Gemeente Amsterdam

Bijlage 1 OER Schinkelkwartier Spelregelkader Omgevingseffectrapport Schinkelkwartier

Colofon

Gemeente Amsterdam
Klaas-Jan Dolman (projectleider)
Ruben Dijkhof

Antea Group
Tim Artz
Kjell Spillekom

Versie
oktober 2023

Contact
schinkelkwartier@amsterdam.nl

Inhoud

1 Inleiding 4
1.1 Transformatie Schinkelkwartier 4
1.2 Omgevingseffectrapport (OER) 4
1.3 Borging uitkomsten OER 4

2 Spelregels duurzame inrichting 6
2.1 Bodem en ondergrond 6
2.2 Water 7
2.3 Landschap, groen en natuur 8
2.4 Cultuurhistorie en archeologie 9
2.5 Bouwhoogte 10

3 Spelregels mobiliteit 12
3.1 Verkeer 12
3.2 Parkeren 12

4 Spelregels gezonde en veilige leefomgeving 14
4.1 Geluid en trillingen 14
4.2 Luchtkwaliteit 16
4.3 Geur 16
4.4 Stof 17
4.5 Omgevingsveiligheid 17
4.6 Gezondheidsbescherming 18
4.7 Gezondheidsbevordering 19

5 Spelregels energie en circulariteit 20
5.1 Energie 20
5.2 Circulariteit 20

6 Spelregels overig 21
6.1 Bouwhinder 21

1 Inleiding

1.1 Transformatie Schinkelkwartier

In de projectnota Schinkelkwartier is als ambitie opgenomen om het gebied te transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. In het gebied is ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m² werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m² in de huidige situatie) en 450.000 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Schinkelkwartier kan daarmee in de toekomst ruimte bieden aan 22.000 inwoners en circa 45.500 werknemers.

De mate waarin de gemeente de transformatie van Schinkelkwartier stuurt, is van invloed op het behalen van de geformuleerde ambities. Bij de transformatieopgave hanteert de gemeente als algemeen sturingsprincipe 'uitnodigingsplanologie'. De gemeentelijke ontwikkelstrategie voor Schinkelkwartier is afgestemd op de uitgangssituatie van een gefragmenteerd gebied, waarin ontwikkeling alleen mogelijk is als eigenaren, erfpachters en ontwikkelaars investeren. Naast het scheppen van de benodigde voorwaarden voor transformatie wordt op maat ontwikkelruimte gemaakt: regisseren waar het moet en faciliteren waar het kan.

1.2 Omgevingseffectrapport (OER)

Voor ontwikkelingen met mogelijke nadelige milieugevolgen is het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) wettelijk verplicht. Omdat belangrijke nadelige milieugevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, is besloten om een MER op te stellen en een m.e.r.-procedure te doorlopen. In de geest van de aanstaande Omgevingswet is het MER voor Schinkelkwartier opgesteld als Omgevingseffectrapport (OER). Het OER Schinkelkwartier heeft een brede reikwijdte waarin alle aspecten van de fysieke leefomgeving zijn betrokken. De uitkomsten van het OER zijn richtinggevend geweest voor de projectnota Schinkelkwartier en zijn kaderstellend voor ruimtelijke plannen in Schinkelkwartier.

1.3 Borging uitkomsten OER

Het OER Schinkelkwartier heeft drie kerntaken die helpen om richting te geven aan de transformatie van Schinkelkwartier:

1. Het biedt inzicht in de effecten van belangrijke keuzes op het gebied van de fysieke leefomgeving;
2. Het geeft een spelregelkader voor elk omgevingsaspect om zo, gegeven de situatie in Schinkelkwartier, een zo hoog mogelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving te waarborgen en de geformuleerde ambities te behalen;
3. Het is een 'levend' OER. Dit betekent dat het OER flexibel en toekomstbestendig is, omdat het door middel van monitoring aangevuld kan worden door actualisatie van het spelregelkader, het treffen van aanvullende maatregelen en/of het maken van andere of nieuwe keuzes.

