



Gemeente
Amsterdam



Principenota

De Nieuwe A2 Entree

versie: 18-01-2024





Luchtfoto van het plangebied (bron: google maps)

Colofon

Principenota De Nieuwe A2 Entree

Vastgesteld door het college van B&W d.d.

xx xx 2023

© Gemeente Amsterdam

✘ Gemeente
✘ Amsterdam
✘



Autoloze zondag (1973-1974), © Benelux Press

Inhoudsopgave

1.	Inleiding, aanleiding en urgentie	4
2.	Bestaande situatie	6
	2.1 Globale beschrijving bestaande situatie	6
	2.2 Beleid	8
3.	Ambitie en opgaven voor het plangebied	10
	3.1 Ambitie	10
	3.2 Ruimtelijke opgave	10
	3.3 Programmatische opgave	16
	3.4 Groen-blauwe opgave	17
	3.5 Duurzaamheidsopgave	18
	3.6 De Gezonde Stad	19
	3.7 Toekomstperspectief per deelgebied	19
	Een korte terugblik	20
4.	Schets van de nieuwe stadslaan	22
	4.1 Ligging en schets van de nieuwe stadslaan	22
	4.2 Verkeersdoorstroming	24
5.	Juridische verkenning	26
	5.1 Vergunningen en procedures	26
6.	Ontwikkelstrategie en proces	28
	6.1 Ontwikkelstrategie	28
	6.2 Juridisch planologische traject	28
7.	Consultatie, participatie en communicatie	30
	7.1 Principebesluit	30
	7.2 Uitwerking stedenbouwkundig plan	30
	7.3 Formele inspraakronde	30
8.	Organisatie en financiën	31
	8.1 Organisatie	31
	8.2 Financiën	31
9.	Principebesluit	32

1. Inleiding, aanleiding en urgentie

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

De tijd is nu rijp om na de verkenningen echt tot uitvoering te komen. De voorliggende principenota is de eerste stap daarin en brengt de opgaven, kansen, belemmeringen en risico's voor dit gebied in kaart wanneer dit deel van de A2 afgewaardeerd wordt tot een stadslaan. Daardoor komt ruimte vrij voor gebiedsontwikkeling in de vorm van een gemengde wijk met 1000 tot 1200 woningen en een nieuwe stadsentree, 'de Nieuwe A2 Entree'. Het doel van een principenota en het bijbehorende principebesluit is om alles afwegende een besluit te nemen om een project te starten.

Er is een aantal aanleidingen om op dit moment te besluiten over de toekomst van dit stuk stad en te kiezen voor de Nieuwe A2 Entree:

- **Amsterdam groeit**

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

- **De omgeving verandert**

De afgelopen jaren heeft er een aanzienlijke transformatie naar woon-werkgebied plaatsgevonden

in het naastgelegen Overamstel, onder andere de Amstelkwartieren zijn grotendeels ontwikkeld. Ook de komende jaren wordt deze transformatie voortgezet. Hierdoor is aan de oostzijde van dit deel van de A2 een gemengde stadsbuurt ontstaan met ca. 8 à 9000 woningen, en komt de Nieuwe A2 Entree steeds meer in een stedelijke context te liggen.

- **Anders denken over mobiliteit**

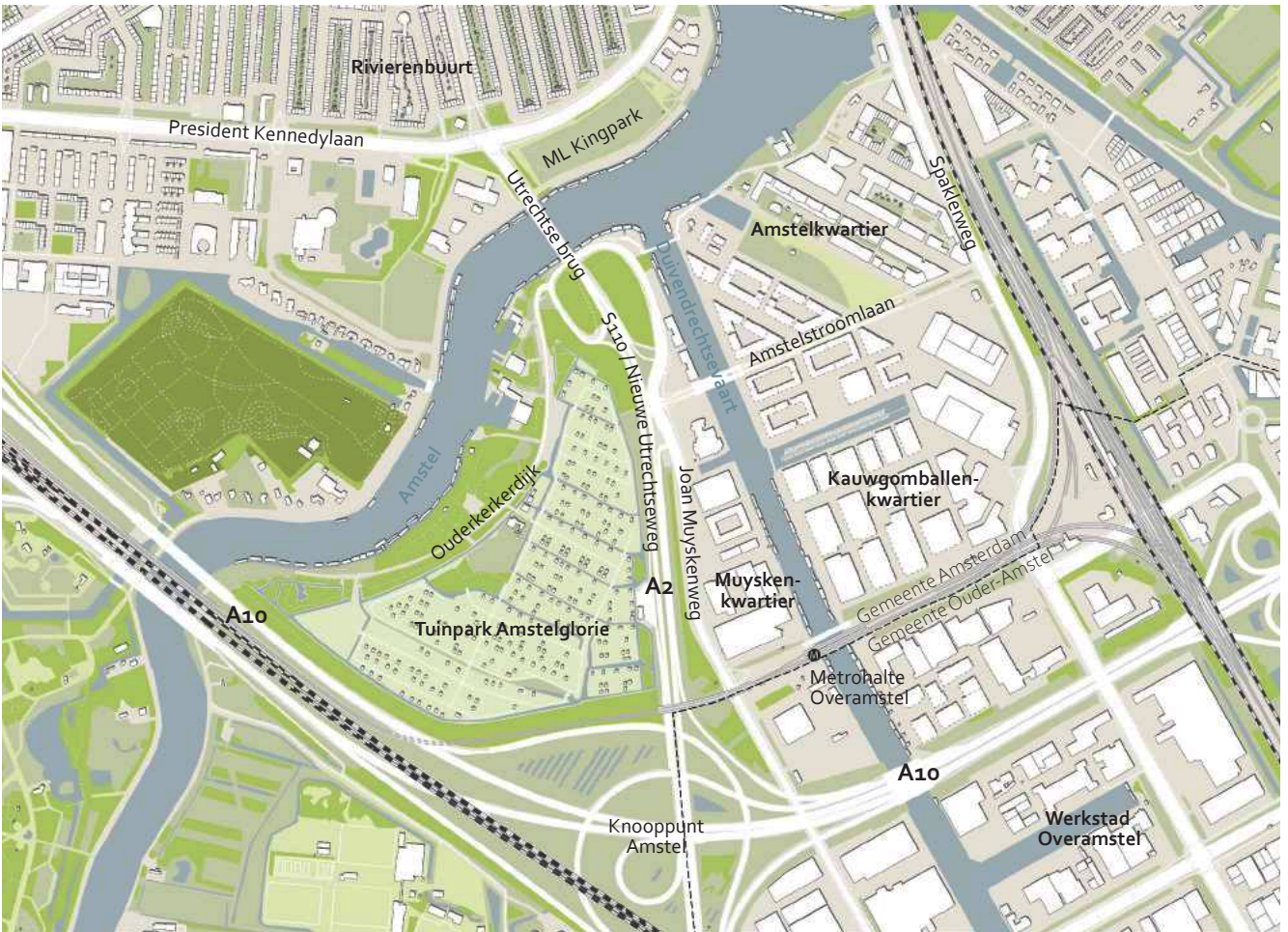
In het visiedocument 'Amsterdam maakt ruimte' (oktober 2023) wordt een verandering van koers voorgesteld bij het verdelen van de openbare ruimte zoals we dat altijd gedaan hebben. Uitgangspunt wordt dat Amsterdam goed bereikbaar is per fiets of openbaar vervoer en waar je als voetganger veilig en comfortabel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

- **Ontbrekende schakel in meerkernige ontwikkeling**

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

- **Geplande werkzaamheden Zuidasdok**

In 2026 wordt gestart met de aanpassing van knooppunt Amstel ten behoeve van Zuidasdok. De afwaardering van de A2 kan hierop aansluiten als nu gestart wordt met het uitwerken van een Stedenbouwkundig Plan met grondexploitatie. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van de Nieuwe A2 Entree. Het bijkomende voordeel is dat wanneer dit samen met de werkzaamheden rond knooppunt Amstel opgepakt wordt er uitvoeringskosten bespaard kunnen worden.



Het Nieuwe A2 Entree gebied in de context

2. Bestaande situatie

2.1 Globale beschrijving bestaande situatie

'De Nieuwe A2 Entree' is gunstig gelegen binnen de ring A10 en ligt centraal tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het centrum, de Zuidas en het centrumgebied Zuidoost. Dichtbij de binnenstad maar ook dichtbij het groene buitengebied, de Amstelscheg. Het gebied is goed bereikbaar door de nabijheid van snelwegen en het metrostation Overamstel.

Het plangebied ligt in Stadsdeel Oost en wordt grofweg begrensd door het Muyskenkwartier in Overamstel, de Amstel, het volkstuintenpark Amstelglorie en de metrolijn. Binnen het gebied bevindt zich de rijksweg A2 (Nieuwe Utrechtseweg A2, S110), die de ringweg A10 kruist bij knooppunt Amstel en Amsterdam binnenkomt. De snelweg telt 2x2 doorgaande rijstroken met extra weefstroken. Knooppunt Amstel (KNA) wordt aangepast ten behoeve van het project Zuidasdok. Aan de westzijde bevindt zich een tankstation binnen het plangebied.

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

Het projectgebied heeft daarentegen ook een aantal belangrijke landschappelijke kwaliteiten. Het heeft een bijzondere ligging aan de Amstel, de hoofdgroenstructuur en Amstelscheg die als groene long voor de stad fungeert. Aan de Amstel ligt een groot Oeverbos dat ecologisch

gezien zeer waardevol is. Aan deze groene oever ligt van de Utrechtse brug tot aan de A10 een aantal roeiverenigingen en woonboten. Het Volkstuinenpark Amstelglorie uit 1953 ligt aan de kop van de Amstelscheg en is één van de fraaiste tuinparken in Amsterdam. Het park kent een hoge mate van biodiversiteit en heeft een maatschappelijke functie door openstelling voor een breder publiek en educatie. De Utrechtse brug uit 1954 is een belangrijke verbinding naar de stad en een markant punt met aan weerszijden grootschalige aanplant van populieren behorend bij het brugontwerp. Aan de overzijde van de Utrechtse brug ligt langs de Amstel het Martin Luther Kingpark en de Rivierenbuurt (Rijnstraat). Aan de oostzijde grenst het projectgebied aan het Muyskenkwartier en de Duivendrechtsevaart uit de jaren vijftig. Deze vaart heeft een nautisch en utilitair karakter en is ongeveer zestig meter breed.

