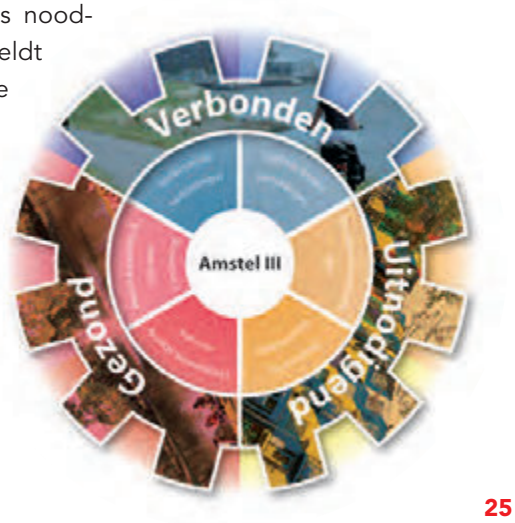
• **Kleinschalige bedrijven:** Amstel III staat open voor kleinschalige en/of ambachtelijke bedrijven die geen overlast geven, zoals startups, kleine maakindustrie, werken aan huis, muziek en media, ateliers, broedplaatsen en bedrijfsverzamelgebouwen. Denk bijvoorbeeld aan het huidige LOLA, Brouwerij Kleiburg en Prospect Eleven.

• **Sociaal:** de transformatie heeft oog voor het unieke 'DNA' van Zuidoost, wil een kansenmotor zijn voor bewoners, jongeren en ondernemers in het stadsdeel, en heeft sociale veiligheid op straat hoog in het vaandel staan.

Pijler 2: de verbonden stadswijk
De tweede ontwikkelpijler van Amstel III is het werken aan een wijk met optimale verbindingen; tussen mensen, buurten, stad en regio:

• **Uitstekende regionale bereikbaarheid:** Amstel III ligt middenin de 'snelwegenruit' A2, A1, A9 en A10, met regionale fietsroutes, drie metrostations en twee treinstations. Een reiziger is binnen 20 minuten in de binnenstad, Schiphol, Utrecht of Almere. Dat maakt de wijk per definitie aantrekkelijk voor veel bewoners, kantoren en bedrijven.

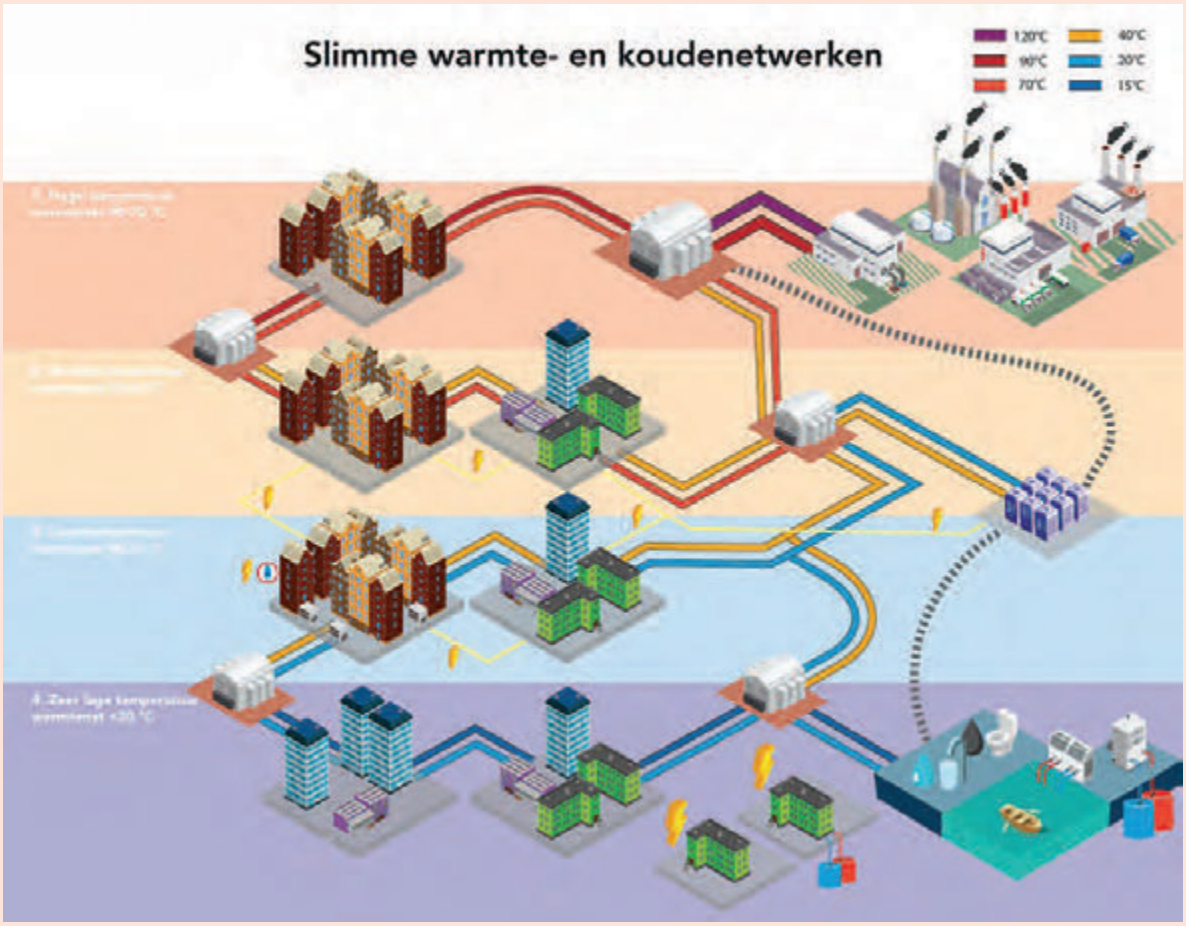
• **Aanhelen lokale fiets- en looproutes:** Anders dan de regionale verbindingen zijn de lokale routes in Amstel III duidelijk voor verbetering vatbaar. Voor een succesvolle transformatie zijn lokale investeringen in betere fiets/looproutes noodzakelijk. Dat geldt ook voor de hoofdfietsroutes tussen Amstel III en de binnenstad.



Duurzaamheid is normaal geworden

Dit geactualiseerde Ontwikkelperspectief heeft geen apart hoofdstuk over duurzaamheid. Dat is een bewuste keuze geweest. De tijd is eigenlijk voorbij dat duurzaamheid moet worden geïntroduceerd als nieuwe *toegevoegde* ambitie voor gebiedsontwikkelingen. Het is in Amstel III een normaal aspect geworden, een integraal onderdeel van alle herinrichting- en transformatieprojecten. Bijvoorbeeld door duurzaamheidsprestaties op te nemen in deelgebiedsvisies, afsprakenbrieven met ontwikkelaars, aanbesteding van werken in de openbare ruimte en het omgevingsplan.

De stedelijke Agenda Duurzaamheid heeft gevolgen voor hoe de transformatie van Amstel III wordt aangevlogen. Duurzaamheid is dan ook één van de vijf belangrijkste uitgangspunten voor de ruimtelijke aanpak (zie hoofdstuk 6.1). Daarnaast leidt de duurzaamheidsagenda tot maatwerk opgaven per deelgebied, buurt of kavel. Vanwege de verregaande technische detaillering van die opgaven en oplossingen zijn ze ondergebracht in de bijlage over Deelgebieden van Amstel III.



Figuur: een duurzame warmte (en soms koude) voorziening staat bovenaan bij de transformatie van Amstel III. Maar omdat het gebied bestaat uit verschillende generaties bebouwing, kan niet overal dezelfde warmtevoorziening worden toegepast. Oudere gebouwen zijn vaak afhankelijk van een hoge temperatuur warmtenet, nieuwe gebouwen kunnen uit de voeten met lauwe warmte van bijvoorbeeld een datacenter. In Amstel III is het dus zaak om een slim stelsel van restwarmte- en koudenetten te maken, met leidingen en tussenstations van uiteenlopende temperaturen.

• **Clusters rond metrostations:** De metrostations Bullewijk en Holendrecht liggen nu nog een beetje eenzaam aan de rand van Amstel III, terwijl ze juist een sterk verbindende functie kunnen hebben. Bijvoorbeeld door woningbouw en voorzieningen een 'voorkant ' te geven aan de stations. De directe stations- omgeving kan een overstappunt (hub) worden tussen auto en metro of fiets. Zulke hubs reduceren de verkeersdruk binnen de ring A10.

• **Spoor als ruggengraat:** Er liggen ook kansen voor een programmatische verbondenheid met de omgeving. Door het programma van woningbouw, werk, zorg, cultuur, winkels en recreatie af te stemmen met stadsdeel Zuidoost moet het mogelijk zijn om win-win-situaties te creëren voor mensen aan beide kanten van het spoor.

• **Bewoners Zuidoost:** nieuwe bewoners in Amstel III raken verbonden met bewoners in heel Zuidoost; mensen voelen betrokkenheid met het stadsdeel en met elkaar.

Pijler 3: de gezonde stadswijk

De derde ontwikkelpijler van Amstel III benut ten volle de al aanwezige ingrediënten voor gezonde, leefbare wijk:

• **Leefomgeving:** Amstel III biedt mogelijkheden voor een optimale luchtkwaliteit met autoluwe buurten, duurzame warmte (geen schoorstenen, ook niet voor houtkachels) en een groene herinrichting van de openbare ruimte. Conform beleidsdoelen van De Bewegende Stad biedt de ruimtelijke opzet van Amstel III allerlei kansen voor uitnodigende fiets- en wandelroutes, sport- en speelplekken.

• **Sport:** In Amstel III krijgt sport de ruimte, vooral in de informele sfeer. Het recentelijk aangelegde Spoorpark Noord en -Zuid is al een geliefde plek om hard te lopen en de openbare sporttoestellen te gebruiken. De overkluizing van de A9 geeft duursporters interessante opties voor lange routes naar Gaasperdam, het Gein en de Gooi- en Vechtstreek. Populaire sportmerken zitten in kantoren aan de Hoogoorddreef en organiseren bootcamps. Rond die Hoogoorddreef, maar ook rond het AMC, liggen nog meer kansen voor sportactiviteiten. Ajax trainingscomplex De Toekomst biedt ruimte voor amateurvoetbal en mogelijk wordt ten noorden van De Toekomst nog meer sportprogramma gerealiseerd, wat extra mogelijkheden biedt voor de bewoners van Amstel III.

• **Health & Technology:** Het AMC is een belangrijk zorgcluster van nationale betekenis. Rond het ziekenhuis vestigen zich veel aanverwante bedrijven en laboratoria, een gezondheidscentrum en apotheek. Innovaties uit dit zorgcluster kunnen mogelijk direct worden toegepast in senioren- en zorgwoningen in Amstel III.

• **Amstelscheg:** Amstel III ligt op een steenworp afstand van de Amstelscheg. Dit weidse landschap heeft grote cultuurhistorische waarde en biedt recreatieve mogelijkheden zoals wandelen, fietsen, watersport en picknicken. Nieuwe langzaam verkeerroutes over de A2 ontsluiten de Amstelscheg direct voor bewoners van Amstel III en heel Zuidoost. Daarnaast kunnen bewoners van Amstel III vrij gemakkelijk naar de strandjes van de Gaasperplas en Ouderkerkerplas.

• **Ecologische structuur:** De transformatie van kavels en infrastructuur biedt interessante mogelijkheden om ecologische structuren te versterken. Vooral de Molenwetering, de spoorzone, het Paasheuvelwegpark en Meibergpark hebben een aanzienlijke ecologische waarde, vooral in combinatie met doorgaande waterstructuren. In de spelregels van hoofdstuk 6 wordt die potentie dan ook optimaal benut. Ook in de gebiedsvisies van te transformeren buurten worden spelregels gesteld aan ecologie in de openbare ruimte en natuurinclusief bouwen.



3. Waar staan we nu

Sinds het Investeringsbesluit van 2017 is er in Amstel III veel gebeurd en krijgt de transformatie momentum met de bouw van enkele duizenden woningen. Na jaren van aftasten groeit het commitment van marktpartijen om een levendige woon/werkwijk te creëren. In een leerzaam proces van co-creatie blijken gemeente en markt elkaar te respecteren en aan te vullen. Nu de bouwkranen verrijzen begint de voormalige kantorenstrook echt van kleur te verschieten.

Bij de vaststelling van het vernieuwde Investeringsbesluit Amstel III (2017) werd afgesproken om het Ontwikkelperspectief en het Financieel Kader in principe elke vier jaar te actualiseren. Dit hoofdstuk blikt daarom kort terug op de jaren 2017-2020. Vervolgens volgt een analyse waar de transformatie op dit moment staat en welke accentverschuivingen worden voorgesteld voor de jaren 2021-2024.

3.1 Tussentijds bijsturen

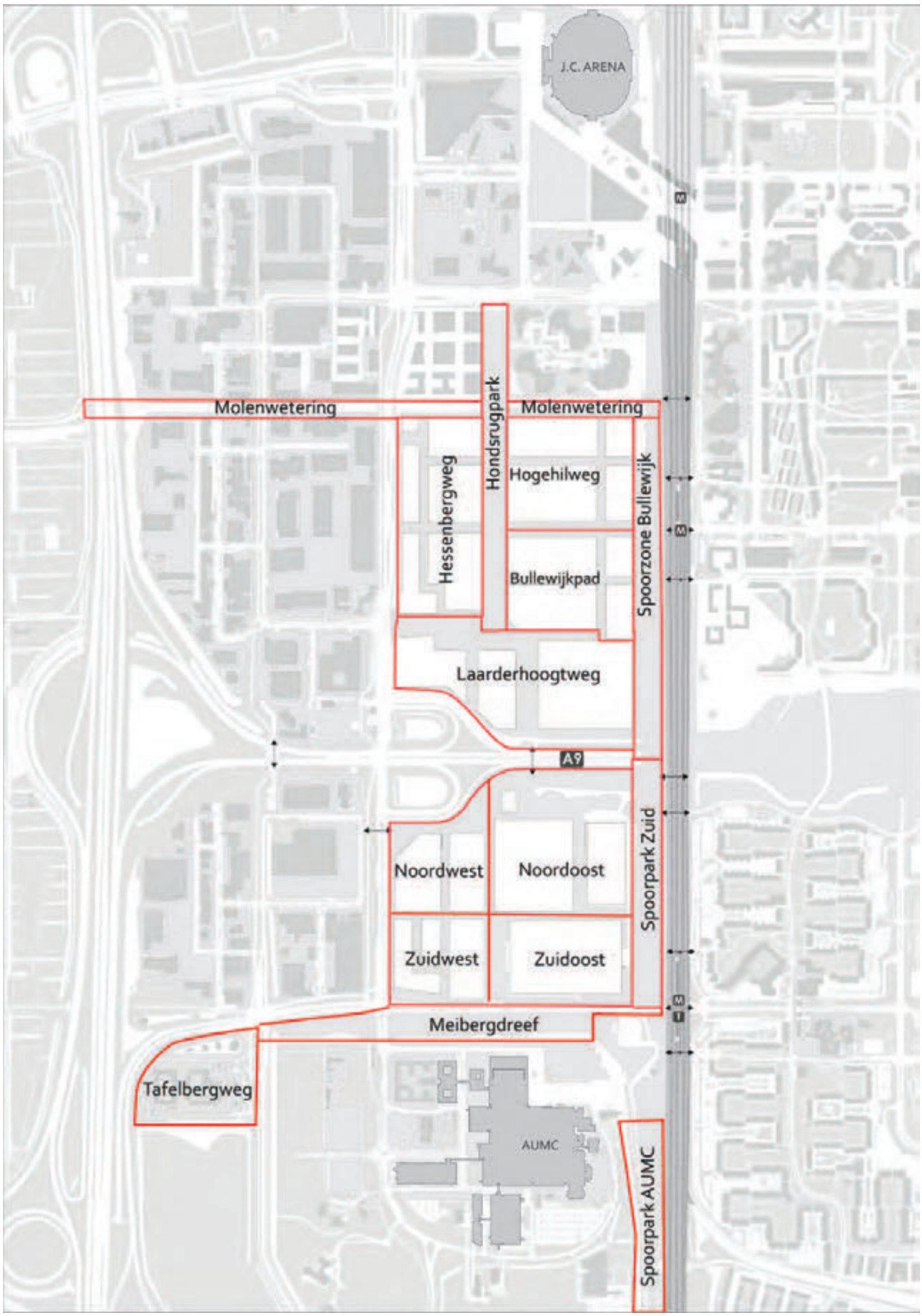
De transformatie van Amstel III is een geleidelijk proces van steeds weer maatwerk planvorming, sloop, nieuwbouw en herontwikkeling dat misschien een hele generatie kan duren. Gemeentelijke plannen of visies moeten daarom ver in de toekomst kijken. Tegelijkertijd is er ook de korte termijn van actieve grondexploitaties in het gebied, met uitgaven en inkomsten, die een veel kortere tijdshorizon hebben.
Bij de besluitvorming rond het Investeringsbesluit van 2017 werd bepaald dat de ontwikkelstrategie, het ontwikkelperspectief en het financiële kader elk zijn eigen tijdhorizon hanteert, maar dat het geheel wel elke 4 jaar wordt geëvalueerd om bij te kunnen sturen.

3.2 Jaren 2017-2020

In 2018 tot en met 2020 is het college van B&W tweemaal per jaar met een stand van zaken notitie geïnformeerd over de voortgang in Amstel III en de relatie met aangrenzende gebieden zoals de Bijlmer en Arenapoort. De belangrijkste bevinding was dat de markt in 2016 nog aarzelde over Amstel III, maar in 2018 en 2019 volop in gesprek ging met de gemeente, gebouwen aankocht en plannen maakte voor tientallen kavels. Marktpartijen hebben inmiddels al vele miljoenen in Amstel III geïnvesteerd, ook in diverse 'placemaking' initiatieven. Een verrassend en overtuigend bewijs voor het langjarig commitment van de markt was het oprichten van de Stichting Hondsrugpark, waarin kaveleigenaren en ontwikkelaars ijveren voor het transformeren van een weg in een hoogwaardig park om het gebied een extra kwalitatieve impuls te geven. Daarmee heeft de markt duidelijk haar steun uitgesproken voor de gemeentelijke wens van een park, zoals geopperd in het Ontwikkelperspectief van 2017.

Planvorming en onderzoek
In de afgelopen jaren is grote voortgang geboekt met de planvorming voor de transformatie. Samen met de kaveleigenaren, ontwikkelaars en andere belanghebbenden zijn 3 deelgebiedsvisies afgerond die op meerdere kavels betrekking hebben. Het gaat om Bullewijkpad, het Paasheuvelweggebied en het Hessenbergweggebied. Voor de Spoorzone liet de gemeente een eigen stedenbouwkundige visie opstellen. De marktpartijen in het Hogehilweg-gebied maakten zelf een stedenbouwkundig plan voor hun kavels, in nauw overleg met de gemeente.

Jaar vaststelling	Besluitvormend document	Tijdshorizon
2012	Strategiebesluit Amstel III Financieel kader Amstel III	5 jaar 10 jaar
2017	Ontwikkelstrategie Amstel III Ontwikkelperspectief Amstel III Financieel kader Amstel III	10 jaar 20 jaar 3 jaar *Actualisering in 2020*
2021	Ontwikkelstrategie Amstel III Ontwikkelperspectief Amstel III Financieel kader Amstel III	10 jaar 20 jaar 4 jaar *Actualisering in 2024*



Kaart van Amstel III met de deelgebieden *waarbinnen sloop/nieuwbouw en herontwikkelingsprojecten plaatsvinden*

Het kaartmateriaal voor de wenselijke situatie in 2030-2040 is concreter dan in 2017 en er liggen goed doordachte voorstellen voor verschillende bouwtypologieën en sferen. Anticiperend op de eerste golf van daadwerkelijke transformatieprojecten heeft de gemeente in 2019 een plan gemaakt voor de openbare ruimte bij oplevering (afgekort als T1OR) in relatie tot de uiteindelijke inrichting. Bovendien werd, mede op verzoek van de marktpartijen, een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Aan deze voorspoedige planproductie liggen een aantal recente studies (zie de bijlage voor een totaaloverzicht) ten grondslag, waaronder:

• Prognose van kansrijke woningtypen en doelgroepen;

• Onderzoeken naar haalbare commerciële voorzieningen en de rol van gebouwplinten;

• Mobiliteitsstudie voor de Amstelcorridor en verbindingen met Amstel IIII;

• Diverse milieu- en energiestudies naar regenwaterberging, windhinder, geluidhinder van spoor en opties voor een duurzame warmtevoorziening in Amstel III.

Participatie
Communicatie over de transformatie heeft plaatsgevonden met reguliere sessies in het stadsdeel en met partijen in Amstel III. Daarnaast zijn enkele grotere thematische bijeenkomsten georganiseerd met buurtbewoners (met name aan de overkant van het spoor), deskundigen en andere belanghebbenden.

Transformatie
Naast plannen en studies kwam de transformatie van Amstel III vanaf 2017 ook daadwerkelijk echt van de grond:

• Op basis van de eerdergenoemde gebiedsvisies zijn inmiddels 11 afsprakenbrieven (contracten) opgesteld voor de aanpak van 19 kavels. Met datacenters in de bedrijvenstrook wordt gewerkt aan afspraken over de levering van restwarmte.

• In 2020 zijn contracten getekend die het totaal aantal woningen in Amstel III voorlopig op ruim 4.000 zullen brengen. Sinds 2017 zijn 1.833 woningen in aanbouw genomen en ruim 1.000 woningen opgeleverd.

• Met marktpartijen zijn contracten gesloten voor de sloop van 100.000 m2 verouderde kantoorgebouwen en de bouw van 84.000 m2 eigentijdse, duurzame kantoren.

• Inmiddels zijn er ook contracten getekend met marktpartijen en ontwikkelaars voor de realisatie van een aantal sociaal-maatschappelijke voorzieningen in Amstel III voor de jeugd, scholing, zorg en buurtkamers.

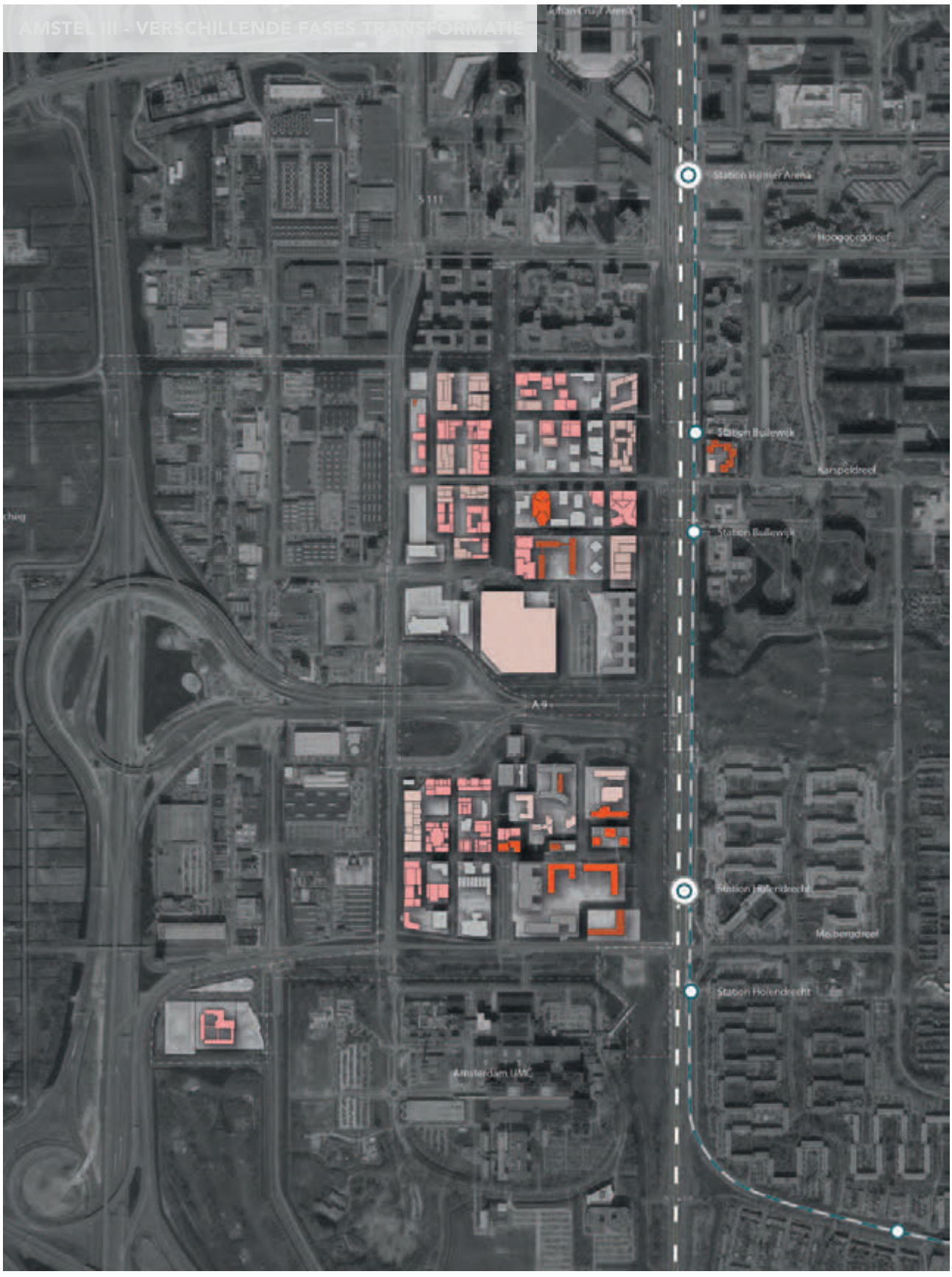
Vanaf 2019 worden dus steeds meer plukjes woningen opgeleverd, maar die liggen in een gebied dat - voorlopig - nog wel wordt gedomineerd door kantoren en infrastructuur, zonder buurtvoorzieningen. Om te voorkomen dat nieuwe bewoners het gevoel krijgen in een niemandsland te wonen worden ook plannen opgesteld voor 'placemaking'. Het gaat daarbij om een geheel van initiatieven die de leefbaarheid van een gebied snel doen toenemen, zoals tijdelijke functies in de gebouwplinten, mobiele voorzieningen, evenementen en aanpassingen van de openbare ruimte.

3.3 Waar staan we nu

De transformatie van Amstel III is nu echt begonnen[4]. De eerste grote projecten gaan richting oplevering en dat wordt weerspiegeld door het aantal mensen, inmiddels ongeveer 50, bij de gemeente dat direct of indirect aan Amstel III werkt. Dat gezegd hebbende komen er uit de markt ook signalen die waarschuwen dat de transformatie nog wel in een kwetsbare fase zit. De meeste kaveleigenaren willen vooralsnog meewerken aan het creëren van een hoogwaardige woon/werkwijk, maar worden blootgesteld aan twee krachten die de andere kant op werken. Dat is enerzijds de *pull* van de markt, met momenteel een enorme vraag naar nieuwe kantoren - en die zijn over het algemeen gemakkelijker te ontwikkelen dan een woon/werkwijk. Aan de andere kant is er de *push* van meer overheidsregels die het ontwikkelen van woningen nog complexer maken. Om te voorkomen dat kaveleigenaren de weg van de minste weerstand kiezen zal de gemeente daarom haar strategie van *verleiden* en *faciliteren* blijven voortzetten - het motto van de Ontwikkelstrategie uit 2017. Nieuw ten opzichte van 2017 is dat Amstel III op steeds meer plekken in de uitvoeringsfase komt waarin in de gemeente ook meer zal moet *investeren* en *regisseren*. Daarover meer in paragraaf 4.4.

Steile leercurve
In Amstel III wordt de Amsterdamse ontwikkelpraktijk opnieuw uitgevonden. Het is immers een bestaand gebied met een bestaand bestemmingsplan, waarin de gemeente vrijwel nergens vrijelijk over de grond kan beschikken. De enige manier om dit gebied te transformeren is door voortdurende en vrijwillige co-creatie met de kaveleigenaren en een proces van geleidelijke verandering. Op deze schaal is dat volstrekt nieuw voor Amsterdam en Amstel III fungeert daarin als proeftuin. Het gemeentelijk projectteam heeft daar in de afgelopen jaren veel van geleerd. Bijvoorbeeld een andere manier van planvorming die meer is gebaseerd op in-

[4] *In de bijlage staat een overzichtstabel met lopende initiatieven en projecten*


AMSTEL III - VERSCHILLENDE FASES TRANSFORMATIE
Station Bijlmer Arena
Station Bullewijk
Station Holendrecht
Amsterdam UMC
A9
Geen verdere transformatie
Toekomstige transformatie
Werden getransformeerd
In transformatie
Getransformeerd
N/A

dividueel maatwerk, dialoog, transparantie en wederzijds begrip. Een belangrijke les was dat de gemeentelijke wens om alles in een hoge kwaliteit te (her)ontwikkelen een directe relatie heeft met het te realiseren programma. Soms moet de markt wat meer vrijheid worden gegund in het programma om die hoge kwaliteit of speciale wensen te kunnen realiseren.

De gemeente heeft geleerd en die leercurve was steil. De eerste deelgebiedsvisie (Bullewijkpad) was verre van volmaakt, maar de deelgebiedsvisies voor het Paasheuvelweggebied en Hessenbergweggebied zaten al veel beter in elkaar. In die latere visies was een goede balans gevonden tussen aanvankelijke openheid voor ieders wensenlijstjes en latere inkadering met strakke afspraken en spelregels.

Gebiedsontwikkeling vraagt om regie
Zoals hierboven al genoemd is de transformatie van Amstel III onmogelijk zonder de vrijwillige medewerking van de zittende kaveleigenaren. De aanvankelijke filosofie van de gemeente was dan ook: de gemeente gaat over de openbare ruimte en de marktpartijen krijgen alleen globale spelregels mee. De praktijk van de afgelopen 4 jaar liet echter zien dat marktpartijen in Amstel III de gemeente net zozeer nodig hebben als andersom. Niet alleen puur vergunning-technisch, maar ook als stedenbouwkundig 'supervisor en regisseur'. Bijvoorbeeld in de volgende situaties:

• Nu allerlei ontwikkelaars, beleggers, private equity investeerders en avonturiers 'in de rij staan' om in Amstel III te mogen ontwikkelen blijkt een gemeentelijke kwaliteitscontrole aan de poort noodzakelijk om het kaf van het koren te scheiden.

• Bovenop hun *core business* van projectontwikkeling tonen marktpartijen in Amstel III ook waardevolle initiatieven voor de transformatie van de hele wijk. Maar voor een kaveloverstijgende blik wordt uiteraard ook naar de gemeente gekeken. Marktpartijen verwachten van de gemeente bijvoorbeeld een lange termijn visie voor het hele gebied, samenhang tussen buurten en kavels en een visie op de overall stedenbouwkundige kwaliteit.

• De gemeente krijgt soms de rol van 'scheidsrechter' tussen marktpartijen, bijvoorbeeld als zij er onderling niet goed uitkomen wie functies zoals collectieve parkeergarages, een school of andere voorzieningen op de kavel inpast.

• Marktpartijen hebben behoefte aan duidelijkheid over bouwregels. Dat biedt houvast en geeft vertrouwen dat de uiteindelijke vergunningverlening binnen de gemeente niet op onnodige problemen stuit.

3.4 Jaren 2021-2024

De komende vier jaar krijgen een iets ander karakter dan de afgelopen tijd, nu de transformatie steeds tastbaarder wordt. Op diverse plekken in Amstel III worden in aanzienlijke aantallen woningen opgeleverd en dat stelt nieuwe eisen, zoals een openbare ruimte (bij oplevering of definitief) waar bewoners mee uit de voeten kunnen, basisvoorzieningen, huishoudelijk afvalinzameling en veilige, leefbare situaties rond de andere bouwlocaties.

Bewoners en gebruikers centraal
Bewoners en woningzoekenden komen dus centraler te staan en dat vergt een aangepaste vorm van communicatie en participatie. Die is in de eerste plaats bedoeld voor de nieuwe bewoners in Amstel III, maar ook voor bewoners en ondernemers in de Bijlmer, aan de andere kant van het spoor. Afgelopen jaren is dan ook energie gestoken in het verbeteren van de communicatie met buurten in de Bijlmer, onder meer door passender communicatiekanalen aan te boren. Amstel III wordt gewoon onderdeel van Zuidoost en moet ook kansen scheppen voor mensen uit Zuidoost, bijvoorbeeld met betaalbare woningen, nieuwe voorzieningen en kansen voor ondernemers en jongeren; zoals in meer stedelijke plannen wordt de 'social return' van (transformatie)plannen een steeds hardere maatschappelijke randvoorwaarde.

Nieuwe opgaven
Opgaven voor de komende tijd zijn het verfijnen van het programma, het doorvertalen van stedelijke duurzaamheidsambities en uitvoeringsplannen voor de openbare ruimte:

• Programmatisch gezien blijkt met name het samenstellen van de maatschappelijke voorzieningen in Amstel III geen eenvoudige opgave. Daar zal het projectteam, samen met stadsdeel Zuidoost en de centrale stad, nog dieper in duiken.

• Duurzaamheid is integraal onderdeel van de transformatie, maar de technische uitwerking daarvan blijkt complex maatwerk en vereist nader onderzoek.

• Met de oplevering van de eerste contingenten woningen, en transformaties van hele kavels, worden uitvoeringsplannen voor het aanpassen van de openbare ruimte en routes urgent. Dit zijn complexe trajecten die de komende jaren veel ontwerp- en menskracht zullen vergen.

Ondergrondse Paasheuvelwegkaart wint prijs

Amstel III was in 2020 één van de nationale praktijkvoorbeelden voor het maken van 3D kaartbeelden van de ondergrond. Daarmee kunnen alle kabels en leidingen én diepere bodemlagen in beeld worden gebracht. Dat is tegenwoordig van groot belang, omdat er onder de straatstenen een acuut ruimtegebrek dreigt te ontstaan. De gebruikte 3D beeldtechniek won in augustus 2020 een prestigieuze innovatieprijs.