In het OER zijn maatregelen en spelregels geformuleerd die ervoor moeten zorgen dat de geformuleerde ambities voor Schinkelkwartier worden behaald en negatieve effecten voor de fysieke

leefomgeving worden beperkt of voorkomen. Uitgangspunt daarbij is dat een zo hoog mogelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving wordt nagestreefd.

De gemeente moet maatregelen treffen om de benodigde voorwaarden voor transformatie door private initiatiefnemers te scheppen. Voorbeelden daarvan zijn het aanpassen van infrastructuur en het watersysteem en het realiseren van geluidafschermende maatregelen langs infrastructuur. Deze maatregelen zijn opgenomen in de projectnota en worden nader uitgewerkt in de komende planfase.

De spelregels zijn kaderstellend voor ruimtelijke plannen van initiatiefnemers in Schinkelkwartier. De spelregels zijn gekoppeld aan een leefomgevingsfoto, zodat per locatie duidelijk is waarmee rekening gehouden moet worden bij een concrete ontwikkeling. Per ruimtelijk plan moet worden onderbouwd op welke wijze de spelregels uit het OER zijn toegepast. Zodoende wordt geborgd dat de uitkomsten van het OER integraal worden betrokken bij de besluitvorming over de toekomstige ruimtelijke plannen in Schinkelkwartier.

Hieronder zijn per thema en omgevingsaspect de in het OER geformuleerde spelregels weergegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen algemene spelregels (die overal gelden) en locatie specifieke spelregels.

2 Spelregels duurzame inrichting

2.1 Bodem en ondergrond

Bodemopbouw (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de bodemopbouw ter plaatse. In geval van bebouwing hoger dan 30 meter wordt geotechnisch onderzoek uitgevoerd naar de bodemgesteldheid en de funderingsmethode. Over het geotechnisch onderzoek wordt advies gevraagd aan de gemeente (Ingenieursbureau).

Maaiveldophoging (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van eventueel benodigde maaiveldophoging, waarbij rekening wordt gehouden met de geldende ontwateringsnorm. Over de eventueel benodigde maaiveldophoging wordt advies gevraagd aan Waternet.

Bodemverontreiniging (algemeen)
Bij (water)grondwerkzaamheden wordt een actueel verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd naar mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse. In geval van aantreffen van verontreiniging wordt advies gevraagd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied over saneringsaanpak en de mogelijkheden van afvoer en verwerking.

Niet gesprongen explosieven (locatie specifiek)
Bij grondwerkzaamheden wordt een risicoanalyse conventionele explosieven uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van munitie en granaten uit WOII. Over de risicoanalyse wordt advies gevraagd aan de gemeente (Ingenieursbureau).

Transportleiding riolering (locatie specifiek)
Bij bouw-, graaf- en heiwerkzaamheden wordt rekening gehouden met een beperkingenzone van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Van de geldende afstanden kan alleen worden afgeweken na goedkeuring van het betrokken nutsbedrijf en/of de leidingbeheerder of in geval de leiding vanwege de gebiedsontwikkeling wordt verlegd.

Transportleiding drinkwater (locatie specifiek)
Bij bouw-, graaf- en heiwerkzaamheden wordt rekening gehouden met een beperkingenzone van 10 meter aan weerszijden van de leiding. Van de geldende afstanden kan alleen worden afgeweken na goedkeuring van het betrokken nutsbedrijf en/of de leidingbeheerder of in geval de leiding vanwege de gebiedsontwikkeling wordt verlegd.

Hogedruk gasleiding (locatie specifiek)
Bij bouw-, graaf- en heiwerkzaamheden wordt rekening gehouden met een beperkingenzone van 2 meter aan weerszijden van de leiding. Van de geldende afstanden kan alleen worden afgeweken na goedkeuring van het betrokken nutsbedrijf en/of de leidingbeheerder of in geval de leiding vanwege de gebiedsontwikkeling wordt verlegd.

Hoogspanningsleiding (locatie specifiek)
Bij bouw-, graaf- en heiwerkzaamheden wordt rekening gehouden met een beperkingenzone van 2 meter aan weerszijden van de leiding. Van de geldende afstanden kan alleen worden afgeweken na

goedkeuring van het betrokken nutsbedrijf en/of de leidingbeheerder of in geval de leiding vanwege de gebiedsontwikkeling wordt verlegd.