Projectscope

De projectscope bestaat uit 3 deelgebieden. In deelgebied 1 ligt het af te waardenen deel van de snelweg en het ontwikkelgebied van de Nieuwe A2 Entree. Binnen dit deelgebied is een oppervlak van circa 0,6 ha geschikt voor gebiedsontwikkeling. Deelgebied 2 is het bijbehorende onderzoeksgebied naar meer gebruiksmogelijkheden en beter toegankelijk maken van de kop Amstelscheg. Ook het knooppunt Amstel (deelgebied 3) valt binnen de scope vanwege de noodzakelijke wegeaanpassingen en is mogelijk zoekgebied voor de compensatie van water en groen.



a. De A2 die de ring A10 in prikt



b. De Utrechtse brug



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



c. Verstoep speelveld in het Oeverbos



d. Knuppelpad in het Oeverbos

2.2. Beleid

Huidig planologisch kader

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

Iets minder relevant, maar wel noemenswaardig is het bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders' (vastgesteld 2019-10-07) en bestemmingsplan 'BP Overamstel verkleinen geluidzone' (vastgesteld 2010-01-08). Verder zijn in verband met de inpassing van het Tracébesluit Zuidasdok in 2022 twee ontwerpbestemmingsplannen in procedure gebracht, te weten 'Zuidasdok 2022' (ontwerp 202-11-21) en 'Zuidas-Zuidasdok 2022' (ontwerp 2022-11-15). Voorts gelden de volgende relevante voorbereidingsbesluiten: Staalslakken en grondstabiliteit Amsterdam en Bodem Amsterdam (beide vastgesteld op 2023-11-09). Overige

bestemmingsplannen en voorbereidingsbesluiten die in en rondom het gebied gelden, zijn niet relevant in deze fase.

Omgevingsvisie

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

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



Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (uitsnede Amsterdam Oost)



3. Ambitie en opgaven voor het plangebied

3.1 Ambitie

De centrale opgave voor De Nieuwe A2 Entree is het afwaarderen van de snelweg A2 en omvormen naar een stadslaan tussen knooppunt Amstel en de Utrechtse brug waardoor ruimte vrijkomt voor gebiedsontwikkeling. Om deze opgave te realiseren zijn ambities gesteld die in de volgende projectfase nader worden onderzocht en uitgewerkt. Uiteindelijk zal dit resulteren in een Stedenbouwkundig Plan.

3.2 Ruimtelijke opgave

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

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

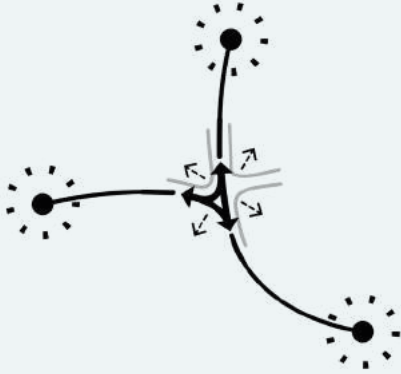
Het afwaarderen van de A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug biedt de mogelijkheid deze twee routes te maken en met elkaar te verbinden. Rond het nieuwe kruispunt van de routes en langs de nieuwe stadslaan ontstaat bovendien ruimte voor de bouw van woningen, werkruimte en voorzieningen. Deze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

Er zijn een drietal hoofdambities geformuleerd:

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

Deze ambities worden hierna toegelicht.

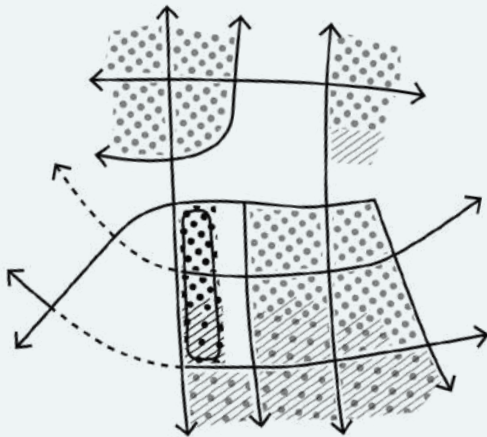
1. De Nieuwe A2 Entree, verbinding in de meerkernige metropool



De Nieuwe A2 Entree:

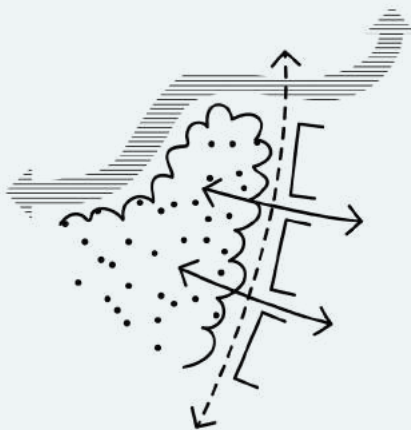
- als verbindende schakel in het gewenste doorlopende, logische en herkenbare netwerk tussen de metropoolkernen.
- als een van de lange lijnen van het stadsstraten en stadslanen netwerk (incl. de Utrechtse Brug).
- als nieuwe entree van de stad.
- vormt het schakelpunt tussen verschillende buurten
- maakt van achterkanten voorkanten.

2. Een buurt als onderdeel van de stad en wijk



- Aansluiten op het stedelijk weefsel en de omliggende buurten.
- De Nieuwe A2 Entree als logisch en leesbaar onderdeel van de stad en van Overamstel.
- Samen met het Muyskenkwartier vormt het één buurtje met een eigen identiteit.
- Een overgangsgebied met een menging van wonen en werken.

3. Wonen aan de Amstelscheg als bijzondere kwaliteit



- Opheffen van de barrière van de snelweg A2
- Amstelscheg beter toegankelijk maken, zowel voor de buurt als voor de stad (o.a. vanaf metrostation Overamstel)
- Kwaliteit van de Amstelscheg beter benutten door meer gebruiksmogelijkheden

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

• Verbindingen in de meerkernige metropool

Het maken van een doorlopend, logisch en herkenbaar netwerk van langzaam verkeer routes is één van de belangrijkste ruimtelijke ambities uit de Omgevingsvisie. Amsterdam ontwikkelt zich richting 2050 tot een meerkernige metropool. De stadsdelen Nieuw-West, Zuidoost en Noord krijgen naast het Centrum een rol als stedelijke kernen, met meer ruimte voor wonen en werken en stedelijke voorzieningen. Een meerkernige metropool mag echter niet in delen uiteenvallen. Daarom moet bij de meerkernige verstedelijkingsstrategie ook worden ingezet op goede verbindingen voor fiets, voetganger en openbaar vervoer.

Een doorlopend netwerk van stadstraten en stadslanen, aangevuld met routes door het groen, maakt van Amsterdam een intern goed verbonden stad op maaiveldniveau. Op dit moment ontbreekt het in delen van de stad nog aan zulke verbindingen. Dat geldt o.a. voor het stadsdeel Zuidoost en de aangrenzende woongebieden in Ouder-Amstel. Door de A2 af te waarderen kan deze nieuwe verbinding gemaakt worden door een logische, veilige en aantrekkelijke route te maken. De nieuwe bebouwing presenteert zichzelf met voorkanten aan deze levendige en groene stadslaan.

De ambitie is om een stadslaan te maken zoals omschreven in de Omgevingsvisie: "Straten en lanen ontlenen hun kwaliteit aan logisch en veilig ingerichte straatprofielen, met veel ruimte voor voetgangers, fietsers en straatgroen. Indien er bebouwing aan de straat of laan staat, draagt deze bij aan de kwaliteit van de route. De aanliggende bebouwing vormt een continue begeleiding, met duidelijke adressen en ingangen aan de straat. Dat kan in de vorm van gesloten straatwanden, zoals binnen de ring, maar ook met meer losstaande gebouwen."

• De Nieuwe A2 Entree als schakelpunt

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is het strategische belang van deze plek onderkend door een aanwijzing als schakelpunt. De schakelpunten, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie, kennen een specifieke ruimtelijke opgave, het zijn plekken waar verschillende buurten of gebieden met de ruggen tegen elkaar aanliggen en die vaak voornamelijk een verkeersfunctie hebben. Ze hebben de potentie om een centrale en verbindende rol te spelen. De opgave is om prettige en bij de omgeving behorende plekken te maken door een integrale benadering van bebouwing, openbare ruimte, infrastructuur en (gebouwd) programma.



Ambitie van de nieuwe stadslaan als stadsentree



In de Nieuwe A2 Entree kruisen twee stedenbouwkundige hoofdlijnen

Visiekaart



Legenda

- Ontwikkelveld
- Muyskenkwartier
- Nieuwe stadslaan t.p.v. huidige A2
- Nieuwe ontsluitingsroutes naar Muyskenkwartier
- Bestaande langzaamverkeersroute
- Gewenste toekomstige langzaamverkeersroute
- Bestaande wandelpaadjes in het Oeverbos
- Bomenlaan
- Metrohalte Overamstel
- Schakelpunt
- Toevoeging gebruiksmogelijkheden



- Een nieuwe Stadsentree

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

2. Buurt als onderdeel van de stad en wijk

- Het gebied wordt onderdeel van de stad

De naastgelegen stedelijke ontwikkeling Muyskenkwartier ligt nu nog in de periferie en is nog geen vanzelfsprekend onderdeel van de stad. De afwaardering van de A2 biedt kansen om er echt een buurt van te maken en het hele gebied beter aan te sluiten op het stedelijk weefsel. De opgave is om de Nieuwe A2 Entree een logisch en leesbaar onderdeel van de stad te maken, met goede aansluiting op de omliggende buurten en de Amstelscheg. Het wordt onderdeel van de wijk Overamstel en sluit naadloos aan bij het naastgelegen Muyskenkwartier, één van de buurten binnen Overamstel met een eigen identiteit.

3. Wonen en werken aan de Amstelscheg als bijzondere kwaliteit

- Barrière A2 opheffen, wonen aan de Amstelscheg

Door het opheffen van de huidige barrière (snelweg A2) die de woonwijk Overamstel van de enorme groene kwaliteit van de Amstelscheg scheidt en deze te vervangen

door een stadslaan komen de buurten ineens direct aan de scheg te liggen. Deze laan biedt de mogelijkheid om over te steken en zo ontstaan aantrekkelijke routes naar de scheg. Bovendien zorgt het vervallen van de A2 tot een aanzienlijke vermindering van autoverkeer met een verminderde geluidsbelasting op de aangrenzende woonbuurten. Ook kan dit lokaal voor minder uitstoot zorgen, zowel CO₂ als fijnstof. Dit leidt tot meer woon- en verblijfskwaliteit in deze buurten.

