GEBIEDSVISIE
TRAVERSE A9 - STADSHART

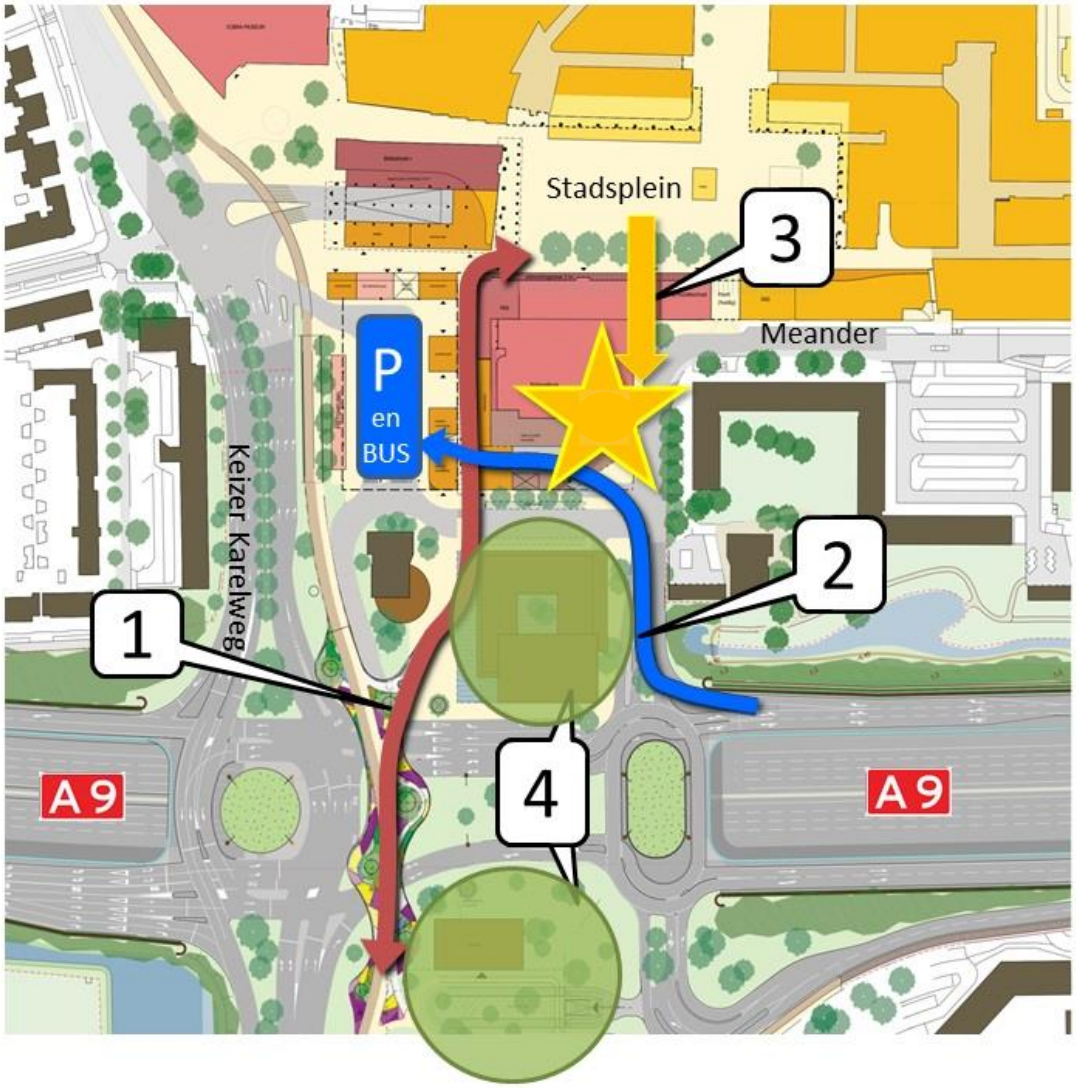
Kaders voor de verdere uitwerking van het gebied rondom de overkapping A9 Stadshart



Zicht in noordelijke richting vanaf de Bomenbrug richting Meanderplein, Bioscoop en busstation/Schouwburggarage (met groene gevel?)

18 maart 2021

De vier pijlers van de Gebiedsvisie:



1. Nieuwe looproute naar Stadsplein
2. Verbetering bereikbaarheid Schouwburggarage
3. Nieuwe Bioscoop aan Stadsplein
4. Te ontwikkelen gebieden rond Traverse

SAMENVATTING

Het hart van Amstelveen wordt de komende jaren ingrijpend gewijzigd. De A9 wordt ter hoogte van het Stadshart verdiept aangelegd en wordt voorzien van een overkapping. Het bestaande viaduct over de Keizer Karelweg verdwijnt. Er komt een compleet nieuwe aansluiting op het gemeentelijk wegennet met een andere ontsluiting van het Stadshart. Dat geeft een eenmalige en unieke kans om de barrièrewerking van de A9 te verminderen en het Stadshart beter bereikbaar en toegankelijker te maken. Hoe? Daartoe is deze gebiedsvisie opgesteld.

Deze visie kent een stapsgewijze opbouw, van abstract naar specifiek. Na een inleiding komen in het tweede hoofdstuk de ambities aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de uitwerking per deelgebied. Hoofdstuk 4 tenslotte geeft een resumé van de kaders voor de verdere uitwerking. Deze zijn gericht op de vier essentiële voorstellen uit deze gebiedsvisie, namelijk:

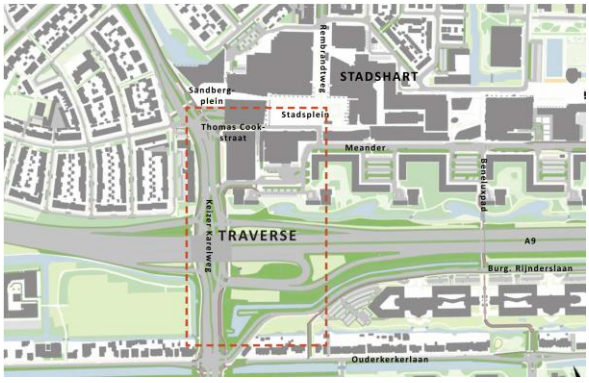
1. Er komt een nieuwe looproute tussen de bomenbrug en het Stadsplein via een passage met stationsvoorzieningen op de plek waar nu nog de oprit van de Schouwburggarage ligt.
2. De in- en uitrit van de Schouwburggarage wordt verplaatst naar de Meander.
3. Ten behoeve van de gewenste verlevendiging van het Stadsplein komt er een bioscoop die wordt gepositioneerd aan de achterzijde van de Schouwburg, met een entree aan het Stadsplein.
4. Om de samenhang tussen Amstelveen noord en zuid te verbeteren ontstaat na 2025 ruimte voor gebiedsontwikkeling aan weerszijden van de overkapping A9 Stadshart. Aan de noordzijde met een grootstedelijk profiel en aan de zuidzijde met een tuinstedelijk profiel.

Colofon

Deze Nota is gebaseerd op een stedenbouwkundige studie van bureau wUrck (bureau voor architectuur, stedenbouw en landschap) in opdracht van de Gemeente Amstelveen uit 2019. De gebruikte beelden zijn gemaakt door dit bureau. Begeleiding van de studie heeft plaatsgevonden door de Adviesgroep Stadshart, waarin onder meer de Stadsbouwmeester zitting heeft, naast een aantal gemeentelijke en externe deskundigen.
De Gebiedsvisie strekt zich uit van de Ouderkerkerlaan in het zuiden tot en met de Thomas Cookstraat aan het Stadsplein in het noorden. Zie het rode kader op onderstaande plattegrond.



Locatie Traverse



Studiegebied Gebiedsvisie Traverse A9 Stadshart

1. INLEIDING

De A9 wordt in de periode 2020 t/m 2026 verbreed, als laatste onderdeel van het wegen-bouwprogramma SAA (Schiphol Amsterdam Almere). Samen met het Rijk investeert onze Gemeente in maatregelen om de barrièrewerking van de snelweg te verminderen en de leefbaarheid te bevorderen. Zo wordt de snelweg over 1,6 km verdiept aangelegd. Op de plekken waar dat mogelijk is en zinvol is komen er brede overkappingen met nieuwe noord/zuidverbindingen voor langzaam verkeer. Het betreft de overkappingen bij het Oude Dorp, het Stadshart en de Meander.



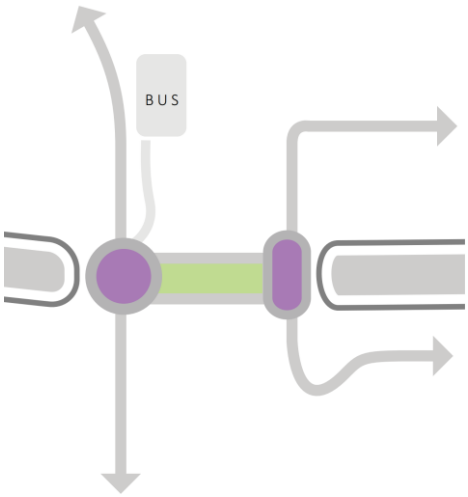


Opheffen barrièrewerking door middel van drie overkappingen en nieuwe noord-zuid langzaam ver-keersverbindingen

Op de overkapping Stadshart komt een dubbelkruispunt, de Traverse genaamd, met de toe- en afritten van de A9. Aan de westzijde ligt het kruispunt met de Keizer Karelweg; aan de oostzijde het kruispunt met de Meander en de Burgemeester Rijnderslaan.



Locatie afrit 5: "Stadshart Amstelveen"



De Traverse: dubbelkruispunt op de overkapping Stadshart

De verdiepte ligging vermindert niet alleen de overlast van de snelweg, maar heeft ook de potentie om Amstelveen noord en zuid op een nieuwe en sterkere manier met elkaar te verbinden. Een potentie die bij uitstek bij het Stadshart zijn beslag kan krijgen omdat hier veel verkeersruimte vrijkomt die een nieuwe bestemming kan krijgen. Deze Gebiedsvisie geeft daarvoor de kaders.



Zo wordt de overkapping opgeleverd door RWS



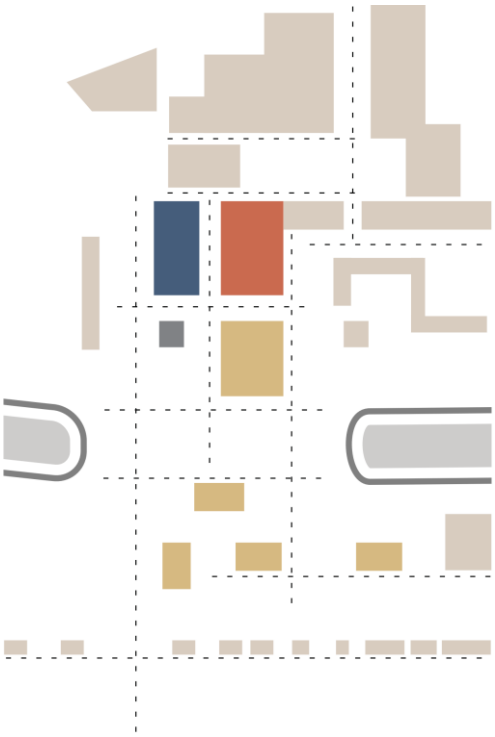
Studiemaquette bureau wUrck

De Traverse wordt de belangrijkste stedelijke entree van Amstelveen. Niet zozeer een verkeersknooppunt, maar de ontvangsthal van de stad en het voorportaal van het Stadshart. De ambitie is om van de huidige achterkant van het Stadshart een voorkant te maken. Een levendig gebied waarin de nieuwe bioscoop een prominente positie vervult. Een gebied van menselijk schaal waar het prettig is om te lopen en te verblijven. Bij uitstek de plek om de identiteit van onze stad zichtbaar te maken.