Zowel boven als onder de grond wordt het steeds drukker, ook omdat klimaatverandering en de energietransitie extra ruimte claimen voor maatregelen op en onder het maaiveld. Om de stad leefbaar te houden ontwikkelt de Gemeente Amsterdam, samen met het Kadaster, een integrale aanpak voor het inrichten van boven- en ondergrond. In 2020 werd in het Paasheuvelweggebied in Amstel III een pilot gedaan om de onder- en bovengrond driedimensionaal in beeld te brengen: een digitale kaart met 50 kaartlagen. Amstel III maakte daarbij gebruik van gegevens uit de landelijke databank Basisregistratie Ondergrond (BRO). Met deze 3D kaart kan de gemeente analyseren of het Paasheuvelweggebied geschikt is voor ondergrondse energieopslag (WKO), waar de benodigde warmte/koudeleidingen in de straat kunnen liggen, en wat de gevolgen zijn voor de aanliggende bebouwing. Deze kaartbeelden laten met een druk op de knop zien waar mogelijkheden zijn en waar conflicten optreden. Zo kunnen er betere integrale beslissingen worden genomen.



Amstel III en andere 3D praktijkvoorbeelden kregen de prijs in augustus op een GIS-conferentie uitgereikt door het bedrijf Esri, een mondiale speler in GIS technologie.

4. Ontwikkelstrategie

In Amstel III wordt de Amsterdamse ontwikkelpraktijk opnieuw uitgevonden. Het zijn feitelijk de kaveleigenaren die de transformatie ontwerpen en uitvoeren, waarbij de gemeente stuurt en faciliteert. Na jaren zoeken ligt er nu een gestroomlijnd planproces van co-creatie waarbinnen het commitment van marktpartijen aantoonbaar is gegroeid. Daarnaast worden steeds meer waarborgen ingebouwd dat Amstel III geen 'eiland' wordt, maar een wijk van Zuidoost.

4.1 Processtrategie

Amstel III was tot de jaren '70 van de vorige eeuw een onbebouwd gebied. In een doorlopend ontwikkelproces gaf de gemeente in de loop van 40 jaar vrijwel alle beschikbare grond in het gebied in erfpacht uit ten behoeve van kantoren. Voor de transformatie van Amstel III, inclusief alle ambities die de gemeente hanteert, is deze erfpachtverhouding een belangrijk gegeven. Erfpacht ligt juridisch gezien heel dicht tegen eigendom aan en de gemeente kan derhalve het transformeren van kavels in gemengde woon/werkbuurten niet afdwingen. Er kunnen evenmin tenders worden uitgeschreven, zoals op veel andere plekken in de stad, omdat er in Amstel III vrijwel geen onbebouwde kavels zijn waar de gemeente nog een grondpositie heeft. De transformatie moet daarom op een andere manier gestalte krijgen, waarbij de gemeente en kaveleigenaren gezamenlijk optrekken. In grote lijnen heeft het projectteam van Amstel III daarvoor de volgende processtrategie ontworpen, die tot dusver succesvol lijkt te zijn:

1. Met het Ontwikkelperspectief Amstel III (2017 en 2021) geeft de gemeente globaal richting aan de transformatie, met een integrale visie op het hele gebied, die de voornaamste ambities van de gemeente moet waarborgen. Het Ontwikkelperspectief is niet dichtgetimmerd met regels, maar laat ruimte aan eigen inbreng door marktpartijen en probeert samenwerking te stimuleren.

2. Op basis daarvan worden deelgebiedsvisies gemaakt voor clusters van kavels. Deze visies worden samen met kaveleigenaren en hun ontwikkelaars opgesteld, op basis van gelijkwaardigheid. Mits er vooraf overeenstemming is over de basisuitgangspunten voor het deelgebied, worden wensenlijstjes van markt en gemeente daarna integraal overgenomen. Op punten waar dat niet mogelijk blijkt, wordt onderhandeld over een compromis.

3. Vervolgens dient de marktpartij een concreet plan (gebouwtransformatie of sloop/nieuwbouw) in bij de gemeente. Het initiatief wordt geformaliseerd via een afsprakenbrief met 'kavelpaspoort'. Daarin staan afspraken over programma, grondwaarden en ambities.

4. Is het plan helemaal uitgewerkt dan volgt een gedetailleerde realisatieovereenkomst met een definitief gebouwontwerp en indien nodig een maaiveldontwerp. Met dat pakket wordt een omgevingsvergunning aangevraagd.

5. De gemeente neemt haar eigen deelverantwoordelijkheid in de transformatie met het zorgdragen voor de juiste infrastructuur (verkeer en deels kabels & leidingen) en een vernieuwde openbare ruimte. Daarnaast faciliteert het projectteam het planproces van marktpartijen om onnodige blokkades in het ambtelijk-bestuurlijke traject te vermijden.

Kwaliteitscontrole aan de poort
Zoals reeds opgemerkt in paragraaf 3.3, nu marktpartijen 'in de rij staan' om in Amstel III te mogen ontwikkelen blijkt een gemeentelijke kwaliteitscontrole aan de poort (ongeveer stap 2 of 3 in de processtrategie) noodzakelijk om het kaf van het koren te scheiden. Dit om te waarborgen dat vooral initiatieven worden gefaciliteerd die werkelijk bijdragen aan de transformatie naar een levendige, gemengde, duurzame en inclusieve woon/werkwijk.

De bovengenoemde 5 stappen van de processtrategie (inclusief de kwaliteitscontrole) zijn over het algemeen succesvol, maar vergen wel veel ambtelijke capaciteit.

4.2 Deelgebiedsvisies

Een les uit de afgelopen 4 jaar is dat de spelregels uit het Ontwikkelperspectief niet genoeg houvast boden

voor marktpartijen die met hun kavel aan de slag wilden. Het concretiseren van de globale regels vergde van hen steeds veel flexibiliteit. Kaveleigenaren bleken iets meer duidelijkheid nodig te hebben van de gemeente om te bepalen wat er wel of niet precies op hun kavel kan, mag of moet. Daarnaast bleken individuele projecten meestal ook gevolgen te hebben voor aangrenzende kavels, of bleef er onduidelijkheid bestaan over collectieve voorzieningen en andere ingrepen die betrekking hadden op een hele buurt. De gemeente nam daarop het voortouw om, samen met de marktpartijen van een hele cluster kavels, een 'deelgebiedsvisie' op te stellen die alle bovengenoemde issues adresseren. Inmiddels zijn er drie van dergelijke visies gemaakt, die op hun beurt weer werden vertaald in afsprakenbrieven en stappen om tot een omgevingsvergunning te komen.



4.3 Publiek- en privaatrechtelijk sturen

Omgevingsvergunning

Vrijwel alle transformatieplannen zijn in strijd met het bestaande bestemmingsplan van Amstel III, bijvoorbeeld omdat er woningen worden toegevoegd en met grotere bouwvolumes wordt gewerkt. De realisatie van transformatieplannen is dus afhankelijk van gemeentelijke medewerking om van het bestemmingsplan af te wijken. Dat gebeurt via een zogeheten projectafwijkingsbesluit. In het algemeen is de gemeente bereid om zo'n besluit te nemen als het ingediende transformatieplan:

- Voldoet aan wet- en regelgeving en gemeentelijk beleid;
- In lijn is met de ambities en het programma van het Ontwikkelperspectief;
- Functies op evenwichtige wijze toedeelt aan de locatie;
- Voldoende stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit heeft. Daar wordt op toegezien door het gemeentelijk supervisieteam en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

Samen met de erfpachtvoorwaarden heeft de gemeente hiermee dus ook een publiekrechtelijk middel in handen om de transformatie te sturen. Het schetsontwerp van de initiatiefnemer in de realisatieovereenkomst vormt de basis voor een projectafwijkingsbesluit. Met het besluit wordt voor elke transformatie voorlopig nog afgeweken van het bestaande bestemmingsplan, want de eerstkomende jaren heeft de gemeente in het kersverse omgevingsplan van Amsterdam nog niet meteen een nieuw deel Amstel III gemaakt.

Naar verwachting treedt de nieuwe Omgevingswet in 2022 in werking. In deze wet, waarin ruimtelijke en milieuwetten samensmelten, verdwijnt de figuur van het lokale bestemmingsplan en daar komt een gemeentebreed Omgevingsplan voor in de plaats. Vanaf 2022 begint eerst een overgangsperiode waarin alle bestemmingsplannen van Amsterdam automatisch opgaan in een tijdelijk Omgevingsplan voor de stad. Amsterdam heeft vervolgens tot 2029 de tijd om daar een permanent Omgevingsplan van te maken, waarin alle oude ruimtelijke- en milieuregelingen zijn omgezet naar de nieuwe planfiguur. In die jaren worden beetje bij beetje ook de (omgeving-juridische aspecten van) locaties, buurten en andere delen van de stad verwerkt in het Omgevingsplan.

Die overgang verandert voor de komende 4 jaar niets aan de ingezette strategie voor Amstel III. Wel maakt het eerdergenoemde projectafwijkingsbesluit plaats voor een 'omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit' - geheel volgens Omgevingsplan terminologie. Daarbij dient de initiatiefnemer (marktpartij) de bedoelde vergunningsaanvraag zelf te beargumenteren, te onderbouwen met (milieu)onderzoeken, een zelf georganiseerd participatietraject, en een ruimtelijke onderbouwing.

Erfpacht

De 'kaveleigenaren' zijn strikt genomen geen eigenaar van het kavel maar hebben de grond in erfpacht van de gemeente. Erfpacht is een privaatrechtelijke overeenkomst met een pakket voorwaarden, onder andere over het gebruik van de grond. Kaveleigenaren die het kavel en de gebouwen willen transformeren moeten dus in overleg met de gemeente om de overeenkomst aan te

passen. Dat is het moment voor de gemeente om bepaalde beleidseisen en ambities - bijvoorbeeld over bouwprogramma, duurzaamheid, social return, (auto) mobiliteit, sociale huur en kwaliteit - in regels te verankeren. In de loop van het planvormingstraject gaan gemeente en initiatiefnemer twee overeenkomsten aan die qua detaillering passen bij de fase van het plan:

1. Afsprakenbrief met kavelpaspoort (programma en contouren van het plan zijn duidelijk);

2. Realisatieovereenkomst (er ligt een definitief ontwerp).

Kavels verwerven
Kavels verwerven, die in erfpacht zijn uitgegeven, is in het algemeen een kostbare en tijdrovende stap. Het is in de toekomst echter niet uitgesloten de gemeente incidenteel toch een kavel wil verwerven, bijvoorbeeld als dat de enige oplossing is om doorgroei naar 15.000 woningen mogelijk te maken.

4.4 Gemeentelijke rollen

Zoals in 4.1 opgemerkt vergt de transformatie van een bestaand gebied veel ambtelijke capaciteit - waarschijnlijk meer dan in een nieuwe uitleglocatie. Die capaciteitsinzet laat zich classificeren volgens de ondertitel van dit Ontwikkelperspectief: faciliteren, regisseren, investeren.

• **Faciliteren:** de gemeente treedt regelmatig op als inspirator voor marktpartijen, als ruimtelijk-juridisch adviseur en gebiedsmakelaar. Marktpartijen blijven overigens zelf verantwoordelijk voor het ruimtelijk-juridische voorwerk.

• **Regisseren:** de gemeente in de rol als beleidsmaker, maker van het ontwikkelperspectief, regisseur van gebiedsplannen, scheidsrechter tussen partijen, regelgever en handhaver.

• **Investeren:** voor marktpartijen die met hun kavel aan de slag wilden. Het concretiseren van de globale regels vergde van hen steeds veel flexibiliteit. Kaveleigenaren bleken iets meer duidelijkheid nodig te hebben

Tegenover de gemeente staat een bont gezelschap aan marktpartijen die allemaal een eigen benadering vergen - en hebben: grote en kleine ontwikkelaars, kaveleigenaren, institutionele en particuliere beleggers, exploitanten, nutsbedrijven en ondernemers. Het is de kunst om daarin als gemeente steeds een koers te varen die iedereen recht doet.



Artist impression van binnenplaats Our Domain (OZ Architect)

Voorbeeldtransformatie: het Synchroon project

Ter plaatse van het voormalige Croon Wolter & Dros kantoor, aan de Hettenheuvelweg, ontwikkelt Synchroon een typisch stukje Amstel III. Hier verrijzen 268 woningen, ongeveer 4.000 m2 kantoor, een horecavestiging, een gezinsvervangend huis en een parkeergarage voor 140 auto's. Het project is een treffende illustratie van de transformatie 'regenboog' van Amstel III: het huidige metrage kantoor wordt teruggebouwd, maar er worden ook woningen en voorzieningen aan toegevoegd.

Woningcorporatie
Synchroon ontwikkelt de woningen zelf, in alle prijsklassen, maar het sociale segment gebeurt eigenlijk 'in opdracht' van woningcorporatie De Alliantie. Daartoe verkoopt de ontwikkelaar die woningen turnkey aan de corporatie, die ze vervolgens in exploitatie neemt. De Alliantie treedt hier dus eigenlijk als belegger op. Volgens de gemeentelijke projectmanager Bart Peters is dat een goed model. 'Hierdoor worden het beheer en de exploitatie van sociale huurwoningen in de wijk voor minstens 50 jaar gegarandeerd.' Deze constructie bevalt dermate goed dat Synchroon en De Alliantie intussen ook overleggen over de afname van de middeldure huurwoningen.

Uitdagingen
Diverse issues maken de herontwikkeling wat moeilijker dan anders. De eerste is de gemeentelijke wens van voorzieningen in de plint. Marktpartijen begrijpen die wens, want 'dode' plinten passen niet bij een levendige hoogstedelijke woon/werkwijk. Maar hoe krijg je die plinten gevuld? Winkelcentrum Amsterdamse Poort ligt aan de andere kant van het spoor en voorzieningen van enige omvang zijn pas nodig als de transformatie 10 jaar verder is. Kunnen kantoren, woningen of creatieve ruimten dat gat tijdelijk opvullen? En hoever zet online winkelen zich door?

Een tweede issue is dat de gemeente moeilijk maatschappelijke voorzieningen kan realiseren, omdat zij in Amstel III geen grondposities heeft. Op deze locatie is echter een slimme oplossing gevonden: de gemeente huurt ruimte van De Alliantie, en verhuurt die ruimte op haar beurt door aan een zorginstelling, zodat daar een gezinsvervangend huis gerealiseerd kan worden.

Het derde issue is de eis om nieuwbouw energiezuinig en aardgasvrij te ontwikkelen. Praktisch voor de deur ligt al een stadswarmtenet, gevoed door restwarmte van de Diemercentrale, maar dit hoge temperatuurnet wil de gemeente vooralsnog inzetten voor bestaande bouw. Bovendien scoort deze gasgestookte centrale ongunstig in de energienormen. Een lage temperatuurnet, bij voorkeur gevoed door restwarmte van datacentra verderop, gekoppeld aan warmte-koude-opslag in de bodem en met warmtepompen in de gebouwen, sluit beter aan bij het gemengde woon/werkprogramma. Daarop wordt nog hard gestudeerd, maar dat het die kant op gaat, lijdt geen twijfel.

Rol gemeente
Synchroon kwam in eerste instantie zelf met een plan voor het kavel, maar dat hield geen rekening met de eventuele transformatie van omringende kavels. Collega projectmanager Stella Leemhuis: 'De meerwaarde van de gemeente was dat we alle erfpachters en ontwikkelaars aan elkaar konden verbinden, zodat er een grotere deelgebiedsvisie kwam, die sterker is dan alleen een kavelplan'.

De gemeente maakte zich aanvankelijk wel zorgen dat er te weinig openbare ruimte zou komen: de kavels zijn immers geheel in erfpacht uitgegeven. De 11 marktpartijen van de deelgebiedsvisie kwamen echter met een creatieve oplossing. De ontwikkelaars zien af van volledige bebouwing van het kavel en realiseren zelf stukjes openbare ruimte. Deze stukjes samen vormen een langgerekt - publiek toegankelijk - binnenhof waarvoor één gezamenlijk ontwerp wordt gemaakt onder leiding van de gemeente. Die ruimte blijft weliswaar privaat eigendom, maar daarmee wordt toch een belangrijk puzzelstuk aan het publieke domein toegevoegd.

4.5 Uitvoeringsstrategie

De transformatie van Amstel III heeft in de concrete uitvoeringsfase een fysieke en een sociaaleconomische kant. Aan de fysieke kant zijn vooral de lokale leefbaarheid en bereikbaarheid rondom de bouwplaatsen een punt van zorg. Aan de sociale kant leeft vooral de vraag 'hoe zorgen we dat bouwprojecten ook een zekere social return (sociale meerwaarde) hebben voor Zuidoost als geheel?

Fysiek

De transformatie van Amstel III leidt door het hele gebied heen tot tal van kleine en grote bouw- en herinrichtingsprojecten, zowel op de kavels als in de openbare ruimte. Die werkzaamheden kunnen een hoop hinder veroorzaken voor de groeiende groep bewoners, bezoekers en beroepsbevolking in de buurten. In de uitvoeringsstrategie moet daarom een balans worden gevonden tussen efficiënt werken enerzijds, en anderzijds het waarborgen van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en een goede projectcommunicatie (BLVC) met de directe omgeving. Voor die balans wordt overal in de stad gewerkt met het instrument van een BLVC-plan. Bij dergelijke plannen is sprake van intensieve afstemming tussen de gemeente en de uitvoerende marktpartijen.

Van generiek beleid naar uitvoeringsplannen

Veel hinder bij werkzaamheden kan worden vermeden met een goed BLVC-beleidskader, gemeentelijke regie en maatwerk BLVC-uitvoeringsplannen voor de uiteenlopende projecten. In Amstel III wordt dat met de volgende processtappen gewaarborgd:

1. Vaststelling van een generiek BLVC-kader voor heel Amstel III

2. Opstellen van een faseringsdraaiboek voor alle reeds bekende uitvoeringsprojecten

3. Impactanalyse van de mogelijke hinder van de projecten, met potentiële knelpunten

4. Daaruit volgen specifieke BLVC eisen per project.

Op basis van deze voorbereiding maakt de ontwikkelaar (of doorgecontracteerde bouwaannemer) op een kavel zelf een BLVC-uitvoeringsplan. Voor projecten in de openbare ruimte wordt zo'n plan opgesteld door de betrokken aannemer, of de gemeente geeft een kant-en-klaar BLVC-uitvoeringsplan aan die aannemer mee.

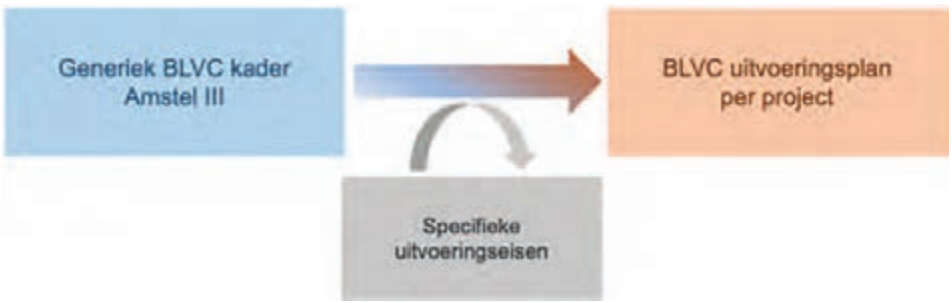
Rol gemeente

De gemeente is opdrachtgever voor civiele werken in de openbare ruimte. Bij de aanbesteding van zo'n werk wordt in het algemeen al een BLVC-kader met minimum eisen meegegeven in de uitvraag en uiteindelijk opgenomen in het civiel contract met de aannemer. Voor de transformatie van kavels zijn marktpartijen verantwoordelijk voor het opstellen van BLVC-uitvoeringsplannen, op basis van het gemeentelijk generiek kader en projectspecifieke eisen. Dit wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke realisatieovereenkomst met de betreffende ontwikkelaar, die alle eisen op zijn beurt laat doorwerken in contracten met aannemers.

Bij BLVC-uitvoeringsplannen van marktpartijen heeft de gemeente een dubbelrol. In aanvang heeft de projectorganisatie een regisserende, faciliterende en informerende rol richting ontwikkelaars en aannemers. Zo kunnen concept BLVC-plannen met de projectorganisatie worden voorbesproken, om latere problemen te vermijden. Daarin speelt een gemeentelijke omgevingsmanager (of technisch manager, of BLVC-adviseur) een belangrijke proactieve rol. Is het project eenmaal in uitvoering, dan treedt de gemeente op als handhaver van de regels. Bij werken in de openbare ruimte (WIOR) gebeurt dat op basis van een verleende WIOR-vergunning, door Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR).

Social return

De sociale opgave van de transformatie (paragraaf 2.1) werkt door in de overall processtrategie die wordt gevolgd (paragraaf 4.1) bij de aanpak van kavels en buurten in Amstel III. Vlak voor de uiteindelijke uitvoering van projecten zijn er grofweg nog twee routes om de social return ervan te beïnvloeden:



• **Uitvraag gemeente:** bij het realiseren van maatschappelijke voorzieningen, scholen en werken in de openbare ruimte heeft de gemeente relatief veel invloed op de wijze waarop de projecten worden uitgevoerd. In de voorwaarden kunnen bepaalde sociaaleconomische wensen worden meegenomen met meerwaarde voor de bevolking van Zuidoost (inclusief Amstel III zelf).

• **Dialoog met ontwikkelaars:** in de transformatie van kavels (sloop, nieuwbouw, verbouw, verhuur- en verkoopbeleid) gaat de gemeente met marktpartijen (kaveleigenaren en ontwikkelaars) in gesprek om hen, op vrijwillige basis, bij te laten dragen aan de sociale opgaven van het stadsdeel. Dat gebeurt onder meer met een 'kansen en instrumenten' die verder wordt besproken in paragraaf 5.6. Denk bijvoorbeeld aan tijdelijke verhuur aan startups, stages voor jongeren en inkoop van diensten uit Zuidoost. Inzet is het creëren van winwinsituaties voor alle partijen.

4.6 Communicatie en participatie

Communicatie over de transformatie van Amstel III richt zich op vier taken. Als eerste taak werkt zij aan een optimale bekendheid en gebiedsmarketing van Amstel III. De tweede taak betreft het puur informeren van belanghebbenden en belangstellenden over de plannen en projecten die in uitvoering zijn. In het verlengde daarvan is er sinds het vorige ontwikkelperspectief van 2017 een nieuwe taak voor communicatie bijgekomen, namelijk omgevingscommunicatie. En als vierde taak werkt communicatie aan een optimaal draagvlak voor de transformatie. Draagvlak is afhankelijk van allerlei factoren, maar communicatie levert daar zeker een positieve bijdrage aan, bijvoorbeeld door:

• Als gemeente zichtbaar en benaderbaar te zijn in het gebied;

• Alle doelgroepen tijdig, helder en open over plannen en projecten te informeren;

• Onrealistische verwachtingen bij mensen in de omgeving bij te sturen;

• Communicatie-expertise in te zetten bij consultatie- en participatietrajecten.

Communicatie over de transformatie van kavels is primair de verantwoordelijkheid van marktpartijen zelf, maar daaromheen zit wel een levendige schil van actieve gemeentelijke projectcommunicatie. Die 'schil' geeft de transformatie een gezicht, vraagt aandacht voor mijlpalen, en organiseert publieke en interactieve inloopbijeenkomsten, digitale platforms en mogelijkheden voor participatie.
De transformatie van Amstel III is pas echt geslaagd als er vanzelfsprekende verbindingen worden gemaakt met de rest van Zuidoost: fysiek, sociaal, economisch en mentaal. Om die reden wordt de marketing en positionering van Amstel III nauw afgestemd met de positionering van Zuidoost als geheel. De eigen gebiedsmarketing baseert zich op de drie ontwikkelpijlers 'gezond, verbonden en uitnodigend'. Het Paasheuvelweggebied begint zich bijvoorbeeld al met succes te profileren als Life Science District.

"Het dieperliggend doel is om bewustzijn te creëren dat Amstel III verandert in een levendige stadswijk en volwaardig onderdeel uitmaakt van Amsterdam Zuidoost."

Doelgroepen
Over de ontwikkelingen in Amstel III worden diverse doelgroepen geïnformeerd. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen professionele- en niet-professionele partijen. Eerstgenoemde partijen zijn onder meer kavel- en vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en beleggers, Stichting Hondsrugpark, netbeheerders en de lokale (ondernemers)organisaties ZO!City, VAZO, BIZ Paasheuvel Village en Zuidoost Partners. Niet-professionele doelgroepen zijn bewoners van Amstel III, bewoners van Zuidoost, huurders van kantoorgebouwen, ondernemers uit Zuidoost, woningzoekenden, Amsterdammers, en andere geïnteresseerden.

Communicatiekanalen
De communicatie richt zich in eerste instantie op het informeren, consulteren en betrekken van mensen, maar het dieperliggend doel is om bewustzijn te creëren dat Amstel III nu daadwerkelijk verandert in een levendige stadswijk en volwaardig onderdeel uitmaakt van Amsterdam Zuidoost. Ontvangers van deze boodschap krijgen het gevoel dat de transformatie ook voor hen kansen biedt en dat ook zij er kunnen wonen, werken, ondernemen en recreëren. Communicatie met de professionele partijen vindt vooral plaats met thematische werksessies en reguliere overleggen waarin informatie, standpunten en ideeën worden uitgewisseld. Bij de professionele partijen, met name kaveleigenaren en ontwikkelaars, is het van belang om te blijven werken

Private initiatieven: voorbeeld Hondsrugpark

Afgelopen jaren is de betrokkenheid van marktpartijen aanmerkelijk gegroeid. Een inspirerend voorbeeld is de Stichting Hondsrugpark, in 2018 opgericht door de ontwikkelaars en beleggers Amvest, Certitudo Capital, COD, DUQER, Synchroon, Vastint en Wonam.

De stichting ijvert in Amstel III niet alleen voor de totstandkoming van het gelijknamige centrale park, maar promoot ook een succesvolle make-over van de hele buurt rondom dat park. In de aanloop tot realisering doet de stichting bovendien aan 'placemaking', bijvoorbeeld met levendige events in de openbare ruimte en de aanliggende gebouwen.

De partijen tonen een stevig commitment met de metamorfose van Amstel III. 'Deze wijk moet gaan samensmelten met de rest van Zuidoost,' aldus Dewi Anakram van partner Amvest. 'Daar hebben we de bewoners van Zuidoost bij nodig. We zijn hier niet voor de korte termijn, we zijn hier om te blijven'.

Woningzoekenden Zuidoost
Rondom het Hondsrugpark worden komende jaren 5.000 koop- en huurwoningen gebouwd. Op 9 december 2020 tekenden de gemeente en de Stichting Hondsrugpark een intentieovereenkomst om minimaal een kwart van de huurwoningen te reserveren voor woningzoekenden uit Zuidoost. Daarmee willen de ondertekenaars voorkomen dat mensen uit Zuidoost de dupe worden van de oververhitte woningmarkt. Het streefpercentage van 25% geldt zowel voor de sociale-, middeldure- en vrijesector huurwoningen die door leden van stichting worden gebouwd.



aan vertrouwen. Bijvoorbeeld door goed te communiceren over de gemeentelijke plannen en investeringen in het gebied, zodat ook de investeringsbereidheid van marktpartijen blijft groeien.

Voor het informeren, consulteren en betrekken van mensen over plannen en projecten hanteert de gemeente een *multi-channel* strategie van offline en online kanalen en platforms:

• **Gemeentelijke projectpagina:** hier worden nieuwsberichten, werkzaamheden, besluiten, publicaties en mijlpalen van de transformatie gedeeld. Alle projecten in uitvoering en het woningaanbod worden hier specifiek toegelicht. Ook is er een digitale maquette die een totaalbeeld geeft van de transformatie. Deze maquette speelt een steeds grotere rol, niet alleen om te laten zien hoe Amstel III verandert, maar ook als hulpmiddel bij participatiebijeenkomsten.

• **TransformCity:** digitaal platform, in 2018 door de organisatie ZO!City in het leven geroepen. Hier kunnen buurtbewoners, ondernemers, ontwikkelaars en de gemeente met elkaar in contact komen. Doel van het platform is om informatie, plannen en ideeën met elkaar uit te wisselen en eventueel samenwerkingen te starten.

• **Buurtpagina Amstel III:** hier worden belangrijke nieuwsberichten en mijlpalen van de transformatie geplaatst, en uitnodigingen voor informatie-, consultatie- en participatiebijeenkomsten.

• **Social media kanalen stadsdeel/Zo!City:** deze kanalen worden ingezet om Amstel III een gezicht te geven, mijlpalen van projecten te delen, te laten zien dat de transformatie vooruit gaat.

• **HOBU:** digitaal platform (2019) van initiatiefnemers Pop-Up City, Vinger.nl en We The City. In opdracht van de gemeente organiseert HOBU events in Amstel III die energie aan de transformatie geven door nu al 'leven in de brouwerij' te brengen en een community te creëren.

• **Woonplatform:** in samenwerking met ontwikkelaars wordt het platform zuidoostwoont.nl opgezet. Doel is om bewoners en (kleine) ondernemers in Zuidoost doorgroeimogelijkheden te bieden binnen het stadsdeel zelf, onder meer naar Amstel III.

• **Projecten op de kavels:** communiceren over de individuele bouwprojecten gebeurt door de ontwikkelende partijen zelf. Vaak wordt daartoe een tijdelijke website gelanceerd.

• **Fysieke en digitale bijeenkomsten:** de gemeente organiseert jaarlijks twee inloopbijeenkomsten voor bewoners, ondernemers, bedrijven en andere belangstellenden. Daar worden zij door de gemeente en (markt)partijen bijgepraat over alle ontwikkelingen en kunnen aanwezigen daarop reageren via een talkshow, chatfunctie en mentimeter presentatie. Daarnaast zijn er ook bijeenkomsten over plannen in de openbare ruimte waar deelnemers kunnen meedenken over de inrichting van straten, pleinen, water en groen. In verband met de Corona virusproblematiek werd de inloopbijeenkomst van medio en eind 2020 door digitale middelen vervangen.

• **Film ontwikkelperspectief:** de ontwikkelstrategie voor de komende 4 jaar wordt in een energiek en inspirerend filmpje samengevat zodat de ambities voor iedereen duidelijk zijn.

• **Flyers informatiebijeenkomsten:** naast online communicatie wordt ook offline communicatie ingezet om heel Zuidoost te kunnen bereiken, ook mensen die niet online zitten.

• **Magazine over de transformatie van Amstel III:** wervend en sturend magazine voor ontwikkelaars en beleggers dat het verhaal van Amstel III vertelt, het ruimtelijk programma belicht, de projecten in uitvoering weergeeft, om ontwikkelaars te blijven verleiden te investeren in de transformatie.

• **Partners in het stadsdeel:** om heel Zuidoost beter te bereiken, vooral doelgroepen die minder goed bereikbaar zijn, wordt met allerlei maatschappelijke partners van stadsdeel Zuidoost samengewerkt om het verhaal van Amstel III bekender te maken, ook bij laaggeletterde mensen, en iedereen ervan te doordringen dat de transformatie van Amstel III ook voor hen voordelen heeft.

• **Vast informatiepunt in Amstel III:** voor een betere zichtbaarheid en benaderbaarheid wordt in het gebied een informatiepunt ingericht waar mensen vrij binnen kunnen lopen, vragen stellen en een snel beeld krijgen van de transformatie, projecten in uitvoering en details van woningbouwprojecten.

Komende jaren neemt in Amstel III het aantal bewoners toe. Dat is reden om te blijven monitoren of bovengenoemde aanpak ook voorziet in de informatie/participatiebehoefte van nieuwe bewoners.

Omgevingscommunicatie

Het aantal bouw- en transformatieprojecten in Amstel III neemt zienderogen toe. Om hinder te beperken krijgt elk project zijn eigen BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).

Zo'n plan geeft aan hoe overlast wordt geminimaliseerd, hoe de omliggende buurt wordt geïnformeerd over werkzaamheden en waar bewoners en bezoekers met klachten terecht kunnen. De gemeente zet eigen omgevingsmanagers en gebiedsmakelaars in om te achterhalen welke issues rond de projecten leven.

In het gemeentelijk Coalitieakkoord 2018-2022 staat de ambitie om bewoners een grotere zeggenschap te geven over hun directe omgeving. Op particuliere kavels heeft de gemeente echter geen leidende rol in de transformatie noch in de communicatie over het plan. Volgens de nieuwe Omgevingswet krijgen initiatiefnemers echter wel de verantwoordelijkheid om belanghebbenden te informeren en te betrekken bij hun plan. De wet schrijft niet voor op welke wijze dat zou moeten gebeuren.
De gemeente blijft wel gewoon initiatiefnemer van projecten in de openbare ruimte. Voor deze projecten wordt dan ook een passend gemeentelijk participatietraject opgetuigd.

Draagvlak
Bij elke (her)ontwikkeling van een gebied is draagvlak onder stakeholders van groot belang. Amstel III krijgt naast werken ook steeds meer een woonfunctie. Belanghebbenden zijn dus vooral de huidige en nieuwe bewoners, bewoners uit Zuidoost, kaveleigenaren en ontwikkelaars, zittende bedrijven, studenten en omwonenden. Met name kaveleigenaren hebben een direct belang bij waardeontwikkeling van het gebied. Tot op heden konden alle plannen dan ook rekenen op een breed draagvlak en gaven weinig aanleiding tot bezwaren. Naarmate meer mensen in Amstel III komen wonen, drukken hun belangen een zwaarder stempel op het participatietraject rondom te transformeren kavels.

Steun voor de plannen bij ontwikkelaars en beleggers leek aanvankelijk nog ad hoc, maar tussen 2017 en 2020 is het commitment aanmerkelijk gegroeid. In 2018 riep een groep ontwikkelaars zelfs een Stichting Hondsrugpark in het leven. Die stichting is er niet alleen om het gemeentelijk voorstel voor een centraal park in Amstel III met kracht te steunen, maar ijvert ook vanuit de markt voor een succesvolle make-over van de hele wijk rondom dat park. In hoofdstuk 6 wordt het Hondsrugpark voorstel toegelicht.

Naast het genoemde draagvlak bij marktpartijen hebben uiteraard ook bewoners en ondernemers belang bij de wijze van transformeren. Dat geldt niet alleen voor Amstel III zelf, maar ook voor mensen in de rest van Zuidoost - in het bijzonder in ontwikkelbuurten zoals de H-buurt en Holendrecht aan de andere kant van het spoor. Bestaande buurten in Zuidoost moeten immers mee kunnen profiteren van de grootschalige herontwikkeling. De transformatie van Amstel III biedt in potentie allerlei kansen en het projectteam kijkt dan ook voortdurend hoe die kansen kunnen worden verzilverd. Daarbij worden de vastgoedpartijen in Amstel III zoveel mogelijk betrokken.