- Amstelscheg beter toegankelijk maken en beter benutten

De ambitie is om de Amstelscheg beter toegankelijk te maken en beter te benutten door meer gebruiksmogelijkheden toe te voegen. Op deze manier kan ook invulling worden gegeven aan de opgave uit de Omgevingsvisie. Er wordt rekening gehouden met een mogelijk toekomstige aantrekkelijke en veilige wandel- en fietsroute richting de Amstelscheg in het verlengde van de Amstelstroomlaan. In het onderzoeksgebied (zie afbeelding p. 7) wordt onderzocht hoe invulling te geven aan de wens om in de parken en de koppen van de scheggen meer gebruiksmogelijkheden te maken. De geplande gebiedsontwikkeling van de Nieuwe A2 Entree biedt een uitgelezen kans om deze ambities uit de Omgevingsvisie waar te maken door ze mee te nemen in de opgave van de volgende fase.



Ambitie van de afwaardering en vergroening van de Utrechtsebrug

3.3 Programmatische opgave

Aanvulling planvoorraad met ca. 1.000-1.200 woningen

Om tegemoet te komen aan de vraag naar woningen in de stad moet er worden bijgebouwd. Het stadsbestuur wil langjarig 7.500 woningen per jaar mogelijk maken. Momenteel wordt er op veel plaatsen in de stad ontwikkeld. Gezamenlijk is er op deze locaties voldoende ruimte om de gestelde ambitie tot 2030 te realiseren. Na 2030 neemt de planvoorraad snel af. Om ook voor de middellange termijn tot 2035 voldoende woningen te kunnen bouwen dient de planvoorraad te worden aangevuld met ca. 20.000 woningen. De gebiedsontwikkeling op de vrijgekomen grond na afwaardering van de A2 levert hier een bijdrage aan. Rekening houdend met de benodigde tijd voor planvoorbereiding dient planvorming voor deze locatie zo snel mogelijk opgestart te worden.

De ambitie voor de nieuw te ontwikkelen woningen is om goede woonkwaliteit te maken. Uitdaging hierbij is de relatief drukke straat waar deze woningen grotendeels aan komen te liggen met bijbehorende geluidsbelasting. Bij de



Wonen en werken komen samen in het Nieuwe A2 Entree gebied

woningbouwontwikkeling wordt rekening gehouden met en onderzoek gedaan naar een gezond leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Uitgangspunt is om langs de nieuwe stadslaan voornamelijk tweezijdig georiënteerde woningen te maken, zodat deze altijd een luwe zijde hebben. Dit heeft tot gevolg dat er relatief grote woningen gemaakt zullen worden.

Gemengde stadsbuurt

In de Omgevingsvisie worden verschillende soorten buurten getypeerd. Overamstel wordt aangeduid als een 'Gemengde stadsbuurt'. Dit zijn woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en kleinschalige sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling. Er wordt op dit moment rekening gehouden met ca. 1.000-1.200 woningen op basis van een FSI 1,8-2 met een aandeel wonen van 80-85%, werken 10-15%, voorzieningen 5-10%.

De ambitie voor De Nieuwe A2 Entree is het maken van een aantrekkelijke woonomgeving gecombineerd met werkfuncties en voldoende voorzieningen, zoals een basisschool, huisartsenpost en buurtkamer. Ook zullen de mogelijkheden voor deelmobiliteit en mobiliteitshubs in het gebied onderzocht worden.

Bedrijvenstrategie en 'Ruimte voor de Economie van Morgen'

In 'Ruimte voor de Economie van Morgen' (2017) wordt gepleit voor het integraal mee ontwikkelen van de werkfunctie door kantoor- en bedrijfsruimte te integreren in nieuwe gebiedsontwikkeling. Om de groei van de stedelijke economie te faciliteren zijn gemengde woonwerkmilieus met voorzieningen belangrijk. Daarbij gaat het ook om het maken van ruimte voor bedrijven die behoefte hebben aan vestigingslocaties met stedelijke interactie. Integratie van bedrijven in stedelijke gebieden biedt ruimte voor ambachten, lokale kleinschalige productie, en moderne productiebedrijven. Dit wordt verder geduid in de Bedrijvenstrategie.

Gemengd creatief en productief milieu

De locatie dichtbij het water en uitvalswegen en ontwikkelingen in oenschouw nemende, is een multifunctionele economische ontwikkeling op zijn plek binnen de Nieuwe A2 Entree. Langs de afgewaardeerde A2, met aansluiting op de ontwikkeling van het Muyskenkwartier, liggen kansen voor de succesvolle ontwikkeling van kleinschalige kantoren en kleinschalige stadsverzorgende bedrijvigheid. Voor de economische functies, en met name bedrijvigheid in de productieve of maaksfeer is ruimte op de begane grond en betaalbaarheid van belang.

Het zuidelijke deel van het plangebied is het meest geschikt voor inpassing van kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, aansluitend op het zuidelijk gelegen Werkstad Overamstel in de gemeente Ouder-Amstel en het Kauwgomballenkwartier in Overamstel aan de andere kant van de Duivendrechtsevaart. Het programma verkleurt meer naar wonen naar mate het noordelijker gelegen is, in aansluiting bij de woonbuurten in Overamstel en richting de Rivierenbuurt.



Groen-blauw netwerk

3.4 Groen-blauwe opgave

Groen

De ambitie is om een groen en gezond gebied te ontwikkelen dat klimaatbestendig en rainproof is, maar vooral een prettig leefklimaat heeft, een gebied dat aansluit op de omgeving. De afgewaardeerde A2 wordt ingericht als een groene stadslaan begeleid door bomen. Bij transformatie van het gebied zal een groot aantal bomen ten oosten van de A2 verwijderd worden. Deze bomen moeten worden gecompenseerd. Hiervoor zijn mogelijkheden in het in het plangebied zelf, in Knooppunt Amstel, of op andere plekken in Overamstel.

Naast groen in het gebied zelf speelt ook het groen in de omgeving een belangrijke rol. Het plangebied van de Nieuwe A2 Entree grenst direct aan het landschap van de Amstelscheg. Dit vormt samen met het volkstuintenpark een groendecor voor de nieuw te bouwen woningen. Het is de ambitie om groene verbindingen te maken met stedelijk gebied, door bijvoorbeeld het vergoenen van de Utrechtse brug en het maken van groene oostwest verbindingen.

Ecologie

Belangrijke ambities zijn het maken van ecologische verbindingen, noord-zuid parallel aan de ligging van de huidige weg en dwarsverbindingen, onder de weg door. Dit volgt de bewegingspatronen van de voornaamste dieren in het gebied, zoals de vleermuis, ringslang, rugstreeppad, iepenpage, kleine marterachtigen en vogels. Daarnaast zullen door de bijzondere ligging aan de hoofdgroenstructuur en Amstelscheg de mogelijkheden voor natuurinclusiviteit bij de planvorming voor de Nieuwe A2 Entree worden onderzocht. Negatieve effecten op flora en fauna moeten worden gecompenseerd.

Water

Voor ontwikkeling van de Nieuwe A2 Entree is een robuust watersysteem (rainproof) nodig in afstemming met Waternet. Langs de oostkant van de huidige snelweg A2 ligt een bermsloot die het water van de snelweg opvangt en mogelijk komt te vervallen. Deze watergang zal qua wateroppervlakte gecompenseerd moeten worden. Daar zijn goede mogelijkheden voor aan de randen van de projectlocatie of in het knooppunt Amstel.

3.5 Duurzaamheid

Amsterdam hanteert het Donut-model om de duurzaamheidsopgave verder vorm te geven. De Donut is een model waarbij economische welvaartsgroei kan plaatsvinden zonder dat ecologische grenzen overschreden worden. Het doel is om de behoefte van iedereen te realiseren binnen de draagkracht van de aarde. Het uitgangspunt van de Donut Economie is dat door dingen te doen en uit te proberen, stappen gezet kunnen worden naar een sociaal en ecologisch betere samenleving. De gemeente zet mede met onderstaande aspecten in op een duurzame en toekomstbestendige stad.

Circulair bouwen, materialen en gebruik

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020 - 2025 staat dat de stad in 2050 circulair is. Dit houdt in dat kringlopen volledig gesloten zijn: waardevolle materialen en grondstoffen worden hergebruikt en er wordt geen afval geproduceerd. De ambitie is om 50 procent minder primaire grondstoffen te gebruiken in 2030. Circulair bouwen is noodzakelijk om die ambities te bereiken.