Deze visie maakt daarmee ook kenbaar welke kansen er zijn om het Stadshart aantrekkelijker te maken, in vervolg op de in juni 2017 door de Gemeenteraad vastgestelde nota 'Ruimtelijke Uitwerking Visie Stadshart'. In die nota was het gebied rondom de Traverse nog onvoldoende uitgewerkt. Met de onderhavige Gebiedsvisie wordt dit ingevuld.

Deze Gebiedsvisie betreft een gebied dat grotendeels pas beschikbaar komt na de realisatie van de verdiepte A9 eind 2026. Deze Gebiedsvisie is dan ook geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar veeleer een prikkelende verkenning van de potenties van het gebied als gevolg van de ombouw van de snelweg. Maar ook een volgende stap in het proces van uitbreiding en verlevendiging van de Amstelveense binnenstad.

De basis voor de stedenbouwkundige uitwerking van de gebiedsvisie wordt gevormd door een helder stedelijk raster van verbindingen dat op termijn op verschillende manieren kan worden ingevuld, al naar gelang de ontwikkelingen van dat moment. Het raster van verbindingen vormt een kader waarbinnen programmatische en ruimtelijke vrijheid geboden wordt voor nu nog onbekende kansen die zich in de loop der jaren kunnen gaan aandienen, zonder dat de samenhang verloren gaat. De realisatie van de visie kan zodoende gefaseerd plaatsvinden en kan wel eens duren tot ver na 2030.



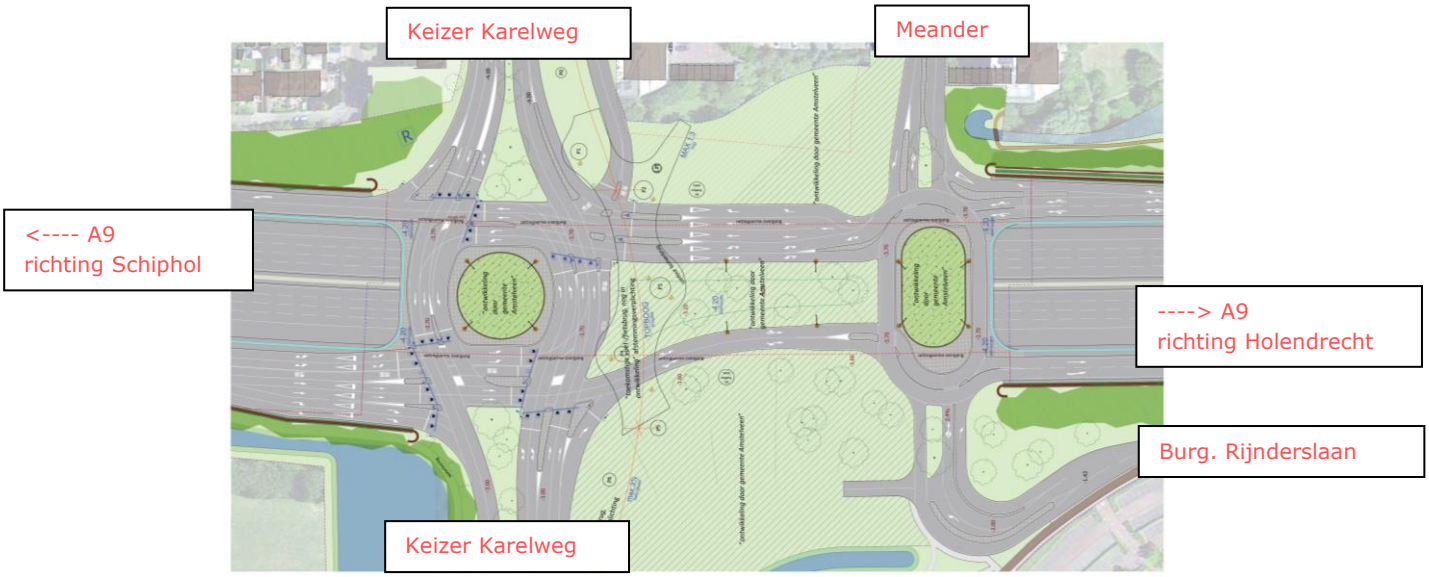
Raster van verbindingen als drager voor de stedenbouwkundige structuur waarbinnen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn

2. AMBITIES

Dit hoofdstuk beschrijft de ambities voor de Traverse en omgeving. In het volgende hoofdstuk komt de uitwerking per deelgebied aan de orde.

Betere bereikbaarheid Stadshart

Het project A9 van Rijkswaterstaat wordt in 2020 in uitvoering genomen. Onderdeel van het project is het maken van een nieuwe aansluiting op de snelweg in het hart van Amstelveen. Het verkeersplein op de overkapping sluit de snelweg niet alleen aan op de Keizer Karelweg maar ook op de Meander en de Burgemeester Rijnderslaan. Het dubbelkruispunt is een combinatie van een met verkeerslichten geregelde rotondekruising aan de westzijde en een turborotonde aan de oostzijde. Het dubbelkruispunt ontrafelt de verkeersstromen en zorgt zo voor voldoende capaciteit van de snelwegaansluiting. Ook ontstaat een betere ontsluiting van het Stadshart en De Bovenlanden.



Definitief ontwerp Dubbelkruispunt. Links het verkeersplein met de Keizer Karelweg, rechts de rotonde met de Meander en de Burgemeester Rijnderslaan (De Bovenlanden)

De dubbelknoop maakt daarnaast een optimalisering mogelijk van de busroutes rond het Stadshart. Er is ook busverkeer mogelijk van en naar het busstation via de Burgemeester Rijnderslaan. Dat betekent een ontlasting van de Meander.



Huidige situatie en visie ontsluiting openbaar vervoer

De Meander wordt onderdeel van de parkeerring waaraan alle parkeergarages van het Stadshart worden ontsloten.



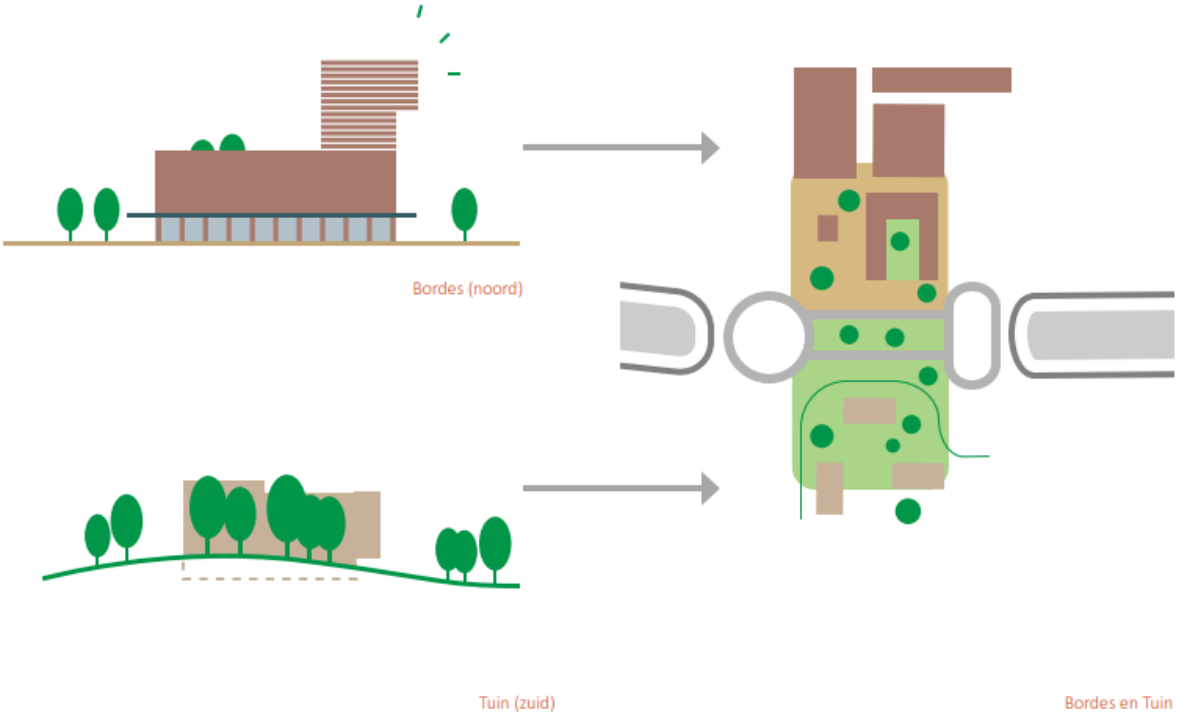
Huidige situatie en visie ontsluiting autoverkeer en parkeren

Verbeteren samenhang tussen Noord en Zuid

De Keizer Karelweg is als centrale noord-zuidverbinding een van de belangrijkste dragers van de stedelijke structuur van Amstelveen en een slagader van het verkeerssysteem. Het is essentieel dat hier in de nieuwe situatie met de verdiepte A9 een vanzelfsprekende en comfortabele verbinding voor alle verkeerssoorten wordt gerealiseerd. Een comfortabele verbinding betekent dat deze voor alle verkeerssoorten niet alleen snel en eenvoudig moet zijn maar ook aantrekkelijk en sociaal veilig, met name voor het langzaam verkeer. De passage over de Traverse dient in alle opzichten probleemloos te zijn, de 'weerstand' tussen noord en zuid geminimaliseerd. De Bomenbrug over de Traverse voor langzaam verkeer vervult daarin een belangrijke rol.

In de huidige situatie is het gebied tussen de Ouderkerkerlaan en de Meander en het Busstation een onbebouwd en anoniem gebied. Een breuk tussen Amstelveen Noord en Zuid. Door de nieuwe situering van het dubbelkruispunt op de overkapping van de snelweg komen de huidige toe- en afritten te vervallen. Daardoor komt er ruimte vrij voor nieuwe bebouwing. Het A9-project biedt de unieke kans om de barrière te slechten en meer samenhang in de stad te brengen. De twee stadsdelen die zich nu van elkaar afkeren – met de rug naar de snelweg – kunnen hier letterlijk naar elkaar toe groeien.