Transportleiding warmtenet (locatie specifiek)
Bij bouw-, graaf- en heiwerkzaamheden wordt rekening gehouden met een beperkingenzone van 10 meter aan weerszijden van de leiding. Van de geldende afstanden kan alleen worden afgeweken na goedkeuring van het betrokken nutsbedrijf en/of de leidingbeheerder.

2.2 Water

Watercompensatie (algemeen)
Bij een toename van verhard oppervlak wordt dit gecompenseerd door binnen hetzelfde watersysteem nieuw oppervlaktewater toe te voegen ter grootte van minimaal 10 procent van de verhardingstoename. Onder voorwaarden kan compensatie worden gerealiseerd door alternatieve waterberging. In geval van verplichte watercompensatie wordt advies gevraagd aan Waternet.

Demping oppervlaktewater (algemeen)
Bij demping van oppervlaktewater wordt hetzelfde wateroppervlak binnen hetzelfde watersysteem teruggebracht. In geval van demping van oppervlaktewater wordt advies gevraagd aan Waternet.

Waterverontreiniging (algemeen)
Bij grondwerkzaamheden wordt een actueel verkennend onderzoek uitgevoerd naar mogelijke verontreiniging van oppervlakte- en grondwater ter plaatse. In geval van aantreffen van verontreiniging geldt dat eventuele verontreiniging niet mag worden verspreid en advies wordt gevraagd aan Waternet.

Uitlogende materialen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen is het gebruik van uitlogende materialen niet toegestaan in verband met negatieve effecten op de kwaliteit van hemel- en oppervlaktewater.

Kernzone waterkeringen (locatie specifiek)
Bouw-, graaf- en heiwerkzaamheden zijn in principe niet toegestaan, tenzij een ontheffing van de Keur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht is verkregen.

Beschermingszone waterkeringen (locatie specifiek)
Bouw-, graaf- en heiwerkzaamheden zijn toegestaan, mits een positief advies is verkregen van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Ontwateringsnorm (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen is een ontwateringsnorm van 90 cm voor bouwen met kruipruimte het uitgangspunt, waarbij rekening wordt gehouden met voldoende groeimogelijkheden voor bomen.

Grondwaterneutrale kelders (algemeen)
Bij nieuwe ondergrondse ontwikkelingen is grondwaterneutraal bouwen het uitgangspunt, waarbij wordt getoetst aan de beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam en wordt aangetoond dat de ontwikkeling geen onaanvaardbare grondwatereffecten heeft. In geval sprake is van negatieve grondwatereffecten wordt advies gevraagd aan Waternet over benodigde maatregelen.

Waterneutrale inrichting (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen is waterneutrale inrichting het uitgangspunt, waarbij per uur 70 mm hemelwater wordt vastgehouden op de kavel, geleidelijk 2,5 mm per uur wordt afgevoerd en opgevangen hemelwater optimaal wordt benut. Technische/elektrische installaties en vitale infrastructuur worden hoog worden geplaatst en er wordt voorzien in een voldoende hoog bouwpeil (10 cm hoger dan gemiddelde maaiveld) en een waterkerende plint van 20 cm.

2.3 Landschap, groen en natuur

Stikstofdepositie (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt onderzoek gedaan naar eventuele stikstofdepositie ter plaatse van Natura 2000 gebieden tijdens de bouwfase en in de gebruiksfase. In geval sprake is van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden worden maatregelen getroffen.

Stikstofemissie (algemeen)
Bij nieuwe bedrijven wordt aangetoond dat de stikstofuitstoot van het bedrijf niet hoger is dan van een bedrijf uit milieucategorie 2.

Referentienorm groen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de Amsterdamse referentienormen voor gebruiksgroen en/of ecosysteemgroen zoals beschreven in de projectnota Schinkelkwartier en wordt aangetoond op welke wijze een bijdrage wordt geleverd aan het invullen van de normen in de vorm van groene binnenterreinen, pocketparks, groene daken en/of geveltuinen.