5. Programmatisch perspectief

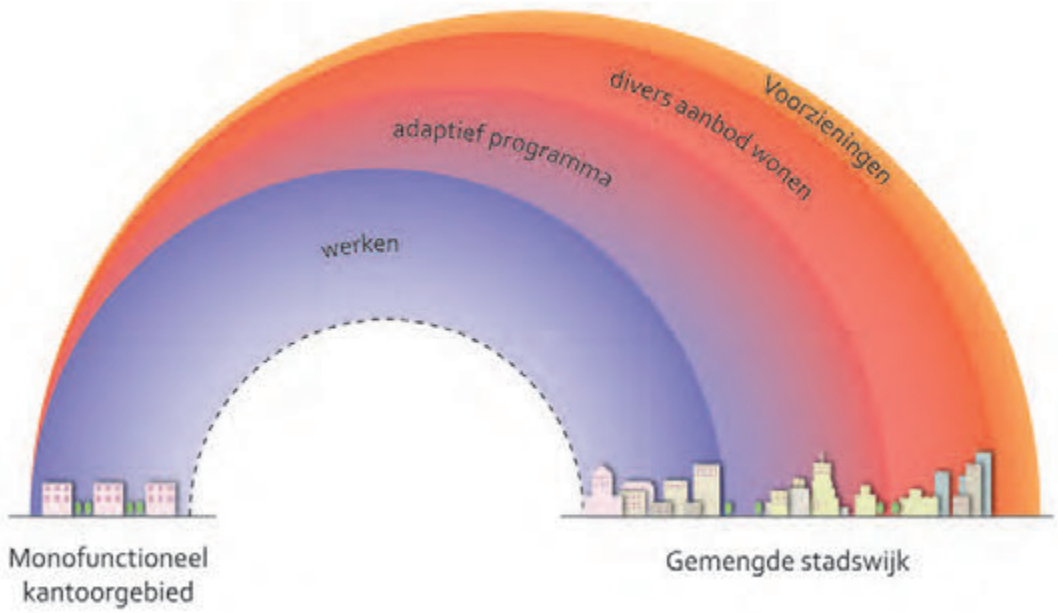
Amstel III blijft een waardevol werkgebied maar gaat de komende 20 jaar verkleuren naar een gemengde woon/werkwijk met driemaal het huidige bouwvolume. De woningbouw is nu echt van begonnen en rond 2040 kunnen hier al 25 á 30 duizend mensen wonen. Winkels, horeca en voorzieningen groeien mee met de bouw en zorgen voor reuring. Opgaven liggen er met name op het vlak van woningen voor middeninkomens, een evenwichtig winkelaanbod en de sociale impact op het stadsdeel.

Dit hoofdstuk beschrijft de gemeentelijke visie op programma van de transformatie, uitgesplitst naar wonen, werken, commerciële- en maatschappelijke voorzieningen. Het hier geschetste perspectief heeft vooral betrekking op de eerstkomende 4 jaar - een periode die we nog goed kunnen overzien. Maar vaak wordt er ook een doorkijk gegeven naar 2030 of 2040, als Amstel III zich volledig heeft ontwikkeld. Het perspectief beperkt zich overigens tot de hoofdlijnen. In afzonderlijke deelgebieden, bouwenveloppen en afspraken met kaveleigenaren wordt het programma verder verfijnd.

Amstel III is geen braakliggend terrein waar de gemeente zomaar een eigen bouwprogramma kan 'uitrollen'. De transformatie wordt kavel voor kavel met de zittende eigenaren en hun ontwikkelaars onderhandeld. Tot op heden staan veel eigenaren open voor de programmatische wensen van de gemeente, maar er is een reëel risico dat eigenaren hier niet altijd in (blijven) meegaan, bijvoorbeeld als de kantorenmarkt nóg aantrekkelijk wordt of woningbouw nóg complexer qua uitvoering. Het blijft daarom belangrijk om de huidige gemeentelijke strategie van verleiden, druk uitoefenen en faciliteren vol te houden.

Blijft het tij de komende jaren gunstig, dan ligt er een succesvol transformatieprogramma in 't verschiet. De eerste projecten met een woonprogramma zijn in aanbouw en worden binnenkort opgeleverd. De huidige inzichten voorspellen een groei van het aantal woningen in Amstel III van nog geen 2.000 nu naar 10.000 woningen in 2030 en 15.000 in het jaar 2040. De metrage (kantoor)vloer blijft met ongeveer 720.000 m2 vrijwel op het huidige niveau, maar is dan wel grotendeels gemoderniseerd voor nieuwe generaties bedrijven en werknemers. Met de bouw van woningen, winkels, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen komt er in Amstel III grosso modo tweemaal zoveel vloeroppervlak bij: van ruim 720.000 m2 nu naar circa 2 miljoen m2 in 2040. Tegen die tijd wonen er ongeveer 22.500 tot 30.000 mensen en komen meer dan 46.000 mensen er dagelijks naar hun werk.

Zover is het voorlopig nog niet. De transformatie gaat geleidelijk, dus de kantoorfunctie houdt nog geruime tijd de overhand. De verwachting is dat het woonprogramma in Amstel III eerst stapsgewijs gelijk wordt aan het huidige kantoorprogramma, en bij verdere ontwikkeling mogelijk doorgroeit naar een verhouding van 2/3 wonen en 1/3 kantoren.



5.1 Wonen

Amstel III draagt in belangrijke mate bij aan de stedelijke woningbouwopgave; deels door transformatie van kantoren en deels door sloop/nieuwbouw en verdichting op de kavels. In de huidige markt opteren kaveleigenaren bij transformatie van een kantoor in het algemeen voor kleine woningen. Voldoende diversiteit in de woningvoorraad is echter wel belangrijk.

Doelgroepen

De trend van kleine woningen maakte dat Amstel III zich de eerste jaren vooral richtte op starters op de woningmarkt, studenten, expats, singles en stellen zonder kinderen. Dit worden ook wel de 'pioniers' genoemd, want Amstel III is voorlopig nog een relatief onbekend gebied, heeft nog weinig winkels en voorzieningen, en gaat nog jarenlang op de schop. Op termijn is het wenselijk dat Amstel III een mix wordt van doelgroepen, variërend van kleine huishoudens tot gezinnen met kinderen, jong en oud, nieuwkomer en doorstromer, Amsterdammer of 'import'.

Omdat het grootste deel van de ontwikkeling via particuliere transformatie tot stand komt, is de gemeente bij het ontwikkelen van haar programma mede afhankelijk van anderen. Toch is sturing in de keuze van doelgroepen belangrijk. We streven de komende jaren naar een woningbouwprogrammering die van Amstel III een echte stadswijk maakt, toegankelijk voor een breed spectrum aan doelgroepen. Daarom streven we ernaar dat het sociale segment zoveel mogelijk door woningcorporaties wordt gerealiseerd. Ook zijn meer koopwoningen gewenst, waarvoor een verhuurverbod zal worden opgelegd, zowel in het middensegment als in de vrije sector.

Woonprogramma

Op dit moment (najaar 2020) zijn in Amstel III 1.600



woningen opgeleverd, zijn er zo'n 500 woningen in aanbouw en liggen er afspraken over nog eens 3.000 woningen. Daarin zit een aantal grote woningen, maar het merendeel betreft kleine wooneenheden voor jongeren en studenten, eenpersoonshuishoudens - soms voor tweepersoonshuishoudens. Onderstaande tabel geeft weer in welke prijsklassen en woninggrootten er op dit moment in Amstel III wordt ontwikkeld. Opvallend is dat het vooral om huurwoningen gaat en de tabel bevestigt nog eens het beeld dat er met name kleinere woningen worden gebouwd.

Eindbeeld 2030 en 2040

Vooruitkijkend staan tot 2030 naar verwachting (maximaal) 10.000 woningen op de planning, en tussen 2030-2040 opnieuw 5.000 woningen. Uitgaande van een gemiddeld huishouden wonen er uiteindelijk ongeveer 22.500 tot 30.000 mensen in Amstel III.
Zoals hierboven beschreven start Amstel III vooral met kleine (huur)woningen voor kleine huishouden, maar de gemeente stuurt het woningbouwprogramma op de kavels wel steeds sterker conform Amsterdams beleid, met een diversiteit aan woningaanbod voor verschillende doelgroepen (zie onderstaande tabel). In Amsterdam is er bijvoorbeeld een prangende vraag naar betaalbare koopwoningen (van een redelijke grootte)

Woningbouw Amstel III in lopende contracten (2020)

Prijssegment	Aandeel		Kleine woning *) 2 kamer < 70m2 gbo	Middelgrote woning 3-4 kamer 70-85 m2 gbo	Grote woning 3+ kamer > 85 m2 gbo	Totaal
Sociaal	53%	Huur	2.700	0	0	2.800
Middelduur	26%	Huur	1.400	0	0	1.400
	2%	Koop	0	100	0	100
Duur	15%	Huur	0	800	100	800
	4%	Koop	0	0	200	200
Totaal	**100%**		**4.100**	**900**	**300**	**5.200**

*) Inclusief 2.300 opgeleverde + gecontracteerde studio's in het sociale segment

Gewenst eindbeeld woningprogramma Amstel III in 2040				
Marktsegment	Kleine woning*) 2 kamer < 70m2 gbo	Middelgrote woning 3-4 kamer 70-85 m2 gbo	Grote woning 3+ kamer > 85 m2 gbo	Totaal
Sociale huur	4.500	1.500	0	6.000
Middeldure huur	3.000	1.000	0	4.000
Middeldure koop	1.000	1.000	0	2.000
Dure huur	0	800	700	1.500
Dure koop	0	500	1.000	1.500
Totaal	**8.500**	**4.800**	**1.700**	**15.000**
Alle cijfers zijn afgerond op 100-tallen *) Inclusief 2.300 opgeleverde + gecontracteerde studio's in het sociale segment				

en dat maakt het voor Amstel III buitengewoon belangrijk om een substantieel aandeel van dergelijke woningen te realiseren. Ook doorstromers uit Zuidoost (en andere stadsdelen) zijn gebaat met aanbod van zulke woningen.

Voor die opgave is de gemeente bij het grootste deel van de locaties in Amstel III afhankelijk van medewerking van marktpartijen. Blijken marktpartijen belangrijke onderdelen van het woonprogramma niet op te pakken, dan heeft de gemeente het instrument van verwerving ter beschikking om delen van het programma alsnog te forceren.

Doorstroming vanuit Zuidoost

Tijdens participatiebijeenkomsten hebben diverse bewoners in de Bijlmer laten weten dat zij een stap in hun wooncarrière willen maken, het liefst naar een woning in de buurt. Amstel III zagen zij als een interessante bestemming. Ontwikkelaars in Amstel III hebben de bereidheid getoond om zich bij de inschrijving voor koop- en huurwoningen in eerste instantie te richten op bewoners van stadsdeel Zuidoost en aan Zuidoost gebonden beroepsgroepen (zoals onderwijs en zorg).

Beleid prijssegmenten

Bij alle gebiedsontwikkelingen schrijft het stedelijk woonbeleid in beginsel een programma voor met 40% sociale woningbouw, 40% middelduur en 20 % vrije sector. Die verdeling is ook in Amstel III het uitgangspunt bij gesprekken met kaveleigenaren, maar zoals de eerdere tabellen laten zien staan die percentages onder druk. De gemeente vraagt van ontwikkelaars immers een flink pakket ambities zoals menging van functies, bouwen in hoge kwaliteit, duurzaamheidseisen, het incorporeren van maatschappelijke voorzieningen en goedkope huren voor ondernemers op de begane grond. Het daartoe benodigde 'wisselgeld' komt soms uit een groter segment dure woningen, waardoor de segmenten middelduur en sociaal iets moeten inleveren. Na besprekingen op stedelijk- en stadsdeelniveau wordt nu voorgesteld om de prijssegmenten voor Amstel III vast te stellen op 35% sociaal, 35% middelduur en 30% duur. Daarbij geldt als voorwaarde dat de woningvoorraad van heel Zuidoost blijft voldoen aan de 40-40-20 regel. Die bijstelling voor Amstel III is verdedigbaar. In de aangrenzende Bijlmer ligt het percentage sociale huurwoningen (76%) ver boven het gemiddelde (53%) in Amsterdam, dus op het niveau van heel Zuidoost blijft het sociale segment ruim bediend.

Rol van woningcorporaties

Het segment sociale huurwoningen in Amsterdam wordt traditioneel door woningcorporaties ontwikkeld. In Amstel III is dat vooralsnog nauwelijks het geval, om de volgende redenen:

- De gemeente heeft vrijwel geen grondposities in Amstel III en kan dus geen grond uitgeven aan woningcorporaties, tegen de gebruikelijke gunstige voorwaarden;
- Wil een woningcorporatie hier zelf ontwikkelen, dan moet zij een kaveleigenaar eerst tegen commerciële tarieven uitkopen, waardoor er geen financiële ruimte meer overblijft om betaalbare woningen te bouwen;
- De kaveleigenaar kan er ook voor kiezen om de sociale huur in opdracht van een woningcorporatie te ontwikkelen;
- Kaveleigenaren zullen dus vaak zelf een segment sociale woningbouw ontwikkelen. Daarvoor krijgen zij van de gemeente niet dezelfde gunstige erfpachtvoorwaarden als een woningcorporatie, maar de kaveleigenaar mag de woningen wel na 25 jaar op de vrije markt brengen ('uitponden').

5.2 Werken

Binnen de metropoolregio zit Amstel III in de top drie van werkgebieden. In 2019 werkten er alleen al in de kantorenstrook meer dan 32.000 personen. Het totale vloeroppervlak kantoren in Amstel III bedraagt nu 720.000 m2 en dat blijft komende decennia ongeveer op datzelfde niveau. Wel komen er door de transformatie geleidelijk aan steeds meer woningen bij, zodat de balans op den duur doorslaat naar 2/3 wonen en 1/3 kantoren. Desalniettemin blijft Amstel III een belangrijk werkgebied van Amsterdam.

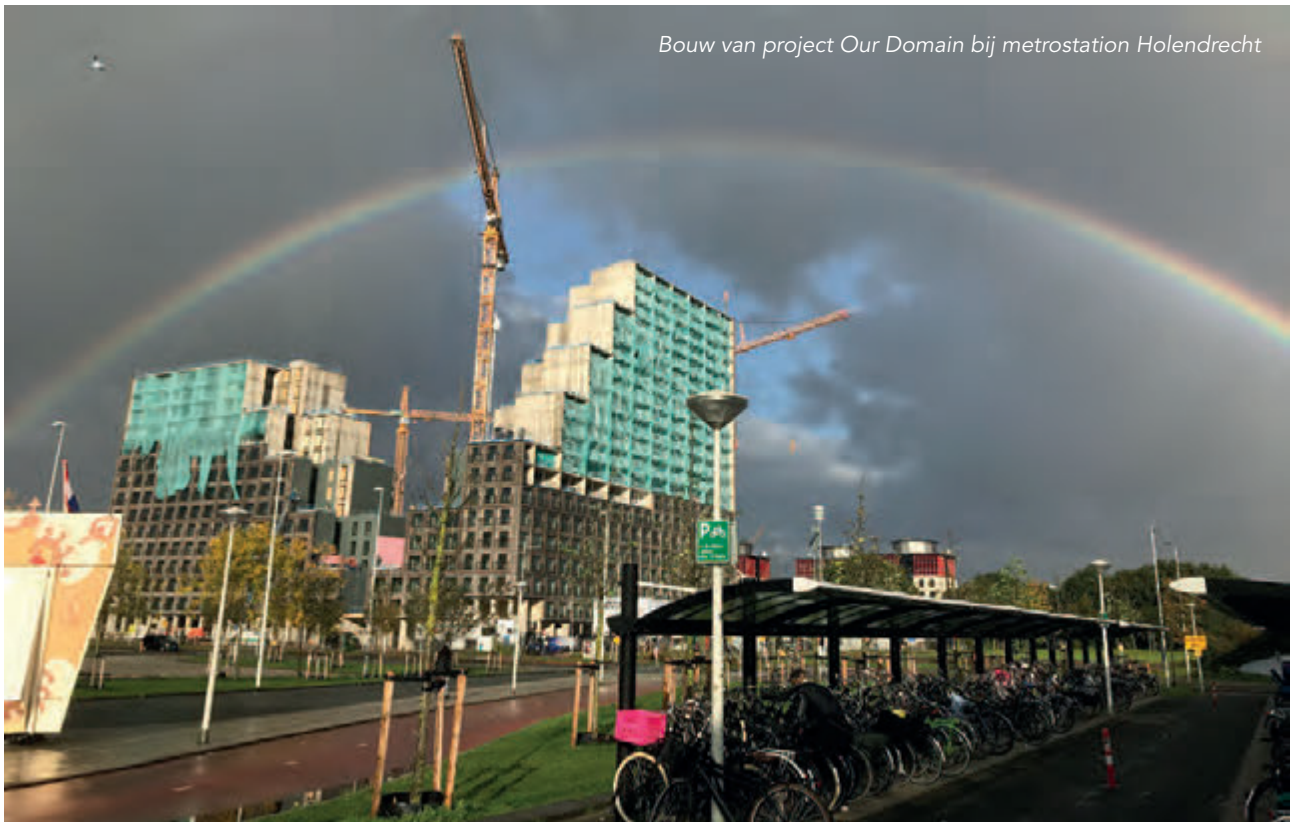
Kantoren

De kantorenstrook was aan het begin van de transformatie een monofunctioneel werkgebied met solitaire kantoorgebouwen. Tegenwoordig hebben de meeste kantoren echter een voorkeur voor vestiging in gemengde stedelijke milieus in combinatie met voorzieningen en woningen. Het karakter van de huidige kantorenkavels in Amstel III gaat dan ook ingrijpend veranderen: oude kantoren worden getransformeerd - of vervangen door nieuwe kantoren - en intensief gemengd met andere functies.

In Amstel III is eigenlijk sprake van een tweedeling tussen het Paasheuvelweggebied en Bullewijk. De stedelijke nota Ruimte voor de economie van morgen (2017) typeert het Paasheuvelweggebied als innovatief 'life science district' van startups, incubators, instituten en bedrijven die nauwe banden hebben met het AMC, het Amsterdam Health & Technology Institute (AHTI) en het Europees geneesmiddelencentrum (EMA) aan de Zuidas. Bullewijk wordt eerder een intensieve mix van stedelijk georiënteerde bewoners, voorzieningen en kantoren die minder georiënteerd zijn op de medische sector.

Bedrijven

De hoogstedelijke transformatie van Amstel III, met een focus op wonen en leefbaarheid, laat niet toe dat zich hier industriële of andere hinderlijke bedrijven vestigen. Maar het gebied heeft wel degelijk behoefte aan kleinschalige bedrijvigheid die een lokale buurteconomie helpen creëren. Denk bijvoorbeeld aan ambachtelijke werkplaatsen, kleinschalige kantoorfuncties, zzp'ers en dienstverleners zoals kappers, elektriciens, loodgieters, autoverhuur, wasserette of schoonheidsspecialist. Vanwege de kleinschaligheid ervan hebben dergelijke bedrijven overwegend het karakter van 'buurtfaciliteiten' en zij worden dan ook onder die noemer beschreven bij de voorzieningen in paragraaf 5.3.



Bouw van project Our Domain bij metrostation Holendrecht

5.3 Voorzieningen

Amstel III heeft op dit moment nog een zeer beperkt aanbod aan voorzieningen, al zijn er wel initiatieven die het gebied nu al leven inblazen zoals bierbrouwerij Kleiburg, Soak wellness, de IKEA, een paar hotels en cafés, en een club met dakterras. Nu de eerste golf van woningen binnenkort wordt opgeleverd ontstaat ook de behoefte aan een echt basispakket voorzieningen. Voorlopig leunen bewoners nog zwaar op voorzieningen in de Arenapoort, winkelcentrum Holendrecht en Gaasperdam, maar in de komende jaren worden steeds meer (basis)voorzieningen in Amstel III zelf opgeleverd.

5.3.1 Algemeen

Naarmate er meer woningen, kantoren en bedrijven bijkomen groeit dat basispakket voorzieningen steeds verder uit. Voor dat pakket hanteert Amstel III in principe de stedelijke normen, maar inpassing daarvan op de bestaande kavels met zittende kaveleigenaren is niet altijd mogelijk. Desalniettemin zal er tussen 2030 en 2040 in Amstel III en nabije omgeving een aantrekkelijk aanbod van commerciële en maatschappelijke voorzieningen ontstaan, bijvoorbeeld met scholen, sportfaciliteiten, meer winkelaanbod en andere maatschappelijke functies. Dat leidt tot een opwaartse spiraal, want het gebied wordt daardoor steeds aantrekkelijker om te wonen en te werken, wat opnieuw zal leiden tot een steeds grotere variatie aan voorzieningen. Bij de programmering daarvan wordt goed gekeken of het aanbod geen roofbouw pleegt op de levensvatbaarheid van winkels en voorzieningen in het nabijgelegen Arenapoort gebied of de buurten aan de andere kant van het spoor, zoals winkelcentrum Holendrecht. In onderstaande tabel worden conservatieve schattingen gegeven van het voorzieningenaanbod in 2020 en in 2030.

Buurtfaciliteiten

Een sterke buurteconomie geeft Amstel III identiteit en draagt bij aan sociale cohesie en veiligheid. Voor kleinschalige ambachtelijke en verzorgende buurtfaciliteiten (exclusief winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen) wordt ongeveer 80.000 m2 geprogrammeerd. Dat is bij voorkeur op de begane grond, in zeer uiteenlopende schaalgrootten. Een naaiatelier kan al uit de voeten met 50 m2, voor een klein bedrijf kan dit al oplopen tot 250 m2. Omgerekend gaat het hier om ongeveer 400-800 buurtgerichte ondernemers. Vergeleken met wijken als Oud-West en Slotermeer (elk circa 1.000 bedrijven), dan is deze raming aan de voorzichtige kant.

Voorzieningen en laadvermogen woningbouw

In Amstel III treedt een fenomeen op dat het 'maximum laadvermogen' voor woningbouw wordt genoemd. Theoretisch kunnen er in Amstel III duizenden woningen meer worden gebouwd, maar dan moeten er ook bijpassende oplossingen worden gevonden voor de mobiliteitsgroei en de behoefte aan extra basis- voorzieningen. Het blijkt echter dat voorzieningen zoals scholen in de praktijk moeilijk in te passen zijn. Deels komt dat door het zware pakket wettelijke eisen dat aan scholen wordt gesteld en deels omdat veel marktpartijen niet staan te springen om een school op hun kavel in te passen. Op die manier keert de wal het schip: als de gemeente geen groeiend basispakket voorzieningen kan garanderen, dan beperkt dat ook het maximum laadvermogen van woningen. Het voorzieningen programma gaat op dit moment uit van de tijdslijn tot en met 2030 met ongeveer 10.000 woningen. Dit kan mogelijk nog worden opgerekt naar 15.000, mits er ruimte kan worden gevonden voor de bijbehorende voorzieningen in - of in de nabijheid van - het gebied.

Raming commerciële en maatschappelijke voorzieningen Amstel III

	Vestigingen in 2020	Vestigingen in 2030
Supermarkten	1	4-5
Aanvullende detailhandel	-	1.500-1.900 m2
Horeca (excl. hotels)	7-9	40-50
Hotels	4	blijft 4
Kleinschalige buurtfaciliteiten	-	400-800
Alles-in-één-scholen	-	5-6
Maatschappelijke voorzieningen	-	20-30



5.3.2 Commerciële voorzieningen

Het commercieel aanbod van voorzieningen voor Amstel III wordt in deze paragraaf uitgesplitst in de categorieën horeca en dagelijkse boodschappen. Kleinschalige buurtfaciliteiten en dienstverleners zoals een kapper, klussenbedrijf, autoverhuur, accountant of schoonheidsspecialist zijn al eerder behandeld.

Horeca

Horeca is een groeimarkt. Gemiddeld besteden huishoudens steeds meer geld aan consumpties buitenshuis. Horeca fungeert daarnaast ook als ontmoetingsplek, informele werkplek en draagt positief bij aan het vestigingsklimaat van Amstel III. Bewoners, bedrijven en instellingen laten hun vestigingskeuze mede afhangen van aanwezige voorzieningen en aantrekkelijke uitspanningen. Met de komst van nieuwe kantoren en woningen zal in Amstel III de behoefte aan daghoreca (lunchroom, koffiecorner e.d.) en avondhoreca (cafés, restaurants en snackbars, clubs) geleidelijk toenemen. Bovendien staat de aanvankelijke woondoelgroep van pioniers (kleine huishoudens, jong) garant voor een goede beginvraag. Op termijn lijkt er in Amstel III draagvlak[5] voor het volgende programma:

• Minimaal 8.200 m2 aan horeca (40-50 zaken) waarvan ongeveer 1.400 m2 in combinatie met centra voor dagelijkse boodschappen en 6.800 m2 verspreid over de buurten. Deze raming is conservatief. Stadsdeel Zuidoost (3x zo groot) heeft ongeveer 275 horecazaken, Oud-West (iets meer inwoners dan Amstel III) 375 en Slotermeer (iets minder inwoners) 80;

• In Amstel III staan al 4 hotels, vooral voor zakelijke doelgroepen, en een groot budgethostel. Stedelijk zit de rem op de vestiging van nieuwe hotels en dat geldt ook voor Amstel III.

Nieuwe horeca bevindt zich bij voorkeur aan de centrale as, wandelroutes naar de metro, pleinen en hoeken van buurtstraten, op markante plekken. Op dit moment zijn er al enkele horecavestigingen met een tijdelijk of definitief karakter, zoals bierbrouwerij Kleiburg naast de IKEA, Grand Café ZO, BijGein en Carte Blanche aan de Paasheuvelweg.

[5]) *Bron: Bureau Stedelijke Planning*

Gebouwplinten

Buurtfaciliteiten gedijen het beste op de begane grond, dus de invulling van 'gebouwplinten' is een belangrijk thema voor Amstel III. In welke levendige stad men wereldwijd ook kijkt, er is altijd sprake van straten met onderin winkels en voorzieningen, horeca, bedrijfjes, woningen en woningtoegangen, ateliers, kantoren, uitstallingen en terrassen. Het ruimtelijk concept van een plintprogramma met daarboven wonen of werken is een beproefd model, waarbij de functies die zich vestigen in de plint door de tijd veranderen. De rol van detailhandel is sterk aan het teruglopen, terwijl de rol van horeca blijft groeien. Ook zien we steeds meer mengvormen, die zich niet zo eenvoudig planologisch laten bestemmen. Een boekhandel met wijnbar, een fietsreparatiewerkplaats met koffietent, een café waar vooral gewerkt wordt. In Amstel III willen we die dynamiek van een veranderende en innovatieve invulling optimaal faciliteren.

Een aantrekkelijke wijk heeft zones of straten waar het rustig wonen is, maar ook straten of plekken met 'reuring' en plekken voor druk verkeer, parkeren, laden en lossen - 'ruis'. Daarover meer in hoofdstuk 6. Op de plekken van reuring zijn gevarieerde en actieve gebouwplinten wenselijk, met levendige functies. Volgens modelberekeningen zijn zulke plinten mogelijk in ongeveer 15% van de plannen. Richting marktpartijen stuurt de gemeente daarom aan op 10-12% voorzieningen en buurtfaciliteiten die met name in de plint gerealiseerd worden.

De plint is het grensvlak tussen gebouwen en openbare ruimte. Dat luistert nauw. Voor een interessant grensvlak is het ongewenst om grote delen van de plint als ontoegankelijk kantoor te bestemmen, terwijl een open toegankelijk werkplekconcept wel een verrijking is. Het plintprogramma staat in dienst van straatleven, bewoners, werkenden, buurtfaciliteiten, winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen: de plint is voor de buurt. Om dat voor elkaar te krijgen moeten ondernemers, ontwikkelaars en beleggers, gemeente en bewoners constructief samenwerken. Daarbij worden de volgende spelregels voorgesteld:

1. In de plinten zit ook een onderscheidend 'Zuidoost DNA': door een lokaal gevoed sociaaleconomisch programma kunnen (startende en doorgroeiende) ondernemers uit omliggende gebieden in Amstel III hun nieuwe werkplek vinden. In het plintenprogramma zitten dus niet alleen (intern)nationale ketens, maar ook lokale ondernemers uit Zuidoost. De plinten zijn dus commercieel én bieden ruimte voor creatieve, culturele en maatschappelijke functies. Dit wordt mogelijk gemaakt door gevarieerde huurprijzen en de inrichting van een plintenteam. De gemeente stelt op gebiedsniveau vast welk percentage plintruimte 'betaalbaar' moet zijn en het plintenteam bewaakt de kwaliteit van die functies. Nadere uitwerking van het programma gebeurt samen diverse gebiedsorganisaties, waarbij aansluiting wordt gezocht bij het gewenste profiel van Zuidoost.

>



Jodenbreestraat, Amsterdam

2. Mix van kleinschalig en grootschalig voor een gevarieerd straatbeeld: ruimten op de begane grond hebben een kleine korrelgrootte van 50 m2 tot maximaal 250 m2. Met die korrelgrootte zijn er veel verschillende 'deuren' en bestemmingen die de interactie met de buitenruimte versterken en bijdragen aan levendigheid en veiligheid. Uitzondering op dit principe is mogelijk als een grote functie in de plint duidelijk meerwaarde biedt voor de buurt, zoals een supermarkt. Zulke grote units strekken zich uit over maximaal 10 meter van de plint, de rest van de functie zit inpandig.

In het plintenprogramma wordt rekening gehouden met openingstijden van de diverse functies, zodat er overdag en 's avonds levendigheid is in de straat. Plintfuncties die actief bijdragen aan levendige straten hebben de voorkeur, dus functies met dichtgeplakte ramen worden vermeden. Qua vormgeving worden steriele, vlakke gevelwanden, en te grote glasvlakken vermeden. De plinten streven naar detaillering in de architectuur, in- en uitspringende gevels, hybride overgangszones van privaat naar publiek, kleurvariatie, verticale oriëntatie en activering van de hoekpanden.

3. Heldere gebiedsgerichte visie: marktpartijen, gemeente en gebiedsnetwerken maken samen een concrete visie op gewenste locaties voor diverse plintfuncties, plekken van rust/ruis/reuring in een buurt of bouwblok, en eventuele variatie/specialisatie van plintfuncties per buurt. Op basis van die visie stemmen gemeente, ontwikkelaars en intermediaire organisaties alle planontwikkelingen voortdurend met elkaar af.

4. Voorkomen van startleegstand: het streven is dat de plinten gevuld zijn met goede functies zodra de eerste woningen in een blok worden opgeleverd. Daartoe komt er een verplichting dat plinten direct worden gevuld met tijdelijke functies als de plint langer dan 1 maand leeg staat.

5. Bestaande kennis en netwerken benutten: initiatieven zoals LOLA, Prospect Eleven, Heesterveld CC, HOBU, Greystar, Stichting Hondsrugpark, BIZ Paasheuvelweg in wording, Fris makelaars, ZO!City en de nieuwe Gebiedsorganisatie Zuidoost hebben samen op onderdelen veel kennis opgedaan hoe men in Amstel III tot goede plinten komt. De gemeente en ontwikkelaars bundelen die kennis, richten een plintenteam op voor het makelen van een gezonde mix aan functies, en scouten veelbelovende startende ondernemers. Alle betrokken organisaties dragen naar rato bij om het plintenteam te bekostigen. Personele deelname van ontwikkelaars aan de organisatie blijft vrijwillig.

6. Flexibiliteit voor de lange termijn: de plinten krijgen een zo flexibel mogelijke bestemming (fysiek, planologisch, erfpacht). Daardoor kunnen delen van de plint makkelijk van functie veranderen en blijft er sprake van een dynamische wisselwerking met de straat.

Dagelijkse boodschappen

Als Amstel III doorgroeit naar 20.000 tot 25.000 inwoners lijkt er draagvlak te zijn voor 4.500 - 5.600 m² bvo aan supermarkten. Door de concurrentie van online bezorging en supermarkten staan speciaalzaken zoals een groenteboer, viswinkel, bakker, slager, drogist, slijter enzovoort al jaren onder druk. In Amstel III blijft de metrage aan winkelvloer daarom beperkt om leegstand te voorkomen en het functioneren van de nabije Amsterdamse Poort en winkelcentrum Holendrecht niet te ondergraven. Vanwege hun nabijheid zijn de kansen voor niet-dagelijkse detailhandel in Amstel III sowieso niet groot. Het oppervlak aan winkelvloer voor speciaalzaken in Amstel III is dus beperkt, maar wel voldoende voor bijvoorbeeld een bloemenwinkel of kantoorboekhandel. Heel kansrijk is het combineren van dagelijkse boodschappen met daghoreca of dienstverlening. Daghoreca (lunchrooms, koffietentjes) is er niet alleen voor omwonenden, maar bedient ook de werkenden en bezoekers. In Amstel III is ruimte voor ongeveer 7 tot 9 van zulke daghoreca vestigingen.

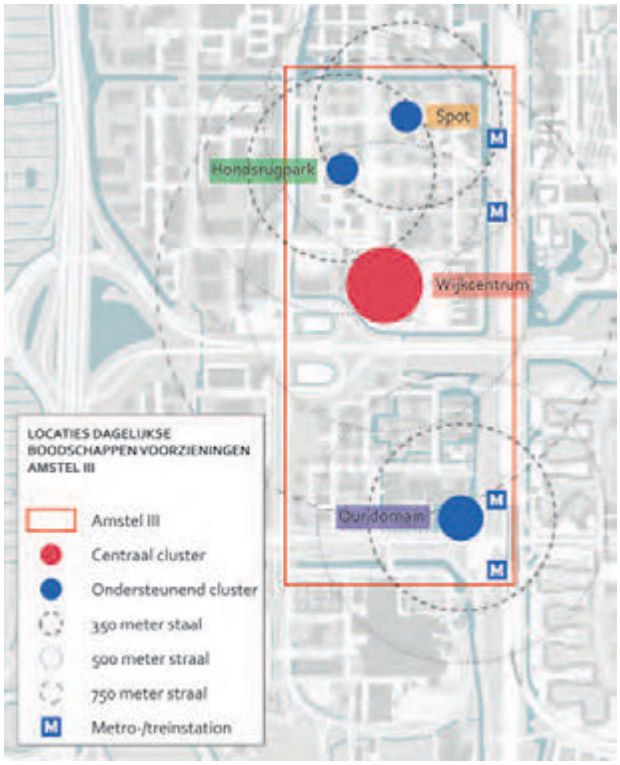
Om de afstand tot de dagelijkse boodschappen niet te groot te maken wordt gestreefd naar spreiding van de

Vloeroppervlak dagelijkse detailhandel voorzieningen	
Soort detailhandel	**Bvo (m²)**
Supermarkten	4.500 - 5.600
Overige dagelijkse detailhandel	1.000 - 1.300
Niet-dagelijkse detailhandel	500 - 600
Daghoreca	1.100 - 1.400
Commerciële dienstverlening	800 - 1.000
Totaal	**7.900 - 9.900**

locaties. In Amstel III is ruimte voor vier locaties van dagelijkse boodschappen, gekoppeld aan daghoreca, een enkele speciaalzaak en eventueel andere voorzieningen. Drie van deze locaties bedienen alleen een buurt of passanten. Op de grotere locatie kan langzaam een gevarieerder aanbod aan dagelijkse boodschappen groeien en deze bedient de hele wijk. Met deze 4 locaties kan een dekkende structuur worden gecreëerd, waarin mensen lopend of met de fiets boodschappen kunnen doen. Dit zorgt voor een aantrekkelijk woongebied en beperkt het autoverkeer.