Het toevoegen van bebouwing ter weerszijden van de Traverse verkleint de scheiding tussen noord en zuid. Het gebied ten noorden van de Traverse wordt het gezicht van het Stadshart en dient dan ook een stedelijke bebouwing en inrichting te krijgen. Stevige bebouwing met een gemengd programma als markering van de entree van het Stadshart. Het gebied ten zuiden van de snelwegaansluiting maakt feitelijk onderdeel uit van de hoger gelegen Bovenlandzone en vormt de overgang naar het tuinstedelijk woonmilieu van het Keizer Karelpark.



Toevoegen van stedelijke en tuinstedelijke bebouwing rondom de Traverse

Aantrekkelijke stadsentree

De Traverse wordt een stedelijke knoop met een grote betekenis en uitstraling voor de hele stad. Dit is de plek waar de bezoekers voor het eerst vanaf de snelweg de stad binnenrijden en waar bewoners 'thuiskomen'. De Traverse wordt de nieuwe stadsentree van Amstelveen. Waar je nu vanaf de snelweg afdaalt naar de donkere onderdoorgang van de Keizer Karelweg, rijd je straks omhoog vanuit de verdiepte ligging naar een open en groen stedelijk verkeersplein met een aantrekkelijke inrichting, omzoomd door bijzondere bebouwing.

Ook voor de passanten op de snelweg, die vanaf het verdiepte tracé relatief weinig van de stad ervaren, vormt de Traverse het 'hoogtepunt' van de verdiepte ligging. Het visitekaartje van de stad.

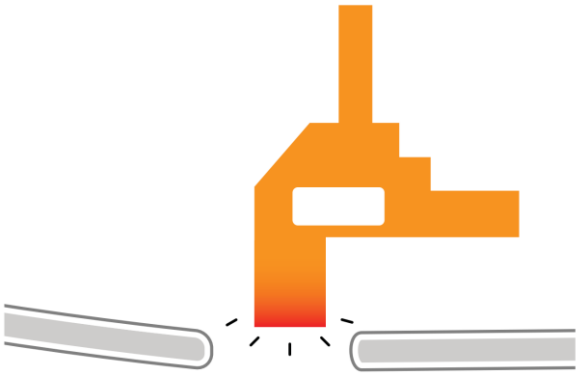
Gezicht van het Stadshart

Het Stadshart concentreert zich in de huidige situatie op en rond het Stadsplein met zijn culturele voorzieningen en de overdekte winkelgebieden Rembrandthof en Binnenhof. Het centrum kent een tamelijk introvert karakter en heeft weinig uitstraling naar de wijdere omgeving. Gezien vanaf de Keizer Karelweg verschuilt het Stadshart zich achter parkeer- en verkeersvoorzieningen. Aan de zijde van de Meander toont het vooral achterkanten.



Huidige situatie ter hoogte van nieuwe entree vanaf de Traverse bij de Meander: achterkant Stadshart

De ontwikkelruimte die ontstaat door de komst van de Traverse biedt de kans de zuidwest-zijde van het Stadshart niet alleen uit te breiden en te 'herschikken' maar juist ook om het centrum letterlijk naar buiten te keren. Introverte achterkanten worden voorkanten: het Stadshart krijgt een expressief gezicht aan de Traverse, de stadsentree van Amstelveen.



Nieuw gezicht van het Stadshart

Amstelveense Identiteit

De stadsentree wordt een plek die uitstraalt wat Amstelveen is en wil zijn: een aantrekkelijke woonstad met een hoogwaardig voorzieningenniveau als onderdeel van de dynamische en internationale metropool Amsterdam. Kwalitatief hoogwaardig stedelijk groen speelt van oudsher een belangrijke rol in de identiteit van Amstelveen en zal daarom ook bij de inrichting van de Traverse een belangrijke rol spelen.

Voor het Stadshart zijn in de Nota uitwerking visie Stadshart uit 2017 vier kernwaarden benoemd: 'Veelzijdig', 'Amstelveens', 'Verbonden' en 'Toekomstbestendig'. Deze kernwaarden voor de identiteit van het Stadshart geven vanzelfsprekend ook houvast voor de uitwerking van deze Gebiedsvisie.

Voor het Stadshart is ook nog een beeldkwaliteitsplan opgesteld dat zal worden gehanteerd bij de uitwerking.



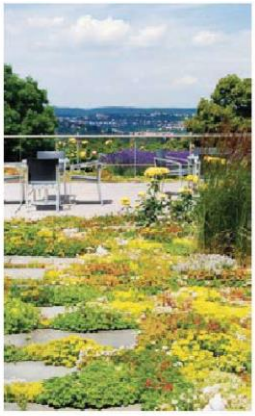
1. VEELZIJDIG
- Levendig stadshart
- Functiemenging
- Diversiteit aan functies en ruimtes
- Levendigheid dag en avond
- Internationaal



2.AMSTELVEENS
- Authentiek: stadshart onderdeel van Amstelveen
- Meer dan gemiddelde kwaliteit is de norm
- Hoogwaardige inrichting van openbare ruimte
- Groen en spelen
- Hoog onderhoudsniveau
- Aantrekkelijk woon-en leefklimaat



3.VERBONDEN
- Toegang voor alle verkeerdeelnemers
- Goede loopverbindingen, ook buiten winkeltijden
- Voldoende parkeer- en stallingsvoorzieningen
- Goede inpassing van laad en los verkeer



4. TOEKOMSTBESTENDIG
- Uitwisselbaarheid van functies
- Flexibel en aanpasbaar
- Herijken: Het stadshart staat constant op de agenda
- Integrale investeringsbeslissingen in ruimte en tijd

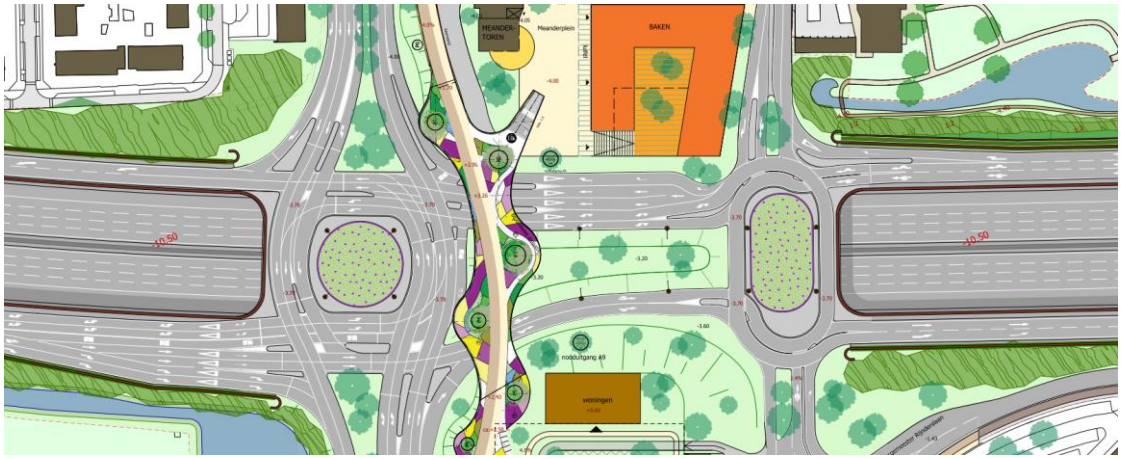
De Kernwaarden van het Stadshart die worden gehanteerd bij de verdere planuitwerking

3. UITWERKING PER DEELGEBIED

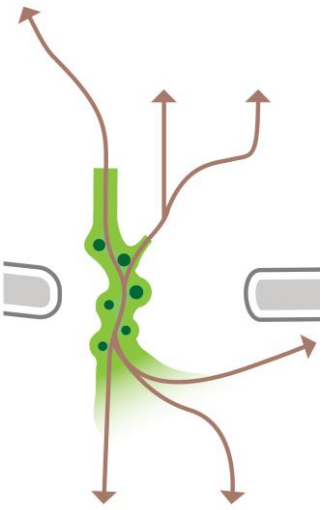
Per deelgebied worden de belangrijkste uitgangspunten, overwegingen, randvoorwaarden en opgaves voor verdere uitwerking gememoreerd.

Traverse

De overkapping maakt het mogelijk de snelwegaansluiting op compacte wijze bovenop de snelweg te organiseren als stedelijke stadsentree en deze zelfs te optimaliseren met nieuwe, directe aansluitingen op de Meander en de Burgemeester Rijnderslaan. De overkapping, het dubbelkruispunt en de Bomenbrug worden gerealiseerd door RWS. De rest van het gebied wordt na afloop van het A9-project door de Gemeente groen ingericht.



Om de doorstroming en de verkeersveiligheid te waarborgen wordt het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) in de noord-zuidrichting met een eigen brug geheel kruisingsvrij over de Traverse gevoerd. De inwoners van Amstelveen hebben gekozen voor de Bomenbrug als winnend ontwerp van de prijsvraag voor de brug. Het ontwerp combineert twee concepten: de brug als 'dubbel' maaiveld en de brug als blikvanger. Een 'tweede maaiveld' dat op vloeiende en continue wijze de koppeling legt tussen noord en zuid en de gebruiker bijna ongemerkt over de Traverse voert.



Schematische aanduiding dubbel maaiveld

De brug ontleent zijn iconische karakter aan grote bomen die geplant worden in potten die tevens dienstdoen als pijlers van de brug. De brug presenteert zich als groen icoon van Amstelveen en staat daarmee symbool voor de internationaal bekende groene identiteit van Amstelveen. De groenstructuur van de stad wordt versterkt.





De Bomenbrug combineert twee concepten: dubbel maaiveld en groen icoon



De hoog oprijzende bomen in potten boven de snelweg fungeren als een herkenbaar beeld dat op iconische wijze de groene identiteit van Amstelveen uitdraagt aan de weggebruiker op de A9

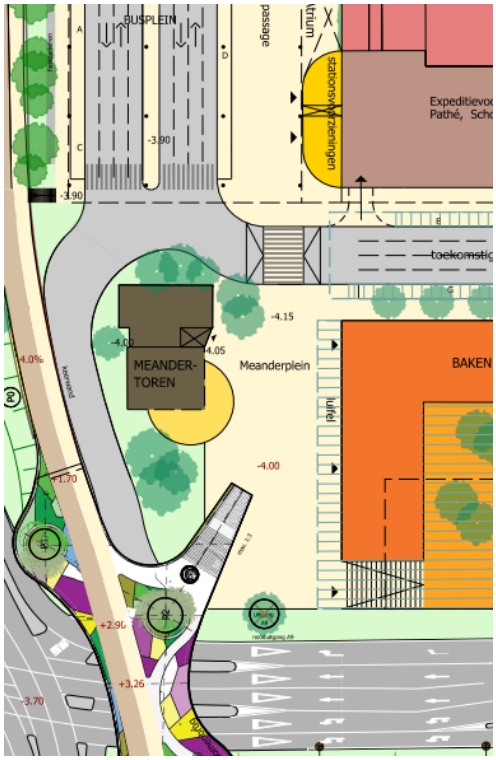


Bomen en beplanting worden 's nachts vanuit de potten en balustrade aangelicht, hierdoor is de Bomenbrug ook 's avonds zichtbaar

Zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde zijn er mogelijkheden voor een geleidelijke uitwaaiering van de verbindingen. Aan noordzijde wordt de Bomenbrug voorzien van een aftakking met een royale trap en een lift. Dit maakt het voor voetgangers mogelijk het Busstation, het Stadsplein en de voorzieningen daaromheen rechtstreeks te bereiken. Daarmee hebben voetgangers een alternatief om de aanloophelling van de brug langs de Keizer Karelweg te vermijden. Om een vloeiende verbinding te maken is het wel nodig om de garageboxen nabij Meander I te verwerven / verwijderen en te voorzien in vervangende parkeerplaatsen.