Hoofdgroenstructuur (locatie specifiek)
Nieuwe ontwikkelingen moeten de bij het groentype behorende waarden vergroten, waarbij moet worden getoetst aan het instrumentarium uit de Structuurvisie Amsterdam 2040. Over initiatieven in de hoofdgroenstructuur wordt advies gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroen-structuur (TAC).

Ecologische structuur (locatie specifiek)
Nieuwe ontwikkelingen mogen in principe niet leiden tot aantasting of verzwakking van de ecologische structuur en bestaande knelpunten in de ecologische structuur worden zo veel mogelijk opgelost. Bij nieuwe ontwikkelingen in de ecologische structuur wordt advies gevraagd aan een stadsecoloog van de gemeente (Ruimte en Duurzaamheid).

Beschermde soorten (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van beschermde flora en fauna, de effecten op deze soorten en eventuele overtreding van verbodsbepalingen, waarbij rekening wordt gehouden met de Amsterdamse gedragscode flora en fauna en het onderzoeks-protocol zoals beschreven in de Quickscan natuurwaarden Schinkelkwartier. Uit dat onderzoek moet blijken of ontheffing Wet natuurbescherming nodig is en in hoeverre mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn om negatieve effecten op beschermde soorten te beperken of uit te sluiten.

Natuurinclusief bouwen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen worden natuurwaarden en biodiversiteit zo veel mogelijk versterkt door invulling te geven aan de principes voor natuurinclusief bouwen. Uitgangspunt daarbij is dat

minimaal wordt voldaan aan een ondergrens van 30 punten zoals opgenomen in het Handboek natuurinclusief bouwen en ontwerpen. Over de wijze waarop hier invulling aan kan worden gegeven wordt advies gevraagd aan een stadsecoloog van de gemeente (Ruimte en Duurzaamheid).

Beeldbepalende bomen (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met beeldbepalende bomen, waarbij uitgangspunt is om deze bomen in te passen in het ontwerp en de inpasbaarheid te toetsen door het stappenplan zoals beschreven in het Verkennend bomenonderzoek Schinkelkwartier te doorlopen.

2.4 Cultuurhistorie en archeologie

Stedenbouwkundige zone (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met het uitgangspunt handhaving van de ruimtelijke structuur, het historisch straatbeeld, groenvoorziening en waterpartijen en wordt advies gevraagd aan de gemeente (Monumenten en Archeologie).

Rijks- en gemeentelijke monumenten (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met de bepalingen voor bescherming van rijks- en gemeentelijke monumenten zoals opgenomen in de Erfgoedwet en gemeentelijke erfgoed-verordening en wordt in geval van restauratie advies gevraagd aan de gemeente (Monumenten en Archeologie).

Bebouwing met (voorlopige) orde 1 waardering (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met het uitgangspunt behoud en restauratie en wordt advies gevraagd aan de gemeente (Monumenten en Archeologie) over de mogelijkheden voor aanpassing van de bebouwing.

Bebouwing met (voorlopige) orde 2 waardering (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen is behoud in principe het uitgangspunt en wordt eerst onderzoek naar de cultuurhistorische waarde van de bebouwing uitgevoerd. In het kader van het cultuurhistorisch onderzoek wordt advies gevraagd aan de gemeente (Monumenten en Archeologie) over eventuele (gedeeltelijke) bescherming en de mogelijkheden voor aanpassing of (gedeeltelijke) sloop van de bebouwing.

Bebouwing met (voorlopige) orde 3 waardering (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt advies gevraagd aan de gemeente (Monumenten en Archeologie) over de mogelijkheden voor aanpassing of (gedeeltelijke) sloop van de bebouwing.

Bebouwing voormalig IBM-terrein (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van het advies Cultuurhistorische waarde-stelling IBM-schrijfmachinefabriek en wordt advies gevraagd aan de gemeente (Monumenten en Archeologie).

Meldplicht (algemeen)
In geval van aantreffen van archeologische waarden bij veldonderzoek of andere bodemingrepen wordt melding gedaan bij en advies gevraagd aan de gemeente (Monumenten en Archeologie) over eventuele maatregelen.