Adaptief en flexibel bouwen

De gemeente ondersteunt adaptief en demontabel

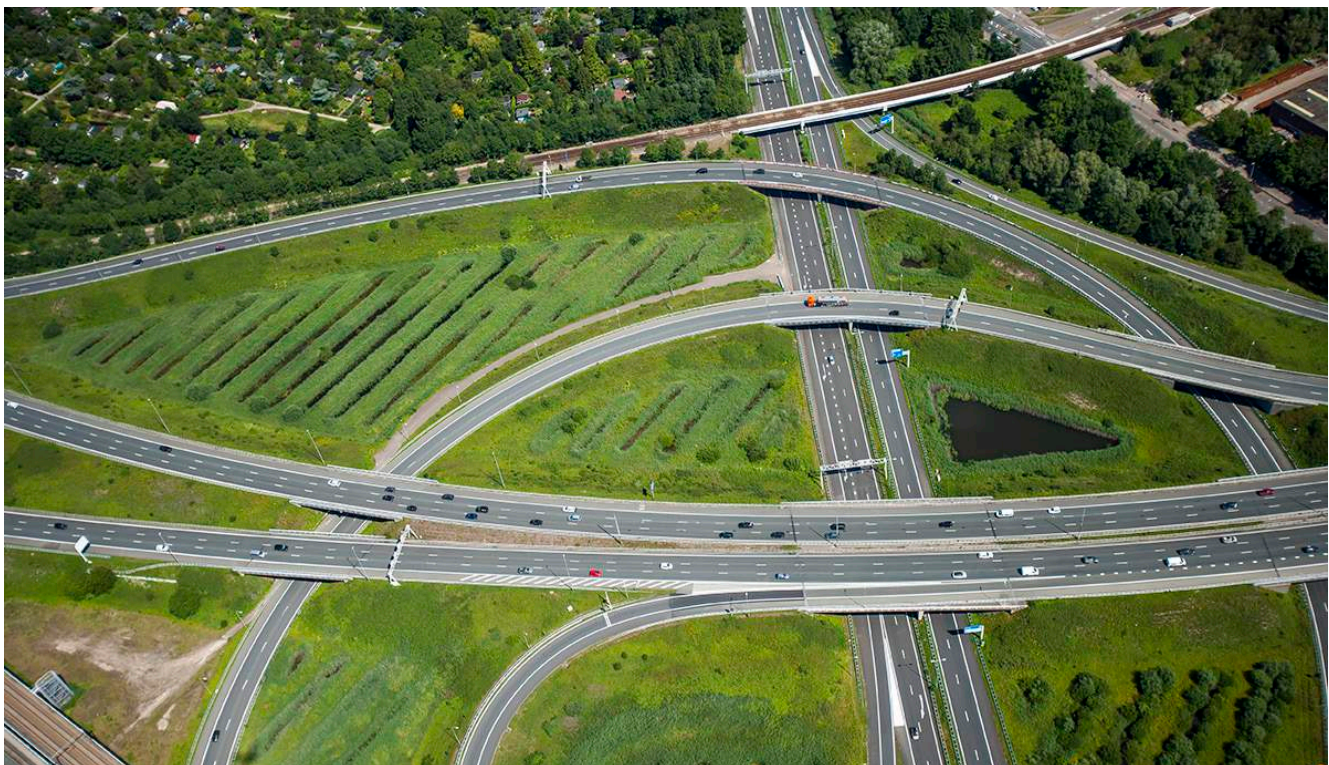
bouwen. Adaptief bouwen is een adaptieve indeling van het gebouw waardoor functiewijzigingen zonder ingrijpende verbouwingen mogelijk zijn. Bijvoorbeeld door toepassing van een hoge plint voor werken en wonen, of door parkeergarages om te kunnen zetten naar andere functies. Demontabel houdt in dat een gebouw zo in elkaar is gezet dat componenten en materialen herbruikbaar zijn, omdat ze gemakkelijk losgemaakt kunnen worden.

Duurzame energie en aardgasvrij

Amsterdam zet bij nieuw te ontwikkelen gebieden in op het aardgasvrij realiseren van gebouwen. Onderdeel hiervan is te zorgen voor minder Co2 uitstoot, het streven naar volledig duurzame energie en een aardgasvrije stad. Ambitie is om bij de Nieuwe A2 Entree een gebied te realiseren dat zeer energiezuinige tot energieleverende gebouwen bevat.

Klimaatadaptatie

Amsterdam wil voor 2050 zo goed mogelijk zijn voorbereid op het veranderende klimaat. De Nieuwe A2 Entree moet in hoge mate klimaatbestendig worden, waarbij zowel heftige regenval, overstromingen, hitte en droogte kunnen worden opgevangen. Naast het waarborgen van maatregelen rondom klimaatadaptatie



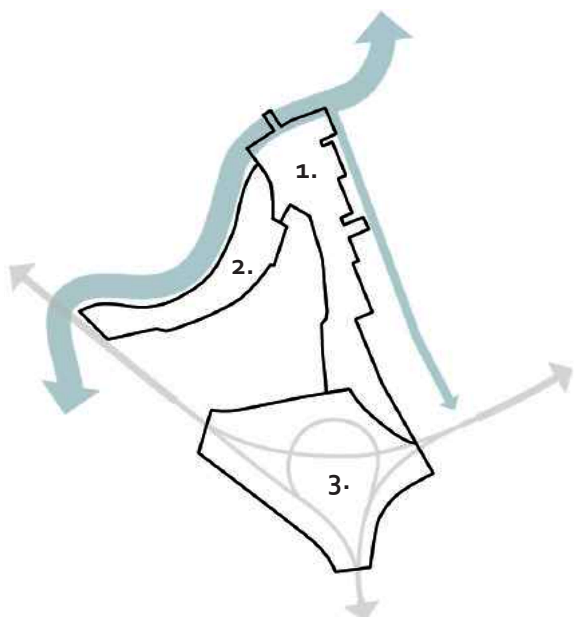
Deelgebied 3; knooppunt Amstel als onderzoeksgebied voor water en groen compensatie

is het ook van belang om in te staan voor de ambitie van natuurinclusiviteit.

Groen in de openbare ruimte, de gevel en de daken van gebouwen leveren een belangrijke bijdrage aan klimaatadaptatie. De gemeente Amsterdam heeft een 'groennorm' opgesteld. Daarin staat een norm die opgebouwd is uit 3 aspecten: een norm voor gebruiksgroen, een norm voor ecosysteemgroen en afstandsnormen. Op basis van het aantal gerealiseerde woningen en BVO utiliteit worden normen voor de hoeveelheid te realiseren groen in het gebied bepaald.

3.6 De Gezonde Stad

Het Coalitieakkoord van het Amsterdamse College van B&W zet in op een gezonde, leefbare en duurzame stad. Een goede gezondheid is voor iedereen belangrijk. Een goed ingerichte leefomgeving kan bijdragen aan een gezondere levensstijl en een betere gezondheid. De omgeving kan zo ontworpen of georganiseerd worden dat de mentale en fysieke gezondheid positief beïnvloed wordt. De Amsterdamse Gezondheidslogica biedt 12 principes voor een gezonde leefomgeving, waaronder prettige routes voor fietsers en voetgangers, groen, spelen en sport in de buurt en gezonde lucht. Door de afwaardering van de A2 naar een stadslaan kunnen deze principes toegepast worden voor het bevorderen van gezondheid in de gebiedsontwikkeling op de vrijgekomen ruimte en de verschillende langzaam verkeersroutes.



Deelgebieden

3.7 Toekomstperspectief per deelgebied

Deelgebied 1: gebiedsontwikkeling en nieuwe stadslaan

Deelgebied 1 is het omvormen van de snelweg naar stadslaan, waardoor ruimte vrijkomt voor een nieuwe stadsbuurt, de Nieuwe A2 Entree, met veel activiteit direct gelegen aan de Amstelscheg. In dit deelgebied zijn ook de Utrechtse brug en de groene 'koppen' aan weerszijden van de brug meegenomen om verbetering van de in de fietsroutes en verblijfskwaliteit in de openbare ruimte te maken.

Deelgebied 2: onderzoeksgebied kop Amstelscheg

De Amstelscheg is de achtertuin van de (nieuwe) bewoners van OverAmstel en vooral voor die van de Nieuwe A2 Entree. Om van dit gebied te kunnen genieten is het belangrijk dat er goede verbindingen zijn. Mogelijkheden tot verbeteringen van de openbare ruimte zullen worden onderzocht en uitgevoerd. Zo zullen routes naar de Amstelscheg aantrekkelijk en veilig worden ingericht en wordt er gezocht naar meer gebruiksmogelijkheden in de in de openbare ruimte.

Deelgebied 3: onderzoeksgebied compensatie water en groen

In afstemming met Zuidasdok zal worden onderzocht of water- en groencompensatie mogelijk is in Knooppunt Amstel. Het knooppunt is een open landschap waar eventueel bomen zouden kunnen worden ingezet om de randen te verstreken. Voor bomen zijn er ook compensatiemogelijkheden in het projectgebied zelf en in Overamstel. Hierbij wordt rekening gehouden met de ecologische waarde van deze compensatie.

Een korte terugblik

In Koers 2025 (uit 2016) is een ontwikkelstrategie gepresenteerd om de ambitie van het vorige college (2018-2022) te realiseren om gemiddeld 7.500 woningen per jaar binnen de stadsgrenzen toe te voegen. In het kader van Koers 2025 zijn in 2017 een achttal Gebiedsuitwerkingen in Amsterdam uitgevoerd. Eén van de gebiedsuitwerkingen is 'Amstel-Arena' uit augustus 2017, waarin de deelstudie 'Studie varianten A2-afwaardering/impuls A2-stadsentree' is opgenomen.

Op basis van de resultaten van de Gebiedsuitwerking Amstel-Arena zijn met betrekking tot de Nieuwe A2 Entree de aanbevelingen gedaan om te starten met het opstellen van een intentieovereenkomst met gemeente Ouder-Amstel en RWS en met een nieuw (gebiedsontwikkelings-)project 'De Nieuwe A2-Entree & A2-Entreegebied'.

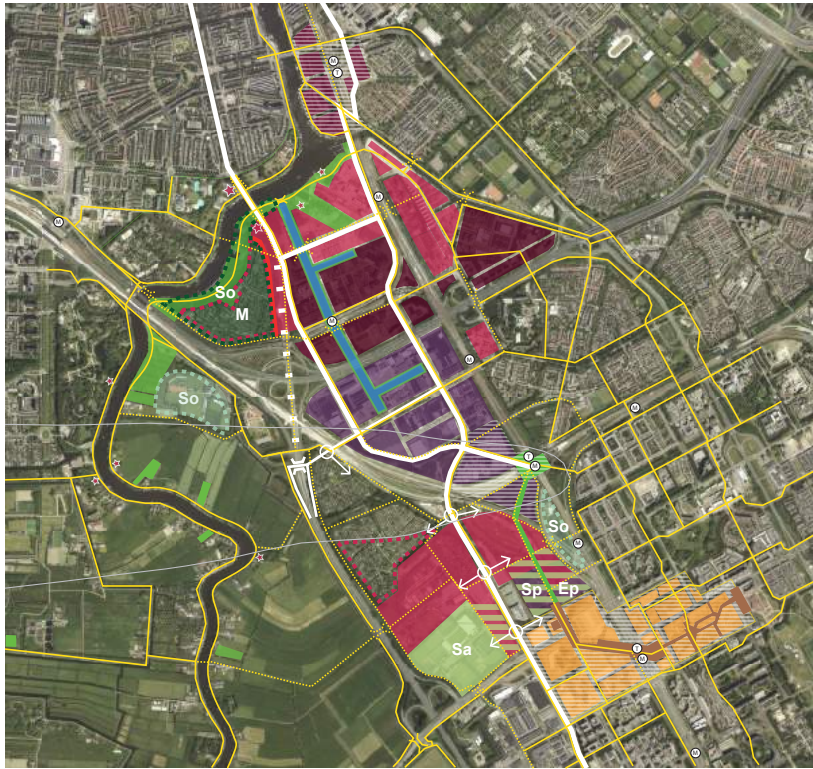
In februari 2018 is een intentieverklaring getekend door de gemeente Amsterdam, de gemeente Ouder-Amstel, de Vervoersregio Amsterdam (VRA) en Rijkswaterstaat (RWS) om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een aanvullende wens van de beide gemeentes en de VRA, genaamd 'De nieuwe A2 Entree'. 'De nieuwe A2 Entree' omvat een pakket aan maatregelen en draait om de verwijdering van de A2 ter plaatse van Knooppunt Amstel (KNA) en ten noorden daarvan om ruimte te creëren voor gebiedsontwikkeling. Het haalbaarheidsonderzoek is afgerond in mei 2019. De conclusie luidde dat het project in de beschouwde Schetsontwerpfase haalbaar wordt geacht. Het college B&W van Amsterdam heeft in juni 2019 ingestemd met de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek.