Meanderplein

De (loop)route tussen de trap van de Bomenbrug en het Stadsplein vormt de slagader van de zuidwestzijde van het Stadshart. Aan de voet van de Stadstrap ontstaat tussen de bestaande Meanderflat en een nieuw gebouw er tegenover (werktitel 'het Baken'; zie verderop) een nieuw plein met een mooie stedelijke maat, het 'Meanderplein'.





Visie op Meanderplein, de nieuwe stedelijke openbare ruimte tussen Meandertoren 1 en het 'Baken', aansluitend op de trap met lift van de Bomenbrug

De openbare ruimte van het Meanderplein wordt ingericht als voortzetting van het openbaar gebied van het Stadshart. Het 'baksteentapijt' van het Stadshart wordt letterlijk verder uitgerold tot en met dit plein.

Door zijn beschutting en gunstige oriëntatie op de (middag)zon kan het Meanderplein een verblijfskarakter krijgen. De kwaliteit ervan zal mede afhangen van de programmering van het Baken, maar de randvoorwaarden voor een invulling van de plinten van het plein met horeca en terrassen zijn aanwezig.

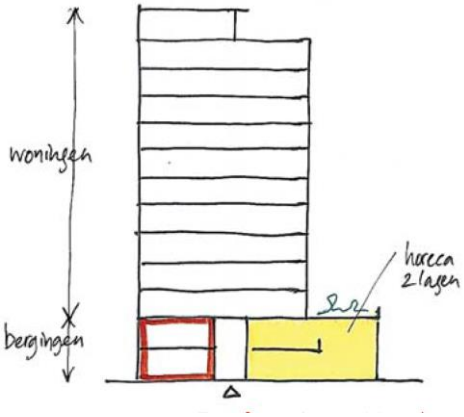
Met de komst van de Traverse verandert de situatie rond Meandertoren 1 sterk van karakter. Waar de appartemententoren in de huidige situatie door een smalle uitloper van het Meanderpark gescheiden wordt van de snelweg komt deze in de toekomst in een veel stedelijker milieu te staan. In de nieuwe situatie krijgen de onderste twee woonlagen, met name aan de westzijde, -ondanks het uit beeld verdwijnen van de snelweg- een minder aantrekkelijk uitzicht. Aan de westzijde passeren de busbaan en de aanloophelling van de Bomenbrug het gebouw op korte afstand; aan de noordzijde ligt het busstation en de parkeergarage; aan de zuidzijde bevindt zich de trap van de Bomenbrug. Voor de onderste woonlagen geen ideale woonsituatie. Mogelijk biedt de Gebiedsvisie perspectief op een herontwikkeling naar een functie die hier meer op zijn plaats is dan de huidige woonfunctie. Uiteraard vraagt dit om een zorgvuldig overleg met de betrokken bewoners en de VVE.

Gekeken zou moeten worden in hoeverre het mogelijk is de voet van de Meandertoren een nieuwe invulling te geven die inspeelt op de nieuwe, stedelijke omgeving aan het Meanderplein, waarbij te denken valt aan horeca of een publieksfunctie. De voet van de toren kan daarbij 'uitgroeien' tot een karakteristiek paviljoen dat fungeert als aantrekkelijke gevel aan het plein en als ruimtelijke opmaat richting Bomenbrug en Stadsplein.

De huidige parkeervoorzieningen van de Meandertoren (in ieder geval de garageboxen en op termijn de maaiveldplaatsen) zullen verdwijnen en hiervoor dient een alternatieve oplossing te worden gevonden. Daarbij valt te denken aan het bieden van parkeerplaatsen in de Schouwburggarage of aan een nieuwe ondergrondse parkeervoorziening. Ook dit in zorgvuldig overleg met de betrokken partijen.



Bestaande plint Meandertoren 1



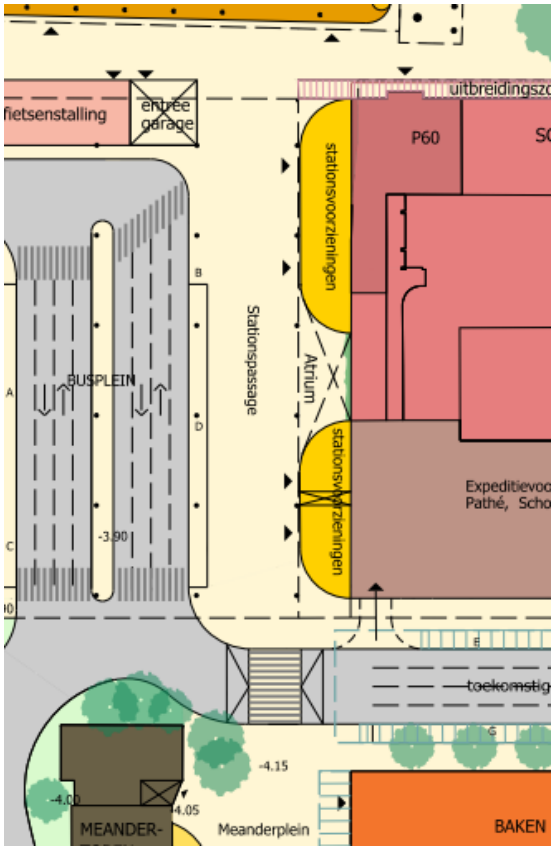
Visie op transformatie voet Meandertoren



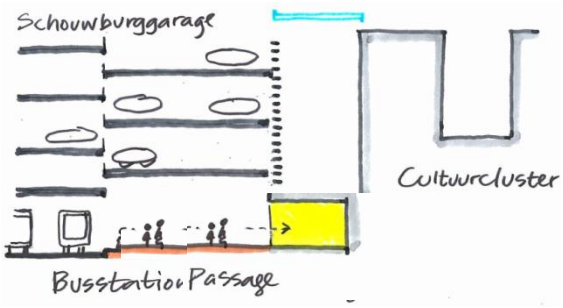
Zicht in zuidelijke richting vanuit het Busstation/de Passage over het Meanderplein richting Bomenbrug

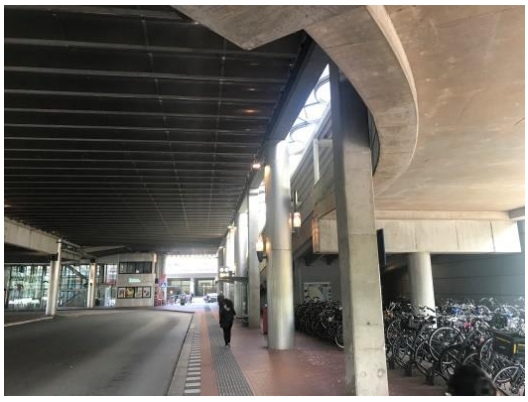
Passage

Om een directe koppeling te kunnen leggen tussen de trap van de Bomenbrug en het Stadsplein dient een doorsteek voor voetgangers gemaakt te worden via een passage tussen het Busstation en de Cultuurstrip. Deze koppeling is niet alleen noodzakelijk om deze extra, voor mindervaliden vriendelijke, oversteekroute over de Traverse mogelijk te maken maar ook om het Meanderplein en het Baken daadwerkelijk bij het Stadshart te betrekken en tot leven te brengen. De nieuwe verbinding tussen het Busstation en de Cultuurstrip is, kortom, de cruciale 'hartlijn' van de nieuwe ontwikkeling aan de noordzijde van de Traverse en dient daarom een zo aantrekkelijk en levendig mogelijk karakter te krijgen.
Op de plek van de beoogde passage met stationsvoorzieningen ligt nu nog de oprit van de Schouwburggarage. Door deze oprit te verplaatsen ontstaat er een nieuwe openbare route met daglicht op maaiveldniveau tussen het Busstation en de Cultuurstrip.



De Passage tussen het Busstation en de Cultuurstrip begeleid door nieuwe stationsvoorzieningen





De Passage met stationsvoorzieningen komt op de plek van de bestaande oprit van de Schouwburggarage, rechts op de foto

Om een aantrekkelijke looproute door de Passage te maken dient de Passage een ruim profiel te krijgen en moet sprake zijn van een aantrekkelijk en levendig gebied. Op de plek van de te verplaatsen oprit van de Schouwburggarage kunnen stationsgerelateerde voorzieningen komen zoals horeca/snacks.

Aan de noordzijde heeft de Passage een poort onder de Schouwburggarage die aansluiting geeft op de Thomas Cookstraat en het Stadsplein. Op de plek van de toegang kan een unit komen voor horeca/snacks. Deze ruimte is slechts 2,5 meter hoog, hetgeen wel beperkingen oplegt aan de functie die hier kan komen.



Op de plek van de bestaande entree van de Schouwburggarage (links) komen stationsvoorzieningen. Daarnaast ligt de poort naar de Passage door het Busstation (rechts)

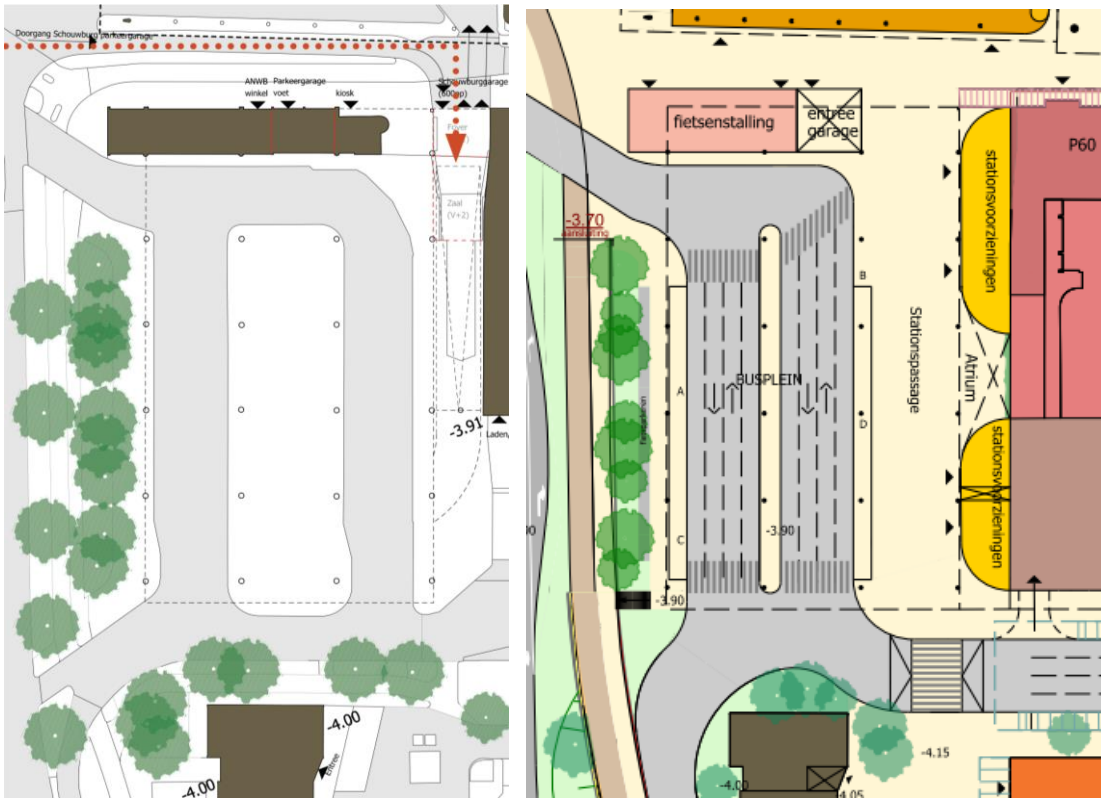


Inspiratiebeelden stationsvoorzieningen

Busstation

In de huidige situatie ligt het Busstation op maaiveldniveau onder de Schouwburggarage. Aan de noordzijde langs de Thomas Cookstraat ligt een tweelaagse strook met (winkel) voorzieningen, evenals de voetgangersentree van de parkeergarage.