• **Wijkcentrum:** ligt middenin de wijk. Met herontwikkeling van deelgebied Laarderhoogtweg en aanleg van het Hondsrugpark ligt zij strategisch tussen Bullewijk en het Paasheuvelweggebied, pal aan een hoofdfietsroute door het Hondsrugpark. Het wordt een plek waar veel mensen elkaar ontmoeten.

• **Our Domain:** richt zich vooral op het Paasheuvelweggebied en ligt strategisch op een kruispunt van OV/verkeersstromen en vlakbij het AMC met aanverwante medische bedrijven. Mogelijk kan het cluster zich daarom profileren met gezonde producten en diensten. Dit cluster is slechts ondersteunend, want het wijkcentrum en winkelcentrum Holendrecht liggen op fietsafstand.



Bron: BSP, bewerking gemeente Amsterdam (zie ook p. 67)

• **Spot:** deze locatie ligt relatief dicht bij het metrostation, zodat mensen hun boodschappen gemakkelijk kunnen combineren met reizen per OV, en ook bewo-

Locaties dagelijkse detailhandel in Amstel III		
	Bvo (m2)	**Kansrijke mix van functies**
Wijkcentrum	4.100 - 5.100	1-2 middelgrote- of stadssupermarkten, speciale supermarkt, drogist, versaanbod, diverse daghoreca, niet-dagelijks aanbod (beperkt), commerciële diensten
Spot	1.000- 1.300	Stadssupermarkt of 2 to go-supermarkten, koffie-, lunchzaak als ontmoetings-/vergader-/werkplek, beperkt versaanbod, daghoreca, commerciële diensten
Hondsrugpark	1.200 - 1.500	Stadssupermarkt/middelgrote supermarkt, mogelijk een versspeciaalzaak, daghoreca met directe connectie met park
Our Domain	1.600 - 2.000	Stadssupermarkt, horeca in combinatie met lunchzaak als ontmoetings-/vergader-/werkplek, gezondheidswinkel
Bron: Bureau Stedelijke Planning, *bewerking gemeente Amsterdam*		

ners in de H-buurt van de Bijlmer hebben er profijt van. Voorlopig vormen de bouwprojecten Spot en Synchroon het zwaartepunt in dit deel van Bullewijk en deze projecten boden aan om de (kleine) winkellocatie meteen mee te ontwikkelen, zodat de (pionierende) eerste bewoners daar meteen goed worden bediend.

• **Hondsrugpark:** Deze locatie ligt aan de Hessenbergweg en is goed bereikbaar voor logistiek verkeer. Het cluster bedient vooral de noordwesthoek van Bullewijk, maar ook andere bewoners omdat het vlakbij de fietsroute door het Hondsrugpark ligt.

5.3.3 Fasering commercieel aanbod

Zoals eerder opgemerkt is de transformatie van Amstel III naar een gemengde woon/werkwijk een geleidelijk proces van enkele tientallen jaren. Met name de commerciële voorzieningen zullen niet allemaal in het begin aanwezig zijn en pas op termijn neerstrijken in het gebied, zodra het groeiend woningaantal het noodzakelijk economisch draagvlak biedt.

Aanbod korte termijn

• **Horeca:** er zijn op dit moment een paar vestigingen, zoals bierbrouwerij Kleiburg, café Bullewijck en Carte Blanche. In de beginfase van de transformatie is het belangrijk om de vestiging van zulke ondernemers en hun evenementen te stimuleren, vooral aan hoofdstraten en grote fietsroutes. Zij dragen bij aan een aantrekkelijke levendige openbare ruimte, meer naamsbekendheid van het gebied en fungeren als aanjager van het transformatieproces. De komende jaren worden de eerste contingenten woningen en nieuwe werkvormen opgeleverd. Daardoor groeit de behoefte aan daghoreca, avondhoreca en een nachtclub of discotheek. Een discotheek biedt ook kansen voor jong talent uit de 'music scene' in Zuidoost. Vestiging aan de Karspeldreef zou ruimtelijk een goede locatie zijn, als kleinschalige tegenhanger van de grote evenementen in het Arenagebied.

• **Hotels:** zoals genoemd in paragraaf 5.3.2. zit er stedelijk een rem op de vestiging van nieuwe hotels, maar voor een initiatiefnemer met een innovatief, uitzonderlijk, maatschappelijk geëngageerd en/of duurzaam concept blijft de deur wel op en kier staan. Zulke initiatieven zijn, onder geldende voorwaarden, ook welkom in Amstel III.

• **Detailhandel en consumentverzorgende dienstverlening:** de eerste bewoners kunnen terecht bij de bestaande winkelcentra van de Amsterdamse poort, Holendrecht en Reigersbos, en de nieuwe buurtsupermarkt in Our Domain in het Paasheuvelweggebied. Voor Bullewijk wordt gedacht om eerst de kleinere winkellocaties te ontwikkelen en pas later het wijkcentrum. In Bullewijk wordt als eerste de Spot-locatie ontwikkeld en de bewoners moeten dichtbij boodschappen kunnen doen.

5.3.4 Maatschappelijke voorzieningen

Op basis van de referentienormen Maatschappelijke Voorzieningen is voor Amstel III een globale raming gemaakt van het gewenste aanbod bij 10.000 woningen. Onderstaande tabel is daarvan een samenvattende weergave. Het programma wordt op wijk- en buurtniveau verfijnd in overleg met de betrokken marktpartijen. De programmaonderdelen onderwijs, sport & spel en kunst & cultuur worden daarna kort toegelicht.

Het realiseren van de kleinere voorzieningen is in principe geen probleem: Amstel III heeft daarvoor voldoende ruimte en de ontwikkelaars zijn bereid om ze mee te ontwikkelen. Dat geldt ook voor commerciële maatschappelijke voorzieningen zoals kinderopvang. De grote maatschappelijke voorzieningen zijn moeilijker te realiseren en vragen krachtige regie van de gemeente. Daarbij vragen met name scholen extra aandacht (zie onder) Voor het gezondheidscentrum en jongerencentrum zijn inmiddels afspraken gemaakt om deze in de buurt van metrohalte Bullewijk te realiseren. In het Wijkcentrum wordt ruimte gereserveerd voor een cultuurcluster.

Het realiseren van de kleinere voorzieningen is in principe geen probleem: Amstel III heeft daarvoor voldoende ruimte en de ontwikkelaars zijn bereid om ze mee te ontwikkelen. Dat geldt ook voor commerciële maatschappelijke voorzieningen zoals kinderopvang. De grote maatschappelijke voorzieningen zijn moeilijker te realiseren en vragen krachtige regie van de gemeente. Daarbij vragen met name scholen extra aandacht (zie onder) Voor het gezondheidscentrum en jongerencentrum zijn inmiddels afspraken gemaakt om deze in de buurt van metrohalte Bullewijk te realiseren. In het Wijkcentrum wordt ruimte gereserveerd voor een cultuurcluster.

Onderwijs

Het bouwen van benodigde *basisscholen* in een bestaande kantorenwijk is niet eenvoudig:

1. Vrijwel alle grond is al in erfpacht uitgegeven. Voor het inpassen van een school moeten dus afspraken worden gemaakt met de kaveleigenaren en hun ontwikkelaars.

Raming programma maatschappelijke voorzieningen			
Functie Oppervlak (per locatie)	**Aantal**	**Zoeklocatie(s)**	**Bijzonderheden**
Alles-in-één-school 4.000 m2	5	2 in Bullewijk 2 in Paasheuvelweggebied 1 in Gaasperdam (bij A9)	1.740 m2 buitenruimte Locatie Gaasperdam bedient ook Amstel III
Gezondheidscentrum 1.100 m2	1	Bullewijk	
Jeugdbehandel-/woonlocatie 200 m2	2	1 in Bullewijk 1 in Paasheuvelweggebied	Mengen met woningbouw
Gezondheidscentrum 1.250 m2	1	Bullewijk	
24-uursopvang 1200m2	1	Paasheuvelweggebied/AMC	Bovenwijkse voorziening, mengen met woningbouw
Dagbesteding 250 m2	1	Bullewijk	Inloop/meewerkvoorz,. Bovenwijkse locatie (flexibel inzetbaar)
Buurtteam 200 m2	1		
Jongerencentrum 375 m2	1	Bullewijk	
Buurtkamer 150 m2	4	2 in Bullewijk 2 in Paasheuvelweggebied	Flexibel te gebruiken
Cultuurcluster 1.000 m2	1	Bullewijk	
Sport in de openbare ruimte 9.000 m2	-	Parken en in de buurt	Routes en verblijfsplekken
Georganiseerde buitensport 24.000 m2	2	IKEA kavel, Hondsrugpark	
Speelvelden 9.000 m2	9	Parken	
Speelplekken 4.500 m2	31	Diverse locaties	Speelplekken en speelaanleiding in de openbare ruimte.
Ecosysteem groen 114.000 m2	-	Blauw- groene netwerk	Deels ook op kavel of dak.
Gebruiksgroen 72.000 m2	-	Parken en in de buurt	Minstens 60% levend groen, 40% kan worden ingericht voor paden, sporten en spelen
Bron: Naar een complete stad: ruimte voor voorzieningen in Zuidoost, DNK en ABPZ, stadsdeel Zuidoost en de Referentienormen Amsterdam voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen			

2. Het bouwen van een school gaat gepaard aan een groot aantal wettelijke randvoorwaarden, zoals de minimale gebouwgrootte, traveematen, dimensies van lokalen en gymzalen, afstand tot andere bestemmingen, verkeersveiligheid en fietsroutes. Dat maakt de inpassing voor ontwikkelaars en de gemeente tot een complexe puzzel.

In Amstel III zijn desalniettemin afspraken gemaakt voor de realisering van 2 scholen in Bullewijk en op de wat langere termijn komt er in het Paasheuvelweggebied ruimte vrij voor nog eens 2 scholen. Ook op het talud van de A9 is plek gereserveerd voor een basisschool. Voor de eerste jaren wordt een beroep gedaan op bestaande basisscholen aan de andere kant van het spoor. Als tweede stap is het denkbaar om in Amstel III eerst een tijdelijke school te realiseren of een school die meegroeit met de behoefte. Voor *voortgezet onderwijs* kunnen tieners in Amstel III terecht bij de bestaande scholengemeenschappen in Zuidoost.

Kunst en cultuur

Voor de metamorfose van Amstel III naar een 'complete' stadswijk is het integreren van een volwaardig kunst- en cultuurprogramma een onmisbare ingreep. De *Kracht van Kunst en Cultuur* (Kunst- en cultuurprogramma 2021-2024) schrijft hierover: '...stedelijke ontwikkelingen die plaatsvinden in de ontwikkelgebieden, waaronder Amstel III, bieden kansen en mogelijkheden om de culturele infrastructuur zowel fysiek als inhoudelijk uit te breiden en te versterken'. Om die woorden kracht bij te zetten biedt het programma dan ook extra investeringsruimte aan stadsdeel Zuidoost.

Kunst- en cultuurinitiatieven werken als katalysator voor de ontwikkelingen in Amstel III en dragen bij aan de identiteit, een vitaal leefklimaat en vergroten de aantrekkingskracht voor bezoekers en bedrijven.
Daarnaast helpt kunst & cultuur om een gevoel van verbondenheid en betrokkenheid te creëren tussen bewoners en ondernemers aan weerszijde van het spoor. Die verbinding slaagt alleen als een stuk identiteit en geschiedenis van Zuidoost (het 'DNA') kan landen in Amstel III, bijvoorbeeld door kunstenaars en instellingen uit Zuidoost een plek te geven in de transformatie, niet alleen tijdelijk maar ook permanent. Amstel III biedt dan ook ruimte aan lokale kunst- en cultuurinitiatieven voor bewoners, jonge talenten en creatieve makers die in werkruimten en op podia kunnen experimenteren en groeien. Hierbij wordt gedacht aan permanente broedplaatsen en een expositieruimte. In het maatschappelijk programma wordt daarom minimaal 1.000 m2 bvo gereserveerd voor kunst en cultuur. De verdere uitwerking daarvan gebeurt samen met pandeigenaren, ontwikkelaars, gemeentelijke directies, culturele instellingen en netwerken. Reeds lopende experimenten op het gebied van kunst en cultuur in het bestaande placemaking programma vormen hiervoor een belangrijk fundament.

De *Kracht van Kunst en Cultuur* en stadsdeel Zuidoost pleiten daarnaast ook voor het uitbreiden van de collectie buitenkunstwerken. Zo wordt gedacht een 'cultuurroute' als vervulling van een bestaande wens van bewoners, maar ook als magneet bezoekers van buiten. Het projectteam Amstel III werkt een plan uit om daaraan (praktisch en financieel) bij te dragen. Dit gebeurt in samenwerking met stadsdeel Zuidoost, bestaande cultuurinstellingen, het onlangs opgerichte Stadscuratorium, bewoners en gebruikers in het gebied. Het buitenkunstplan wordt vervolgens geïntegreerd in het ontwerp voor de definitieve maaiveldinrichting.

Sport en spelen

'De Gezonde Stadswijk' is één van de drie ontwikkelpijlers van Amstel III. In aansluiting op het stedelijk beleid van De Bewegende Stad wordt bewegen daarom een vanzelfsprekend onderdeel van het ontwerp van gebouwen, buurten en parken. Afgezien van de 'formele' plekken, zoals speeltuinen, sporthallen en -velden, kunnen deze activiteiten ook goed plaatsvinden op informele plekken in de openbare ruimte. Denk daarbij aan wandel- en fietsroutes, daarvoor bestemde plekken in een park, bootcampterreinen, extra brede stoepen, een autoluwe buurt, trap- en speelveldjes.

Volgens de referentienorm zou elke Amsterdammer binnen 20 minuten fietsen toegang moeten hebben tot een sportpark, sporthal, zwembad en andere buitensport. Omgerekend zou Amstel III uitgaande van 10.000 woningen in 2030 voor Spelen en Sport tevens 28.500 m2 veldoppervlakte dienen te realiseren. Voor spelen is de norm 31 speelplekken of 4.500 m2 en 9 speelvelden of 9.000m2. Voor sport in de openbare ruimte is dit nogmaals 9.000 m2. Voor de binnenlocaties wordt bij iedere school rekening gehouden met gymlokalen/sporthallen.

Het geactualiseerde Investeringsbesluit voldoet aan de normen voor sporten en spelen in de openbare ruimte. Amstel III wil de openbare ruimte hoogwaardig inrichten met veel sport en spel. Bij vaststelling van het Investeringsbesluit in december 2017 was de opgave voor de georganiseerde (buiten)sport niet vastgelegd. Sinds 2017 is de aandacht voor gezondheid en sport vergroot. Ook in het coalitieakkoord is aangegeven dat sportvoorzieningen mee worden ontwikkeld met de groei van de stad. De sportnorm geldt daarbij als uitgangspunt. Het geactualiseerde Investeringsbesluit is nu aanleiding om de sportopgave in samenhang te brengen en ruimtelijk te onderzoeken. Er zijn vervolgstappen om te borgen dat er voor de toekomstige bewoners van Amstel III in de buurt van hun woning straks voldoende ruimte is voor georganiseerde buitensport. In de tussenliggende jaren is in het Spoorpark al geïnvesteerd in een aantal sportplekken in de openbare ruimte. Daarnaast zijn er 2 concrete locaties waar ruimte is voor georganiseerde buitensport: het dak van de Ikea en het Hondsrugpark. Deze locaties worden verder uitgewerkt en daarnaast wordt gekeken wat de verdere mogelijkheden zijn binnen het plangebied van Amstel III. Daarbij wordt gedacht aan tijdelijke maatregelen, innovatieve oplossingen of ruimte voor anders georganiseerde, minder traditionele sporten.

Amstel III is een transformatiegebied en dat maakt een grootschalige inpassing van ruimte voor buitensport ingewikkeld. Het grootste gedeelte (24.000m2 van 28.500 m2, ongeveer 85 %) kan binnen de grenzen van Amstel III worden opgelost. De resterende opgave van 4.500 m2 wordt opgelost in de directe omgeving van het plangebied, waarbij Amstel III een financiële bijdrage levert. De mogelijkheden om de bestaande sportparken in Zuidoost te optimaliseren zijn minimaal, en dus gaat het om ruimte voor nieuwe sportvoorzieningen. Een van de mogelijkheden die daarbij verder uitgewerkt wordt, is de inpassing van sport in centraal park Gaasperdam. De uitwisseling van sport in Amstel III en in Zuidoost levert op deze manier een bijdrage dat mensen uit verschillende buurten elkaar ontmoeten en leren kennen.

De termijn van de grondexploitatie maakt het mogelijk om indien nodig tussentijds en ruim voor het einde van de planhorizon van 2030 (en eindbeeld 2040) voor Amstel III te schakelen naar terugvalopties en programma's bij te stellen, zodat het woonprogramma in evenwicht blijft met de (geplande) realisering van de sportvoorzieningen binnen en buiten Amstel III.

Groen

De Amsterdamse referentienorm schrijft voor dat er in de buurt voldoende gebruiksgroen en ecosysteemgroen moet zijn. Voor Amstel III betekent die norm dat het gebied in 2030 (bij 10.000 woningen) over 72.000 m2 gebruiksgroen en 114.000 m2 ecosysteemgroen moet beschikken. Het gebruiksgroen dient minimaal voor 60% uit levend groen te bestaan, maximaal 40% mag bestaan uit paden, sport en spel. Van het ecosysteemgroen mag maximaal 25 % worden gerealiseerd op kavels of daken.

Amstel III zal aan deze norm voldoen door enerzijds het bestaande (laagwaardige) groen in de wijk hoogwaardiger in te richten (meer gebruik/verblijfskwaliteit) en anderzijds door de groene randen van Amstel III functioneel bij de buurten de betrekken en ook opnieuw in te richten met meer gebruikskwaliteit en ecosysteemkwaliteit. Bovendien maken veel autowegen en parkeerterreinen plaats voor groen en verkeersluwe plekken, veilig voor kinderen. Op de kavels maken de ontwikkelende partijen naast veel woningen ook nieuw groen in de veelal openbare binnenterreinen. Met andere woorden, ondanks de intensivering van de gebouwde omgeving neemt het aantal vierkante meters groen toe en krijgt bovendien een kwaliteitsimpuls (zie ook paragraaf 6.3).

Daarnaast worden nieuwe parken met speelmogelijkheden gerealiseerd zoals het Spoorpark, een groenstrook bij de Meibergdreef en er zijn vergevorderde plannen voor het Hondsrugpark. De verschuiving en overkluizing van de A9 maakt het mogelijk om aan de noordzijde van het Paasheuvelweggebied meer groen te realiseren en beter in te richten. En tot slot wordt ook de groenblauwe Molenwetering aangegrepen voor een recreatieve route naar de Amstelscheg.

5.4 Mobiliteit en infrastructuur

Bij de herontwikkeling van Amstel III is meestal sprake van de volgende rolverdeling: marktpartijen zorgen voor de transformatie van de kavels, de overheid zorgt voor transformatie van de openbare ruimte en infrastructuur. Het gaat hier om een flinke opgave met forse investeringen, maar in proportie met het ontwikkelen van een praktisch nieuwe woon/werkwijk voor 30.000 mensen, winkels, kantoren, horeca en voorzieningen. De opgaven liggen met name in het aanpassen van de openbare ruimte, sturing van de mobiliteit, en investeren in de kabel & leiding infrastructuur.

Mobiliteit

De transformatie van Amstel III betekent een sterke verstedelijking van het gebied, waardoor alle verkeersstromen zullen toenemen en ook van karakter gaan veranderen; het mobiliteitspatroon van een gemengde woon/werkwijk is immers wezenlijk anders. Met die veranderingen is het een belangrijke opgave om het gebied goed bereikbaar te houden, leefbaar om in te wonen en de mobiliteit te verduurzamen. Daarom wordt eind 2020 een Mobiliteitsprogramma Zuidoostflank 2040 opgesteld waarin de mobiliteit in de hele Zuidoostflank integraal is bekeken. Ambitie van het programma is een goed bereikbare, leefbare en veilige stad, waarbij de groei van de mobiliteit zoveel mogelijk wordt opgevangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer.

De 'modal split' in de gehele Zuidoostflank is nu 56% auto, 28% OV en 16% fiets. Met uitvoering van een integraal mobiliteitsprogramma moet het mogelijk zijn om het aandeel auto de komende 10 jaar terug te brengen naar 46% ten gunste van de fiets en het OV. Tussen 2030 en 2040 is het voornemen om het aandeel autobewegingen nog verder terug te brengen. Het Mobiliteitsprogramma stelt daartoe een mix van push en pull maatregelen samen die in hoofdzaak neerkomen op:

• Aantrekkelijker maken van het OV
Ruimtelijk opwaarderen van de metrostations en betere regionale OV-verbindingen (zoals HOV IJburg-Bijlmer Arena) met logische langzaam verkeerroutes tussen haltes en naar de buurten oostelijk en westelijk van de Holterbergweg.

• Aantrekkelijker maken van de fiets
Op alle mogelijke manieren faciliteren van wandelen en fietsen, bijvoorbeeld met goede stallingsmogelijkheden (ook in de gebouwplinten), aanbieden van deelfietsen en betere en nieuwe fietsroutes;

• De buurtopzet en kavels stimuleren tot fietsen, lopen en het OV
De stedenbouwkundige herinrichting van de buurten voorziet in aantrekkelijke fiets- en loopverbindingen, met directe verbindingen naar stations en OV-haltes. Kaveleigenaren en ontwikkelaars worden gestimuleerd om kavels en gebouwen zo te ontwerpen dat lopen, fietsen en OV de meest logische opties zijn. Door de focus op eigen autobezit te verleggen naar autodelen wordt het aantal autokilometers en de vraag naar parkeerplekken verminderd;

• Autoverkeer reguleren
Creëren van autoluwe verblijfsgebieden door het toepassen van strenge parkeernormen binnen het invloedsgebied van (metro)stations en het ontmoedigen van binnenkomend niet-noodzakelijk autoverkeer. Daartoe komen er nog voorstellen voor de komst van kleine en grote 'transfer hubs' met een overstap naar OV, fiets of deelauto;

• Gedragsverandering stimuleren
Samen met werkgevers in het gebied bevorderen dat de vervoersvoorziening Mobility as a Service (MaaS) wordt uitgerold. Met MaaS worden forenzen verleid om vaker het OV en de fiets te gebruiken. Daarnaast worden bewoners en bezoekers met campagnes en mobiliteitsdiensten eveneens gestimuleerd om het OV en de fiets te gebruiken.

Infrastructuur
Amstel III verandert van een ruim opgezette kantorenstrook in een compact stedelijke woon/werkwijk met een fors percentage hoogbouw. Als gevolg daarvan moet ook de infrastructuur worden aangepast en uitgebreid. Ingrepen in de bovengrondse infrastructuur (wegen en fietspaden) worden in hoofdstuk 6 besproken. Met name de ondergrondse infrastructuur aan kabels & leidingen heeft wat haken en ogen. De transformatie en verduurzaming hebben namelijk 4 ingrijpende gevolgen voor kabels en leidingen:

• Het laagspanningsnet in de wijk moet worden verzwaard;

• Een robuuste en duurzame afvoer van rioolwater en regenwater vereist een complexer stelsel;

• De hoge woondichtheid vergt een groot aantal ondergrondse afvalinzamelvoorzieningen;

• Naast het bestaande gasnet en stadswarmtenet moet een nieuw warmte- en/of koude net worden aangelegd met ondergrondse warmte/koude opslag bronnen.

Het laatste punt behoeft enige toelichting. In Amsterdam Zuidoost ligt al een (hoge temperatuur) stadswarmtenet, maar de gemeenteraad heeft in 2019 besloten dat nieuwbouw daar niet meer op mag worden aangesloten. Daarom wordt in Amstel III nu intensief gestudeerd op andere duurzame oplossingen die uit zullen monden in een warmteplan. Voorlopig gaan de gedachten uit naar de aanleg van een nieuw lage temperatuurnet ('bronnet') gevoed door onder meer restwarmte van datacenters en ondergrondse warmte/koude opslag bronnen.

Deze opgaven zullen leiden tot extra bundels van kabels- en leidingen, waarbij bestaande bundels vaak moet worden opgeschoven. Gebiedsvisies blijken een goed vehikel om de toekomstige infrastructuur in een gebied in kaart te brengen, zodat netbeheerders beter kunnen anticiperen op de groeiende of veranderende behoefte. In de tweede helft van 2020 liggen er kaarten met te verwachten tracés in Amstel III. Een complicatie is dat het toekomstige kabel- en leidingpakket zo fors uitpakt dat het vaak eigenlijk niet meer in de straat past. De oplossing is soms om leidingen niet meer traditioneel naast elkaar te leggen, maar boven elkaar of bij elkaar in mantelbuizen. De daarmee gepaard gaande meerkosten is nog een gespreksonderwerp tussen gemeente en leidingbeheerders.

Fietsbar

Op een kavel aan de Hogehilweg verrijst komende jaren een hele nieuwe buurt. Onder de projectnaam SPOT staan hier straks een kleine 1.100 woningen in een hoogstedelijke woon/werk mix van torens en laagbouw aan intieme hoven en groene straten.



SPOT is exemplarisch voor het einde van autogerichte stedenbouw en de opkomst van fietsgericht ontwerpen. Toren E is daarvan een inspirerend voorbeeld. Deze toren van 90 meter hoog herbergt 262 woningen met voorzieningen. Het ontwerp maakt gebruik van de Open Bouwen benadering, waarin een tijdloos frame ruimte biedt voor verandering en variaties in plattegrond, gevel en indeling. Hierdoor ontstaat een flexibel en toekomstbestendig gebouw. Dat is al innovatief, maar de plannen voor het fietsparkeren zijn helemaal interessant. Slanke torens hebben nooit veel ruimte op de begane grond en de ontwikkelaar en architecten wilden voorkomen dat het straks beneden helemaal volstaat met fietsen. Zij maakten de fiets daarom tot een hoofdontwerpopgave: zij moesten niet ergens worden weggestopt maar 'een feestje worden'. De architecten kwamen daarop met het concept van een Bikeparc, een gestapelde fietsgarage van vier lagen, voor circa 700 fietsen, in het hart van de laagbouw. De garage is makkelijk bereikbaar via hellingbanen en fietsliften. Parkeren gaat met toegewezen plekken in de rekken. Er zijn deelfietsen, bakfietsen, oplaadpunten en een beheerder houdt toezicht.

Om het concept rond te maken zijn er plannen voor een fietsbar; een ontmoetingsplek bij de entree van de binnenplaats waar bewoners een kop koffie kunnen drinken en/of hun fiets laten repareren. De bar krijgt een glazen wand die in de avonduren dienst doet als 'lantaarn' voor het aangrenzende hof en daarmee bijdraagt aan de sociale veiligheid. Tegenover de fietsbar komt een deelmuur waar bewoners gereedschap, boeken, speelgoed en dergelijke kunnen delen. Toren E met fietsbar wordt naar verwachting ergens in 2024 opgeleverd.



5.5 Placemaking

Wat zijn terugkerende kenmerken van populaire buurten? Dat er in openbare ruimten altijd wel wat leuks, interessants of gezelligs te beleven valt, en de aanwezigheid van een vitale lokale gemeenschap (*community*) die voor een positieve sfeer zorgt. Het stedenbouwkundige *placemaking* streeft ernaar om deze kwaliteiten al bij aanvang mee te geven aan een nieuwbouwwijk, in de wetenschap dat nieuwe gebouwen en straten alléén niet voldoende zijn voor een succesvolle gebiedsontwikkeling en -marketing.

Amstel III is in zekere zin ook een nieuwe ontwikkeling, waarin de identiteit van het gebied radicaal verandert van een dertien-in-een-dozijn kantorenstrook ('*anywhere*') naar een gewilde woonwerkwijk met een heel eigen smoel ('*somewhere*') die bij Amsterdammers positieve associaties oproept. In 2017 is daarom besloten om bij de transformatie van Amstel III ook te investeren in placemaking.

Succesvol begin
In Amstel III zijn meerdere 'placemakers' actief, waaronder Stichting Hondsrugpark en HOBU. Onder de vlag van HOBU (**Ho**tspots **Ho**lendrecht en **Bu**llewijk) hebben drie creatieve stadsmakers in de afgelopen paar jaar een lokaal netwerk gecreëerd waaruit allerlei activiteiten zijn voortgekomen, zoals:

• Tijdelijke ingebruikname (LOLA Bae project) van 5 leegstaande kantoorgebouwen voor startende ondernemers en culturele/maatschappelijke organisaties uit Zuidoost;

• Exploitatie van een foodtruck (De Wisseltruck), waarmee catering startups uit Zuidoost een half jaar onder professionele begeleiding hun bedrijfsconcept kunnen ontwikkelen;

• Twee lichtkunstwerken bij de stations Bullewijk en Holendrecht. De teksten in het kunstwerk zijn in co-creatie met de buurt en stadsdichter Gershwin Bonevacia uit Zuidoost tot stand gekomen;

• Diverse verbindende activiteiten en evenementen, zoals de Boiling (crowdfunding voor lokale ondernemers) en Rooftop Art Market (marktplaats voor lokale kunstinitiatieven).

Mede dankzij placemaking initiatieven verschiet Amstel III al een beetje van kleur. Er is ineens kunst te zien, een foodtruck verkoopt broodjes, er ontstaan nieuwe netwerken, ontwikkelaars en investeerders ontdekken de energie van Zuidoost, en pionierende bewoners zien dat de wijk tot leven komt.

Ambities 2021-2024
Dit beginsucces vraagt om een passend vervolg. Amstel III begint namelijk aan een nieuwe fase met ingrijpende bouwprojecten en er komt een instroom van nieuwe bewoners, kantoorgebruikers en bezoekers die verwachtingsvol op zoek gaan naar lokale activiteiten en de eigen signatuur van de wijk. Daarnaast ligt er een forse opgave om Amstel III fysiek, sociaal, economisch en cultureel te verbinden met de rest van stadsdeel Zuidoost. Placemaking is daarvoor een effectieve katalysator. Het placemaking programma 2021-2024 sluit naadloos aan bij de in paragraaf 2.3 genoemde ontwikkelpijlers van Amstel III: uitnodigend, verbonden en gezond.

Strategische uitgangspunten
De transformatie van Amstel III komt in een nieuwe fase en daarmee verandert ook de placemaking strategie. Zoals beschreven waren de *ad hoc* placemaking activiteiten van HOBU al zo succesvol dat wordt voorgesteld om het programmeren van zulke acties, tijdelijke invullingen, evenementen en interventies onderdeel te maken van een strategie voor de wat *langere* termijn. Placemaking wordt bij voorkeur integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling en de projectorganisatie. Op die manier kan placemaking effectief bijdragen aan buurtvorming in de komende 5-10 jaar, bijvoorbeeld door tal van ontmoetingen te faciliteren tussen mensen die samen de nieuwe gemeenschap gaan vormen. Daarbij fungeert de gemeente als aanjager en aanspreekpunt voor een (groeiend) netwerk van zelfstandige initiatiefnemers. Met inachtneming van deze overwegingen hanteert placemaking de volgende strategische uitgangspunten voor de komende jaren:

1. Van activeren naar consolideren
Afgelopen jaren lag de nadruk op het mobiliseren van mensen en initiatieven. Dat gaf een krachtige respons die voor de komende jaren wordt geconsolideerd;

2. Van autonoom naar integraal
Placemaking was in Amstel III aanvankelijk een autonoom onderdeel, maar wordt integraal onderdeel van het planproces. Dat is wenselijk omdat er steeds meer raakvlakken komen met andere gebiedsthema's en activiteiten in de openbare ruimte;

3. Van tijdelijk naar middellange termijn
In de nieuwe fase komt de focus van placemaking activiteiten meer op lange termijn doelen te liggen, met





een mix van kortlopende en langdurige initiatieven. De programmering moet wel voldoende ruimte houden voor 'ongeplande' spontane bijdragen;

4. Van co-creatie naar mede-eigenaarschap
Om te voorkomen dat placemaking blijft hangen in ad hoc coalities van partijen die zich slechts tijdelijk rondom een concreet project vormen, is het van belang om de betrokkenheid van partijen te consolideren met vormen van mede-eigenaarschap;

5. Van curator naar inspirator
Om mede-eigenaarschap te bevorderen neemt de gemeente een andere rol aan. Waar de gemeente nu nog als curator van initiatieven optreedt, is de gemeente straks vooral faciliterend. Door een stap terug te doen kunnen andere partijen meer verantwoordelijkheid nemen.

5.6 Sociaal-economische kansen

Eind 2017 nam de gemeenteraad de *Motie 1Zuidoost* aan, waarin de raad stelt dat bestaande buurten in Zuidoost sociaaleconomisch mee moeten kunnen profiteren van de transformatie van Amstel III. Daarnaast werd meegegeven dat er geen fysieke-, sociale- of economische segregatie mag optreden tussen Amstel III en de Bijlmer. Daarnaast werken de gemeente en partners in het stadsdeel aan een overkoepelend *Masterplan Zuidoost* om de leefbaarheid en veiligheid duurzaam en structureel te verbeteren, met name door de jeugd meer perspectieven te bieden. Vooruitlopend op dat Masterplan beschrijft deze paragraaf de voorlopige sociaaleconomische doelstellingen voor Amstel III en de gesignaleerde koppelkansen tussen fysieke projecten en sociaaleconomische ambities.

Doelgroepen en thema's
Voor de transformatie van Amstel III zijn er in sociaaleconomisch opzicht vijf doelgroepen:

- De jeugd uit Zuidoost;
- Lokale ondernemers en professionals uit Zuidoost;
- Nieuwe bewoners en ondernemers in Amstel III;
- Startende (lokale) ondernemers in Amstel III;
- Mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in Zuidoost.