Na het haalbaarheidsonderzoek is de vraag centraal komen te staan welk effect/impact het schetsontwerp van 'De Nieuwe A2 Entree' heeft op het ontwerp van Knooppunt Amstel (KNA). Deze vraag is aan Zuidasdok gesteld omdat voor het KNA gestart wordt met de voorbereiding van de aanbesteding. De betrokken partijen hebben een antwoord van Zuidasdok nodig om de bestuurlijke opdracht te kunnen afronden. Om dit antwoord te kunnen formuleren zijn de effecten

van 'De nieuwe A2 Entree' op het KNA onderzocht aan de hand van een Impactanalyse. Conclusie die op basis van de impactanalyse getrokken kon worden was dat het niet mogelijk is, qua planning en besluitvorming binnen gemeente Amsterdam, om tijdig een financieel gedekt en juridisch-planologisch geregeld Nieuwe A2 Entree plan tot stand te brengen, waarvan de uitvoering nog meegenomen kon worden in de aanbesteding van KNA door Zuidasdok. En omdat de impact zo groot is van de zuidelijke variant met een nieuw viaduct direct ten zuiden van knooppunt Amstel zo groot is, is het ook niet denkbaar dit als meerwerk aan de aannemer Zuidasdok later mee te geven.

Op basis van deze conclusie is met Zuidasdok zomer/najaar 2022 besproken of een alternatieve oplossing, 'de noordelijke variant' met een beëindiging van de snelweg A2 direct ten noorden van KNA, perspectief zou bieden. Uit een QuickScan bleek dat het geval en daarop is voor deze noordelijke variant in 2023 wederom een impactanalyse uitgevoerd door Zuidasdok om meer inzicht te krijgen in de consequenties van deze variant. Een belangrijk issue dat gedurende dit onderzoek naar voren kwam was de vraag van RWS of de voorgestelde oplossing wel verkeersveilig te realiseren is. Daar is uitgebreid nader op ingegaan en RWS heeft een verkeersveiligheidsbeoordeling gedaan. Dit alles heeft tot de conclusie geleid dat het mogelijk moet zijn om deze noordelijke variant aan te leggen, zonder verkeersveiligheidsproblemen te veroorzaken en ook zonder op het hoofdsnelwegennet dan wel op het onderliggende Amsterdamse wegennet ongewenste problemen te veroorzaken wat betreft verkeersdoorstroming.

Het vervolgproces wordt beschreven in hoofdstuk 6 Ontwikkelstrategie.



Legenda

- Wonen - werken
- Werken - wonen
- Gemengd werken
- Multimodaal knooppunt
- Centrumgebied ArenaA poort
- Sp Sport (park) bovenop parkeren evenementen
- Sa Sportpark (AJAX)
- Upgraden Duivendrechtse vaart als centrale openbare ruimte
- Park aan Amsteloever
- Ep Evenementen/leisure park bovenop parkeergarage
- Nieuwe boulevard Duivendrecht-ArenaA
- Pleinenreeks ArenaA poort
- Fiets route; bestaand en nieuw
- Hoofdstructuur auto
- Verwijderen A2
- Bebouwingsrand nader te bepalen
- Strategische reservering wonen; mogelijk omzetten naar 'ontwikkeling metropolitaan park'
- Te onderzoeken locatie nieuw openbaar sportpark na 2025
- Strategische reservering wonen
- Beperkingsgebied geluid (LIB4)
- Trein en metro station

Ontwikkelingsperspectief Amstel - Arena 2025



Variant Verwijdering A2 & nieuwe stadsstraat Joan Muyskenweg



Variant Verwijdering A2 & nieuwe stedelijke laan Nieuwe Utrechtseweg

bron: Gebiedsuitwerking Amstel - Arena (2017)

4. Schets van de nieuwe stadslaan

4.1 Ligging en schets van de nieuwe stadslaan

Om de huidige snelweg A2 af te kunnen waardenen is een akkoord van Rijkswaterstaat/ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nodig. Dit heeft gevolgen voor de aanpassing van Knooppunt Amstel, waarvan de werkzaamheden door Zuidasdok worden voorbereid. Uit de voorverkenning, uitgevoerd met Zuidasdok, is het noodzakelijk de ligging en het ontwerp van de nieuwe weg inclusief de afslag vroegtijdig vast te leggen, dat wil zeggen al bij het Principebesluit.

Het voorstel is om de A2 direct ten noorden van Knooppunt Amstel te laten beëindigen en aan te sluiten op de (te verleggen) Joan Muyskenweg, die dan de verbinding vormt met de Utrechtse brug. Bij dit voorstel ontstaat ook de ruimte voor een nieuwe gebiedsontwikkeling van ca 1000-1200 woningen door verwijdering van de dubbele weginfrastructuur (snelweg naast stadslaan).

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

- Doordat het projectgebied een relatief smalle strook betreft blijft er bij de ligging van de laan aan de westrand meer ruimte voor gebiedsontwikkeling over dan wanneer de laan midden door het gebied zou lopen.
- Er zal de eerste jaren nog veel autoverkeer over de stadslaan rijden. Door de ligging aan de rand van de toekomstige buurt heeft deze meer woon- en verblijfskwaliteit.
- Uniek voor Amsterdam is de lobbenstad, door de weg langs de kop van de Amstelscheg te leiden wordt het groen tot diep in het stedelijk weefsel ervaren.
- De toekomstige bebouwing komt op enige afstand van het bestaande Volkstuinenpark Amstelglorie te liggen.

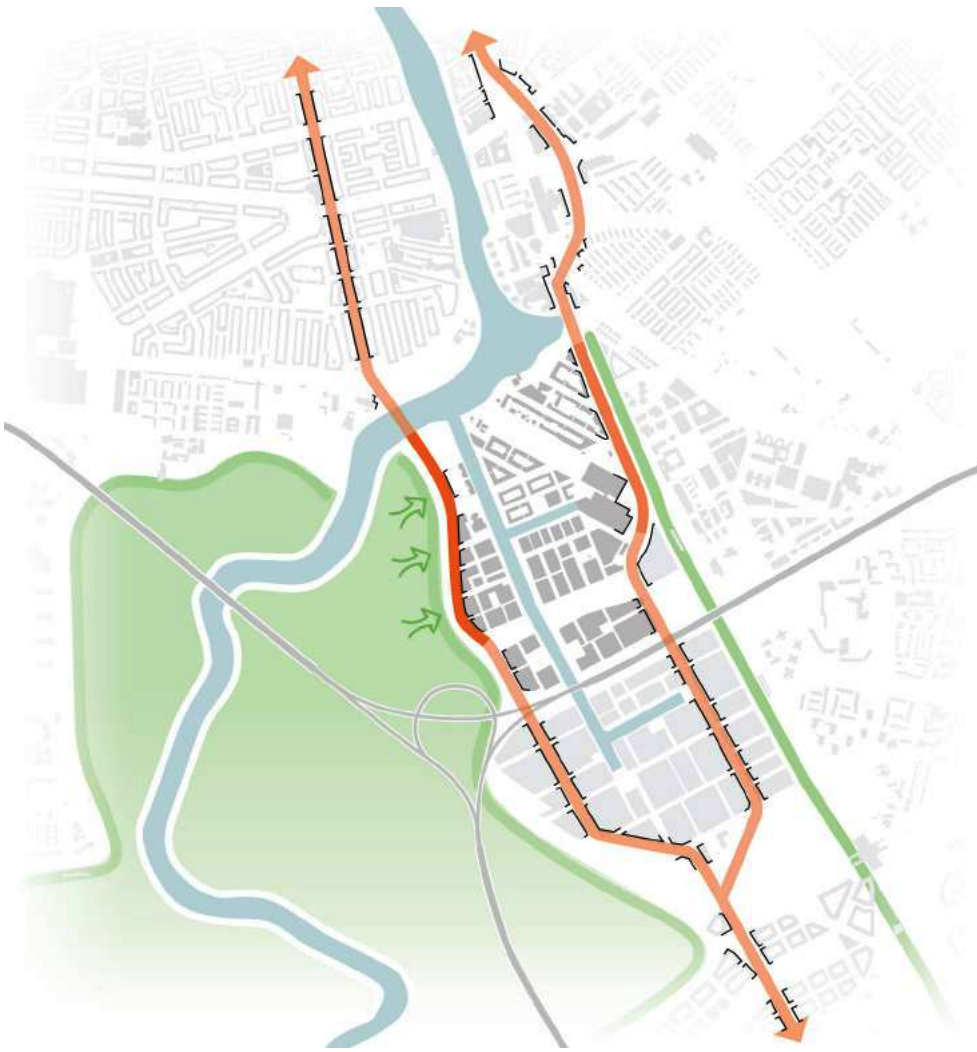
Voor het ontwerp van de nieuwe stadslaan is rekening gehouden met een wegprofiel van twee keer één rijstrook, een dubbele bomenrij, een groene middenstrook, een voorzieningenstrook voor fietsparkeren, laden en lossen en afvalcontainers, een fietspad in twee richtingen en een stoep langs de toekomstige bebouwing. Dit profiel heeft een duidelijke verwantschap met de Spaklerweg (S111) die aan de oostzijde van Overamstel ligt. Beide wegen lopen langs de rand van de wijk en worden aan één zijde geflankeerd door bebouwing, de andere zijde heeft een groene invulling. Bij de Spaklerweg is dat het spoortaalud, bij de nieuwe stadslaan Nieuwe A2 Entree is dat het Volkstuinenpark Amstelglorie als onderdeel van de Amstelscheg.