Beleidsvariant 3 - niet opgehoogd (locatie specifiek)
Bij bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 0,5 meter wordt veldonderzoek gedaan naar archeologische waarden.

Beleidsvariant 5A – opgehoogd (locatie specifiek)
Bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 1,5 meter wordt veldonderzoek gedaan naar archeologische waarden.

Beleidsvariant 5B – opgehoogde begraafplaats (locatie specifiek)
Bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 3 meter wordt veldonderzoek gedaan naar archeologische waarden.

Beleidsvariant 6 – niet opgehoogd (locatie specifiek)
Bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 0,5 meter wordt veldonderzoek gedaan naar archeologische waarden.

Beleidsvariant 9 – waterbodem (locatie specifiek)
Bij bodemingrepen in waterbodem groter dan 10.000 m² en dieper dan 1,5 meter wordt veldonderzoek gedaan naar archeologische waarden.

2.5 Bouwhoogte

Hoogbouweffectrapport (algemeen)
Voor nieuwe bebouwing hoger dan 30 meter wordt een hoogbouweffectrapport (HER) opgesteld, waarmee wordt getoetst aan het gemeentelijk hoogbouwbeleid en waarin de effecten van het bouwplan op onder andere windhinder, bezonning/schaduwwerking, sociale veiligheid en de hoogtebeperkingen op grond van het LIB worden beoordeeld. Over het HER wordt advies gevraagd aan de gemeente (Ruimte en Duurzaamheid).

Windhinder (algemeen)
Bij ontwikkeling van nieuwe bebouwing hoger dan 30 meter wordt aan de hand van een windhinderonderzoek aangetoond dat geen sprake is van onaanvaardbare windhinder of wind-gevaar, waarbij wordt getoetst aan NEN 8100. In geval van onaanvaardbare effecten wordt advies gevraagd aan de gemeente (Ruimte en Duurzaamheid) over eventueel benodigde maatregelen.

Schaduwwerking (algemeen)
Bij ontwikkeling van nieuwe bebouwing hoger dan 30 meter wordt aan de hand van een bezonningsonderzoek aangetoond dat geen sprake is van een onaanvaardbare schaduwwerking, waarbij wordt getoetst aan de Amsterdamse afgeleide van de lichte bezonningsnorm van TNO. In geval van onaanvaardbare effecten wordt advies gevraagd aan de gemeente (Ruimte en Duurzaamheid) over eventueel benodigde maatregelen.

Maatgevende toetshoogte (locatie specifiek)
Nieuwe bebouwing (inclusief technische installaties) of op te hogen bestaande bebouwing mag de maatgevende toetshoogte op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol niet overschrijden, tenzij een verklaring van geen bezwaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is verkregen. Een verklaring van geen bezwaar voor doorsnijding van het horizontale binnenvlak wordt uitsluitend verleend als de bebouwing is gelegen in de schaduw van bestaande hogere bebouwing

danwel aan de hand van een luchtvaartstudie is aangetoond dat er geen negatieve gevolgen zijn voor de vliegveiligheid.

Toetshoogte radar (locatie specifiek)
Nieuwe bebouwing (inclusief technische installaties) of op te hogen bestaande bebouwing mag de toetshoogte radar op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol niet overschrijden, tenzij een positief radaradvies van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is verkregen.

3 Spelregels mobiliteit

3.1 Verkeer

Verkeerskundige onderbouwing (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aan de hand van een verkeersonderzoek een onderbouwing gegeven van de effecten voor verkeersgeneratie, bereikbaarheid en doorstroming. In geval van negatieve effecten wordt advies gevraagd aan de gemeente (Verkeer en Openbare Ruimte) over eventueel benodigde maatregelen.

Verkeersveiligheid (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aan de hand van een verkeersonderzoek een onderbouwing gegeven van de effecten voor verkeersveiligheid. In geval van negatieve effecten wordt advies gevraagd aan de gemeente (Verkeer en Openbare Ruimte) over eventueel benodigde maatregelen.