Met de kansen, talenten én problemen van deze doelgroepen in het achterhoofd zijn drie sociaaleconomische thema's voor Amstel III geformuleerd[6]:

Thema Jeugd
De jeugd heeft de toekomst. Daarom is het belangrijk concrete kansen te bieden aan de jeugd in Amstel III en Zuidoost als geheel. Want een aantal jongeren voelt zich onveilig en/ of 'niet gezien', en zelfs ambitieuze jongeren in Zuidoost zien vaak te weinig concrete kansen om zich verder te ontwikkelen.
Jongeren moeten daarom actiever worden betrokken bij allerlei ontwikkelingen. Bijvoorbeeld met stages, opleidingsplekken of (tijdelijke) banen, waardoor zij snel aan de slag kunnen en ervaring opdoen. Op zijn beurt kan het bedrijfsleven profiteren van hun frisse en innovatieve ideeën.
Door de jeugd ook te betrekken bij de transformatie van Amstel III (mee organiseren van feestelijke momenten en andere activiteiten in het gebied) ontstaan allerlei kleine en grotere kansen, en groeit een positieve betrokkenheid met het gebied. Daarmee leveren jongeren ook een bijdrage aan de sociale cohesie in de wijk; onder hen zitten immers ook toekomstige bewoners.

Thema Buurtontwikkeling
Huidige bewoners/gebruikers én nieuwkomers ontwikkelen samen een 'buurt' met een bijbehorend buurtgevoel, opdat iedereen zich positief betrokken en verbonden voelt met de wijk. Om dat te stimuleren wordt gedacht aan fysieke maatregelen (buurtkamers, uitnodigend zitmeubilair in de publieke en private buitenruimte) en aan maatregelen die lokale netwerken helpen opbouwen (organiseren activiteiten en evenementen, hulp bij netwerkvorming, straatcoaches, wervende agenda's van buurtkamers). Ook kaveleigenaren en hun ontwikkelaars worden uitgenodigd daaraan bij te dragen, bijvoorbeeld met bijeenkomsten, placemaking (zie paragraaf 5.5) en door bovengenoemde doelgroepen te bedienen met informatie over woonruimte en bedrijfsruimten in plinten.

Thema Meedoen
Tijdens de transformatie van Amstel III en daarna liggen er tal van kansen voor alle doelgroepen om op een of andere manier 'mee te doen', met name door betaald werk. Kaveleigenaren, ontwikkelaars en (grote) bedrijven in het gebied kunnen daarbij helpen door banen te creëren, startups en scale-ups een handje te helpen, en met betaalbare ruimte aan (doorgroeiende) ondernemers of kunstenaars uit Zuidoost. De focus op kansen voor betaald werk geldt voor alle genoemde doelgroepen, maar de prioriteit ligt bij jongeren.

[6] *Zie Gebiedsplan 2020 Bijlmer West (Focusopgave 1 en 3) en voorlopige ambities Masterplan Zuidoost*

Kansen en instrumentarium

Een sociaaleconomische opgave is een breed begrip, het is de verantwoordelijkheid van de gemeente en marktpartijen om die opgave concreet te maken en een tastbare plek te geven in Amstel III, bijvoorbeeld middels het werven van nieuwe bewoners, organiseren van beheertaken, inkopen van arbeid en producten, en het contracteren van ondernemers voor maatschappelijke en commerciële voorzieningen. In onderstaande figuur staan de belangrijkste kansen aan de rechterzijde opgesomd. Links daarvan staan de instrumenten om die kansen te creëren en geheel links worden nogmaals de sociale opgave met de drie thema's gememoreerd.

De instrumenten die de gemeente daarvoor wil inzetten vragen enige toelichting:

• Placemaking

In paragraaf 5.5. is reeds uitgebreid ingegaan op de betekenis en het belang van 'placemaking' bij het maken van een nieuwe wijk. Placemaking bestaat kort gezegd uit een mix van maatregelen en activiteiten die Amstel III 'kleur geven' van een tamelijk kleurloos anoniem gebied (anywhere) naar een wijk met een positief imago en karakter, een plek waar het prettig toeven is, waar dingen gebeuren en interessante experimenten gebeuren (somewhere).

• Community building

Dit staat voor het actief verbinden van de bewoners/gebruikers in een gebied met elkaar en met hun omgeving. Daardoor voelen mensen in een buurt zich meer betrokken met- en verantwoordelijk voor hun leefomgeving. Dat heeft ook positieve gevolgen voor de sociale veiligheid.

• Sociale inkoop

Het inzetten van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van de diensten van Pantar of andere sociale firma's in de omgeving.

• Banen en stageplaatsen

De opeenvolgende fasen van bouw- en inrichtingsprojecten bieden allerlei kansen voor banen en opleidingsplekken. Amstel III kan daarbij aansluiten op het 1000 banenplan Zuidoost.

• Inzet leegstaande plinten en panden

Mochten (delen van) plinten of zelfs hele gebouwen een tijd leegstaan, dan zijn dat welkome betaalbare werkruimten voor (beginnende) lokale ondernemers en kunstenaars. Het aldus 'vullen' van leegstand komt niet alleen de (tijdelijke) huurders ten goede, maar ook de levendigheid en veiligheid op straat.

• Inzet expertise

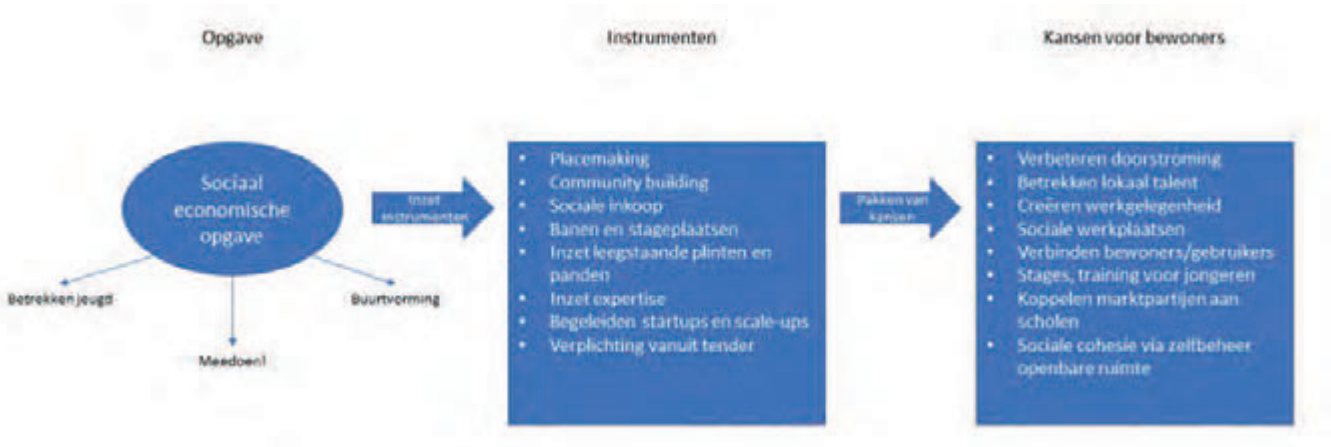
Diverse marktpartijen in het gebied (bedrijven, ontwikkelaars, beleggers, nutsbedrijven, voorzieningen) hebben specifieke eigen expertise. Zij zouden die kunnen delen met beginnende ondernemers en andere initiatiefnemers om hen een stuk op weg te helpen.

• Begeleiden van startups en scale-ups

Dit instrument lijkt op het voorgaande, maar doelt op het gericht begeleiden van veelbelovende lokale startups en scale-ups, ook vanuit de gemeente en ingeschakelde adviseurs of coaches. Dit verhoogt de kans dat het bijzondere en creatieve 'Zuidoost DNA' post kan vatten in de nieuwe wijk.

• Verplichting vanuit tender

In sommige tenders van de gemeente (bepaalde bouwprojecten, inrichting openbare ruimte) kunnen opdrachtnemers bepaalde sociaaleconomische verplichtingen meekrijgen.



Afspraken

Zoals genoemd gaat de gemeente tijdens de transformatie van Amstel III in gesprek met alle marktpartijen in het gebied (ook nutsbedrijven) om samen kansen te signaleren en te concretiseren. Dit gebeurt in principe op vrijwillige basis, maar is niet geheel vrijblijvend. De sociaaleconomische opgave vormt immers een integraal onderdeel van de transformatie en de projectorganisatie van Amstel III.

In de initiatieffase van transformatieprojecten verkennen gemeente en ontwikkelende partijen samen welke kansen zich aandienen in de komende realisatiefase. Bovengenoemde instrumenten dienen hierbij als hulpmiddel om de mogelijkheden te verkennen. Daaruit volgen intenties die in de Afsprakenbrief (zie paragraaf 4.1) voor een te transformeren kavel worden opgenomen. In de daarop volgende Realisatieovereenkomst worden die intenties concreet gemaakt in uitvoerbare en te monitoren activiteiten.

Als alle partijen hun steentje bijdragen leidt de transformatie uiteindelijk tot een sterker resultaat. Ook voor de ontwikkelende partijen zelf. Hun inzet geeft inhoud aan een stuk maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) maar leidt ook tot lagere beheerlasten, meer eigenaarschap van bewoners en gebruikers, en een hogere waarde van het vastgoed op de langere termijn.



6. Ruimtelijk perspectief

De gebiedsopgave, ontwikkelpijlers en programmatische wensen uit de voorgaande hoofdstukken worden in dit hoofdstuk vertaald in een ruimtelijk perspectief voor de transformatie van Amstel III. In co-creatie met kaveleigenaren wordt toegewerkt naar een hoogstedelijke woon/werkwijk, maar elke buurt krijgt een eigen karakter, met een duidelijk onderscheid tussen plekken met rust, ruis en reuring. In de uitwerking daarvan staan de nieuwe bewoners, duurzaamheid en een goede openbare ruimte altijd centraal.

Sinds de vaststelling van het Ontwikkelperspectief Amstel III in 2017 heeft de ruimtelijke planvorming grote vorderingen gemaakt. In een continu proces van co-creatie, onderzoek, ontwerpen en inpassingstudies zijn de ruimtelijke vergezichten voor Amstel III inmiddels veel helderder geworden. Voor enkele buurten zijn gezamenlijke deelgebiedsvisies gemaakt en aan de eerste clusters woningen wordt druk gebouwd. Wat die beginnende transformatie uiteindelijk oplevert is afhankelijk van veel factoren en stakeholders. Het is op voorhand niet helemaal te voorspellen waar, wanneer en hoe dat proces eindigt. Dit vernieuwde perspectief bevat in elk geval de ruimtelijke filosofie en ontwerpprincipes die dat proces in goede banen kunnen leiden...

6.1 Transformatie benadering

Toen het besluit viel om Amstel III te transformeren werd er als eerste voor gekozen om de rigide functiescheiding los te laten, het gebied te verdichten, en afscheid te nemen van de traditionele dominantie van de auto. Wat nu domineert is de wens om een gemengde hoogstedelijke woon/werkwijk te maken met een accent op leefbaarheid, duurzaamheid en kwaliteit. Deze wens heeft geleid tot een integrale ontwerpopgave waarin het programmeren van functies, stedenbouw en architectuur, gebouwplinten en placemaking dichtbij elkaar komen. In de afgelopen 4 jaar werd bovendien glashelder dat in Amstel III de nieuwe functie, inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte een cruciale rol speelt, misschien wel meer dan stedenbouw en architectuur. Tussen 2017 en 2020 heeft die benadering van de transformatie zich uitgekristalliseerd naar 5 uitgangspunten:

1. Op landschap gebaseerd
Het landschap van Amstel III, met name het stratengrid en de groen/blauwe netwerken, bieden op zich een goede vaste structuur of raamwerk waarbinnen buurten naar hartenlust, en met een grote variatie aan sferen, kunnen transformeren. Het vaste landschap van grijze-, blauwe- en groene netwerken zorgt daarbij voor een gezonde balans tussen diversiteit op buurtniveau en eenheid op wijkniveau.

2. Amstel III blijft ook werkwijk
Zoals het programmatisch perspectief al beschreef wordt Amstel III geen woonwijk, maar een mix van wonen en werken, met nog steeds een flink aandeel kantoren. Bij de transformatie van buurten vindt een flinke verdichting plaats (naar een FSI van 2 á 3) met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Door die verdichting groeit het lokale draagvlak voor maatschappelijke- en commerciële voorzieningen.

3. Bewoner en gebruiker centraal
De in hoofdstuk 2 beschreven ontwikkelpijlers: *gezond, uitnodigend en verbonden* zijn belangrijke maatstaven voor de wijze van transformeren. Ruimtelijk vertaald werken die pijlers onder meer door in het streven naar



1985, Bron Stadsarchief Amsterdam



1995, Bron Stadsarchief Amsterdam



2010



2018



2020



2025

autoluwe buurten, aardgasvrij bouwen, wandel- en fietsroutes, meer sport en beter groen (gezondheid). Daarnaast richt de transformatie zich op een voor iedereen bereikbaar programma van wonen en werken, interessante voorzieningen, directe fietsroutes en een inspirerende omgeving (uitnodigend). En tot slot wordt er alles aan gedaan om Amstel III niet als eiland te ontwikkelen, maar als integraal onderdeel van Zuidoost en de Amstelcorridor, met veel aandacht voor gemeenschapsvorming (placemaking) vanaf het eerste begin.

4. Rust, ruis en reuring

Een bekend probleem van het huidige Amstel III is de gelijkvormigheid van bebouwing, van functies, sfeer en uitstraling. Het introduceren van meer variatie en levendigheid is dan ook een belangrijke opgave. Een van de oplossingen is het aanbrengen van een duidelijke hiërarchie tussen straten. Daarvoor hanteert Amstel III het principe van 'rust, ruis en reuring' (zie kader). Reuring (levendigheid) ontstaat vanzelf als hoofdroutes voor (langzaam) verkeer door bepaalde straten worden geleid, in combinatie met openbaar vervoer knooppunten, winkels, kantoren, horeca, voorzieningen, stadsparken en andere vaak bezochte bestemmingen. Rust (wonen en spelen) ontstaat door bijvoorbeeld dwars op de 'reuring' straten autoluwe woonstraten te maken, met een minimum aan werkfuncties of voorzieningen. Tot slot zijn er in elke hoogstedelijke wijken ook plekken aan drukke wegen of sporen, waar 'ruis' (geluid, hinder) overheerst, maar die op zich prima geschikt zijn voor bepaalde werkfuncties en bedrijven.



Rust, voorbeeld Begijnhof



Reuring, voorbeeld Wibautstraat



Ruis, voorbeeld Haarlemmer Houttuinen

Rust, ruis en reuring

Dit drieluik van stedelijke milieus is ontleend aan de zogeheten 'Metro-Mix' van de Rijksbouwmeester. De mix geeft handvatten voor het maken van goede hoogstedelijke gebieden, met een juiste menging van functies en variatie in dynamiek.

Reuring (stedelijk)
Dit is een milieu met een hoge bouwdichtheid en veel levendigheid in de openbare ruimte, ook buiten kantooruren. Aan gebouwen met actieve plinten liggen brede stoepen en een verbijzonderde openbare ruimte. In de plinten zit een mix van recreatieve-, culturele- en maatschappelijke voorzieningen, persoonlijke dienstverlening en horeca. Wonen in de plint is hier een uitzondering. De nadruk ligt op sociaaleconomische activiteit en ontmoetingen.
De voorzieningen in dit milieu zijn relatief groot en vergen wat grotere vestigingseenheden dan in de andere milieus. Toegangen van de bovenliggende gebouwen liggen tussen die voorzieningen aan dezelfde gevelzijde. In de openbare ruimte vinden in principe allerlei activiteiten plaats, maar dat mag niet bijten met de verblijfsfunctie van het milieu en de routes door de buurt. Het intensieve gebruik van de openbare ruimte vraagt om een hoogwaardige inrichting en afwerking.

Reuring (buurt)
Dit type milieu kan worden gekarakteriseerd als een aangename 30km-straat met een hoge verblijfskwaliteit. Dat wordt versterkt door de functies van de plinten, maatvoering, vormgeving en materialisering van de openbare ruimte. Er wordt niet alleen gewoond. In de mix zit circa 30-40% wonen en 60-70 % niet-woonfuncties die voor de nodige reuring zorgen. Het is geen winkelstraat, maar een mix van wonen, publieke/zakelijke dienstverlening, creatieve functies, bedrijfjes en een enkele winkel. Voor de juiste hoeveelheid reuring is het van belang dat voorzieningen worden uitgespreid over de hele lengte van de straat. Woningen staan bij voorkeur niet tegenover elkaar en niet in te grote gevellengtes naast elkaar.

Rust
In dit milieu wordt er op de begane grond vooral gewoond (80-90%). Dit zijn niet alleen 30 km straten, maar ze zijn vaak ook autoluw of -vrij. Verblijfskwaliteit en woongenot staan centraal. Woonfuncties worden afgewisseld met af en toe een voorziening. Alle woningen (boven en beneden) hebben hun toegang aan de straat. In dit milieu is er bijna geen aanloop van toevallige passanten. Dit is dan ook niet de plek voor de grotere functies in de plint. In dergelijke straten en buurten zijn aaneengesloten dichte gevels en 'achterkanten' taboe vanwege de sociale veiligheid die juist in deze gebieden, waar het minder druk, veel aandacht vergt.

Ruis
Dit type milieu treedt op aan drukke infrastructuur, zoals hoofdwegen en sporen, vaak aan de randen van een gebied. Daardoor is het hier minder aangenaam om er (lang) te verblijven. Zulke plekken lenen zich echter goed voor logistieke functies, bedrijfjes of kleinschalige kantoren. Ook een milieu van 'Ruis' kan aantrekkelijk en stedelijk worden ingericht, zodat werknemers, passanten en zakelijke clientèle er graag komen. De openbare ruimte is niet groot maar wel met kwaliteit ingericht. Zij richt zich vooral op het ontsluiten van entrees en minder op het creëren van verblijfskwaliteit. In dit milieu is het van belang dat er geen 'achterkant' sfeer ontstaat en vergt sociale veiligheid de nodige aandacht.

AMSTEL III - RUST, RUIS, REURING



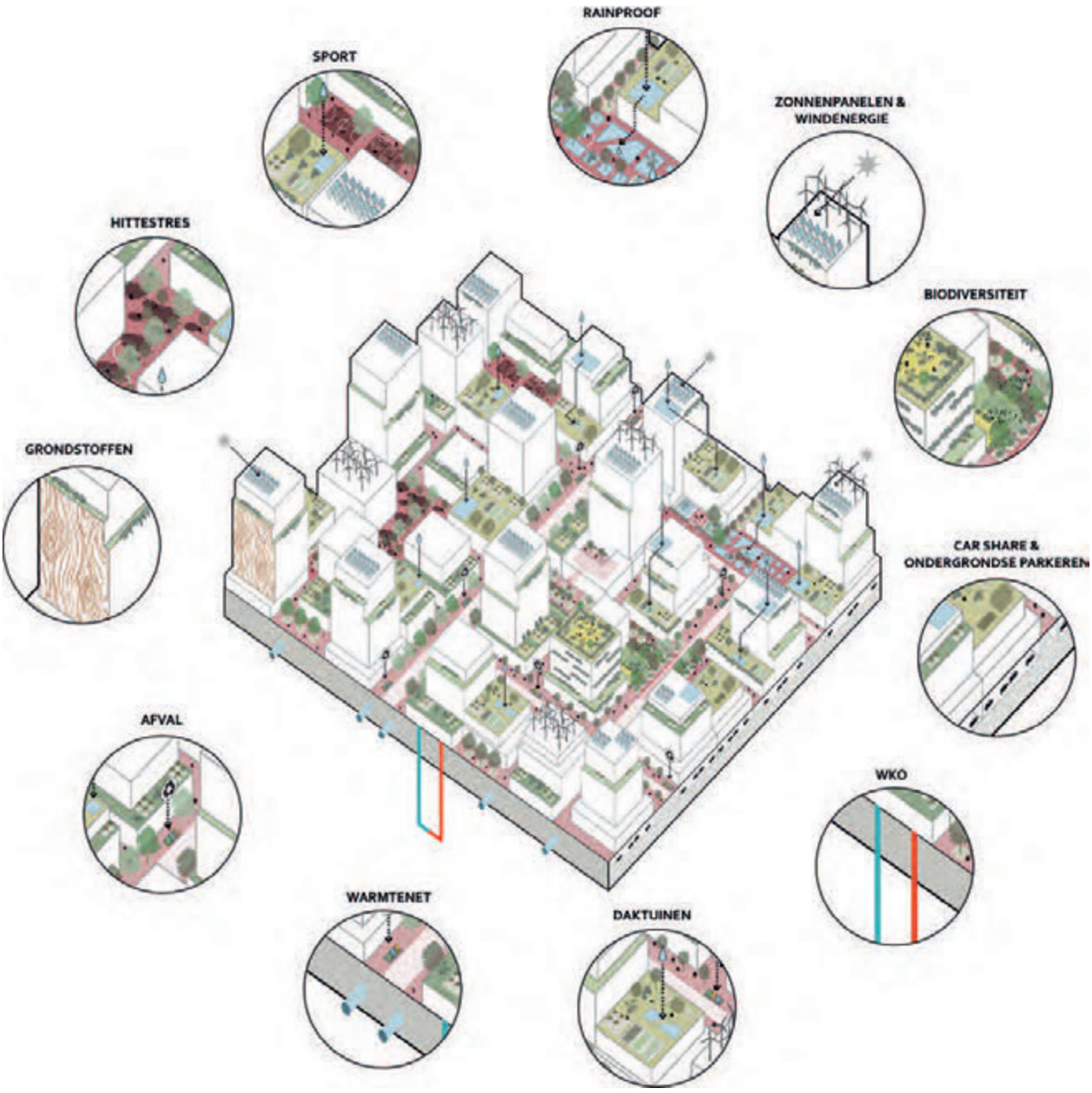
5. Duurzame herontwikkeling

Tot slot is er de ambitieuze stedelijke 'Routekaart Klimaatneutraal' die ook integraal doorwerkt in de transformatie van Amstel III:

- Duurzame energie en een stad zonder aardgas
- Schonere lucht door uitstootvrije mobiliteit
- Klimaatadaptatie
- Groen en natuurinclusief bouwen
- Circulair bouwen
- Afval en grondstoffen

In dit Ontwikkelperspectief is er niet voor gekozen om alle duurzaamheidsaspecten in een apart hoofdstuk te zetten, maar het hele stuk ermee te doordesemen. Zo zijn duurzaamheidsambities zijn onder meer terug te vinden in de aanpak van mobiliteit, kabel & leiding infrastructuur, inrichting van de openbare ruimte en groen, en de processtrategie. Maar ook simpelweg in het feit dat hoogstedelijke verdichting zelf al een duurzame ingreep is vanuit de optiek van natuurbehoud, energietransitie en mobiliteitspatronen.

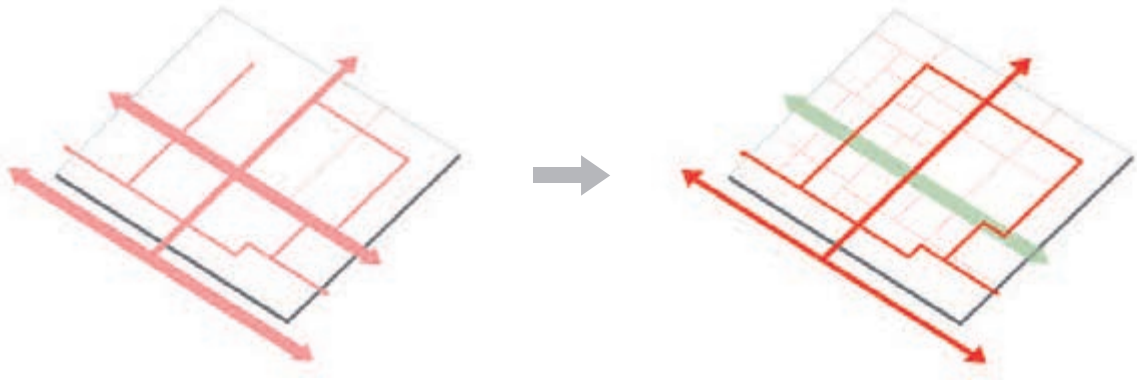
De meeste duurzaamheidsaspecten hebben vooral technische ontwerpconsequenties op het detailniveau van een buurt, een kavel en een gebouw. Denk bijvoorbeeld aan rainproof-, circulair- en natuurinclusief bouwen, het circulair inzamelen van afvalstromen, vermijden van hittestress en alle (duurzame) energietechnische prestatienormen en installaties. Die aspecten worden daarom meegenomen in de bijlage *Ruimtelijke Spelregels Deelgebieden*.



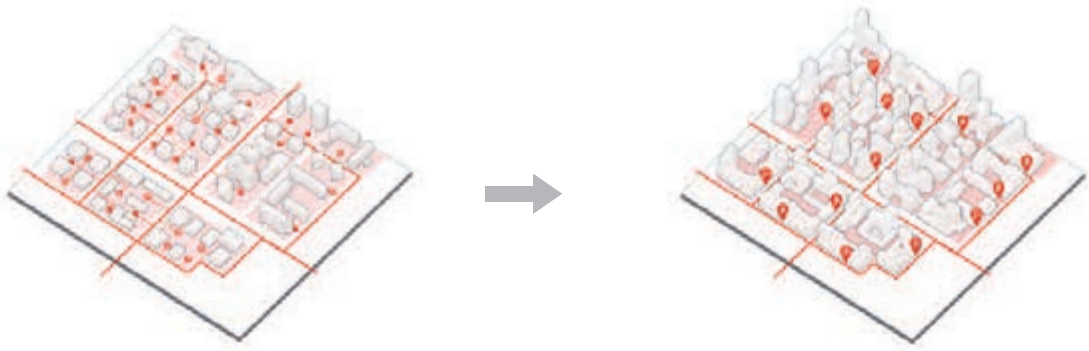
6.2 Ontwerpprincipes

Sinds het Ontwikkelperspectief van 2017 werkt Amstel III met vijf algemene ontwerpprincipes. *Algemeen* omdat zij niet alleen gelden voor kavels en deelgebieden, maar ook voor Amstel III als geheel:

1. Doorbreken grote schaal en introduceren van hiërarch



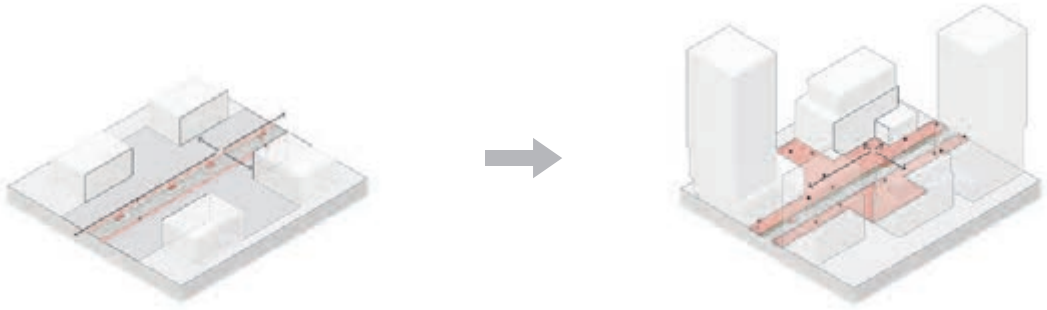
2. Omkeren van het huidige ruimtelijke systeem: van auto dominantie naar straatleven



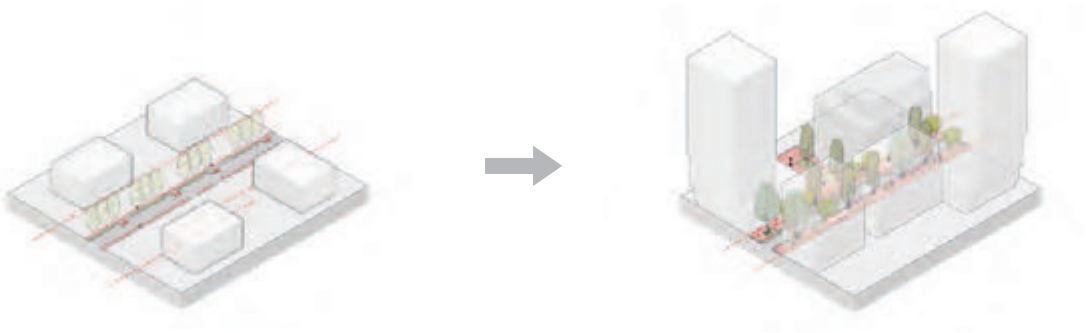
3. Creëren van diversiteit



4. C



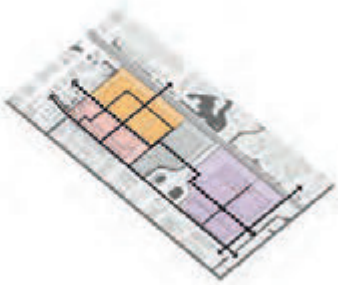
5. Helder onderscheid maken tussen privé/openbaar

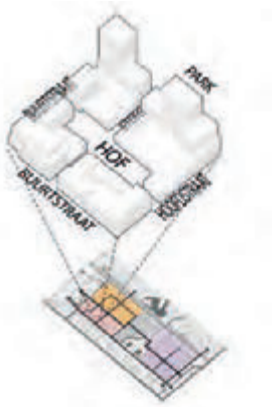


Deze principes werken nog steeds goed, maar tussen 2017 en 2021 is wel een verdiepingsslag gemaakt. Bijvoorbeeld door de ontwerpprincipes te koppelen aan de eerdergenoemde mix van 'rust, ruis en reuring' voor straten en de openbare ruimte.

1. Doorbreken van de grote schaal

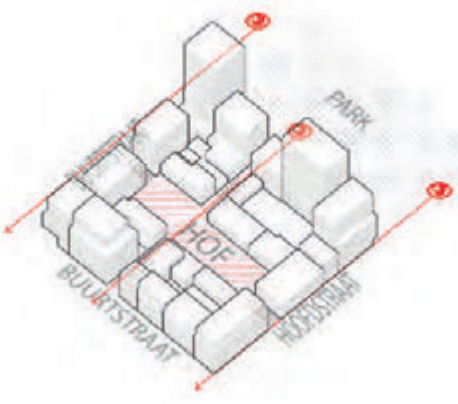
In het huidige Amstel III 'lijkt alles op elkaar' en ontbreekt een duidelijke hiërarchie van plekken waardoor men zich moeilijk kan oriënteren. Bullewijk en het Paasl urtjes, krijgen daarom stuk voor stuk een eigen identiteit in overeenstemming met hun plek in de hiërarchie van rust, ruis en reuring. Van daaruit ontstaat een rijke diversiteit aan straten en hofjes met elk een eigen identitei





Voor een sfeer van formele stedelijke straten (reuring) staan gebouwen met hun voorkant in de rooilijn waardoor het stratengrid sterker wordt ervaren. Waar de auto minder dominant is mogen gebouwen ook verspringen ten opzichte van de rooilijn, zodat er ook ruimte is voor informele voor- en achterkanten.
Bijzondere plekken in de wijk vragen er juist om dat het stratengrid plaatselijk wordt doorbroken, mits er sprake blijft van een logische situering van gebouwen, groen, verkeer en verblijfsplekken. Daardoor wordt een aantrekkelijke straat gecreëerd die in één opslag helder is, ondanks doorbreking van het grid.

Straten bieden open- en interessante zichtlijnen. Daartoe vormen gebouwen aan een straat een aaneengesloten straatwand, maar verspringen onderling in hoogte, zodat een gevarieerd beeld ontstaat. Ook de breedte/hoogteverhouding van straten varieert, afhankelijk van het karakter van de buurt en hun rol in de mix van rust, ruis en reuring.

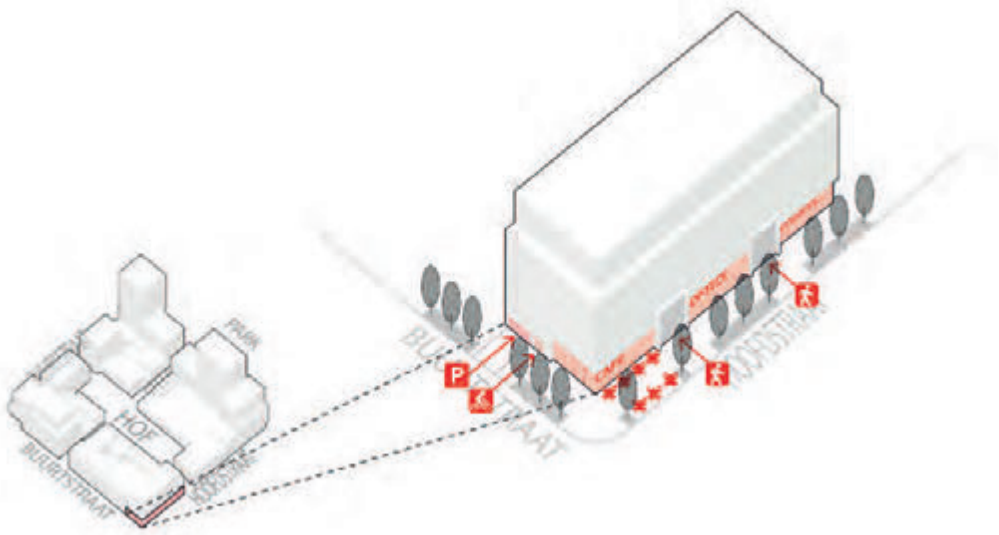




2. Van autodominantie naar straatleven

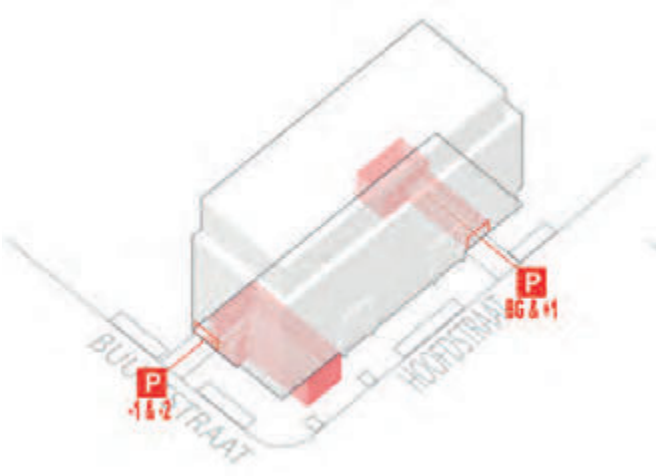
Amstel III was van oudsher gericht op maximale autobereikbaarheid. De meeste kantoorgebouwen staan ver uit elkaar en worden omgeven door parkeerterreintjes. Gebouwen hebben in het algemeen geen relatie met de straat en de begane grond maakt een gesloten passieve indruk. De openbare ruimte heeft daardoor geen verblijfskwaliteit. Bij de transformatie van kavels moeten gebouwen daarom zorgen voor een open actieve plint met voordeuren aan de straat. Uiteenlopen (buurt)voorzieningen, v
voor een aar
veiligheid. C
milieu, rust-
en afwisselir

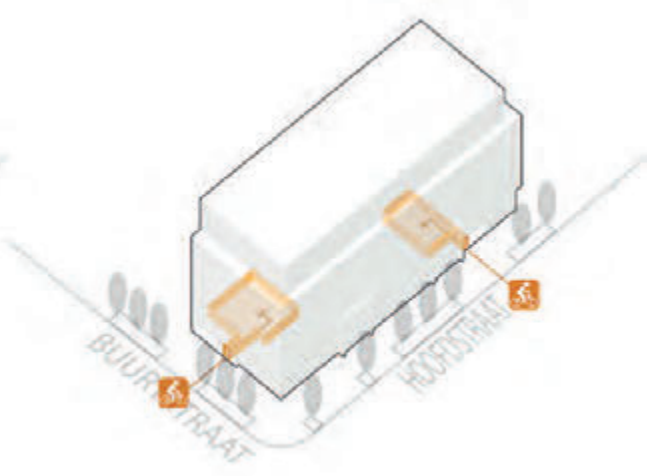
Ook de plek van de voordeuren hangt af van de vraag of een straat onderdeel is van rust, ruis of reuring. Aan een levendige (reuring)straat liggen bijvoorbeeld vooral entrees van voorzieningen, winkels, horeca en kantoren. Rijen met woningdeuren zou hier de reuring ontkrachte, dus bovenwoningen zullen in zulke straten eerder via een zijstraat of achterstraat worden ontsloten. Grote functies in de plint kunnen meerdere toegangen realiseren, zij in de toekomst makkelijker kunnen veranderen of opsplitsen.