In de verkeersberekeningen is nu een langzaam verkeersoversteek bij de kruising met de Amstelstroomlaan meegenomen. In de toekomst en wanneer daar voldoende aanleiding voor is kunnen er meer oversteekplaatsen gemaakt worden.

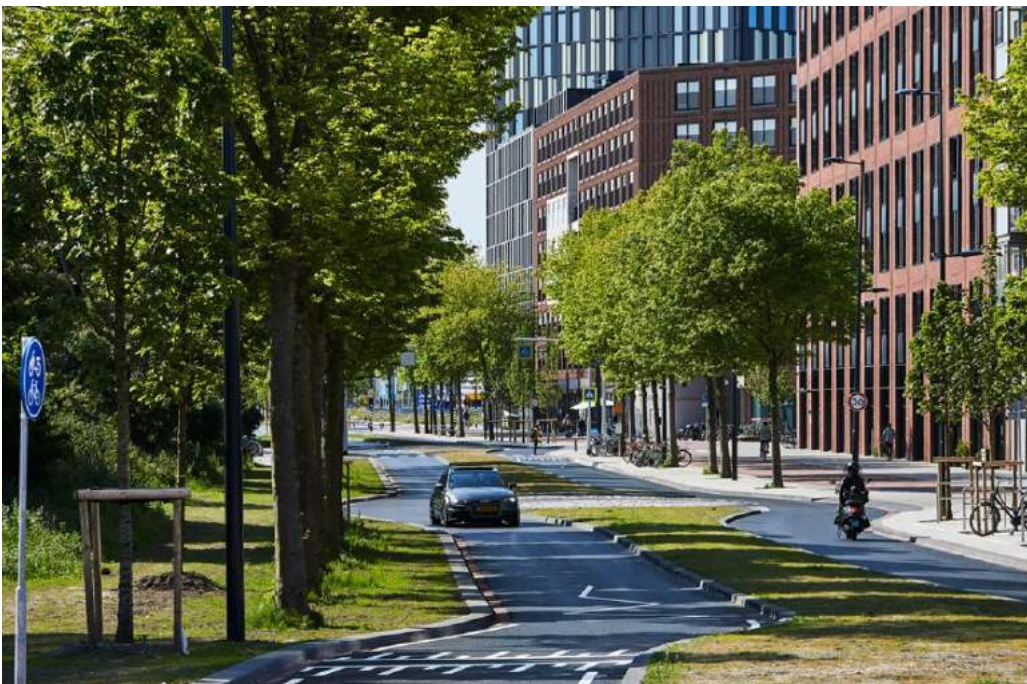
Het verzoek van Stadsdeel Zuid om rekening te houden met de reservering in het wegprofiel voor de mogelijke toekomstige inpassing van een tram wordt in de volgende fase onderzocht.



Afslag ten noorden van de metrolijn



Ligging nieuwe stadsiaan langs de Amstelscheg en verwantschap met Spaklerweg



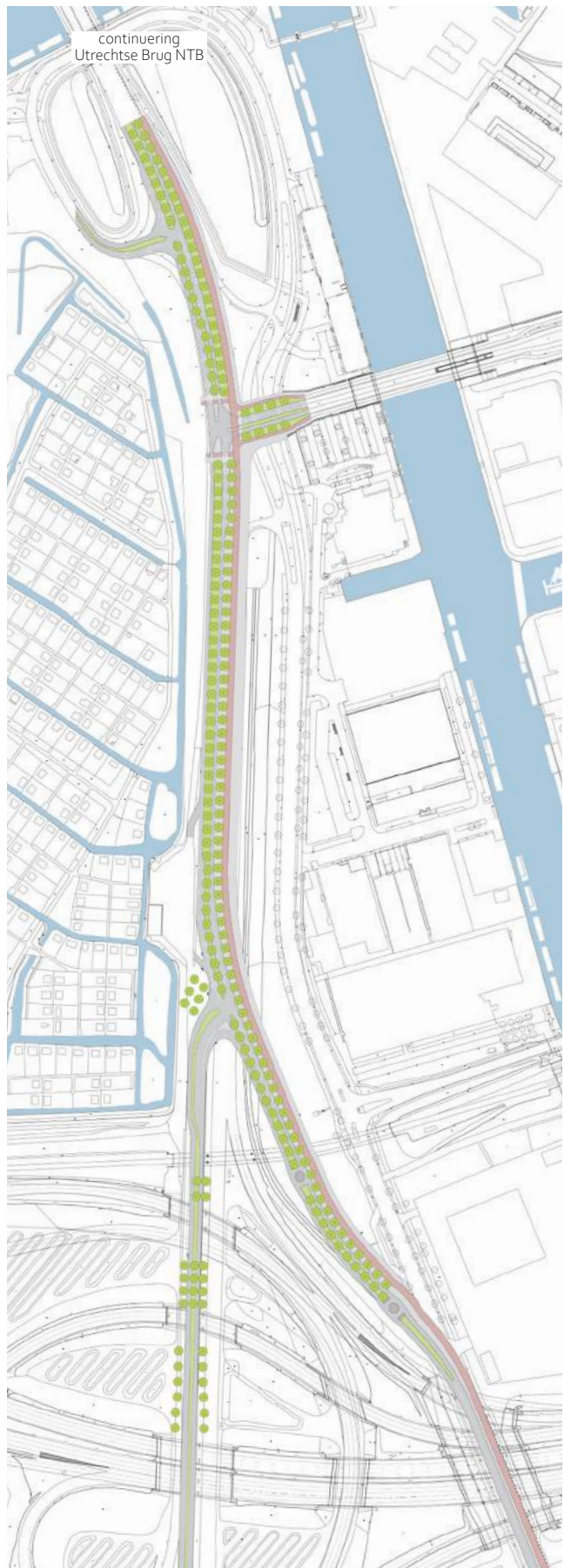
Referentie Spaklerweg

4.2 Verkeersdoorstroming

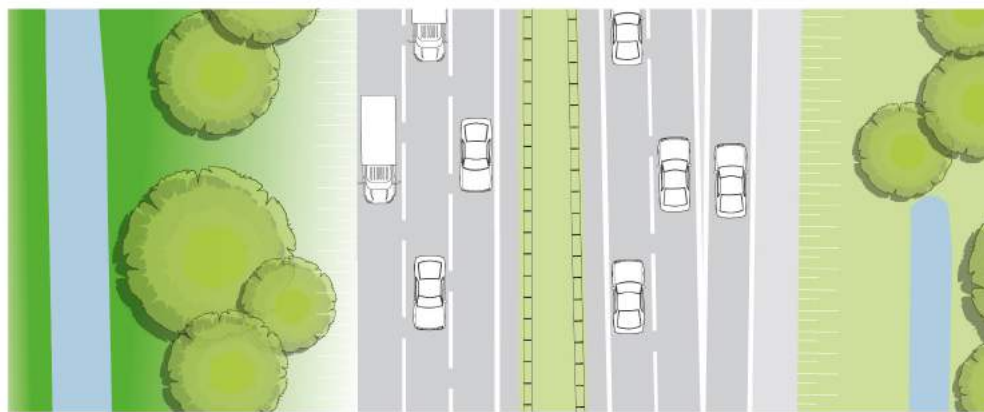
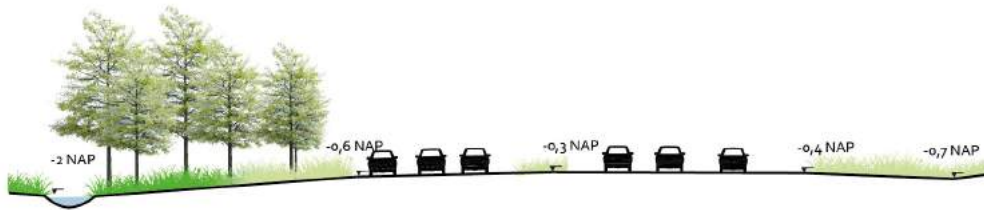
De Nieuwe A2 Entree zal invloed hebben op de verkeersstromen in het gebied. Door de afwaardering van de Rijkssnelweg tot stadstraat/-laan zal verkeer deels een andere route stad in, maar ook stad uit zoeken. Hiervoor is het belangrijk om de toekomstige verkeerssituatie in beeld te brengen. De afwaardering en gebiedsontwikkeling mogen namelijk niet tot onacceptabele verkeerssituaties elders leiden. De toekomstige verkeersstromen op het gemeentelijk wegennet zijn inzichtelijk gemaakt met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Om ook de invloeden van de Nieuwe A2 Entree op het snelwegennet van Rijkswaterstaat inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat. Uitgangspunten voor beide modellen zijn in overleg met Rijkswaterstaat opgesteld. Voor verschillende punten in het netwerk zijn de intensiteiten met elkaar vergeleken. In fig. 23 van het VMA (zie bijlage 1B) zijn de opgenomen thermometerpunten, en dus de reikwijdte van het onderzoek, te zien.

De conclusie van beide modellen wijst uit dat de beoogde afwaardering geen onacceptabele verkeerssituatie op het wegennet zal veroorzaken. De infrastructuur is voldoende robuust om de veranderingen op te vangen, waarmee de verkeerskundige aspecten op een vroeg moment zorgvuldig zijn afgewogen en geen belemmering blijken om met deze plannen verder te gaan. De resultaten zijn afgestemd met stakeholders zoals Rijkswaterstaat, Zuidasdok, Stadsdeel Oost, gemeente Ouder-Amstel en het Programmteam Mobiliteitsplan Zuidflank. Het VMA-model is opgenomen als bijlage (1B) bij deze nota.