Het huidige Busstation kent een opzet bestaande uit twee busbanen met daartussen een overmatig breed middenperron. Het Busstation heeft, afgezien van de Breeaxx, geen stationsgerelateerde voorzieningen (kiosken, horeca). De verblijfskwaliteit is matig; het station is donker en kil. Het is gewenst om een compactere opzet voor het Busstation te realiseren met een versmald middenperron. Daardoor kan er een voldoende brede Passage komen met stationsvoorzieningen.

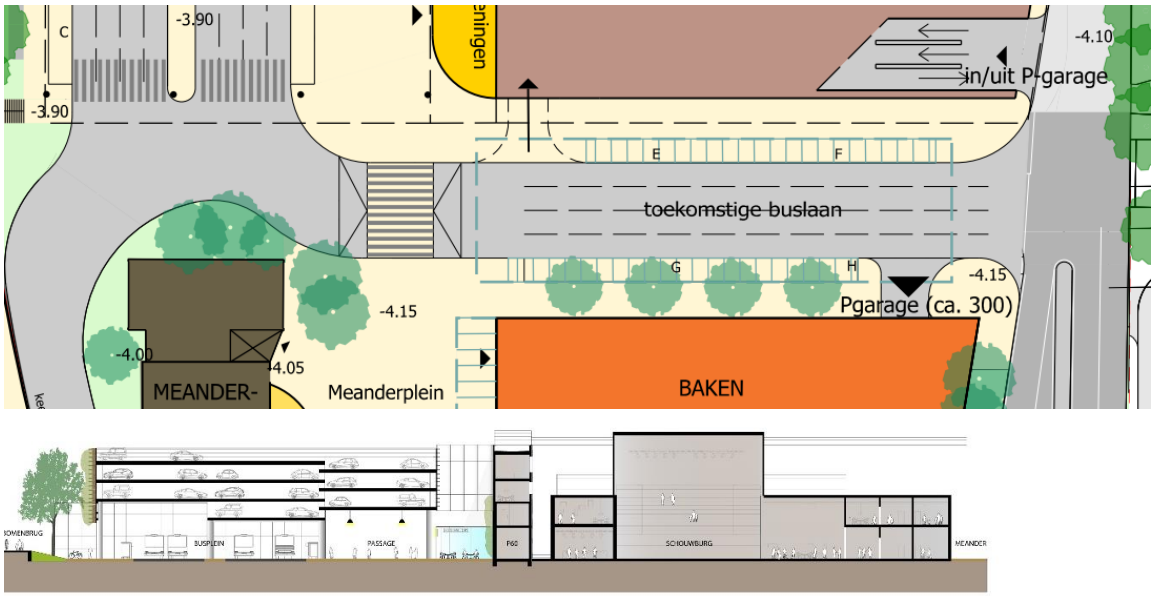


Bestaand busstation (links) en busstation met versmald middenperron en met stationsvoorzieningen (rechts)

Om de verblijfskwaliteit verder te verbeteren dient het busstation grondig vernieuwd te worden. Een lichtere kleurstelling, meer daglicht, betere verlichting en een aantrekkelijke inrichting kunnen deze ruimte een totaal ander, eigentijds en hoogwaardig karakter geven; een representatieve en aangename OV-ontvangstruimte van het Stadshart. De Vervoerregio Amsterdam werkt hier graag aan mee en heeft er ook geld voor over.

De huidige bebouwingsstrook aan de noordzijde (met de ANWB-winkel) leent zich bij uitstek voor een fietsparkeervoorziening, aansluitend op de oprit van de Bomenbrug. Deze zal ook voor het winkelend publiek aantrekkelijk zijn. Er is namelijk grote behoefte aan uitbreiding van de stallingsvoorzieningen voor zowel buspassagiers als consumenten.

Tussen de Meandertorens 1 en 2 en de achterkant van de Schouwburg bevindt zich een uitloper van het Busstation. Hier zijn de haltes gesitueerd van de oost-westgerichte R-net-bussen die over de Meander rijden. Deze halteplaatsen kunnen niet worden gemist. Wel kan het gebied een flinke opknapbeurt gebruiken. Een specifiek ontworpen transparante overkapping/pergola kan de ruimte cachet geven, voor meer beschutting zorgen en meer samenhang geven met het overdekte deel van het Busstation.



Doorsnede nieuwe situatie



Huidige situatie bushaltes achterkant Schouwburg t.h.v. de Meander met bushaltes



Referentiebeeld voor een mogelijke overkapping

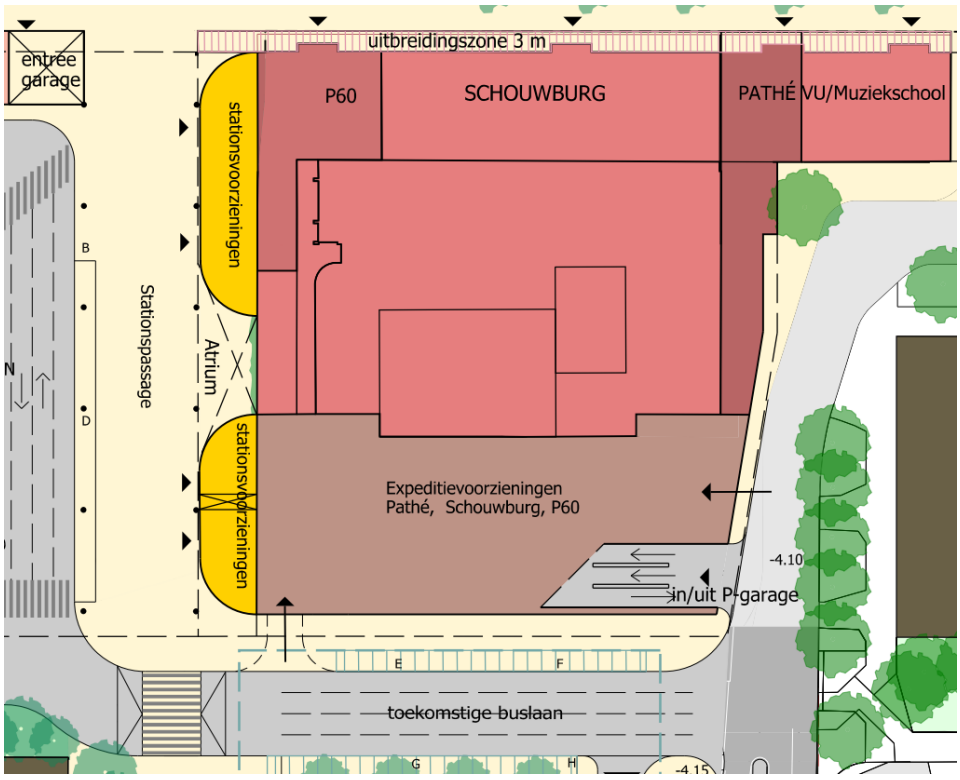




Referentiebeelden fris en helder busstation

Bioscoop

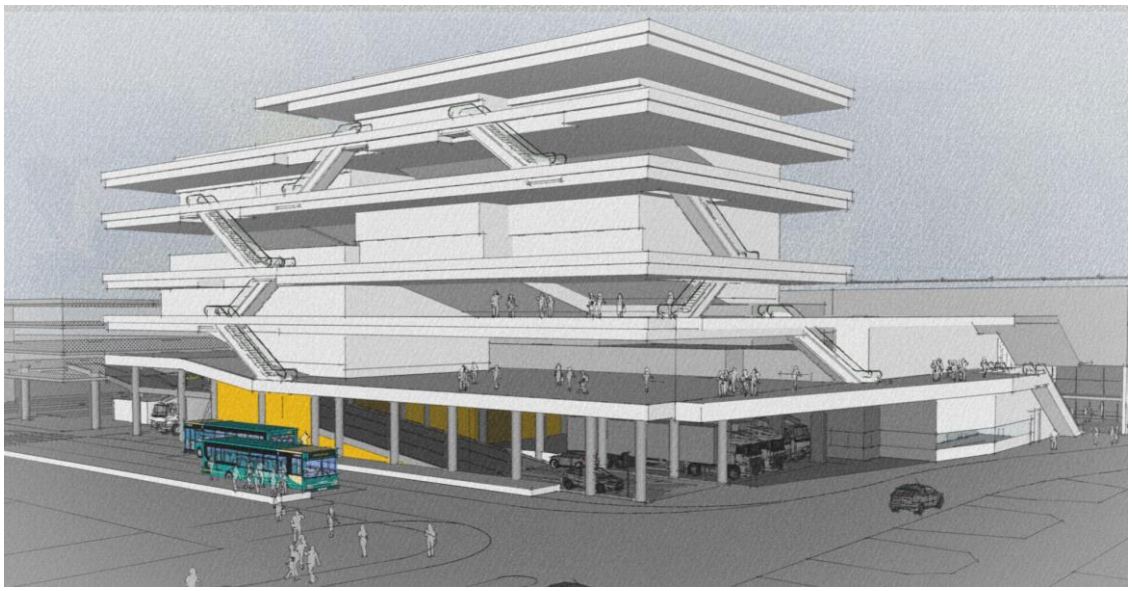
Het toevoegen van een volwaardige bioscoop aan het Stadshart is een lang gekoesterde wens. De komst van een bioscoop zorgt voor meer levendigheid op het Stadsplein, vooral in de avonduren. Om de bioscoop in te passen zijn meerdere locaties rond het Stadsplein in beschouwing genomen, met als randvoorwaarde dat de ingang in ieder geval aan het Stadsplein moet komen. In het uiteindelijk gekozen model wordt de bioscoop gesitueerd direct ten zuiden van de Schouwburg, boven het expeditiehof van de Schouwburg. De bioscoop ligt hier prominent in het zicht voor het verkeer komend vanaf de Traverse. De huidige achterkantsituatie krijgt daarmee een nieuw aanzicht met een spectaculaire stapeling van roltrappen en foyers.