Logistiek en parkeren wordt ondergronds of inpandig opgelost, waarbij parkeerplaatsen (deels) ook openbaar toegankelijk zijn voor bezoekers. Volgens het steeds vaker gehanteerde MAAS (Mobility As A Service) concept biedt een moderne parkeergarage relatief veel ruimte aan deelauto's, elektrisch laden en de mogelijkheid om met de fiets gemakkelijk dichtbij de woning te komen.

In het ontwerp van een kavel of gebouw vraagt de situering en routing van parkeervoorzieningen veel aandacht. Bezoekers, diensten, transporteurs en bewoners moeten de entrees tot de parkeergarage veilig en comfortabel kunnen vinden. De garage moet bij voorkeur dan ook groot genoeg zijn om ruimte te bieden aan servicelogistiek (zoals busjes van installateurs en schilders) die hier bijvoorbeeld enkele uren willen parkeren. Indien deze logistieke opgave niet ondergronds of inpandig kan worden opgelost dient deze op een kwalitatief hoogwaardige manier op eigen terrein in de openbare ruimte worde opgelost. Pakketdiensten en verhuizers parkeren buiten, met goede verbindingen naar entrees en naar (mini)hubs voor een vlotte afhandeling van pakketlogistiek. Als laden en lossen voor de deur niet mogelijk of gewenst is, worden aanvullende voorzieningen getroffen.





Amstel III: straten zijn geen parkeerterreinen

Bij de transformatie van Amstel III wordt een nieuwe en principiële basisregel gehanteerd: parkeren en logistiek is een privézaak van bewoners, bezoekers of bedrijven en dient op eigen terrein te worden opgelost. De publieke ruimte hoeft daar niet mee te worden belast. Straten zijn voor mensen. Auto's van bewoners, bezoekers, bedrijven, bezorgers en logistieke diensten parkeren dus op eigen terrein achter een slagboom of deur.

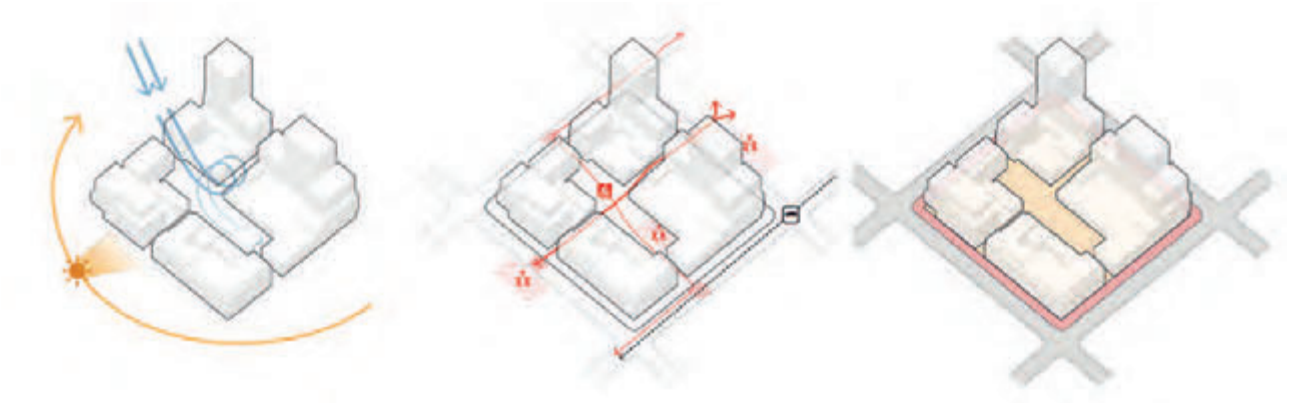
Met alle bestaande parkeerterreintjes rondom kantoorgebouwen is dat in wezen nu al het geval, maar de uiterlijke verschijningsvorm zal wel radicaal veranderen omdat bij de transformatie alle parkeren binnen en/of onder de bouwblokken wordt opgelost. In een hoogstedelijke gemengde wijk is grote behoefte aan een uitmuntende kwaliteit van de schaarse openbare ruimte, en daarin past geen parkeren. Daarom werd in het Ontwikkelperspectief van 2017 al voorgespiegeld om overal ondergronds of inpandig te parkeren.
Dat blijft onveranderd, maar inmiddels is de wens om overal in 2 lagen ondergronds te parkeren in Amstel III onhaalbaar gebleken. Dat komt vooral door de hoge grondwaterstanden: overal diepe parkeerbakken zou op diverse plekken grondwateroverlast veroorzaken en bovendien zijn waterdichte garages erg duur. In Amstel III zullen ze hier en daar voorkomen, maar in het algemeen wordt vooral gekozen voor inpandige garages op maaiveld of halfverdiept.

Bovengenoemd basisprincipe geldt ook als een kavel niet volledig wordt bebouwd, maar het bestaande kantoor slechts wordt herbestemd voor woningen. In dat geval moet op het kavel een parkeerhuis worden gebouwd, zodat al het parkeren van maaiveld verdwijnt. Het ontwerp van het parkeerhuis wordt door de supervisor beoordeeld en dient in elk geval circulair (hoogwaardig te slopen) te zijn.

Spelregels inpandige garages
Alle sloop/nieuwbouw projecten in Amstel III moeten hun parkeren dus inpandig oplossen. Bij voorkeur halfverdiept of (als het grondwaterregime dat toelaat) ondergronds. Daarvoor gelden deze spelregels:

- Garages zijn volledig 'ingepakt' door het bouwblok. Afgezien van de in/uitrit is de garage dus nooit zichtbaar vanaf de straat;
- In/uitritten mogen niet domineren in het straatbeeld en hebben een interne vlakstand;
- Garages zijn bij voorkeur ook (deels) openbaar toegankelijk voor bezoekers, zodat een parkeerplek intensief wordt gebruikt, bijvoorbeeld als forenzen overdag weg zijn met de auto.

Voor een optimaal straatleven is de openbare ruimte zorgvuldig ingericht met veel aandacht voor bezonning, akoestiek en windhinder. In elke straat moet het veilig en plezierig zijn om er te lopen. Dat betekent dat ruimte voor auto- en fietsverkeer in een juiste balans moet worden ontworpen, met een terughoudend beleid ten aanzien van autotoegankelijkheid.



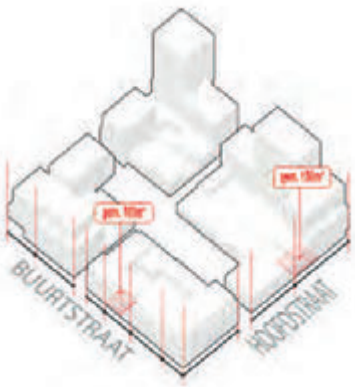
3. Creëren van diversiteit

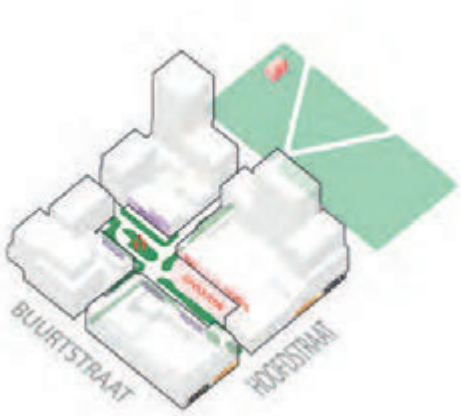
In het bestaande Amstel III staat bijna overal (behalve aan de A9) hetzelfde type gebouwen van 20 á 25 meter hoog, omgeven door een uniforme (schrale) openbare ruimte. Om die desoriënterende monotonie te doorbreken wil de transformatie op drie manieren diversiteit creëren:

Gebouwen met uiteenlopende maten. De straten met een reuring- of ruismilieu lenen zich goed voor grotere gebouwen, terwijl de rustmilieus (bijvoorbeeld in zijstraten of hoven) juist uitnodigen tot het bijmengen van kleinere eenheden, zoals een vrijstaande woning of atelierruimte, een klein bedrijfsgebouwtje of een horecapaviljoen. Zo ontstaat er per buurt een gelaagdheid van kleine, middelgrote en grootschalige gebouwen.

Plinten met een kleinere korrelgrootte. Niet al te grote units voor winkels, kantoren of voorzieningen in de plinten zorgen ook voor variatie in het straatbeeld. Op de stedelijke reuring plekken is een korrelgrootte van 100-200 m2 optimaal, in de buurt reuring straten daalt dat optimum naar 50-150 m2. Daarnaast blijft flexibiliteit aan het gebouw belangrijk. Maak naast hogere plinten ook ruimtes op de begane grond die samengevoegd of gesplitst kunnen worden naar grotere of kleinere units.

Variatie in openbare ruimten. De transformatie biedt ook kansen om allerlei soorten openbare ruimten te scheppen met een eigen identiteit, afhankelijk van de mate van rust, ruis en reuring in het gebied. In de deelgebiedsplannen zullen typerende gebouwfuncties ook aanleiding zijn voor bijzondere varianten openbare ruimten. Denk aan een passende openbare ruimte bij een school, een levendig park aan horeca en publieksfuncties, een groene rustplek bij zorgvoorzieningen, of een ruimte die past bij een kerk of kunstvoorziening.

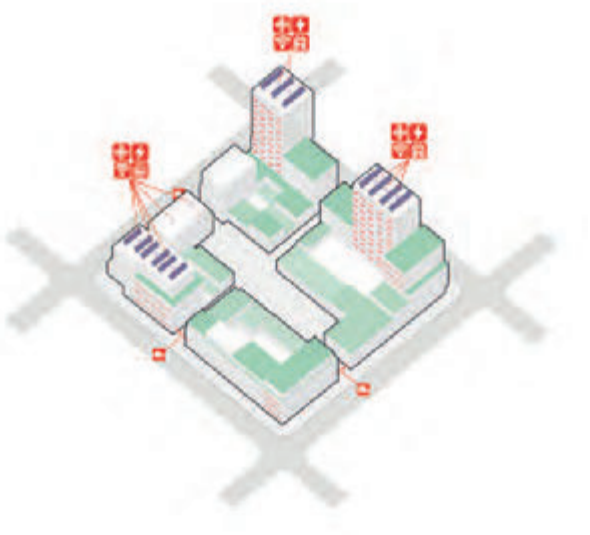




4. Ontwerpen met een menselijke maat

Amstel III was indertijd ontworpen voor auto's en kantoren. Dat heeft een openbare ruimte opgeleverd zonder verblijfskwaliteit waarin bewoners en bezoekers zich verloren voelen. Dat vraagt om het herinrichten van de openbare ruimte, volgens een ontwerp dat de menselijke beleving op maaiveld centraal stelt.

Daarnaast kan een menselijke maat worden gecreëerd door functies zoveel mogelijk op de schaal van een bouwblok te mengen, liefst met aanpasbare casco's. Dat bevordert de stedelijke dynamiek van een buurt, gebouwen die kunnen meebewegen met de mens en schept een gunstig klimaat voor ontmoeting en uitwisseling. Door de gebouwen slim op de straten te oriënteren, en alle noodzakelijke technische installaties handig weg te stoppen, wordt een aantrekkelijk woonklimaat gerealiseerd waarin hoge dichtheden niet ten koste gaan van leefbaarheid. In zulke hoge dichtheden is het onvermijdelijk dat de meeste (betaalbare) woningen relatief klein zijn. Door elke woning een buitenruimte te geven, op zijn minst een Frans balkon, kan er toch prettig worden gewoond.



Beeldkwaliteitsplan en supervisie

In het Beeldkwaliteitsplan voor Amstel III staan ontwerprichtlijnen, criteria en randvoorwaarden die moeten waarborgen dat er met de transformatie een aangename variatie aan sferen gaat ontstaat. Naast algemene ontwerprichtlijnen voor het hele gebied maakt het Beeldkwaliteitsplan onderscheid in vier deelgebieden met een eigen identiteit of karakter:

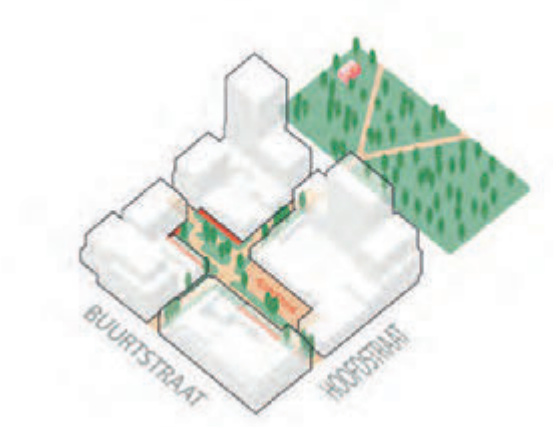
- Gebied rondom Hogehilweg en Bullewijkpad: 'Mix-to-the-max';
- Hessenbergweggebied: 'Residentieel';
- Paasheuvelweggebied: 'Stadsdorp';
- Gebied rond IKEA: nader te bepalen.

Daarnaast is ook behoefte aan eenheid met een karakteristieke Amstel III signatuur. Om dat te bereiken wordt onder meer gewerkt met een paar vaste typologieën voor de inrichting van hoofd- en buurtstraten. Bij zo'n typologie hoort ook een nauwkeurig bepaalde basishoogte, korrelgrootte en rooilijnen van de aanliggende bebouwing. Daarnaast wordt de openbare ruimte in heel Amstel III ingericht met een karakteristiek palet aan ontwerprichtlijnen en materialen.

Supervisor
De gemeente Amsterdam heeft voor Amstel III een supervisor aangesteld die alle bouwplannen op stedenbouwkundige/architectonische kwaliteit beoordeelt, voordat een aanvraag Omgevingsvergunning kan worden ingediend. De supervisor is onafhankelijk, dus hij mag goed beargumenteerd ook anders adviseren dan de ruimtelijke spelregels van dit (paragraaf 6.6 en bijlage). Zijn advies is onderdeel van behandeling in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.
In 2021 zal het projectteam Amstel III ook een supervisor openbare ruimte aanstellen.

5. Helder onderscheid privé-openbaar
Ontwerpen met een menselijke maat zoeken naar een goede balans tussen het comfort van privacy en afscherming enerzijds, en anderzijds de open dynamiek van de openbare ruimte. Er moet een duidelijk onderscheid zijn tussen die ruimten. Wat is openbaar groen, een publiek pleintje of park, en wat is een privaat plantsoen, hof of strook bij een gebouw?

Ook hebben de gebouwfunctie en de aanliggende buitenruimte bij voorkeur een relatie met elkaar waarin zij elkaar versterken, bijvoorbeeld door te spelen met de openheid van de plint, zachte of harde overgangen en een passende inrichting rond entrees. Zo kan de ruimte rond publiek-toegankelijke gebouwen (voorzieningen, school, winkel) zo worden ingericht dat men buiten al een uitnodigend gevoel krijgt om naar binnen te gaan. Omgekeerd dient de ruimte rond private functies juist het verlangen naar privacy te ondersteunen. Bijvoorbeeld met margestroken, hard/zacht overgangen, keermuren, hellingbanen of een piano nobile (halfverhoogde beletage).



6.3 Openbare ruimte

Met aanleg van de Bijlmermeer is het voormalige veenweidelandschap met boerderijen en sloten ook ter hoogte van Amstel III volledig uitgewist. Er zijn dus geen historische landschappelijke dragers meer waar de identiteit van Amstel III op kan voortbouwen.

Water en groen als dragers

Vandaag de dag liggen er in Amstel III echter wel duidelijke groen- en waternetwerken als kansrijke landschappelijke dragers van de openbare ruimte. De ontwerpopgave begint dan ook bij het in kaart brengen van deze netwerken en het identificeren van waardevolle stukken, ontbrekende schakels, of mogelijkheden voor nieuwe dwarsverbindingen.

Bijgaande water- en groenkaart toont het blauwgroene raamwerk voor de deelgebieden en openbare ruimten. Het raamwerk laat ook ontwikkelpotenties zien (groot en klein) voor water- en/of groenverbindingen. In oost/west richting bijvoorbeeld een doorontwikkeling van de Molenwetering, Meibergdreef, Bullewijkpad en een groene passage onder de A9 door. In noord/zuid richting het uitbouwen van de water/groenstructuur van het AMC terrein, de lijn Muntbergweg-Holterbergweg-Spaklerweg, het Spoorpark en het Hondsrugpark.

Daarnaast kunnen ook (buurt)straten belangrijke groenelementen worden in dit netwerk. Een grote variatie aan (laan)bomen en ander groen in de straten verhoogt niet alleen de klimatologische- en ecologische kwaliteit van de buurten, maar draagt ook in hoge mate bij aan de identiteit en belevingswaarde. De grotere onbebouwde openbare ruimten in Amstel III vragen ook om een robuuste groene inrichting, maar dat is deels ook noodzakelijk vanwege de waterhuishouding en het veranderende klimaat met grotere weerextremen.

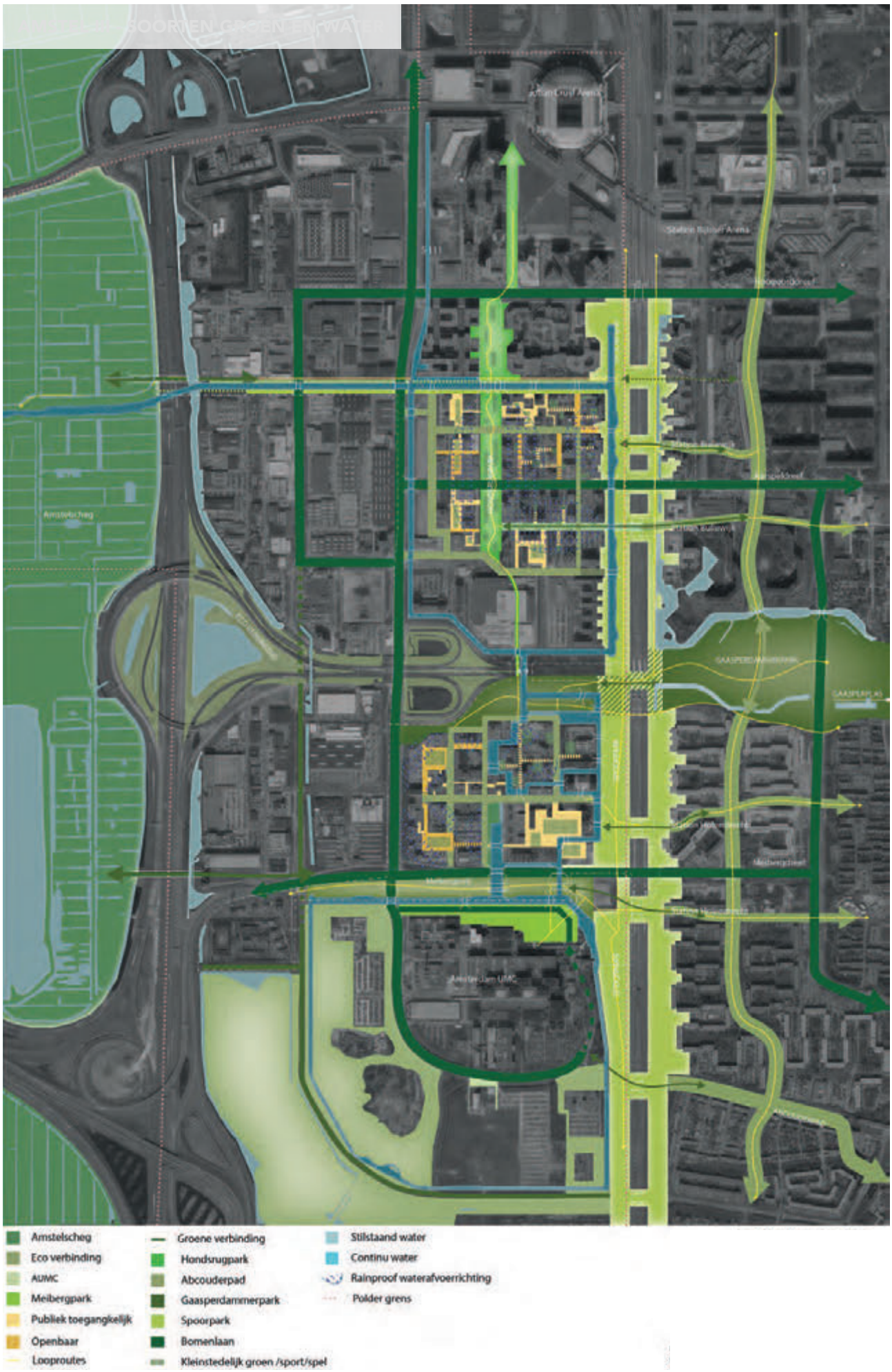
Bij de transformatie van de openbare ruimte is het wenselijk om de groenblauwe netwerken op elk schaalniveaus te versterken en zo mogelijk beter met elkaar te verbinden. Bijvoorbeeld met fietsbruggen, ecologische verbindingen en het op groenblauwe wijze aan elkaar koppelen van parken, straten en hoven. Deze wensen voor doorontwikkeling van de groenblauwe netwerken zijn vervolgens leidend voor de posities van bovengrondse & ondergrondse infrastructuur en de afwikkeling van mobiliteit.

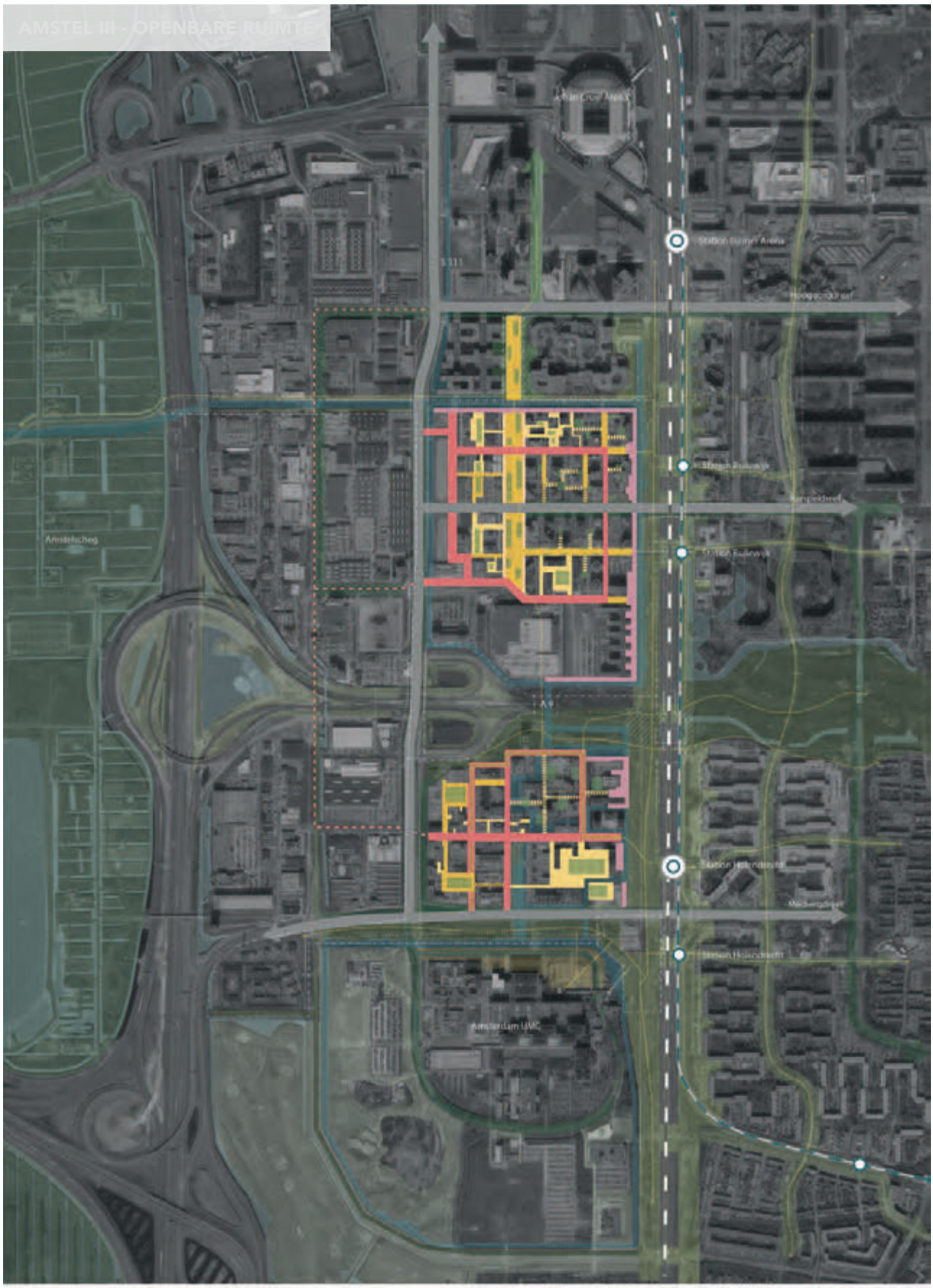
Inrichting wijk en buurt

Zodra bovengenoemde wijknetwerken als raamwerk zijn vastgelegd kan er op wijk- en deelgebied niveau worden ontworpen aan de beeldkwaliteit en identiteit van de openbare ruimte. Het zijn vooral de gebouw-plint-met-stoep en de parken-als-huiskamer die het publiek domein vormen en die vragen om een duurzame, karaktervolle en toekomstbestendige inrichting.

Daarbij speelt de eerder beschreven onderverdeling van Amstel III in straten met rust, ruis of reuring een belangrijke rol. In een stedelijke reuring straat verloopt de wisselwerking tussen gebouwen, plinten, voorzieningen, entrees en de openbare ruimte op geheel andere wijze dan in een rustige woonstraat. Ook de inrichting van de openbare ruimte heeft een relatie met rust, ruis of reuring. Bijvoorbeeld het programmeren welke objecten er in de openbare ruimte moeten worden geplaatst (terrassen, bomen, laadpalen, speeltoestellen, afvalvoorzieningen, logistieke zaken etc.) en welke materiaalkeuze bij de straat hoort. Objecten die niet bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte dienen zo mogelijk inpandig te worden opgelost. In principe worden overal in Amstel III dezelfde inrichtingsprincipes gehanteerd, op basis van het stedelijke 'Puccini handboek', maar op speciale plekken in de openbare ruimte kunnen op een bijzondere, unieke wijze worden ingericht.




Amstelscheg
Eco verbinding
AUMC
Meibergpark
Publiek toegangkelijk
Openbaar
Looproutes
Groene verbinding
Hondsrugpark
Abcouderpad
Gaasperdammerpark
Spoorpark
Bomenlaan
Kleinstedelijk groen /sport/spel
Stilstaand water
Continu water
Rainproof waterafvoerrichting
Polder grens


Dreef
Buurtstraat
Openbaar voetgangersvriendelijk
Prive openbaar toegangkelijk
Stedelijke oever
Kleinstedelijk groen /sport/spel
Groen
Water
Buurtstraat potentieel
Looproutes
Prive openbaar toegangkelijk potentieel
Parkplint
Rooilijn gebouw
Materialiseringsgebied
Trein
Metro

Hondsrugpark: een hoogstedelijke groene oase

In het Ontwikkelperspectief van 2017 opperde de gemeente om de bestaande Hondsrugweg uit roulatie te nemen en te transformeren in een langgerekt park, met de omvang van ongeveer driemaal het Sarphatipark. Dat was deels ingegeven door de wens om de - door asfalt en beton gedomineerde - wijk extra woonkwaliteit en leefbaarheid mee te geven, maar ook om de toenemende problematiek van regenwaterberging op te lossen.

Het voorstel stuitte aanvankelijk op verkeerstechnische bezwaren, maar werd met kracht gesteund door de marktpartijen in Amstel III. Een groep ontwikkelaars, die in Bullewijk zo'n 5.000 woningen gaat bouwen, riep in 2019 zelfs een Stichting Hondsrugpark in het leven. Volgens de stichting is de komst van het park een harde randvoorwaarde om de transformatie van Bullewijk te laten slagen. Het park geeft de buurt een complete make-over met een wezenlijk andere sfeer: een metropolitane groene oase in een hoogstedelijke setting van wonen, werken en ontmoeten.

De stichting laat zien dat het commitment van de markt voor Amstel III sterk is gegroeid. Recentelijk zijn binnen de gemeente alle seinen voor het park op groen gegaan, ook omdat het initiatief past in de Agenda Autoluw en het nieuwe Mobiliteitsplan voor dit gebied, en wordt het plan samen met de marktpartijen verder uitgewerkt. Daarbij houdt het park mogelijk wel een soort nevenfunctie als uitstroomroute bij evenementen in het Arenapoortgebied.



Cultuurroute

Het stedelijke *Kunst- en Cultuurbeleid 2021-2024* streeft naar uitbreiding van het aantal kunstwerken in de openbare ruimte. Stadsdeel Zuidoost wil met dergelijke werken een cultuurroute maken die als 'rode loper' door het stadsdeel gaat. Hiermee voorziet het stadsdeel in een groeiende behoefte van bewoners én zo'n route zou ook bezoekers van buiten aantrekken. Ook het projectteam Amstel III wil daaraan bijdragen. Daartoe wordt een plan uitgewerkt om kunstwerken te integreren in de definitieve maaiveldinrichting van het gebied. Dat gebeurt in samenwerking met onder meer het Centrum voor Beeldende Kunst Zuidoost en het onlangs opgerichte Stadscuratorium.

Mobiliteit en logistiek

Volgens het nieuwe Mobiliteitsplan voor Zuidoost wordt Amstel III getransformeerd naar een autoluw gebied. Met andere woorden, de wijk blijft goed bereikbaar voor logistiek- en autoverkeer maar zij zullen het beeld van de openbare ruimte niet meer domineren. Rijstroken in de buurten worden tot een noodzakelijk minimum teruggebracht, er zijn weinig tot geen parkeerplaatsen op straat, en in de parkeergarages verschuift de balans van veel privé parkeervakken naar meer autodeelplekken en comfortabele fietsvoorzieningen. De buurten blijven dus bereikbaar voor autoverkeer, maar die bereikbaarheid wordt niet langer geoptimaliseerd en dat zal op bepaalde plekken en tijden tot congestie leiden. Vier maatregelen kunnen die congestie beperken:

• Slim sturen en doseren van evenementenverkeer van en naar het Arenagebied;

• Samen met kaveleigenaren en ontwikkelaars een flexibel mobiliteitsaanbod samenstellen (MAAS: Mobility As A Service). Bewoners en werknemers kunnen daarin gemakkelijk gebruik maken van OV, auto-, scooter- en fietsdelen, en daartussen soepel switchen al naar gelang hun behoefte;

• Verbeteren van het fiets- en voetgangersnetwerk. Niet alleen qua doorgaande routes, maar ook fijnmazigheid, comfort, belevingswaarde en veiligheid.