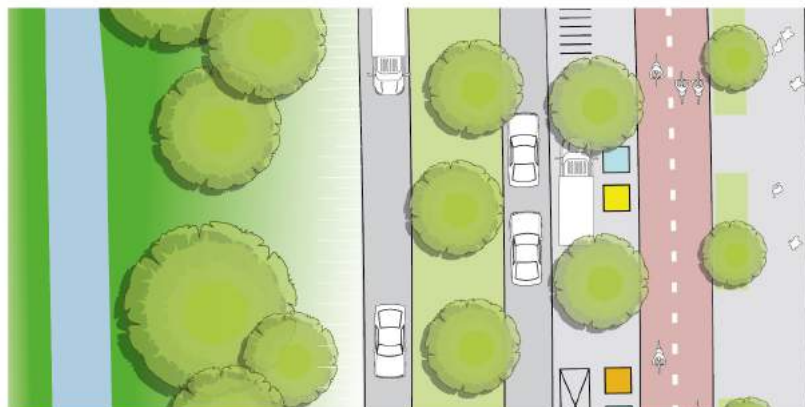
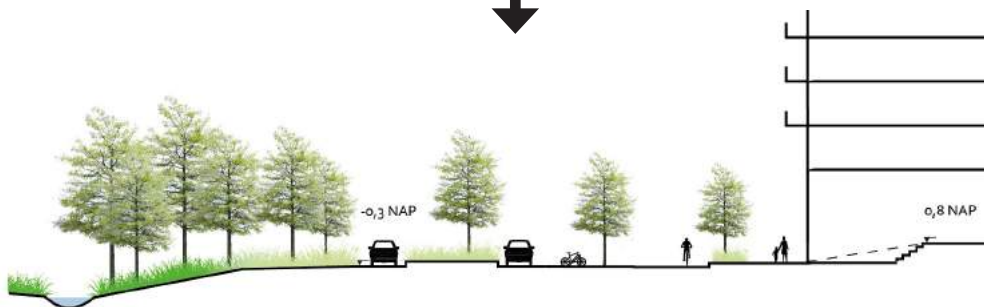
Naast de aandacht voor de verkeerseffecten is er specifiek door Rijkswaterstaat ook vroegtijdig aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheidsaspecten, om te voorkomen dat die pas later bekeken worden en een probleem zouden kunnen vormen. Rijkswaterstaat heeft op basis van een 3D wegbeeldanalyse een beoordeling uitgevoerd van de situatie die ontstaat bij een afgewaardeerde A2 en is tot de conclusie gekomen dat het goed mogelijk moet zijn dit verkeersveilig uit te werken en aan te leggen.



Schets nieuwe stadslaan



Profiel huidige situatie A2

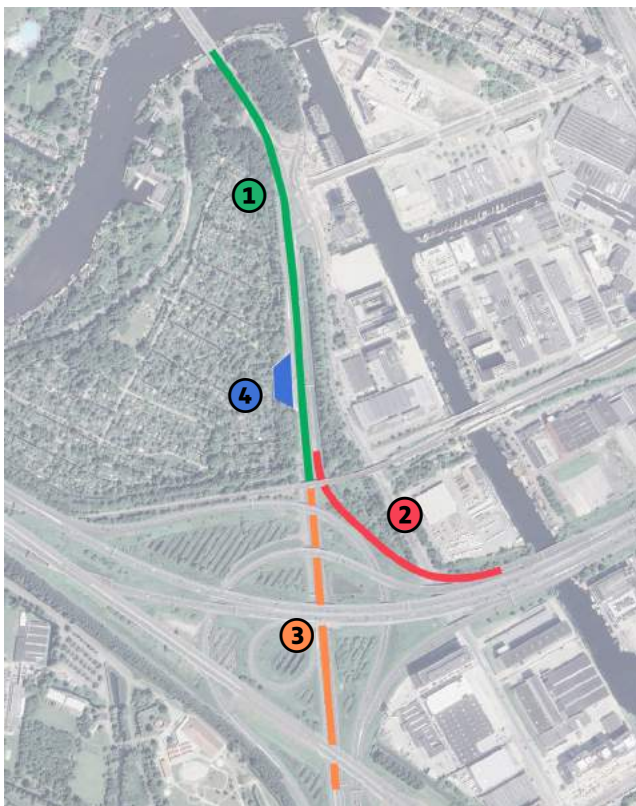


Voorbeelduitwerking nieuwe stadslaan: 2x een enkele rijbaan

5. Juridische verkenning

De meest relevante infrastructurele wijzigingen zijn opgenomen op de hieronder weergegeven afbeelding en houden concreet het volgende in:

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



Aanduidingen meest relevante wijzigingen

Stakeholders

De stakeholders in het planproces zijn het Rijk, Rijkswaterstaat, Gemeente Ouder-Amstel, VRA, Zuidasdok, omwonenden en bedrijven in het projectgebied (tankstation), Volkstuinenpark Amstelglorie en gebruikers van het wegennet.

Het terrein is grotendeels in eigendom van de Gemeente Amsterdam, met uitzondering van de in de bijlage aangegeven gronden die in bezit zijn van Rijkswaterstaat (Het Rijk). Ook ligt een deel van het plangebied binnen de gemeentegrens van Ouder-Amstel.

Met Zuidasdok, RWS, VRA en Ouder-Amstel zullen contractafspraken worden voorbereid en er zal direct na het vaststellen van het Principebesluit participatiebijeenkomsten worden georganiseerd, zie daarvoor meer in de hoofdstukken 6 en 7.

Geldende bestemmingsplannen

De geldende bestemmingsplannen voor de verlegging van de NA2E zijn beoordeeld. De relevante bestemmingsplannen zijn:

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

De beoogde werkzaamheden voor de wegverlegging bevinden zich voor een groot deel binnen de bestemming 'Groen' en 'Verkeer'. In het gebied is een tankstation aanwezig, met de twee gebiedsaanduidingen 'veiligheidszone – lpg'.

Bij de planuitwerking dient rekening te worden gehouden met de bestemmingsplannen die verband houden met de inpassing van het Tracébesluit Zuidasdok. Deze bestemmingsplannen worden in 2024 vastgesteld. Voor afwijking van de geldende bestemmingsplannen is een juridische procedure noodzakelijk (zie hierna onder vergunningen en procedures). Daarvoor is het noodzakelijk om de omgevingsaspecten in beeld te brengen.

5.1 Vergunningen en procedures

Het project wordt uitgevoerd in op zichzelf staande fases. De juridische procedure en besluitvorming wordt daarom ook opgedeeld in meerdere fases. In de eerste fase zal besluitvorming betrekking hebben op de wegaanpassing. Later volgen de juridische procedures voor de gebiedsontwikkeling.

De juridische procedures worden gestart na inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024. Dit betekent dat het afwegingskader en de juridische procedure er anders uitzien dan onder de

huidige regelgeving (Wet ruimtelijke ordening). Het afwegingskader is niet meer 'een goede ruimtelijke ordening'. Onder de Omgevingswet is het nu noodzakelijk om te komen tot regelgeving die voorziet in 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties'. Ook bestaat de planvorm 'bestemmingsplan' niet meer onder de Omgevingswet, maar wordt er een omgevingsplan voor het gehele grondgebied van de gemeente vastgesteld. Een omgevingsplan is meeromvattend dan een bestemmingsplan, omdat gemeentebesturen onder de Omgevingswet ook regels kunnen stellen over onderwerpen zoals geluid, bouwen en milieu die nu nog worden geregeld in landelijke wetgeving.

Deze landelijke wetten vervallen op 1 januari 2024. Om te zorgen dat er geen 'gat' ontstaat, is er een tijdelijk omgevingsplan voor elke gemeente vastgesteld met daarin regels die eerst in de landelijke wetgeving stonden. Geldende bestemmingsplannen worden na 1 januari 2024 opgenomen in dit tijdelijk deel van het omgevingsplan samen met de regels die eerst in de landelijke wetgeving stonden.

Dit betekent dat het project wordt getoetst aan de bestemmingsplannen, zoals die gelden op moment van de aanvraag of start procedure.

Overige toestemmingen

Als de wegaanpassing niet voorziet in het uitbreiden van de A2 met rijstroken tussen twee knooppunten of aansluitingen, bestaat er geen tracébesluit-plicht onder de Tracéwet. Ook onder de Omgevingswet is er geen plicht om een projectbesluit (opvolger van het Tracébesluit) vast te stellen.

Voor de wijzigingen aan de A2 zal wel besluitvorming door het Rijk nodig zijn, bijv. een verkeersbesluit of het aanpassen van de wegenlegger.

Het project is wel in strijd met de geldende bestemmingsplannen. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is besluitvorming mogelijk door een omgevingsvergunning te verlenen, of door het omgevingsplan te wijzigen.

Omgevingsvergunning

Het is mogelijk om een omgevingsvergunning aan te vragen voor een buitenplanse omgevingsplan activiteit, een BOPA. Een BOPA is vergelijkbaar met de huidige buitenplanse WABO-aanvraag omgevingsvergunning. Participatie is verplicht en mogelijk geldt er een adviesrol voor de gemeenteraad.

Het toepassingsbereik van een BOPA is begrensd door de vragen: is het noodzakelijk om een functie weg te bestemmen? Zijn belangen van derden in het geding, waardoor hun rechten worden aangetast? Wordt er gebouwd in een aandachtsgebied? Als het antwoord op één van deze vragen ja is, dan is besluitvorming met een BOPA niet de aangewezen weg.

De procedure voor een omgevingsvergunning voor een BOPA is in beginsel de reguliere. Het is mogelijk om bij complexe besluitvorming de uitgebreide procedure toe te passen. In dat geval is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Wijzigen omgevingsplan

Het is op dit moment niet mogelijk om het omgevingsplan te wijzigen. Om die leemte op te vangen is een tijdelijke maatregel (TAM) bedacht. Deze tijdelijke maatregel biedt de mogelijkheid om via de IMRO-standaard deel te laten uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Op deze manier kunnen (gebieds-)ontwikkelingen waarvoor het verlenen van een omgevingsvergunning niet mogelijk is, wel doorgang vinden. De procedure van een TAM omgevingsplan is identiek aan de procedure van een bestemmingsplan. Het starten van de procedure is nu alleen nog maar mogelijk in 2024 (de regeling geldt 1 jaar).

Conclusie:

Het project en de daarbij behorende beoogde infrastructurele werkzaamheden passen niet binnen de kaders van de vigerende bestemmingsplannen. Voor de wegaanpassingen en de besluitvorming in de daaropvolgende fases zijn vergunningen en mogelijk ook planologische kaders nodig. In de volgende planfase wordt bekeken welke procedures gestart moeten worden, rekening houdend met de nieuwe Omgevingswet en de daarbij behorende regelgeving.

6. Ontwikkelstrategie en proces

6.1 Ontwikkelstrategie

De ontwikkelstrategie bestaat uit een aantal stappen die hier kort beschreven worden:

Stap 1: fase 1 besluit, vaststellen Principenota.

