Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e (Gebiedsontwikkeling & Transformatie)
Cc: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Re: Input G&O projectleiding Stuurgroep Meervaart
Datum: woensdag 4 maart 2020 12:04:57

Beste 10.2.e ,
Er wordt hard gestudeerd op de varianten in openbare ruimte in het gebied tussen de nieuwe en huidige Meervaart locatie. In combinatie met de toe te voegen ontwikkrlprogramma's moet dat ook wat mij betreft een substantiële verbetering van de centrumkwaliteit opleveren, in lijn met jouw standpunt.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

> Op 4 mrt. 2020 om 08:02 heeft 10.2.e (Gebiedsontwikkeling & Transformatie) het volgende geschreven:
>
> Ha 10.2.e ,
> Dank voor de toelichting. Ik verwacht dat de variant waar nu op gestuurd wordt niet de meest goedkope is. Dat hoeft ook van mij niet als we daarmee een heel goed centrum kunnen maken. Hier en daar zijn er natuurlijk ook weer wat kansen voor opbrengst potentie, zoals toevoegen bouwvolume in CNW. Dat moeten we goed in beeld brengen.
> Naast de door jou genoemde argumenten speelt inhoudelijk bij mij ook mee dat zicht op de plas nog een belangrijk onderdeel is van de uitwerking en een programma wat de verblijfs- en gebruiks mogelijkheden van het gebied versterkt.
> Hartelijke groet,
> 10.2.e
>
> Verstuurd vanaf mijn iPhone
>
> > Op 3 mrt. 2020 om 17:50 heeft 10.2.e het volgende geschreven:
> >
> > Beste 10.2.e ,
> >
> > In het kader van de locatiekeuze voor de Nieuwe Meervaart in Nieuw-West heb ik in oktober een eerste standpunt met je gedeeld over de voorkeurslocatie en ontwikkelpotentie voor Osdorpplein.
> >
> > R&D heeft inmiddels de keuze voor locatie 3A (in de plas) voorzien van een contextuele afweging. Ik heb vorige week de schetsen gezien die de context zichtbaar maken. Er is nog geen tekstuele toelichting beschikbaar.
> >
> > Vanuit de ontwikkelstrategie is de gepresenteerde context in 4 aandachtspunten uiteen te zetten:

1. Landschappelijke versterking langs Lelylaan/oksel; het versterken van de inrichting als sport/zwem/park-functie vraagt om de reservering van een budget hiervoor. IN de grondexploitatie CNW is louter budget opgenomen voor het verbeteren van de inrichting van de oksel als parkachtig verblijfsgebied.
2. Infrastructuur Meer en Vaart; in fase 2 wordt ingezet op een verkeerscirculatie waardoor 1 baan Meer en Vaart kan worden vrijgespeeld. R&D ziet meerwaarde in het volledig autovrij maken teneinde de inrichting van de oever verder uit te kunnen breiden. De tram/Busbaan blijft gehandhaafd. Voor fase 2 zijn hiervoor aanvullende budgetten nodig die oplopen bij de keuze voor respectievelijk A. circulatie (1 baan voor snelverkeer) B. autoarm (30km en route achter Anslijnflat door) maken en C. autovrij maken. De aanvullende budgetten zijn vooral nodig in het kader van het toevoegen van openbare ruimte voor langzaamverkeer.
3. Intensivering Landtong; als 'reactie' op de nieuwe verblijfsplek rondom het nieuwe theater lijkt het logisch de Landtong verder te versterken rondom het paviljoen waarin oa. Meram zit. Zo ontstaat een nog betere verblijfsplek in de zon, aanlegplek boten en overige recreatie mogelijkheden. Ook hier bepaalt de intensivering van de verblijfsfuncties de hoogte van de benodigde budgetten. Op dit moment houden we alleen rekening met een bescheiden steiger aan de zijde van de nieuwe paviljoens.
4. Huidige locatie Meervaart; Bij het herontwikkelingen van de huidige locatie zijn een aantal uitwerkingen mogelijk:
   - Het richting de plas verplaatsen van het centrumfront lijkt het beste uitgangspunt om 'de stad aan de plas' te maken. Daarmee geen plein aan de plas, maar vanaf de 'tweede linie' van CNW ontwerpen
   - Uitgeefbare kavel zodanig ontwerpen dat de verbindingen met de plas direct worden (geen bajonetten meer zoals de route nu tussen meervaart en Westmarket loopt). Hiermee beslaat de herontwikkeling van de huidige locatie 2 plots: circa 2/3^{e} van de huidige locatie en het deel direct aan de Westmarket vast. Dit is ook uitgangspunt in het concept ontwikkelingskader fase 2.
   - Bebouwing bijvoorbeeld als een plint van max. 2 lagen met een hoogte-accent van 60-70 m
   - Architectuur keuze sterk bepalend voor koppeling Meervaartlocatie en huidige locatie. De architectuur van de huidige locatie en de Meervaart locatie zouden expliciet kunnen afwijken van de huidige opbouw met rechthoekige bouwblokken. Sculpturale architectuur is daarbij genoemd vanuit referenties. In alle gevallen is alzijdigheid van belang zodat – ook bij expeditiesituaties – expliciete achterkanten voorkomen worden.