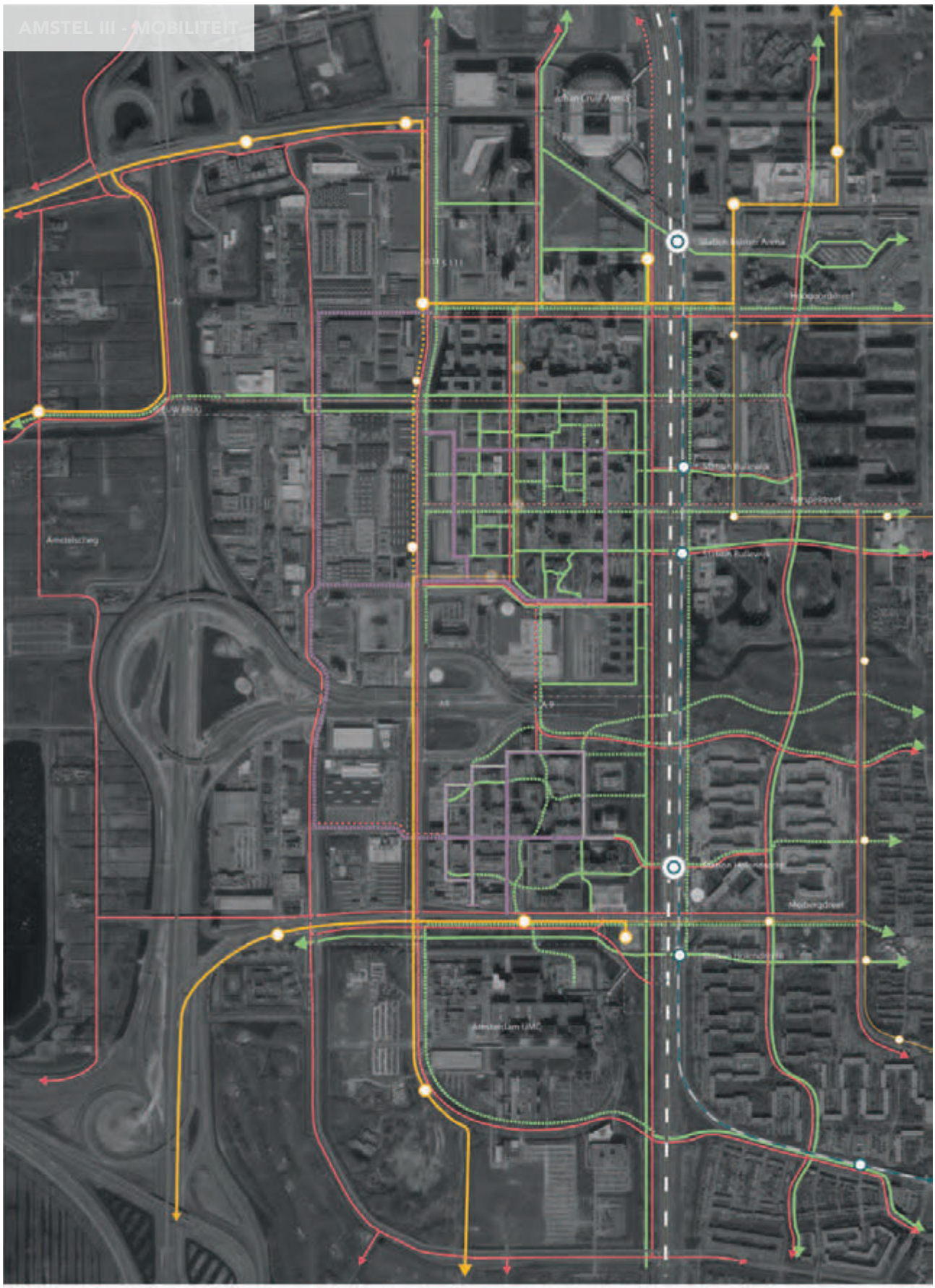
Onderzoek naar de stedelijke distributie brachten wel een paar logistieke vraagstukken aan het licht die in Amstel III om een oplossing vragen. Denk aan bevoorrading van winkels, verhuiswagens, pakketbezorging, busjes van technische services, gemeentelijke veegwagens et cetera. Daarvoor moeten innovatieve publiek-private oplossingen worden ontwikkeld. Voor pakketbezorgers lijkt een goede oplossing in zicht door zogenaamde 'buurt hubs' te creëren; centrale plekken waar bewoners en bedrijven hun pakketten kunnen ophalen. Het busjesverkeer wordt zo sterk gereduceerd de levendigheid op straat neemt toe.

Ondergrondse inrichting

Ook ondergronds is er een stuk 'openbare ruimte' en de inrichting daarvan is in de afgelopen decennia een ware uitdaging geworden. In hoogstedelijke setting past de moderne kluwen aan kabels en leidingen voor gas, elektra, drinkwater, warmte- en koudelevering, riolering, regenwater, telefonie en internet bijna niet meer op normaal gangbare wijze onder straat of stoep. Bij de transformatie van Amstel III moeten bestaande leidingpakketten vaak worden verlegd om plaats te maken voor nieuwe bebouwing, kabels en leidingen. Soms moeten samen met ontwikkelaars zelfs innovatieve oplossingen worden gezocht als er in de straat fysiek geen ruimte meer is. Met name 'assets' als warmte/koudeleidingen vergen veel extra ruimte. In dat geval kan soms wellicht worden gewerkt met integrale leidingkokers of leidingen achter gevels door parkeergarages.

In het *Masterplan Ondergrond* voor Amstel III en de Arenapoort worden vooral doorgaande hoofdkabels en -leidingen en putten voor WKO systemen ingetekend. Op buurtniveau is elke keer maatwerk nodig. Intensief overleg tussen openbare ruimte ontwerpers, ontwikkelaars en nutsbedrijven kan zorgen voor slimme oplossingen, opdat er bovengronds ruimte wordt vrijgespeeld voor bomen, regenwateropvang, speelplekken en een hoogwaardige inrichting die past bij een aantrekkelijke stedelijke wijk.




Trein
Metro
Bus
Bus mogelijk alternatief
Auto
Auto voorgestelde knip
Fiets plusnet
Fiets route
Fiets route gewenst
Voetganger
Voetganger gewenst
Indicatieve locatie Hub
Auto te gast buurtstraat
Gemengde buurtstraat gewenst
Gemengde buurtstraat

6.4 Hoogbouw

Bij de transformatie van Amstel III wordt hoogbouw (gebouwen hoger dan 60 meter) een gangbare wijze van ontwikkelen. Hoogbouw wordt in Amsterdam in het algemeen steeds vaker toegepast. Daarnaast zijn er in Amstel III twee directe aanleidingen om de hoogte in te gaan:

• Amstel III is onderdeel van de Amstelcorridor (zie hoofdstuk 1) waar rondom de metro- en treinstations meerdere hoogstedelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Vanuit de stedenbouwkundige *transit oriented development* gedachte zijn locaties rondom OV-stations uitermate geschikt om in hoge dichtheden te bouwen. Daar kunnen hoogstedelijke gemengde milieus ontstaan met veel kwaliteit in de openbare ruimte en de stationslocaties worden een stuk herkenbaarder in het stedelijk weefse;

• De transformatie van de kavels in Amstel III worden ook door marktomstandigheden gestuurd. De combinatie van een zeer hoge woningvraag in Amsterdam en een markt die gunstig is voor hoogbouw zorgt ervoor dat er op de kavels in hoge dichtheden wordt gebouwd.

Variatie in hoogbouw

In de transformatie van Amstel III krijgen Bullewijk, het Paasheuvelweggebied en hun onderliggende buurten elk een eigen sfeer en karakter. Daarbij passen ook verschillende hoogten van hoogbouw. Daarnaast is het belangrijk dat de hoogbouw rekening houdt met de landelijkheid van de groene Amstelscheg. Om die reden wordt de hoogbouw in Amstel III richting het zuidwesten en zuidoosten steeds een stukje lager. Tot slot, om te voorkomen dat de hele strook van Amstel III visueel 'dichtklontert' met torens zijn een aantal doorkijken gepland zonder hoogbouw, zoals bij de Meibergdreef.

Visiekaart

Bijgaande hoogbouw visiekaart laat zien dat er in Amstel III sprake is van drie zones of 'linies' van hoogbouw:

Bullewijkpad en Hogehilweg | 3de linie

Bullewijk-oost ligt in de derde hoogbouwlinie. Dit gebied wordt stedenbouwkundig ook wel aangeduid als 'Mix to the Max' en kenmerkt zich door een grote diversiteit van architectuur, (hoog)bouw en openbare ruimte. Hoogbouw wordt hier gerealiseerd in diverse hoogten tussen 70 en 100 meter. Hoger is denkbaar aan randen en logische plekken, zoals de hoek van de Hondsrugweg of naast de metro.

Hessenbergweggebied en Paasheuvelweggebied | 2de linie

Deze twee gebieden vormen de tweede linie. Het Hessenbergweggebied heeft een residentiële uitstraling met torens van maximaal 60 meter. Gebouwen aan de parkrand gaan bij uitzondering tot maximaal 75 meter. Het Paasheuvelweggebied heeft een maximale hoogte van 60 meter in de vorm van een soort groot carré. Een enkel gebouw aan de parkrand kan bij uitzondering tot maximaal 75 meter hoog worden.Tussen de vier wanden kan zo een herkenbaar centrum worden gerealiseerd in het hart van de buurt. Binnenin het carré wordt veel lager gebouwd, met het karakter van een stadsdorp.

Bedrijvenstrook | 1ste linie

In de 1e hoogbouwlinie ter hoogte van de bedrijvenstrook geldt een maximum hoogte van 20 tot 30 meter. Echte hoogbouw is hier dus niet toegestaan. Om te spiegelen met de stedelijke ontwikkeling aan de oostkant van de Holterbergweg mag, bij wijze van uit¬zondering, aan de westrand van de Holterbergweg een enkel hoogte accent tot 60 meter worden gebouwd.

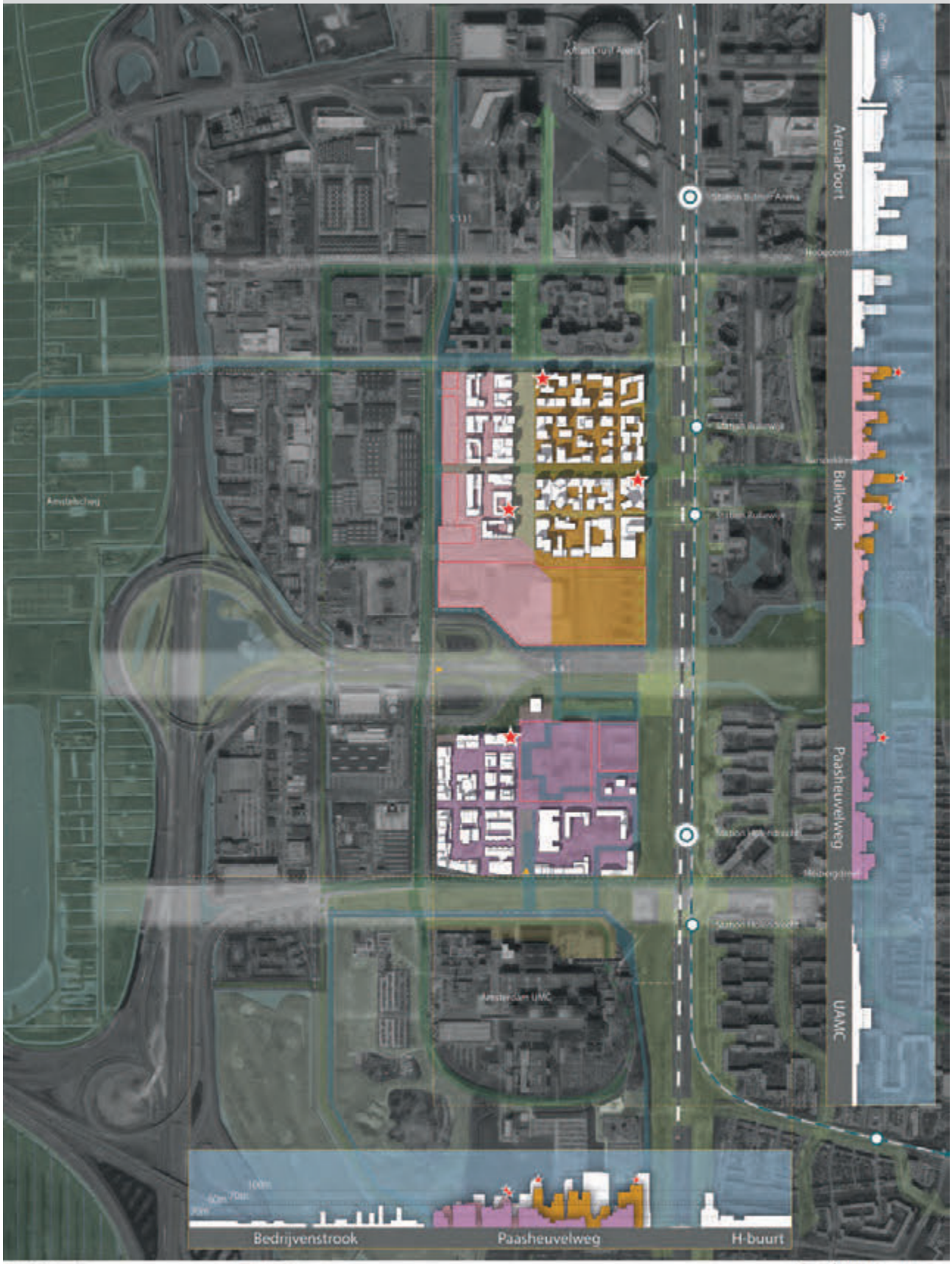
Dwarsdoorsneden

In de visiekaart staan ook twee dwarsdoorsneden door Amstel III waarop het verloop van de bouwhoogten in twee windrichtingen zichtbaar is gemaakt. De doorsneden laten zien dat Amstel III inspeelt op de eerdergenoemde potentie van OV-knooppunten, de hotspot van het Arenapoort gebied en op de landelijke Amstelscheg.

Spelregels voor hoogbouw

In het Ontwikkelperspectief van 2017 staan globale regels voor hoogbouw in Amstel III, gebaseerd op het toen geldende stedelijke hoogbouwbeleid. Die hebben tot nu toe goed gewerkt maar vroegen om een verfijning. Daarom heeft Amstel III die regels verder verfijnd en verwerkt in de spelregels voor de deelgebieden (zie bijlage). Op dit moment wordt echter ook het stedelijk hoogbouwbeleid herzien; met name in de Omgevingsvisie (opvolger van de Structuurvisie 2011) en een toevoeging (addendum) op de Nota Hoogbouwbeleid (2011). Het is mogelijk dat het nieuwe beleid meer ruimte geeft aan hoogbouw, maar dat is nog niet zeker. In afwachting daarvan hanteert Amstel III voorlopig de eigen verfijning en spelregels. Mocht het nieuwe beleid daarmee conflicteren, dan past Amstel III zijn hoogbouwvisie daarop aan.

AMSTEL III - ZONES VERSCHILLENDE TYPEN HOOGBOUW EN GROTE ZICHTLIJNEN



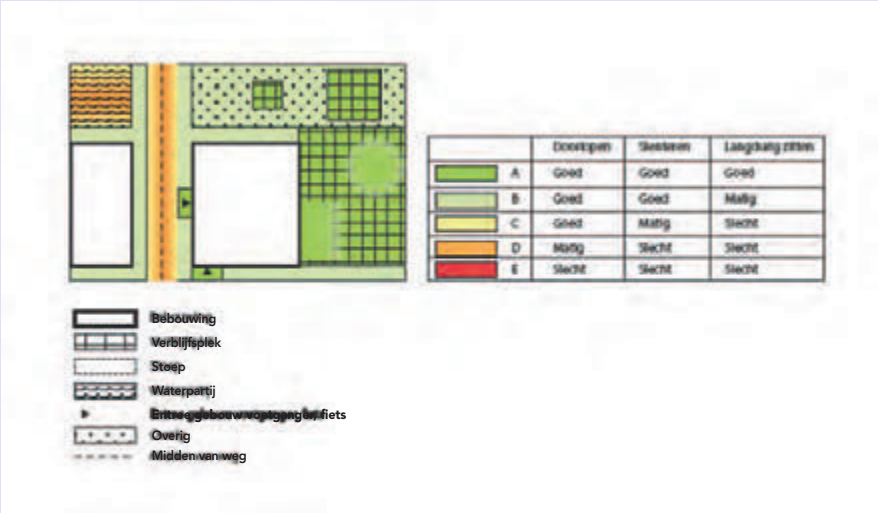
Protocol vermijden windhinder

Hoogbouw kan effect hebben op het windklimaat in de openbare ruimte. De gemeente waarborgt op 4 manieren dat deze effecten binnen de perken blijven.

1. Nulmeting
Wil een marktpartij ergens hoogbouw plegen, dan wordt eerst een nulmeting gedaan naar de bestaande windsituatie. Na overeenstemming tussen gemeente en initiatiefnemer over de te realiseren bouwmassa wordt het ontwerp van de hoogbouw onderworpen aan een windonderzoek.

2. Windonderzoek
Een marktpartij die hoogbouw wil plegen dient zelf een windonderzoek te laten doen op het gebouwontwerp door een gecertificeerd (NEN8100:2006) bureau. Het onderzoeksrapport maakt deel uit van de bestemmingsplan (omgevingsplan) procedure.

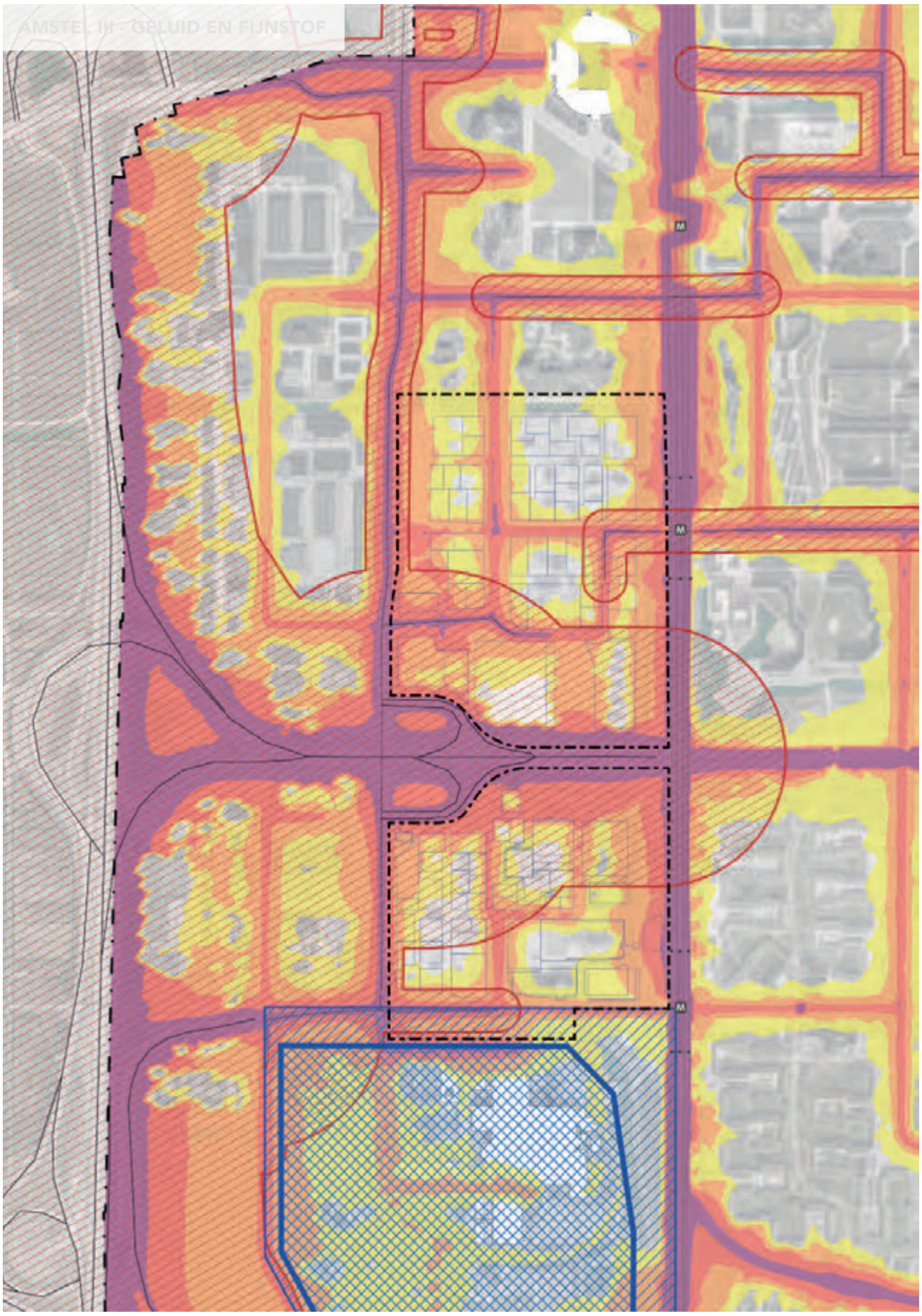
3. Streefwaarden
De resultaten van het windonderzoek worden naast streefwaarden gelegd die de gemeente stadsbreed heeft vastgesteld. Die regels staan ook opgenomen elk kavelpaspoort. Daarbij gaat speciale aandacht uit naar windhinder bij onder meer de entrees, oversteekplaatsen en fiets/wandelroutes.



Vaak worden de streefwaarden in eerste instantie niet gehaald. De initiatiefnemer moet in dat geval terug naar de tekentafel en past het ontwerp net zolang aan tot metingen van het onderzoeksbureau wel aan de streefwaarden voldoen.

4. Openbare ruimte
Blijkt het onmogelijk om de streefwaarden te halen, dan kijkt de gemeente of er aanpassingen in de omringende openbare ruimte mogelijk zijn. Dit wordt gezien als een laatste redmiddel en zal zeker niet vaak worden toegepast. Soms kunnen wel tijdelijke maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld in afwachting van de bouw van naburige gebouwen of objecten die het windklimaat alsnog zullen verbeteren.

Mochten ondanks deze 4 stappen de streefwaarden niet nog steeds niet worden gehaald, dan kan de gemeente daar gemotiveerd van afwijken, met dien verstande dat er nooit echt windgevaar mag ontstaan.


GRENZEN
Gemeente Amsterdam
Amstel III
GELUID INFRASTRUCTUUR >55 dB
(binnen gemeentegrens)
>70 dB
65-70 dB
60-65 dB
55-60 dB
GELUID INDUSTRIE
Industrieterrein
Geluidszone
Fijnstofcontour
Snelweg (niet ondertunneld)
Intensiteitstelmaal hoger dan 10.000
Fijnstofcontour voor basisscholen*

6.5 Ruimtelijke beperkingen

De transformatie van Amstel III past overal binnen de wettelijke ruimtelijke beperkingen van het stedelijk hoogbouwbeleid en milieucontouren van geluid, fijnstof, milieurisico's en luchthaven Schiphol. Alle voorgestelde ontwikkelingen dienen te passen binnen de ruimtelijke beperkingen. Hieronder alvast enkele belangrijke beperkingen.

Externe Veiligheid
Bij het inpassen en realiseren van kwetsbare objecten (zoals woningen) wordt gekeken naar externe veiligheid, zoals bijvoorbeeld (gas)leidingen, tankstation en transportroutes . Nieuwe kwetsbare objecten mogen niet binnen de risicocontour van bestaande risicobronnen liggen.

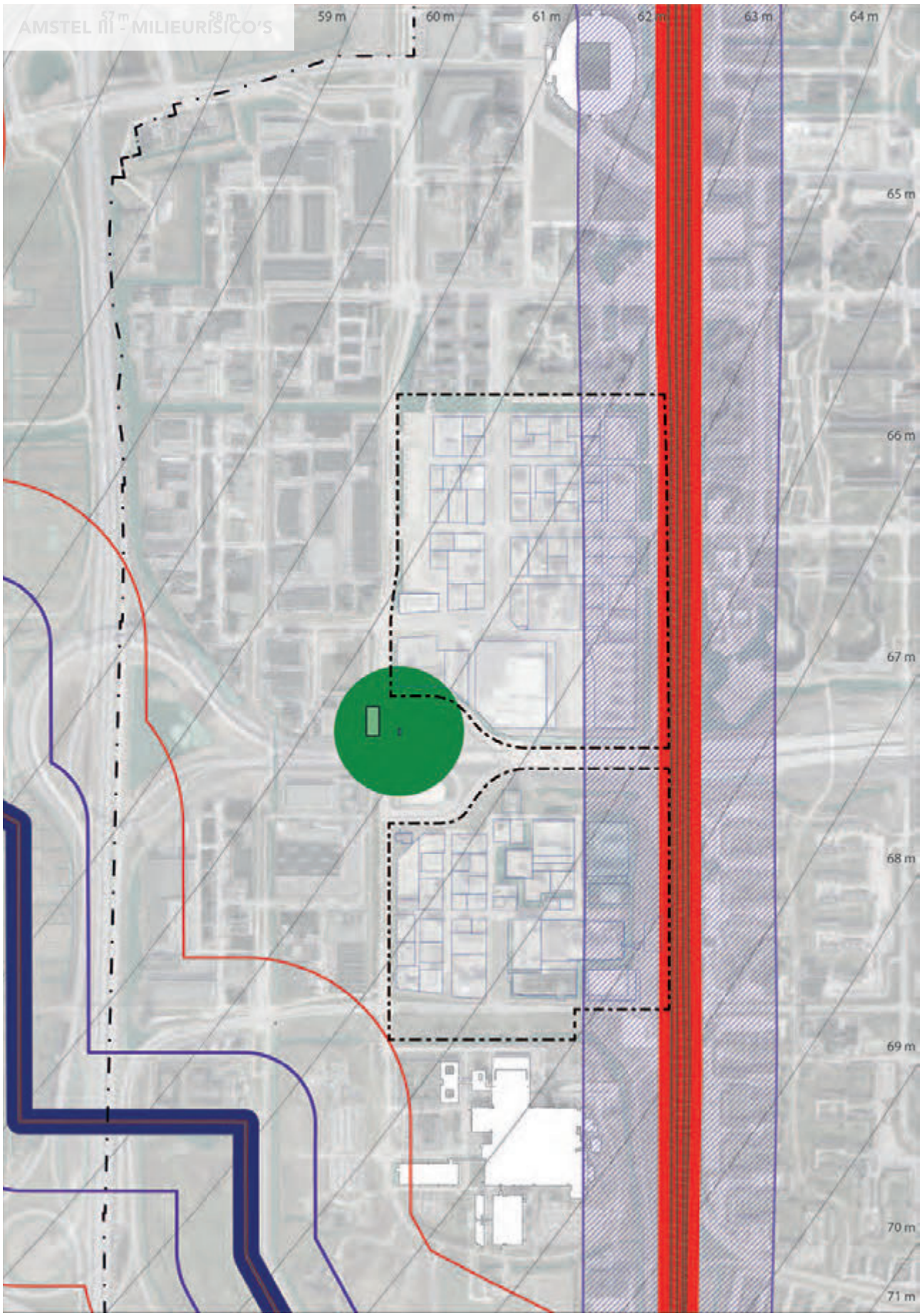
Contouren geluid en fijnstof
Met name langs drukke wegen in het gebied is sprake van hinder door verkeersgeluid en fijnstof.
Voor woningen en andere gevoelige bestemmingen gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden (langs het spoor anders dan bij wegen) voor de maximale geluidsbelasting op de gevel, maar dat is in het oostelijk deel van Amstel III niet overal haalbaar. Het college van B&W is bevoegd om een hogere geluidsbelasting toe te staan, nadat eerst advies is ingewonnen van het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA).
Langs drukke wegen is meestal ook sprake van fijnstof van het verkeer. Langs de snelwegen ligt een contour van 300 meter. Voor drukke stadswegen (> 10.000 motorvoertuigen per etmaal) geldt dat binnen 50 meter van de weg de eerstelijnsbebouwing niet uit gevoelige bestemmingen mag bestaan.

Het complex van AMC ziekenhuis en laboratoria is een industrieterrein met geluidzone waarbinnen ook geen ruimte is voor gevoelige bestemmingen.

Contouren Schiphol en milieurisico's
Amstel III heeft weinig last van de contouren van Schiphol. In het gebied geldt een maximale bouwhoogte van 146 meter NAP en dat vormt voor Amstel III geen probleem. In het gebied geldt wel een maatgevende toetshoogte voor radar. Gebouwen hoger dan 62 á 67 meter NAP moeten eerst onderzoeken of zij de radarapparatuur van Schiphol verstoren. Voor gebouwen die de radar toetshoogte doorsnijden wordt eerst advies ingewonnen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T).

In de zuidwesthoek van Amstel III loopt een hoofdaardgasleiding met twee letaliteitszones rondom de leiding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen tussen de blauwe en rode zone dient eerst een analyse van het groepsrisico te worden gedaan.
Over de A2, A9 en het spoor worden regelmatig gevaarlijke stoffen vervoerd. Voor bouwprojecten binnen het invloedsgebied (dat ligt soms tot op 400 meter) wordt eerst advies gevraagd aan de Veiligheidsregio. Mocht voor een project de risico oriëntatiewaarde worden overschreden, dan moet het bevoegd gezag verantwoording afleggen over het te hanteren groepsrisico. Voor bebouwing binnen 30 meter van het spoor gelden bovendien aanvullende bouweisen in verband met het risico op plasbranden van brandbare vloeistoffen.

Tot slot ligt er ook een cirkelvormige contour rond tankstation aan de Muntbergweg, met een straal van 150 meter vanaf het LPG vulpunt en reservoir. Voor ontwikkelingen binnen die contour dient eerst een analyse te worden gedaan van het plaatsgebonden- en groepsrisico.


57 m
58 m
59 m
60 m
61 m
62 m
63 m
64 m
65 m
66 m
67 m
68 m
69 m
70 m
71 m
GRENZEN
Gemeente Amsterdam
Amazone III
AARDGASLEIDING
Gasleiding
Zakelijk rechtstrook
Minimale bebouwingsafstand
10e6 letaliteitszone
1e6 letaliteitszone
SPOOR
Plasbrandaandachtsgebied
200 meter zone
LPG station
Tankstation
LPG tank
LPG invloedsgebied
LIB
Maatgevende toetshoogte rode

6.6 Gebieden in Amstel III

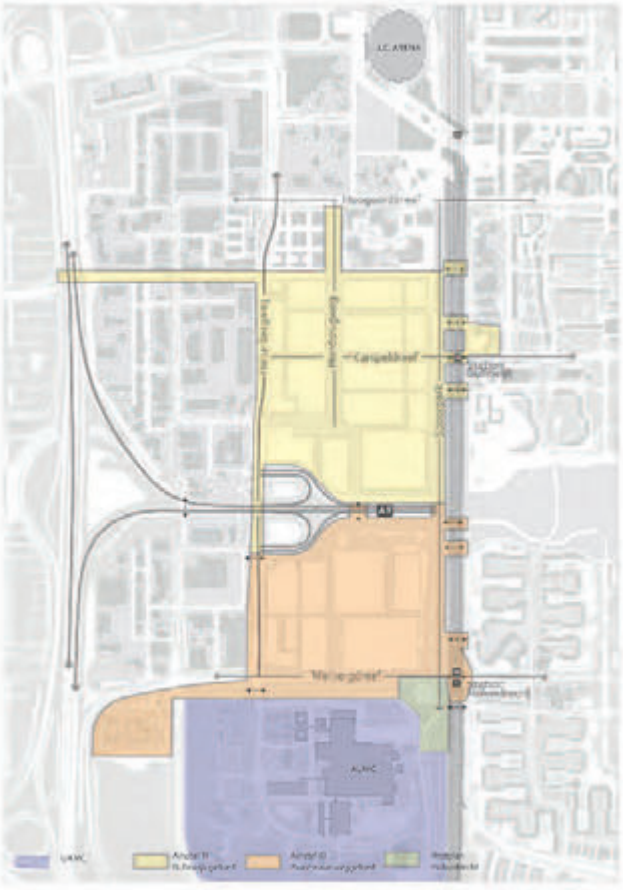
Amstel III wordt omringd door vijf gebieden die in Nederland eigenlijk uniek zijn: het Arenapoort uitgaansgebied, de Bijlmer, Het AMC ziekenhuisterrein en de bedrijvenstrook met de Amstelscheg. Die unieke setting maakt ook dat de transformatie van Amstel III naar een gemengde woonwijk zich moeilijk laat typeren. Dit document noemt 'een hoogstedelijk woon/werkmilieu' vaak het einddoel van de transformatie. Dat dekt de lading echter niet helemaal, want Amstel III krijgt geen eigen centrummilieu dat normaliter bij hoogstedelijke milieus wordt verwacht.
Een term die de lading misschien beter dekt is Amstel III als 'metropolitane wijk'. Er is immers wel sprake van hoogstedelijke bouwdichtheden, de wijk heeft nauwe relaties met het metropolitane Arenapoortgebied, het eveneens metropolitane medisch cluster van het AMC, en er wonen straks mensen met culturele banden in de hele wereld. Aan de andere kant is het ook gewoon een 'wijk' omdat Amstel III op zichzelf geen grootstedelijk of nationaal uitstralingsgebied heeft.

Bullewijk en Paasheuvelweggebied
Amstel III bestaat grondexploitatie-technisch (GREX) gezien uit vier gebieden (zie kaart) maar voor dit Ontwikkelperspectief Amstel III 2021 is vooral de transformatie van 2 gebieden van belang: Bullewijk en het Paasheuvelweggebied. Deze gebieden bestaan op hun beurt uit een aantal buurten of deelgebieden.