Met het vaststellen van het fase 1 besluit voor de gebiedsontwikkeling door het college van B&W wordt bestuurlijk bekrachtigd welke richting het College uit wil met dit gebied zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4, en worden middelen en capaciteit vrijgemaakt om te starten met de stedenbouwkundige uitwerking en het opstellen van een grondexploitatie met inkomsten en uitgaven. Grondgedachte hierbij is dat de (toekomstige) uitgifte van bouwrijpe kavels de financiële middelen moet genereren om de kosten te dekken, die voor een deel bestaan uit het aanpassen van het wegennetwerk, zowel binnen Knooppunt Amstel wat betreft het rijkswegennet, als binnen de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel wat betreft de verlegging van de Joan Muyskenweg. Tevens wordt in Stap 1 gestart met de voorbereiding van de juridisch-planologische aanpassingen die nodig zijn om de Joan Muyskenweg te kunnen verleggen, en worden contractafspraken met o.a. Zuidasdok, RWS, VRA en Ouder-Amstel voorbereid, omdat zonder medewerking van deze partijen uitvoering niet mogelijk is. Deze fase eindigt binnen de gemeente Amsterdam met het voorleggen van het Stedenbouwkundig Plan en de bestemmingsplanwijzigingen voor vrijgave inspraak, waarna de inspraak volgt en daarna de bestuurlijke besluitvorming tot en met de gemeenteraad van Amsterdam. Eindresultaat is een vastgesteld stedenbouwkundig kader en een genomen investeringsbesluit op basis van de vaststelling van een grondexploitatie voor de gebiedsontwikkeling.

Stap 2: richting uitvoering wegeaanpassingen

Na het fase 3 besluit/investeringsbesluit wordt voorzien dat er parallel gewerkt wordt:

- gemeente Amsterdam werkt de verlegging van de wegen verder uit t/m gereed voor uitvoering
- en zij sluit een overeenkomst met ZAD om de aannemer van ZAD de aanpassingen binnen knooppunt Amstel verder uit te laten werken (t/m stukken uitvoeringsgereed).

Als beide zaken zijn afgerond is het besluit aan de orde

om opdrachten te gunnen en uit te voeren in samenhang tussen Amsterdam en ZAD. Het eindresultaat van deze stap is dat Knooppunt Amstel is aangepast met o.a. verwijdering van de boog A10 oost- Utrechtsebrug en dat de Joan Muyskenweg is verlegd en er ongeveer ter hoogte van het huidige tankstation een nieuwe kruising is aangelegd waar de snelweg A2 eindigt en de (naar het westen) verlegde Joan Muyskenweg op aansluit.

Stap 3: gebiedsontwikkeling

Na uitvoering van het wegenwerk is ruimte beschikbaar gekomen voor de gebiedsontwikkeling en kunnen de eerste kavel uitgegeven en bebouwd worden. Zie de bijlage 1A voor de globale planning hiervoor.

6.2 Juridisch planologisch traject

Wet- en regelgeving: Overgang naar de Omgevingswet

De transformatie van de Nieuwe A2 Entree (NA2E) naar een gemengd woon- en werkgebied is in lijn met de bredere visie van de gemeente Amsterdam. In deze context biedt de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet op 1 januari 2024 een kans om de uitdagingen waar de stad voor staat, waaronder klimaatverandering, integraal aan te pakken.

De groei van de stad, de transformatie van omliggende gebieden in Overamstel (en overal in de stad) vormen de basis van deze uitdagingen en de noodzaak om een integrale ontwikkeling te realiseren.

De Omgevingswet, die per 1 januari 2024 in werking treedt, biedt een geïntegreerd kader voor deze uitdagingen. De wet bevordert een flexibele benadering van ruimtelijke ordening en biedt de nodige instrumenten voor een duurzame en participatieve gebiedsontwikkeling. Voor de NA2E betekent dit een verschuiving van de traditionele Wet ruimtelijke ordening (Wro) naar een dynamisch instrumentarium waarin participatie, duurzaamheid, en lokale afwegingen centraal staan.

Door de flexibiliteit en ruimte voor lokale afwegingen biedt de Omgevingswet een kansrijke basis voor een duurzaam, gemengd woon- en werkgebied dat inspeelt op de groei van de stad en de uitdagingen van klimaatverandering. De sleutel tot succes ligt in een zorgvuldige integratie van participatie, duurzaamheidscriteria, en lokale afwegingen. Het nieuwe het juridisch-planologisch kader van de Omgevingswet zullen dit proces vergemakkelijken.

De NA2E kent zowel een infrastructurele als een gebiedsontwikkelingsopgave. Als eerste wordt gewerkt aan het juridisch planologisch mogelijk maken van de wegverlegging, pas als dat gereed is, zullen de juridisch planologische procedures voor de gebiedsontwikkeling starten. Zie ook de planning NA2E (later bijgevoegd).

In de volgende planfase wordt bekeken welke procedures gestart moeten worden, rekening houdend met de nieuwe Omgevingswet en de daarbij behorende regelgeving.

7. Consultatie, participatie en communicatie

7.1 Principebesluit

Het Principebesluit Nieuwe A2 Entree is in de kern een besluit van het college van B&W om na een verkenning vastgelegd in de Principenota een planproces te starten en daar ambtelijke capaciteit voor beschikbaar te stellen. Daarover vindt volgens het Amsterdamse planvormingsproces (Plaberum) geen inspraak of participatie plaats.

planologische aanpassingen betreft het voor een deel van het plangebied de gemeente Ouder-Amstel die daarover parallel moet besluiten.

7.2 Uitwerking stedenbouwkundig plan

Direct na het Principebesluit zal een Informatiebijeenkomst worden georganiseerd over hoe de vervolgstappen eruit zien en zal er ook via social media in Overamstel over worden gecommuniceerd. Bewoners, belanghebbenden en belangstellenden zal worden gevraagd deel te nemen aan de Participatiebijeenkomsten die voorjaar 2024 zullen worden georganiseerd en tot doel hebben om input te vergaren voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan en draagvlak te creëren voor de vast te stellen plannen. Tijdens deze bijeenkomsten zal per thema gesproken worden over relevante onderwerpen. Doel van de participatie is tweeledig: enerzijds input ophalen middels vragen, wensen en zorgen bij bewoners en betrokkenen, wat bruikbare informatie oplevert voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Anderzijds werken aan draagvlak en bekendheid geven aan de ontwikkelingen rond de Nieuwe A2.

7.3 Formele inspraakronde

Tot slot zal na de uitwerking van de stedenbouwkundige plannen het College gevraagd worden om in te stemmen met het houden van een formele inspraakronde over de voorstellen. Tijdens deze inspraak wordt tevens gecommuniceerd wat er uit de participatieronde (zie 7.2) is opgehaald en op welke wijze dat al dan niet in de uitgewerkte plannen een plek heeft gekregen. De inspraak gaat naast het stedenbouwkundig plan ook over de juridisch-planologische aanpassingen die nodig zijn om de weg te kunnen verleggen en de snelweg af te waarderen. Van de inspraak zal een nota van beantwoording worden gemaakt die meegestuurd wordt bij de bestuurlijke besluitvorming. Voor het juridisch-

8. Organisatie en financiën

8.1. Organisatie

Na vaststelling van de Principenota en de daaraan gekoppelde besluiten zal het bestuurlijk opdrachtgeverschap komen te liggen bij de centrale stad en is de bestuurlijk opdrachtgever de wethouder Grondzaken en Ruimtelijke Ordening.

Het ambtelijk opdrachtgeverschap komt dan te liggen bij Grond en Ontwikkeling, Team Gebiedsontwikkeling en de ambtelijk opdrachtgever is Projectdirecteur Gebiedsontwikkeling Oost.

De gemeentelijke projectorganisatie bestaat uit een projectteam waarin de volgende disciplines zijn vertegenwoordigd:

- projectmanager, assistent-manager en Planner (PMB);
- stedenbouwkundige, assistent-stedenbouwkundige, landschapsarchitect, verkeerskundige, en duurzaamheidsadviseur (R&D);
- Juridisch-planologisch deskundige (R&D);
- Manager uitvoering (IB)
- Projectleider Grondzaken/Planeconoom/jurist (G&O);
- Communicatiemedewerker (Communicatiebureau)

Er zal een organisatieschema worden opgesteld voor regulier overleg met de betrokken (overheids-)instanties.

Dit zijn:

- Zuidasdok;
- Rijkswaterstaat/Ministerie I&W;
- Vervoersregio Amsterdam;
- Ouder-Amstel;

Zie verder de paragraaf over participatie en inspraak.

8.2 Financiën

Ten behoeve van de Principenota is een financiële verkenning uitgevoerd waarvan de resultaten zijn opgenomen in een notitie (bijlage 2, kabinet). Voor de komende periode is het volgende van belang:

- Grondexploitatie: er wordt een grondexploitatie opgesteld en uitgewerkt behorende bij het

stedenbouwkundig plan dat gemaakt wordt. In deze grondexploitatie worden de kosten en opbrengsten van de gebiedsontwikkeling geraamd. Doelstelling is tot een exploitatieopzet te komen waarbij de kosten, ook die van de wegverleggingen in knooppunt Amstel door Zuidasdok en de verlegging van de Joan Muyskenweg, uit de voorziene opbrengsten vanuit de gebiedsontwikkeling betaald kunnen worden. De inkomsten bestaan uit uitgifte van bouwrijpe grond voor woningbouw en niet woonfuncties.

- Grondeigendom Rijk/RWS: in het gebied zijn er 2 grondeigenaren, gemeente Amsterdam en het Rijk (RWS) die het deel van de A2 bezitten dat Rijksweg is. Met RWS en Rijksvastgoedbedrijf (RVB) zijn over de toekomstige ontwikkeling in 2022 en 2023 enkele oriënterende gesprekken gevoerd welke opties er zijn bij het opstellen van een grondexploitatie, waaronder een variant om naar rato van grondeigendom de kosten en opbrengsten te verdelen, of de grond te verkopen zodat er 1 grondeigenaar is die de ontwikkeling aanstuurt. Er zijn geen keuzes en afspraken over gemaakt, dus komend jaar zullen die gesprekken vervolgd worden met het doel tot een voorkeursoptie te komen.
- Tankstation: met het benzinestation dat gevestigd is aan de A2 is tot op heden nog niet gesproken. Weliswaar hoeft het tankstation niet weg, maar er kunnen wel consequenties zitten aan de bedrijfsvoering – waaronder beëindiging van de verkoop van LPG in verband met (groeps-) risicocontouren – waarover nader gesproken moet worden en (financieel) afspraken moeten worden gemaakt op het moment dat tot uitvoeren van de plannen wordt besloten.

9. Principebesluit

PMM

PMM