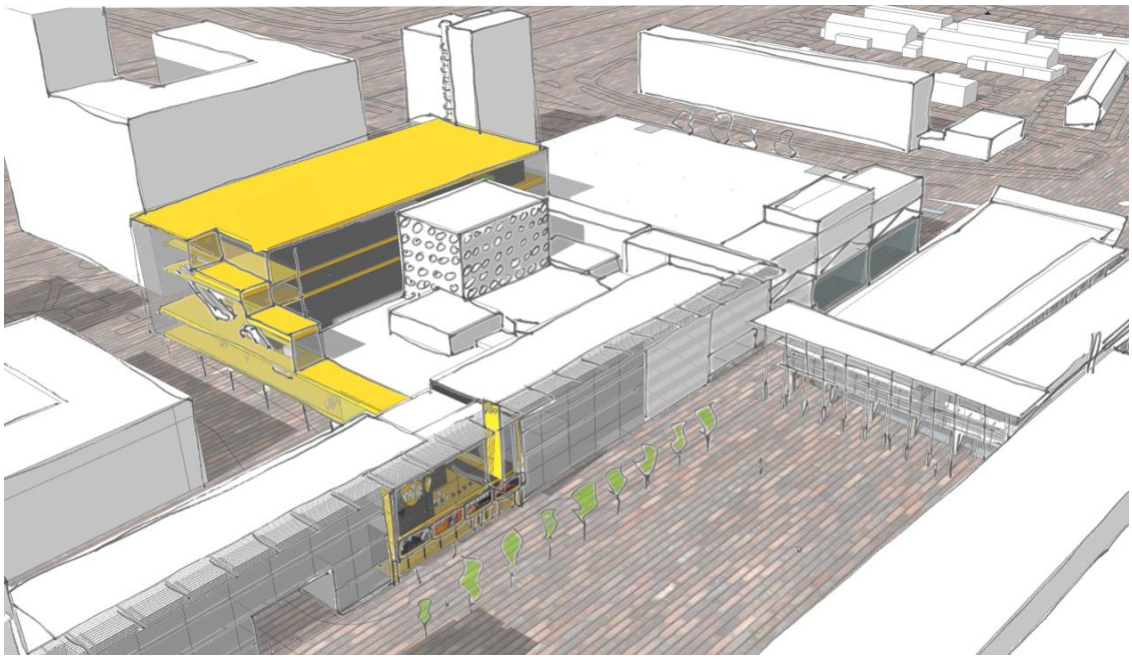


Nieuwe voorkant Stadshart vanaf Traverse

Het maken van een ingang voor de bioscoop in de Cultuurstrip aan het Stadsplein vergt uiteraard een herschikking van enige ruimtes van Platform C (Muziekschool, Volksuniversiteit en Kunstuitleen). Ook de inpassing van de te verplaatsen oprit van de Schouwburggarage moet in de planvorming worden betrokken, evenals het herschikken van de laad– en los-zone van de Schouwburg en P60.



Bioscoop gesitueerd aan de Meanderzijde boven het expeditiehof van de Schouwburg en de nieuwe, te verplaatsen oprit van de Schouwburggarage



Toegang bioscoop aan het Stadsplein

Thomas Cookstraat / westelijk entreegebied

De Thomas Cookstraat fungeert als toegangsweg van de Schouwburggarage, het Stadsplein en de Meander. In de huidige situatie is er een verkeersonveilige kruising van het afslaande autoverkeer van en naar de Schouwburggarage met het langzaam verkeer op de Thomas Cookstraat. Daarbij komt dat de doorgang bij veel aanbod van langzaam verkeer en/of autoverkeer belemmerd wordt en er files ontstaan op de Thomas Cookstraat en in de parkeergarage. Deze situatie dreigt te verergeren als het fietsverkeer intensiever wordt omdat de fietsers vanuit Amstelveen Zuid komend vanaf de Bomenbrug hier het Stadshart inrijden. Met de aansluiting van de Meander op de Traverse ontstaat gelukkig de mogelijkheid om de Schouwburggarage aan de andere kant te ontsluiten, direct vanaf de Traverse.

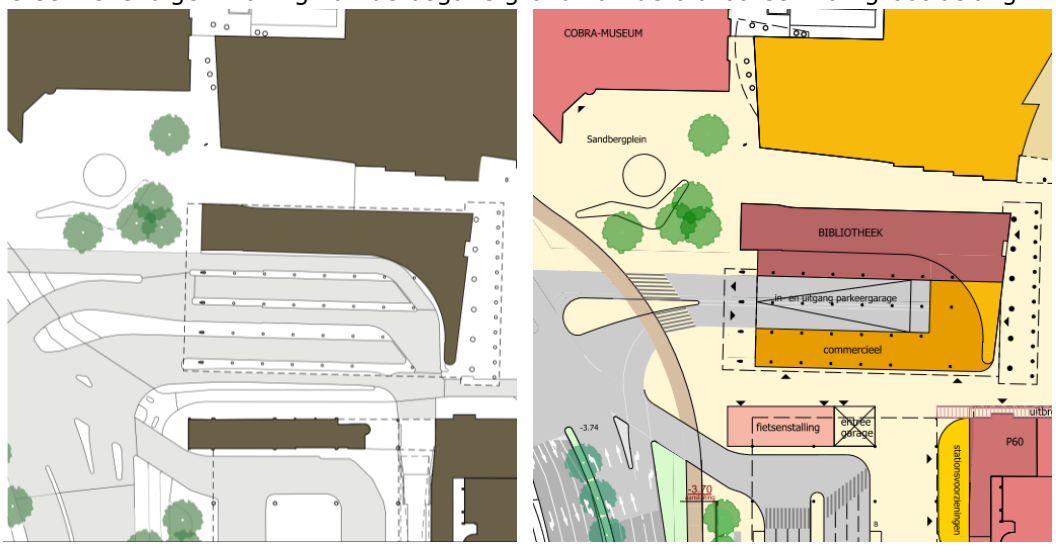


Huidige entree: conflict tussen in/en uitrijdend verkeer en kruisend langzaam verkeer



Plek van de nieuwe oprit

Alsdan kan de autoroute via de Thomas Cookstraat langs de Cultuurstrip naar de Meander worden ingericht als voetgangersgebied (fietsers te gast). Dit gebied is dan ook bij uitstek de plek om extra fietsenstallingen te realiseren.
Aan de noordkant van de Thomas Cookstraat, onder de bibliotheek, liggen de in- en uitritten van zowel de Schouwburggarage als de Stadspleingarage. De in- en uitrit van de Schouwburggarage komt te vervallen. Dit biedt ruimte om de inrit van de Stadspleingarage op te schuiven en te combineren met de uitrit. Dan ontstaat er ruimte om op maaiveldniveau een nieuwe plint met (commerciële) voorzieningen toe te voegen als noordgevel van de Thomas Cookstraat. Dan heeft deze ruimte een duidelijk profiel met aan beide zijden aantrekkelijke plinten. Ook in het perspectief van de voetganger komend uit de Passage is een levendige invulling van de begane grond van de bibliotheek van groot belang.



Het herschikking van de inritten van de parkeergarages biedt de mogelijkheid om een nieuwe plint met (commerciële) voorzieningen toe te voegen onder het bibliotheekgebouw

De Schouwburggarage zou van een nieuwe aantrekkelijke gevel kunnen worden voorzien waarbij de toepassing van groen, met name aan de zuid- en westzijde, goed denkbaar is.



Referentiebeeld van een parkeergarage met een groene gevel



Referentiebeeld fietsenstalling

Veel meer dan in de huidige situatie kunnen in de toekomst het Sandbergplein en de Thomas Cookstraat worden gezien als voetgangersdomein en daarmee als verlengstuk van het Stadsplein. In plaats van *aan,* komt de bibliotheek *op* het Stadsplein te staan. Een situatie vergelijkbaar met die van het stadhuis van Delft op/ aan de Grote Markt. Ook het Cobramuseum wordt dan beter aangehaakt op de Cultuurcluster en het Stadsplein. Het Stadshart krijgt een aantrekkelijker voorportaal naar de Keizer Karelweg. Ook aan deze kant zou het Stadshart meer allure en uitstraling kunnen gebruiken.



Bestaande situatie Sandbergplein

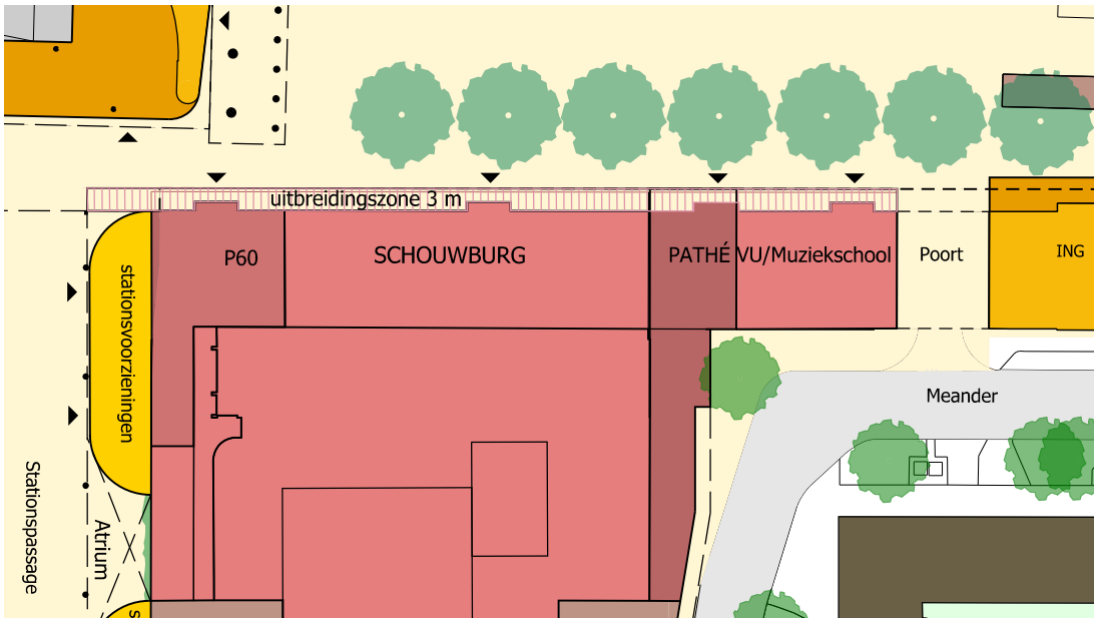


Referentiebeeld Delft

Cultuurstrip

De Cultuurstrip vormt een van de culturele ankerpunten van het Stadshart en omvat in zijn huidige vorm het Poppodium P60, Schouwburg Amstelveen en Platform C (Muziekschool, Volksuniversiteit en Kunstuitleen).