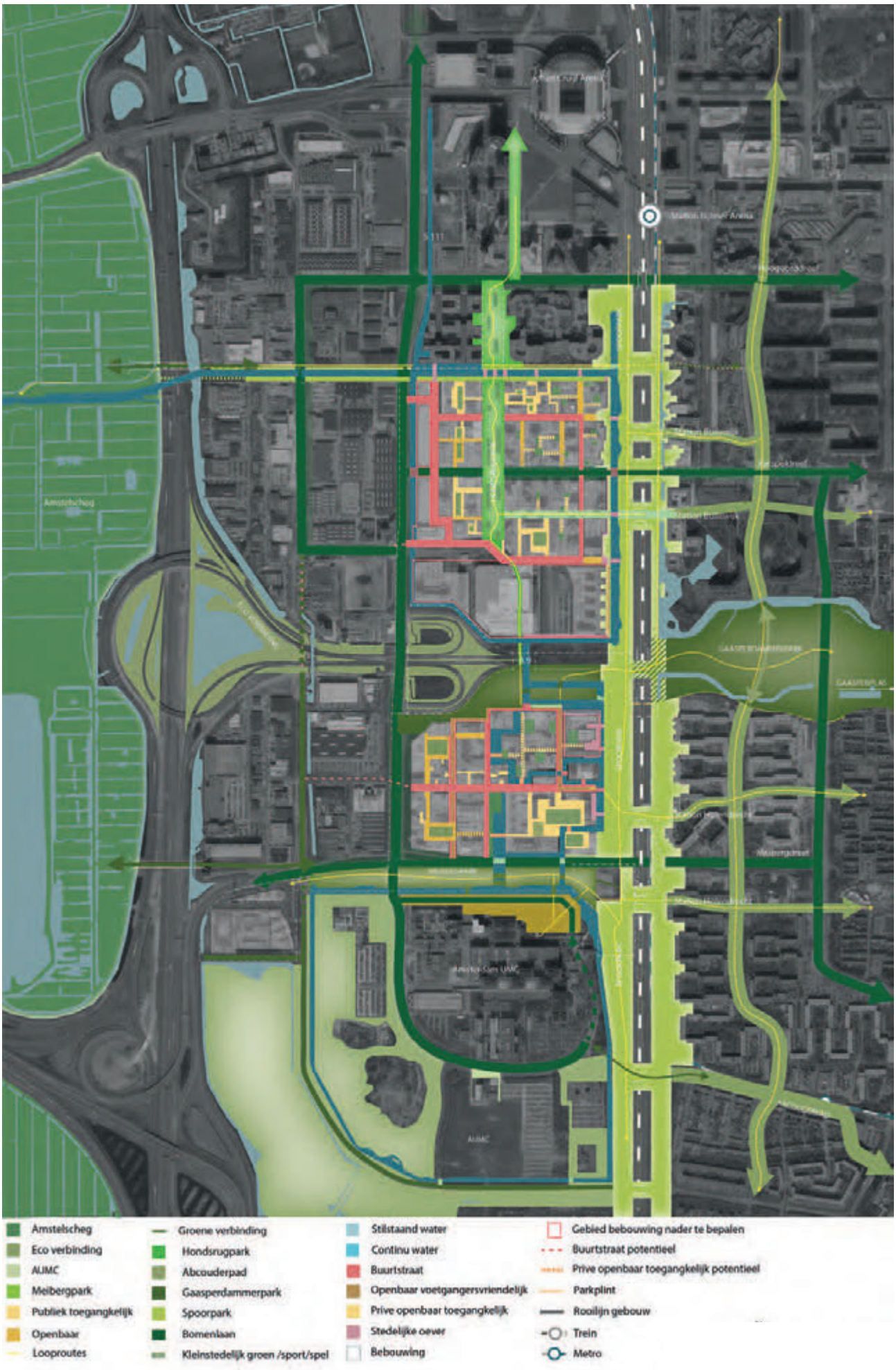
Gebied Bullewijk
Deelgebied Hogehilweg
Deelgebied Bullewijkpad
Deelgebied Hessenbergweg , n.t.b.
Deelgebied Laarderhoogtweg
Deelgebied Spoorzone Bullewijk
Deelgebied Hondsrugweg
Deelgebied Molenwetering

Gebied Paasheuvelweg
Deelgebied Noordoost
Deelgebied Noordwest
Deelgebied Zuidwest
Deelgebied Noordoost
Deelgebied Spoorpark Zuid
Deelgebied Meibergdreef
Deelgebied Tafelbergweg
Deelgebied Spoorpark UAMC

In het vervolg van deze paragraaf wordt de metamorfose van Bullewijk en het Paasheuvelweggebied globaal beschreven, inclusief de karakterverschillen tussen deze twee gebieden. Wie dieper af wil dalen naar de plannen en spelregels per deelgebied kan terecht bij de bijlage *Ruimtelijke spelregels deelgebieden.*



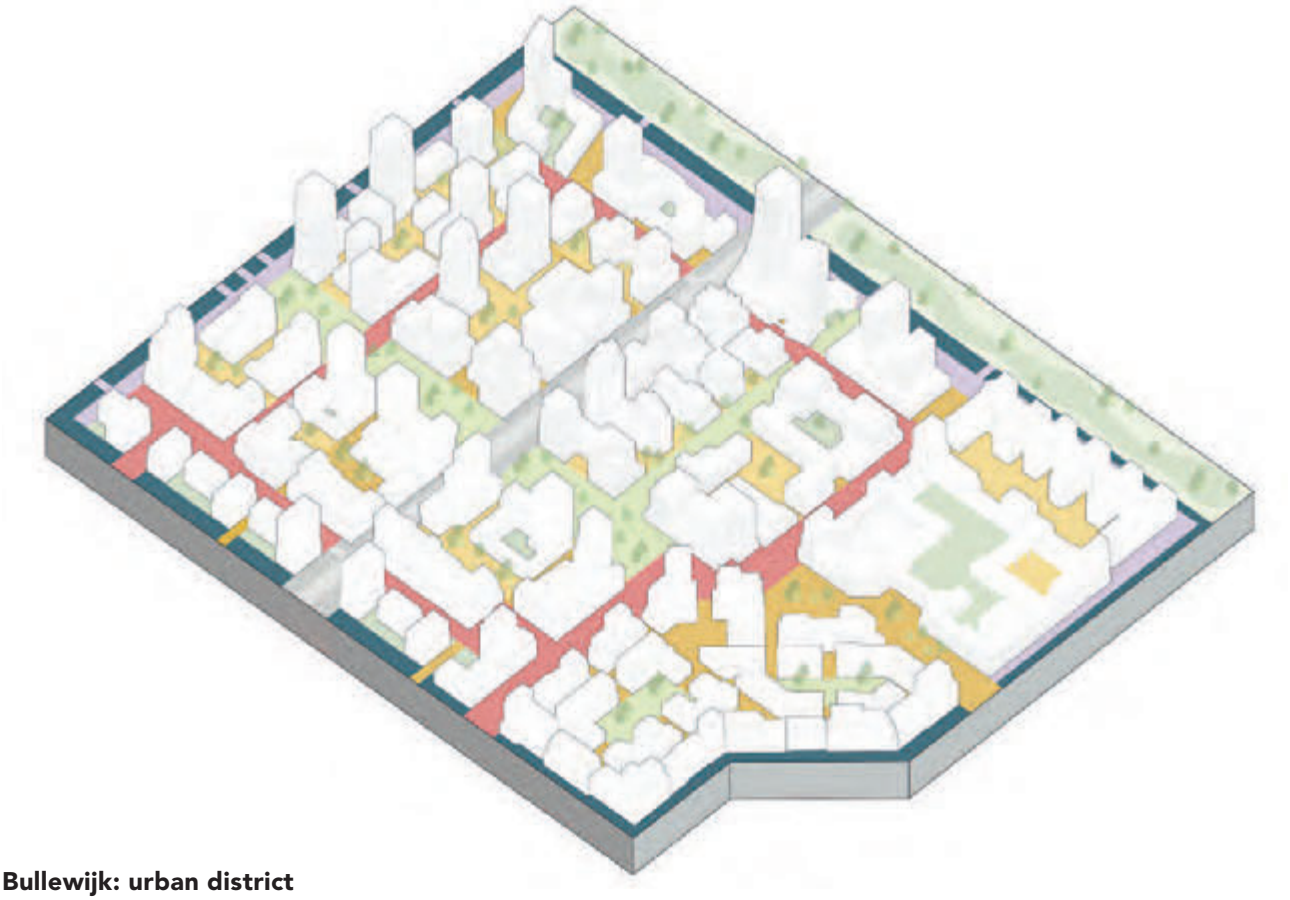



Amstelscheg
Eco verbinding
AUMC
Meibergpark
Publiek toegangkelijk
Openbaar
Looproutes
Groene verbinding
Hondsrugpark
Abcouderpad
Gaasperdammerpark
Spoorpark
Bomenlaan
Kleinstedelijk groen /sport/spel
Stilstaand water
Continu water
Buurtstraat
Openbaar voetgangersvriendelijk
Prive openbaar toegangkelijk
Stedelijke oever
Bebouwing
Gebied bebouwing nader te bepalen
Buurtstraat potentieel
Prive openbaar toegangkelijk potentieel
Parkplint
Rooilijn gebouw
Trein
Metro

Ruimtelijke spelregels per deelgebied

Afgelopen jaren heeft de gemeente in co-creatie met kaveleigenaren, ontwikkelaars en externe bureaus verschillende deelgebiedsvisies opgesteld. Dit om breed gedragen en realistische spelregels te creëren voor de ontwikkeling van Amstel III. Zie daarvoor de bijlage *Ruimtelijke spelregels deelgebieden.*
Met dat pakket ruimtelijke regels wordt de transformatie meer dan de som der delen en kan Amstel III zich straks meten met de beste traditie van Amsterdamse gebiedsontwikkeling. De spelregels gelden voor de komende vier jaar, maar geven ook een doorkijk naar de lange termijn. Over vier jaar worden ze opnieuw bekeken en waar nodig bijgesteld.

In de genoemde bijlage worden per deelgebied de volgende uitspraken gedaan: de toekomstige ruimtelijke structuur van een deelgebied of buurt, stedenbouwkundige spelregels, programmatische veranderingen, spelregels voor de openbare ruimte en verbeteringen van verbindingen.



Bullewijk: urban district

Bullewijk ligt pal tegen de Arenapoort en is goed bereikbaar met de trein, metro en via meerdere snelwegen. Voor kantoren in dit gebied, vaak (inter)nationaal georiënteerd, is de gunstige ligging in de metropoolregio heel belangrijk. De transformatie verandert daar niets aan. Wel zullen de kantoren straks niet meer in zichzelf gekeerd in hun omgeving staan maar in wisselwerking met een aantrekkelijke openbare ruimte, voorzieningen, bewoners en levendige straten. Op hun beurt zorgen de kantoren ook voor banen en meer draagvlak voor voorzieningen, waar bewoners in Amstel III en Zuidoost van mee profiteren.

Bullewijk wordt een gemengde woon/werkwijk met de hoogste dichtheid bij de metro. Het vanouds bekendste oriëntatiepunt - de IKEA - blijft bestaan, maar zal als gebouw steeds meer in wisselwerking met zijn omgeving treden. De karakterverandering van het zuidelijk deel van Bullewijk is nog niet helemaal duidelijk, maar er komt in elk geval het winkelcentrum van Amstel III dat door zijn ligging ook goed bereikbaar is voor mensen in het Paasheuvelweggebied. Andere kenmerkende elementen van Bullewijk zijn het nieuw te maken Hondsrugpark, het Bullewijkpad en de groene randen van het Spoorpark en de Molenwetering.

In Bullewijk wordt bewust gekozen voor het primaat van de voetganger en fietser. Een bepaalde mate van automobiliteit is uiteraard onmisbaar, maar autowegen geven vooral ruis - geen levendigheid - en de auto wordt daarom teruggedrongen tot het minimaal noodzakelijke. De buurten aan de A2/A9 of dichtbij de S111 zijn weliswaar goed ontsloten maar hebben niet de meest aantrekkelijke leefomgeving. De westelijke strook aan de S111 wordt hoogstedelijk ingericht, maar minder dan aan de oostelijke metro kant. Zo krijgt het Hessenbergweg gebied een meer residentieel karakter dan de buurten bij de spoorbaan. De deelgebieden tussen S111 en spoorbaan krijgen elk hun eigen onderscheidende karakter van openbare ruimte en bebouwingstypologieën.

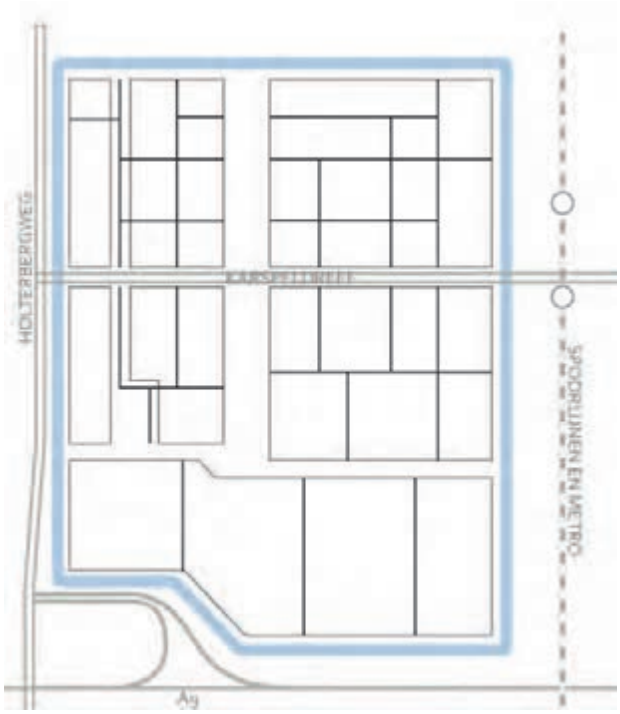
De deelgebieden aan de oostkant van Bullewijk moeten zorgen voor betere oost/west verbindingen. Naast de bestaande verkeersroute over de Karspeldreef zullen ook het Bullewijkpad, in iets mindere mate de Hogehilweg (beide gericht op de metro) en de Molenwetering een belangrijker verbinding gaan worden. De Molenwetering wordt een interessante (recreatieve) route richting de Amstel rivier, de Ouderkerkerplas en de Amstelscheg als geheel.

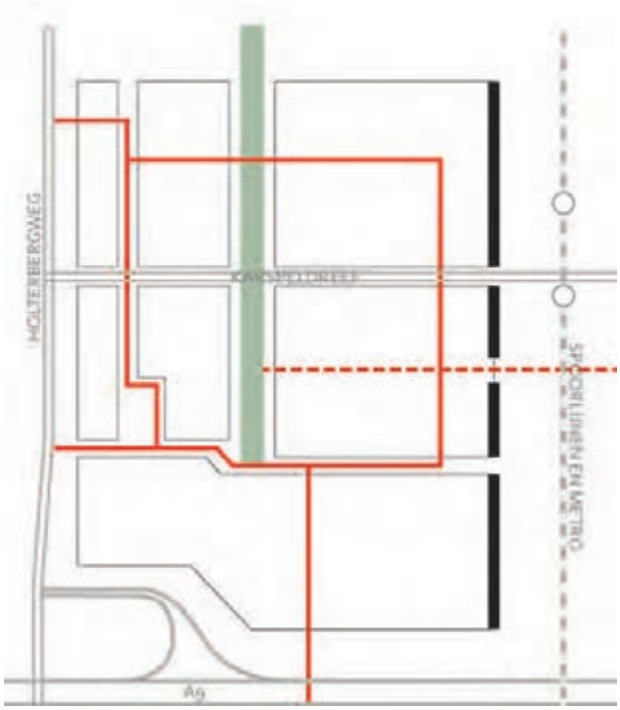
Aan de oost- en westkant krijgen de deelgebieden elk een nieuwe aantrekkelijke 'voorkant' gericht op het Hondsrugpark of het Spoorpark. Het Hondsrugpark wordt een levendig park met een sterke verblijfsfunctie. Dat geldt ook voor het Spoorpark, maar in dit park herbergt eveneens een doorgaande fietsroute en meer sportmogelijkheden. Langs de spoor komen enkele voorzieningen gericht op de (ook bestaande) wijken aan weerszijden van het spoor, zoals een gezondheidscentrum of jongerencentrum. Die voorzieningen, samen met het aantrekkelijke Spoorpark en de nieuwe 'voorkanten' van buurten in Bullewijk, stimuleren het ontstaan van hechtere verbindingen tussen Amstel III en de Bijlmer.
Afgezien van het Spoorpark liggen de niet-dagelijkse (maatschappelijke) voorzieningen verspreid over de buurten, soms los zoals een school, maar vaker op plekken waar zij profiteren van verkeersroutes. De zogeheten Buurtstraat is zo'n plek. Deze straat ligt in een vierkant door Bullewijk waar het alle buurten met elkaar verbindt. Een aantal belangrijke voorzieningen liggen in het eerdergenoemde
wijkcentrum bij IKEA en in twee ondersteunende buurtwinkel locaties bij Spot en het Hondsrugpark.

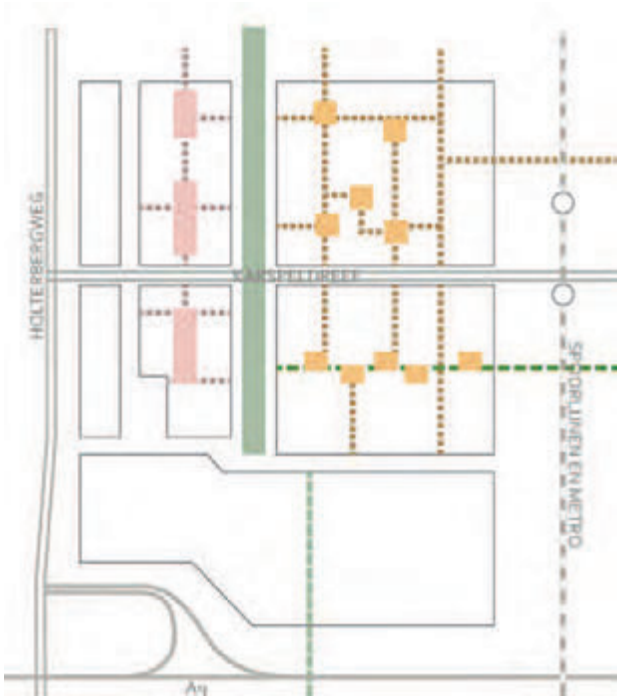
In Bullewijk is het vooral de openbare ruimte die als verbindende factor fungeert. Met de geplande hoogstedelijke dichtheden zal de openbare ruimte intensief worden gebruikt dus het ontwerp, de aanleg en het beheer dient van de hoogste kwaliteit te zijn. Om meer openbare ruimte vrij te spelen gaat de auto van de straat en maakt plaats voor groen, spel en rainproof/hittestress maatregelen. Al het parkeren (ook bezoekers en logistiek) wordt daarom inpandig opgelost, maar onzichtbaar vanaf de straat.

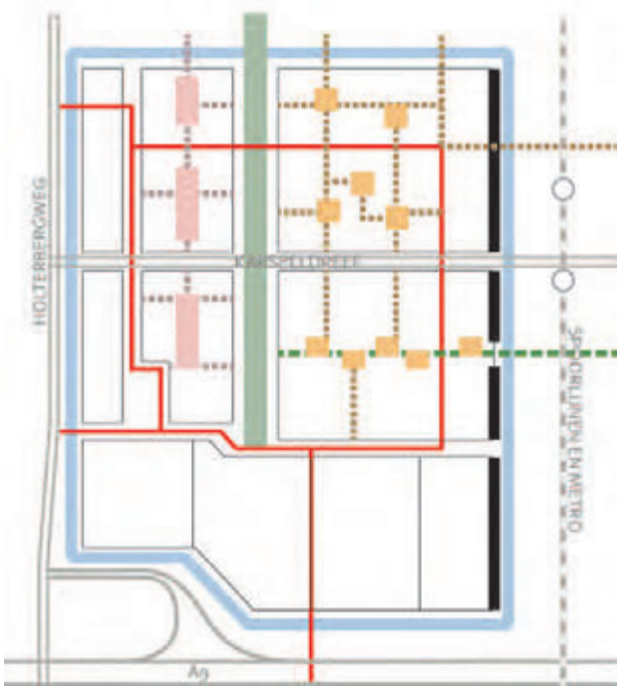
De druk bezochte openbare ruimte in het Hondsrugpark of het Bullewijkpad, rondom metrostations en het wijkcentrum krijgt een levendig karakter. Met name het Hondsrugpark is de drager van de identiteit van Bullewijk en moet ook met die ambitie worden ingericht. In de hoven of rond woongebouwen is de openbare ruimte aangenaam en rustiger, maar met veel aandacht voor sociale veiligheid.




HOLTERBERGWEG
KARSPELDREEF
SPOORLIJNEN EN METRO
A9


HOLTERBERGWEG
KARSPELDREEF
SPOORLIJNEN EN METRO
A9


HOLTERBERGWEG
KARSPELDREEF
SPOORLIJNEN EN METRO
A9


HOLTERBERGWEG
KARSPELDREEF
SPOORLIJNEN EN METRO
A9

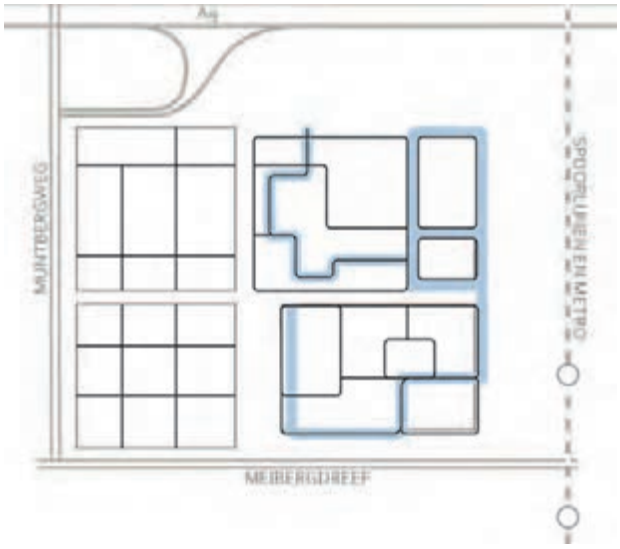


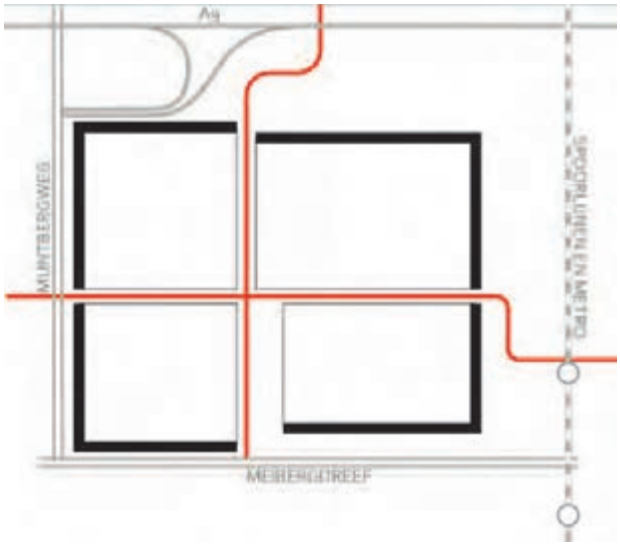
Paasheuvelweggebied: urban village
Ook dit gebied is goed bereikbaar via metro & trein en ligt aan meerdere snelwegen. En net als in Bullewijk staan hier tal van (inter)nationale kantoren, maar zij richten zich gemiddeld gesproken vaker op medische apparatuur, research & development, diensten en uiteraard het aangrenzende AMC ziekenhuis complex. Deze ontwikkeling als 'medisch cluster' is kansrijk en kreeg onlangs de wind in de rug met de komst van het Europees Geneesmiddelenbureau (EMA) naar Amsterdam.

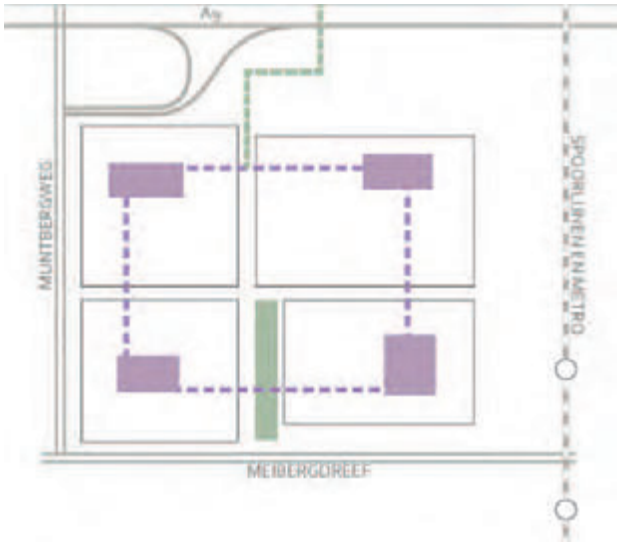
Net als in Bullewijk liggen kantoren of laboratoria straks niet meer los van hun omgeving, maar staan veel meer in contact met woningen, voorzieningen en de straat. Ook in dit gebied ligt het primaat bij de voetganger, fietser en de metro, maar de manier van bebouwen is wel anders dan in Bullewijk. Het Paasheuvelweggebied is kleiner, dus de randen zullen vanzelf gaan domineren. De hoogste dichtheid is ook aan de randen en wordt lager richting het centrum. Pal in het midden neemt de dichtheid echter even flink toe, omdat daar twee bebouwingslinten door Amstel III elkaar kruisen. Een noord/zuid lint loopt van de Arenapoort naar het AMC, en een oost/west lint verbindt de metrobaan en Holendrecht aan de ene kant met het perifere detailhandelscluster langs de A2 aan de andere kant. Door deze twee linten ontstaan er eigenlijk vier kwadranten met elk een eigen hart van de buurt. Die harten zijn onderling met elkaar verbonden via een zogeheten Corridor. Anders de verbindende Buurtstraat in Bullewijk is de verbindende Corridor veel informeler, groener en rustiger.

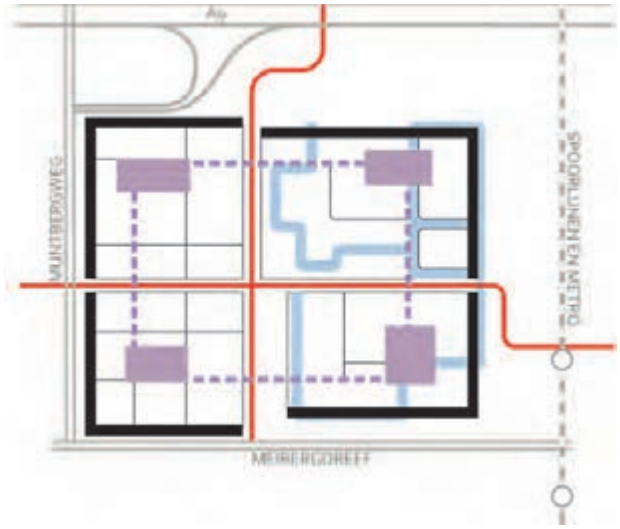
Ook in het Paasheuvelweggebied krijgen de deelgebieden in de kwadranten elk hun eigen onderscheidende karakter van openbare ruimte en bebouwingstypologieën. Om een 'urban village' gevoel te creëren wordt bebouwing van verschillende schalen door elkaar gehusseld in de schaalgrootten small, medium en large. Kleinschalige 'small' bebouwing komt vooral aan de Corridor te liggen, 'large' bebouwing aan de randen.

Het Paasheuvelweggebied heeft in alle windstreken duidelijke begrenzingen: aan de oostzijde het Spoorpark, de A9 in het noorden (met de ondertunneling straks deels een park), ten westen de hoger gelegen Muntbergweg, en ten zuiden de Meibergdreef. Net als in Bullewijk heeft het Paasheuvelweggebied de taak om zich aan de oostkant zoveel mogelijk te openen voor









de bestaande Bijlmer en Holendrecht oostelijk van het spoor. Bijvoorbeeld door die rand van het gebied duidelijk als 'voorkant' te ontwikkelen en niet als rug naar het spoor. De noordkant van het Paasheuvelweggebied krijgt aan de A9 een verder doorontwikkelde recreatieve zone, met een belangrijke route naar het wijkcentrum van Amstel III en de sportvelden op het dak van de A9.

Zoals gezegd is de Meibergdreef voor Amstel III een rand, maar voor Holendrecht is het een hoofdroute, dus de dreef kan niet als 'randgeval' achterblijven in de planontwikkeling. Daarom krijgt de Meibergdreef ter hoogte van het Paasheuvelweggebied een inrichting als hoogwaardige groene, parkachtige entree. Daartoe worden de as van de weg verlegd met meer ruimte voor water en groen, hetgeen ook welkom is in het kader van het rainproof- en hittestress beleid. Aan de noordkant van de Meibergdreef ontstaat, ter hoogte van Our Domain en het metrostation, een robuuste stedelijke rand met een goed bereikbaar buurtwinkelcentrum.

Opnieuw conform Bullewijk is de openbare ruimte in het Paasheuvelweggebied de belangrijkste verbindende factor en dient met dezelfde ambitie te worden ontworpen, ingericht en beheerd. De levendigheid is hier wat residentiëler dan in Bullewijk, maar genoeg om sociaal veilig te zijn. Ter plaatse van het metrostation, de kwadrantharten, de kruising van bebouwingslinten en het buurtwinkelcentrum neemt de levendigheid toe. Om openbare ruimte vrij te spelen gaat ook in dit gebied de auto van de straat en maakt plaats voor groen, spel en rainproof/hittestress maatregelen. Al het parkeren (ook bezoekers en logistiek) wordt daarom inpandig opgelost, maar onzichtbaar vanaf de straat.

7. Samenvattende interventies

Rome is niet op één dag gebouwd en ook de transformatie van Amstel III gaat door tot zeker 2040. Ook dan is Amstel III nog niet 'af' maar het staat wel op eigen benen en is een volwaardig deel van Zuidoost geworden. Tot die tijd moet er nog veel gebeuren om alle kavels te transformeren en een *gezond, verbonden en uitnodigend* stuk stad te maken.

Openbare ruimte
Voor de gemeente ligt de opgave vooral in de openbare ruimte. Dat is bepaald geen sinecure, want er ligt een bestaande inrichting (boven- en ondergronds) die moet transformeren naar een nieuwe inrichting, terwijl er decennialang overal (bouw)werkzaamheden plaatsvinden. Bouwschade aan net aangelegde openbare ruimte moet dus worden voorkomen, er moet ruimte worden gemaakt voor nieuwe kabels- en leidingen, en de kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte rond getransformeerde kavels moet niet worden doorkruist met loze investeringen (stuk rijden, alles weer open en opnieuw).

Gefaseerd
Aanleg van de nieuwe openbare ruimte kan niet overal meteen beginnen. Dat komt vooral door de alomtegenwoordigheid van sloop/bouwprojecten, onzekere uitkomsten van lopend onderzoek naar warmtenetten, en nog te voltooien uitwerkingen van bijvoorbeeld rainproof straten, stadsecologie en het vermijden van hittestress. Daarom begint de gemeente eerst met het op orde brengen van een functionele openbare ruimte voor de eerste bewoners: de zogenaamde 'openbare ruimte bij oplevering' (T1OR). Parallel daaraan wordt stukje bij beetje de definitieve openbare ruimte gemaakt, maar dat gebeurt in fasen, in nauwe samenhang met een transformatie op een kavel of aan een straat.

Kaart
Bijgaande kaart geeft een overzicht van alle openbare ruimte ingrepen met als voorlopige hoogtepunten:

Hondsrugpark
Door de Hondsrugweg gedeeltelijk af te waarderen voor autoverkeer ontstaat ruimte voor een overwegend groene inrichting met veel gebruiks- en verblijfskwaliteit. In het park komen nieuwe bomen, spelelementen, een doorgaand fietspad en een wandelroute;

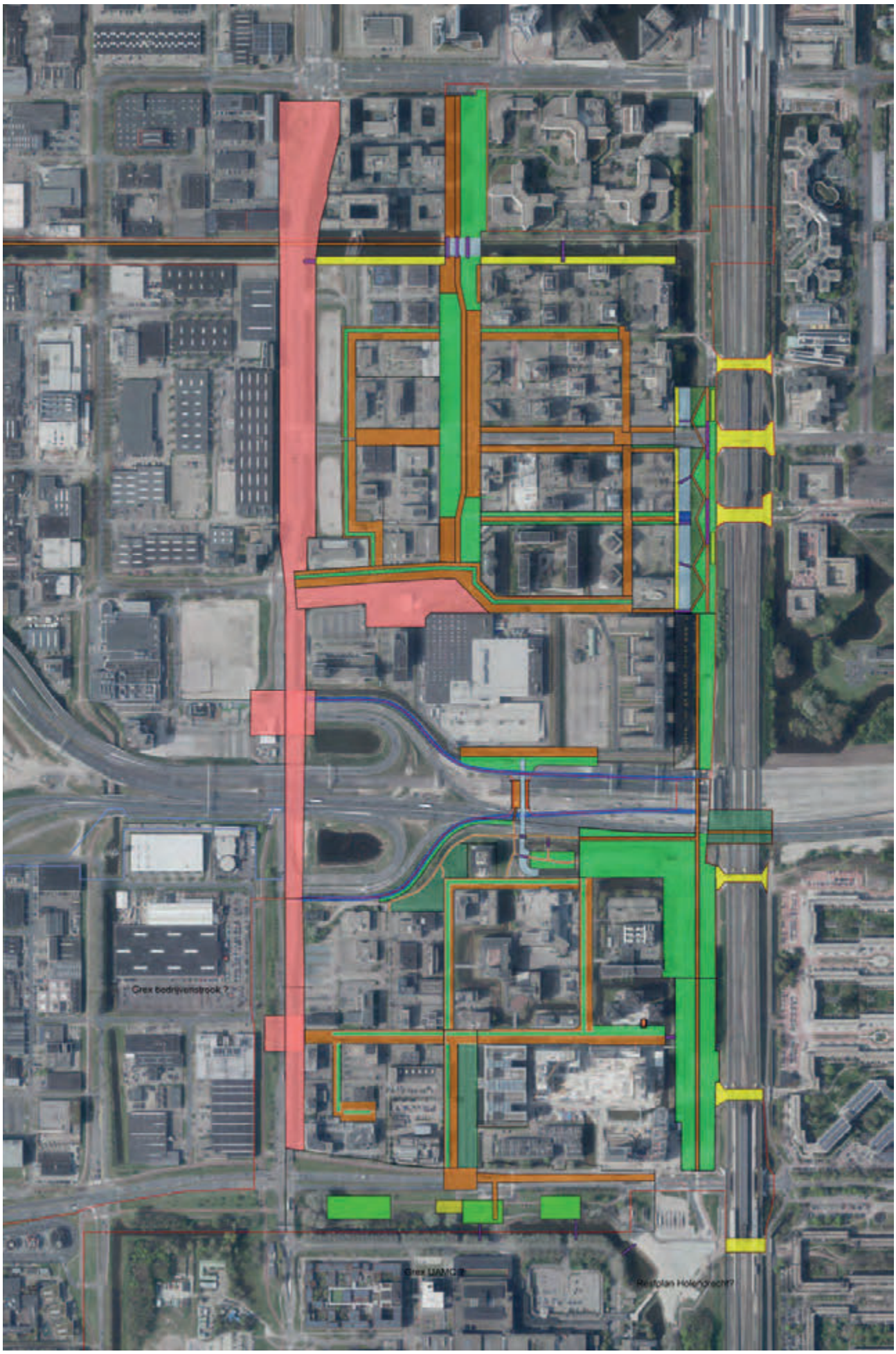
Spoorpark
Het park langs het spoor krijgt meer gebruiks- en verblijfskwaliteit en een doorgaand fietspad;

Fietsbrug over A2
Bouw van een langzaam verkeer brug die Zuidoost beter verbindt met de groene Amstelscheg;

Onderdoorgangen metro
Verbeteren van de verblijfs- en beeldkwaliteit, mogelijk ook met lichtkunst en andere kunstwerken;

Paasheuvelweg
Vanaf de Meibergdreef wordt de entree van het Paasheuvelweggebied verbeterd en krijgt een groene uitstraling met meer kwaliteit. De as van de weg wordt gelijkgetrokken en de weg wordt rainproof gemaakt;

Meibergpark
De huidige groenstrook langs de Meibergdreef richting het AMC ziekenhuis wordt sterk verbeterd zodat mensen dit gebied als een volwaardig stadspark gaan ervaren. Er komen ook drie brugverbindingen naar het AMC.


Crex bedrijventerrein ?
Crex UMMC ?
Restplan Hollandsche ?

Projecten Amstel III

Niet alle projecten worden gedurende de looptijd van het Investeringsbesluit (2021-2024) uitgevoerd, dit kan ook in de periode erna gebeuren.