Conclusie is dat voor de herontwikkeling van de huidige locatie nog steeds een substantieel nieuw programma kan worden toegevoegd aan het centrum. Daarmee past de keuze van locatie 3A nog steeds bij de eerdere

voorkeur voor de variant ‘in de plas’.

Genoemd werd ook de variant die OP het huidige Meram-blok de nieuwe Meervaart positioneert. Dit zou vanuit de Van Eesterengedachte het meest logisch zijn. Dit is vanuit de ontwikkelstrategie absoluut een gepasseerd station en veroorzaakt aanzienlijke kapitaalvernietiging op de landtong.

Ik had je dit voor de stuurgroep van afgelopen maandag willen sturen, dat is helaas niet gelukt. Ik begreep dat 10.2.e je wel al had ingelicht. Hierbij de bevestiging.

Met vriendelijke groet,
10.2.e
10.2.e
Grond en Ontwikkeling
Gemeente Amsterdam
M 06- 10.2.e
10.2.e @amsterdam.nl

Van: 10.2.e [mailto 10.2.e @amsterdam nl]
Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 07:57
Aan: 10.2.e (Gebiedsontwikkeling & Transformatie)
CC: 10.2.e ; 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Re: Input G&O projectleiding Stuurgroep Meervaart 8-10-2019

Beste 10.2.e ,
Inderdaad zijn de ruimtelijke uitwerkingen van de compensatie voor de groenstructuur en ontsluiting nog onderwerpen die een slag dieper uitgewerkt moeten worden. Voor beiden zijn overigens wel bedragen opgenomen in de afweging. We zullen die explicieter zichtbaar maken.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Op 8 okt. 2019 om 22:59 heeft 10.2.e (Gebiedsontwikkeling & Transformatie) het volgende geschreven:

> Ha 10.2. ,
> Nog dank voor de toelichting. Ik ben het grotendeels eens met jouw analyse. Wat wel een aandachtspunt is dat de locatie aan de plas in de hoofd groenstructuur ligt. En in de stuurgroep is aan de orde geweest dat de ontsluiting nog een belangrijk aandachtspunt is (in beide varianten). Zowel qua inpasbaarheid als qua kosten.
> Hartelijke groet,
> 10.2.e
> Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 7 okt. 2019 om 11:01 heeft 10.2.e <10.2.e @amsterdam.nl> het volgende geschreven:

Beste 10.2.e ,

Als 10.2.e coördineer ik onder het kwartiermakerschap van 10.2.e de G&O afweging van de twee mogelijke locaties voor een nieuwe Meervaart. Samen met 10.2.e heb ik 1,5 jaar geleden de afweging gemaakt om van gedeeltelijke aanpassing van de Meervaart in het plan naar de mogelijkheden voor gehele nieuwbouw te gaan kijken.

Morgen (8-10-2019) staat de afweging tussen locatie op de agenda van de Stuurgroep Nieuwe Meervaart. De ontwikkelpotentie van de locaties is een belangrijk G&O argument bij die afweging. Bij deze samengevat de afweging tussen beide locaties.