Het gebouw heeft een glazen gevel die weliswaar transparant is – althans in het donker – maar die ook als hard en zakelijk wordt ervaren, met onopvallende entrees van de verschillende culturele functies. Te weinig uitnodigend om het plein over te steken. Daar komt bij dat er overdag weinig te beleven valt achter de gevel. Er is geen daghoreca in de vorm van een theatercafé of een kunstcafé. De komst van de bioscoop leidt tot aanpassing van de gevel en biedt de kans om een nieuwe gevel te realiseren met aantrekkelijke entrees. Door het vervallen van de wegverbinding Thomas Cookstraat–Stadsplein–Meander kan de gevel circa 3 meter naar voren worden opgeschoven, in lijn met de voorgenomen uitbouw van de winkels aan de oostkant van de Cultuurcluster richting Binnenhof.



Inpassing bioscoop in de cultuurcluster en mogelijke uitbouw van de gevel

Er zijn ten minste twee concepten denkbaar voor de vernieuwing van de gevel. Ten eerste aparte uitkragende toegangsportalen per functie (P60, Schouwburg, Pathé en Platform C) als 'kijkdozen' aan het plein; ten tweede één vooruitgeschoven gezamenlijk entreegebied waaruit de drie functies worden ontsloten. Hierover is overleg gaande met de instellingen. De keus zal worden afgezet tegen de mate waarin de levendigheid wordt bevorderd en een aantrekkelijk gevelbeeld ontstaat. Een publieksprijsvraag á la Bomenbrug is een optie om de bewoners te betrekken bij de keus.

NB. De parkeergarage onder het Stadsplein en de aanwezige kabels en leidingen leggen beperkingen op aan het verder naar voren uitbouwen van de gevel.

De huidige bomen aan de zuidzijde van het Stadsplein brengen weliswaar groen op het stenige plein, maar zijn te laag in verhouding tot de maten van het plein. Ze schermen het zicht op de plint deels af. Het zijn van oorsprong dakplatanen die op een gegeven moment niet meer gesnoeid zijn. Een reeks goedgekozen nieuwe bomen die kunnen uitgroeien tot 'monumentale' proporties zouden hier meer op hun plaats zijn en kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan de sfeer en uitstraling van het Stadsplein.



De bomen hebben een te lage kruin waardoor er onvoldoende zicht is op de plint van het gebouw.

Bebouwing noordzijde Traverse

Tussen de nieuwe verkeersknoop en de Meander komt veel ruimte vrij door het vervallen van de bestaande afrit van de snelweg en het inkorten van de watersingel van het Meanderpark. Er is ruimte voor een nieuwe ontwikkeling. De bebouwing die hier gerealiseerd kan worden zal niet alleen het 'iconische' gezicht van het Stadshart aan de stadsentree vormen maar ook als landmark zichtbaar zijn aan de verdiepte ligging van de A9, als een 'Baken van Amstelveen'. Een dergelijke prominente locatie vraagt om een sterke programmatische invulling. Een programma dat niet alleen garant staat voor de gewenste dynamische, levendige en stedelijke uitstraling, als visitekaartje van Amstelveen, maar dat ook als 'trekker' fungeert voor het gebied en het nieuwe gezicht van het Stadshart daadwerkelijk tot leven brengt.





Gezien de locatie lijkt een programma voor de hand te liggen dat complementair is aan het bestaande Stadshart. Dus geen (grootschalige) retail maar eerder een veelzijdig, stedelijk en publiek programma in de plint. Aangezien de realisatie van het gebouw pas na afronding van het A9-project vanaf 2027 aan de orde kan zijn, wordt er in deze gebiedsvisie nog geen invulling gegeven aan deze locatie. Hoe dan ook, het is essentieel dat dit gebouw een aantrekkelijke plint aan het Meanderplein krijgt (met horeca en commerciële voorzieningen en een luifel?) ter begeleiding van de looproute naar het Stadsplein. Wat er boven de plint komt en hoe hoog het gebouw wordt is in dit planstadium minder relevant. Als referentie kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een hotel met internationale uitstraling of aan een onderwijsvoorziening. De ambitie is om te komen tot een vanaf de snelweg zichtbaar 'Baken'. De uitstraling en omvang is echter afhankelijk van de functie van het gebouw. In lijn met het groene imago van de gemeente is het wellicht mogelijk om het gebouw in te zetten als het ultieme groene gebouw, niet alleen in zijn (energie) prestaties maar ook in beeld, met hangende tuinen aan de stadsentree en de A9.

Het gebouw dient in zijn eigen parkeervoorzieningen te voorzien, voor auto's en fietsers. Voor het parkeren van auto's wordt uitgegaan van een ondergrondse voorziening onder het gebouw, ontsloten vanaf de Meander aan de noordzijde van de locatie. Voor fietsers dient een parkeervoorziening gerealiseerd te worden op maaiveld, die behalve voor de bezoekers van het Baken ook fungeert voor reizigers van het openbaar vervoer.

Om het stedelijke karakter van het zuidelijk entreegebied van het Stadshart te versterken kan overwogen worden de laagbouwflats van de Meander met 1a2 bouwlagen te verhogen.

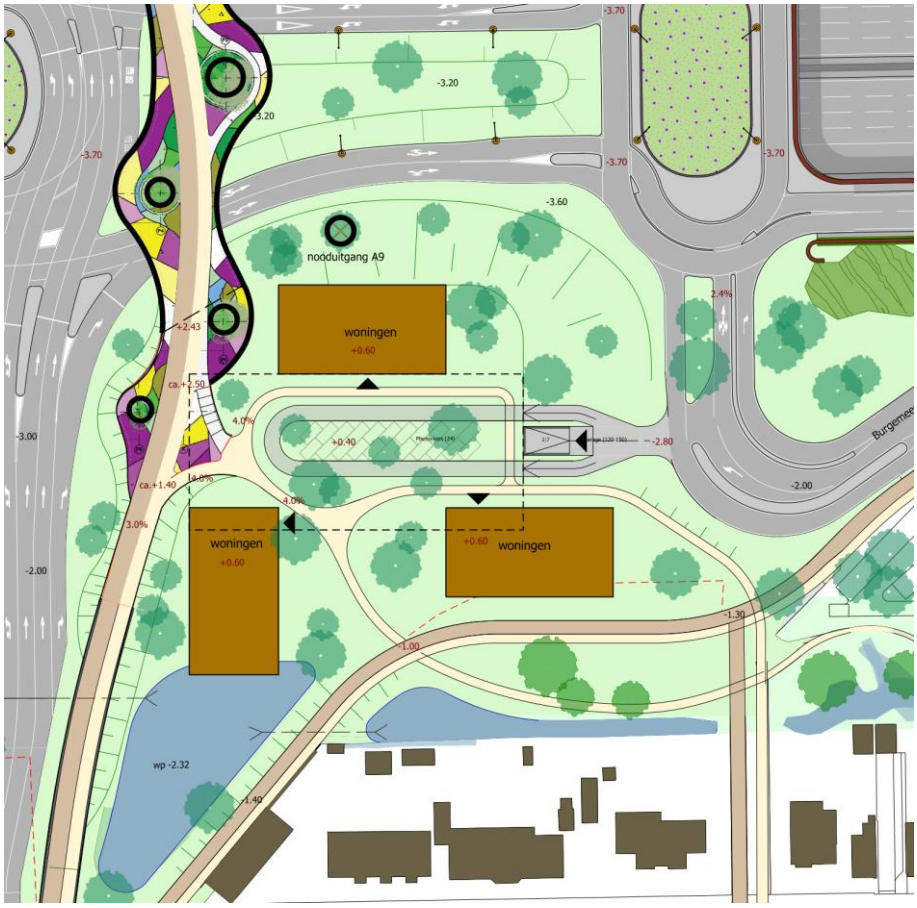
Bebouwing zuidzijde Traverse

De zuidzijde van de Traverse krijgt het karakter van een stedelijke Tuin, in contrast met het Stadshart aan de noordzijde. De bestaande hoogteverschillen ter plaatse worden benut om een glooiend, parkachtig landschap te realiseren. Op dit groene tapijt wordt bebouwing voorzien die aansluit bij de omgeving. Dus qua bouwhoogte passend bij de schaal van de woningen aan de Ouderkerkerlaan.

De bestaande waterlopen worden geherstructureerd, met een grotere waterpartij als ruimtelijk overgangselement waar de Traverse aansluit op de meer dorpse sfeer van de Ouderkerkerlaan.

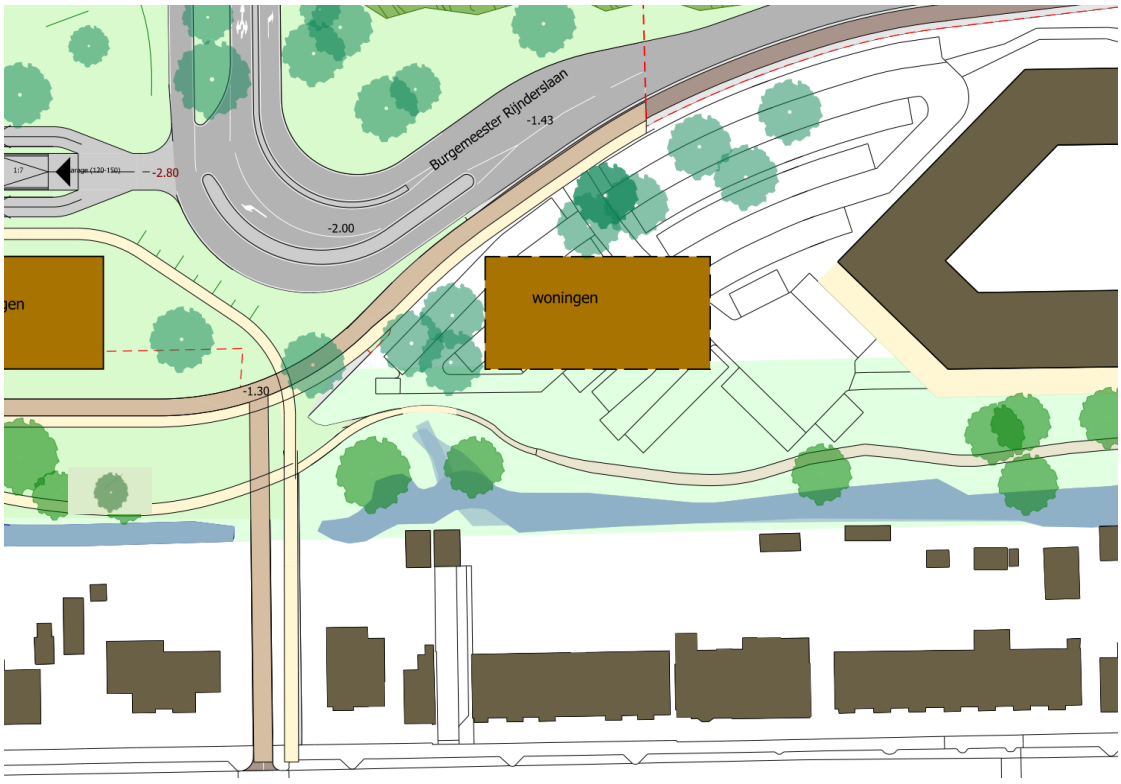
In de Tuin is een ensemble van vrijstaande gebouwen voorzien, rond een gemeenschappelijke groene binnenruimte, die voor auto's (bezoekersparkeren en hulpdiensten) ontsloten wordt vanaf de Burgemeester Rijnderslaan. Onder het glooiende landschap verbergt zich een parkeergarage, eveneens ontsloten vanaf de Burgemeester Rijnderslaan.

Het programma van de bebouwing in de Tuin is gedacht als hoofdzakelijk wonen maar ook woonwerk-combinaties of een afwisseling van woon- en werkgebouwen zijn voorstelbaar.



De Bovenlanden

Het grotendeels leegstaande kantoorgebouw wordt getransformeerd naar woongebouw "The Mayor". Middels een ingrijpende verbouwing zullen hier ruim 300 luxe huur- en koopappartementen worden gerealiseerd, georganiseerd rond groene binnenhoven. Alleen het meest oostelijke deel van het pand blijft in gebruik als kantoor (van IT-bedrijf ATOS).
Op het huidige driehoekige parkeerterrein kan een vrijstaand, in het groen ingebed bouwvolume gerealiseerd worden dat de ruimtelijke koppeling tussen beide ontwikkelingen versterkt. Niet alleen als gebouwde *stepping stone* maar ook in de ruimtelijke definitie en begeleiding van het lineaire park en als afscherming van de A9 en Traverse op de achterliggende bebouwing aan de Ouderkerkerlaan. De bestaande parkeergelegenheid is niet benodigd voor het gebouw The Mayor.



In het kader van de herbestemming van het kantoor behoudt de beschutte parkstrook aan de zuidzijde van het gebouw een openbaar karakter. De parkstrook kan worden doorgezet in westelijke richting naar de Bomenbrug en daarmee naar het Stadshart.



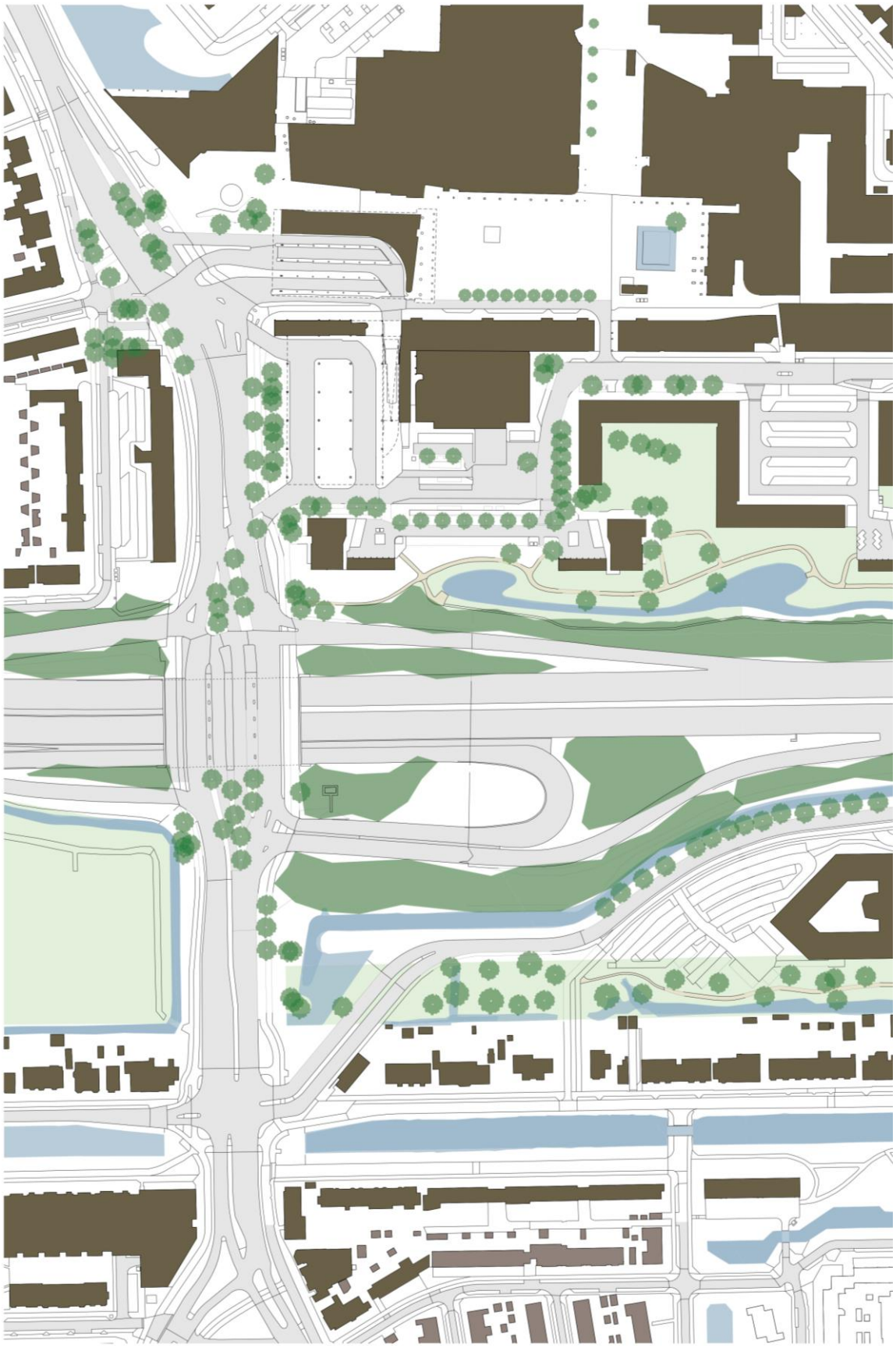
Huidige parkzone ten noorden van de Ouderkerkerlaan kan worden doorgezet richting Keizer Karelweg en Bomenbrug

4. RESUMÉ

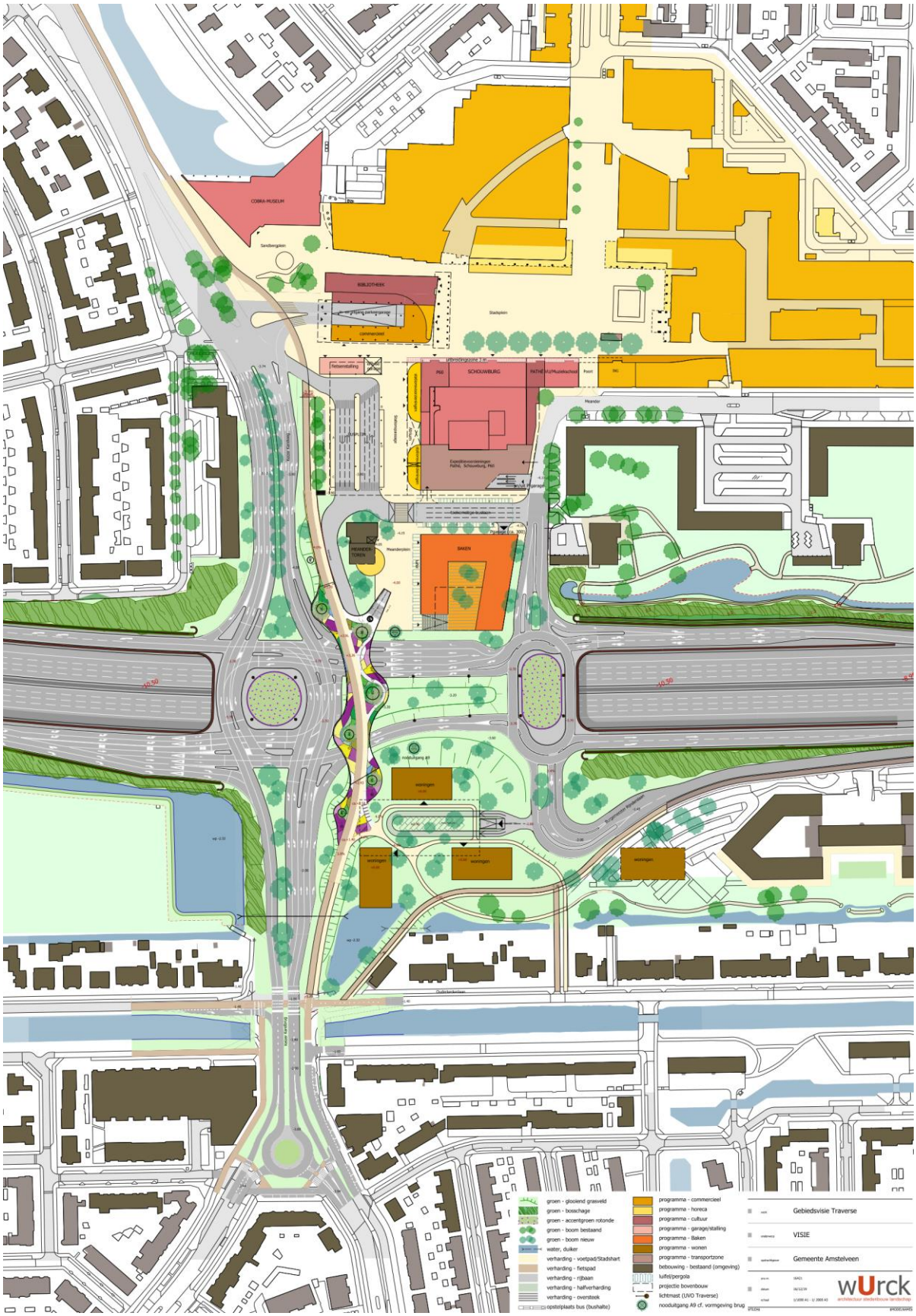
Als pijlers voor de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie wordt uitgegaan van:

1. Het introduceren van een nieuwe looproute tussen de Bomenbrug en het Stadsplein via een passage met stationsvoorzieningen op de plek waar nu nog de oprit van de Schouwburggarage ligt.
2. Het verplaatsen van de oprit van de Schouwburggarage naar de Meander, waardoor tevens de Thomas Cookstraat kan worden omgevormd tot voetgangersgebied (fiets te gast).
3. Het toevoegen van een bioscoopcomplex aan de achterzijde van de Schouwburg als nieuwe voorkant van het Stadshart, met een in/uitgang aan het Stadsplein waarbij de gevel van de Cultuurcluster naar voren wordt geplaatst en voorzien wordt van uitnodigende entrees voor P60, Schouwburg, Bioscoop en Platform C.
4. Voor de mogelijke bebouwing en inrichting van de vrijkomende ruimte ter weerszijden van de overkapping A9 uitgaan van een stedelijke profiel aan de noordzijde en een tuinstedelijk profiel aan de zuidzijde, passend bij de schaal van de woningen aan de Ouderkerkerlaan.

De gemeenteraad zal worden voorgesteld deze pijlers vast te stellen als kader voor de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie. Deze uitwerking zal per deelgebied plaatsvinden en ter besluitvorming worden voorgelegd aan de raad, waarbij uiteraard de gebruikelijke vormen van inspraak en overleg zal plaatsvinden met bewoners en belanghebbende partijen.



Bestaande situatie



Mogelijke stedenbouwkundige invulling van de Gebiedsvisie (volgens Atelier wUrck)