Daarbij neem ik als uitgangspunt dat het overkoepelend Masterplan Centrum Nieuw-West (fase 1 plus fase 2) dat in ontwikkeling is alleen kan lukken als op de juiste manier gestimuleerd en verleid kan worden tot investeringen in het gebied (in bouwplannen, verbouwplannen, openbare ruimte en voorzieningen). Dit wordt ingegeven door het feit dat de gemeente hier voornamelijk moet ontwikkelen door te transformeren in samenwerking met bestaande partijen en daarmee de investeringen in de publieke ruimte en voorzieningen kan terugverdienen. De locatie van de Nieuwe Meervaart wordt onderdeel van dat Masterplan.

Samengevat is mijn afweging voor de Nieuwe Meervaart als volgt:

Tabel: Onderdelen ontwikkelpotentie bij mogelijke nieuwe Meervaartlocaties

	Effect centrum stedelijk milieu	Hoogwaardige stedelijke openbare ruimte	Effect economische waarde Centrum Nieuw-West
Meervaart op Locatie A	+	+/-	+
Meervaart	++	+,	++

op Locatie B plus herontwikk. Loc. A.		compensatie groen	

Toelichting:

1. *Effect van voorzieningen als vliegwiel voor een centrumstedelijk woon- en werkmilieu:*

Meervaart op Locatie A: effect van nieuwe, grotere Meervaart is positief op het woon- en werkmilieu (+)
Meervaart op Locatie B: idem plus de ruimte die op locatie A ontstaat om de groeipotentie van het centrum te vergroten (++)

2. *Hoogwaardige stedelijke openbare ruimte voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu:*

   Meervaart op Locatie A: Meervaart wordt ingepast in huidige ambitie openbare ruimte (+), kwaliteit openbare ruimte plasoever wordt gehandhaafd (lees: verbetert niet) (-)
   Meervaart op Locatie B: zowel op locatie B als op locatie A ontstaat nieuwe openbare ruimte met stedelijke kwaliteit. De kwaliteit aan de plasoever wordt hoger (+). Compensatie van hoofdstructuur groen in nieuwbouw of alternatieve manier is aandachtspunt (+/-).

3. *Economische waarde van Centrum Nieuw-West:*

   Meervaart op Locatie A: de economische waarde van het Centrum neemt conform plannen toe (Hotel en winkels, vergrote Meervaartfuncties) (+). De netto opbrengst uit de grondexploitatie is hooguit neutraal.
   Meervaart op Locatie B: de economische waarde van het Centrum neemt meer toe en biedt ruimte aan verdichting door toevoeging van functies (Hotel en winkels, vergrote Meervaartfuncties, wonen, werken, andere voorzieningen) (++). De netto opbrengst uit de grondexploitatie neemt toe en zal waarschijnlijk positief zijn.

Conclusie is dat de Meervaart op Locatie B aan de plas in combinatie met de ontwikkeling van Locatie A voor aanvullende commerciële en woon-functies qua ontwikkelpotentie van het Centrumplan beter scoort dan de Meervaart op Locatie A. Bij dat laatste merk ik op dat bij die keuze de potentie op Locatie B voor enige ontwikkeling vooralsnog verkeken is en zal moeten wachten op een nieuwe aanleiding (de metro, Lelymile?). Daar zal het centrum in ieder geval niet op korte termijn van profiteren.

Het inzetten van [redacted] als onafhankelijk adviseur in de financieel-economische afweging op bouwkosten, exploitatie en grondontwikkeling ligt in het verlengde van dit G&O advies. Zij gaan specifiek in op de inhoudelijke afweging per locatie. Het concept rapport van [redacted] zit bij de stukken voor de stuurgroep.

[redacted] en [redacted] zijn op de hoogte van deze argumentatie en adviseerde mij dit nog expliciet onder jouw aandacht te brengen als 10.2.e [redacted]. Uiteraard bereid tot nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

10.2.e [redacted]
10.2.e [redacted]
Grond en Ontwikkeling
Gemeente Amsterdam
M 06- 10.2.e [redacted]
10.2.e [redacted]@amsterdam.nl