3.2 Parkeren

Parkeernorm fiets en scooter (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aan de hand van een parkeerbalans aangetoond dat wordt voldaan aan de parkeernormen voor fietsen en scooters zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter, waarbij in principe geldt dat op eigen terrein moet worden voorzien in voldoende en toegankelijke parkeerplekken voor fietsen en scooters.

Autoparkeernorm woningen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aan de hand van een parkeerbalans aangetoond dat wordt voldaan aan de autoparkeernorm voor woningen van maximaal 0,3 parkeerplaats per woning, inclusief 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers. De parkeervoorzieningen moeten in principe op eigen terrein worden gerealiseerd, hiervan kan alleen worden afgeweken binnen de voorwaarden zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto. Bewoners krijgen geen vergunning voor parkeren van auto's op straat. Bezoekersparkeren vindt bij voorkeur plaats in openbaar toegankelijke garages, en indien dit niet mogelijk is, op straat.

Autoparkeernorm kantoren zone B (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt aan de hand van een parkeerbalans aangetoond dat wordt voldaan aan de autoparkeernorm voor kantoren van maximaal van 1 parkeerplaats per 125 m² kantoren inclusief bezoekersparkeren. De parkeervoorzieningen worden in principe op eigen terrein gerealiseerd, hiervan kan alleen worden afgeweken binnen de voorwaarden zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto.

Autoparkeernorm kantoren zone C (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen geldt voor de autoparkeernorm voor kantoren maatwerk, waarbij vooralsnog wordt uitgegaan van een maximum autoparkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² kantoren inclusief bezoekersparkeren. De parkeervoorzieningen worden in principe op eigen terrein gerealiseerd, hiervan kan alleen worden afgeweken binnen de voorwaarden zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto.

Autoparkeernorm bedrijven en voorzieningen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen geldt voor de autoparkeernorm voor bedrijven en voorzieningen maatwerk conform de richtlijnen in publicatie 381 van het CROW.

Deelmobiliteit en dubbelgebruik (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen worden deelmobiliteit en dubbelgebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd, wat kan leiden tot een aangepaste parkeerbehoefte.

4 Spelregels gezonde en veilige leefomgeving

4.1 Geluid en trillingen

Gezoneerd industrieterrein (locatie specifiek)
Nieuwe geluidgevoelige functies zoals woningen zijn niet toegestaan. In het kader van dezonering van Schinkelhaven wordt het industrieterrein ingeperkt tot het terrein van het NLR (Anthony Fokkerweg 2) en wordt de geluidzone dienovereenkomstig aangepast. Op het gedeelte dat geen onderdeel meer is van het gezoneerde industrieterrein ontstaat daarmee ruimte voor toevoeging van geluidgevoelige functies.

Vergunde geluidruimte en richtafstand bedrijf (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies wordt onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van het bedrijf (ook eventuele piekgeluiden) en wordt advies gevraagd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. In geval van een onaanvaardbare geluidbelasting zijn maatregelen nodig (bronmaatregelen, afscherming, maatwerkvoorschriften en/of gevelmaatregelen).

Maximale milieucategorie (algemeen)
Voor nieuwe bedrijven geldt ten aanzien van het aspect geluid een maximale milieucategorie 3.1, onder voorwaarde dat de bedrijfsactiviteiten niet in de openlucht en niet 's nachts plaatsvinden en het bedrijf voor de aspecten gevaar, geur en stof maximaal in milieucategorie 2 valt.

Geluidbelasting tot maximale ontheffingswaarde (locatie specifiek)
Nieuwe geluidgevoelige functies zijn mogelijk, onder voorwaarden dat 1) uit akoestisch onderzoek volgt dat de maximale ontheffingswaarde op de relevante hoogte niet wordt overschreden, 2) aangetoond is dat de cumulatieve geluidbelasting aanvaardbaar is en 3) hogere waarden zijn verleend.

Geluidbelasting boven maximale ontheffingswaarde (locatie specifiek)
Nieuwe geluidgevoelige functies zijn mogelijk, onder voorwaarden dat 1) uit akoestisch onderzoek volgt dat de maximale ontheffingswaarde op de relevante hoogte wordt overschreden en dove gevels of vliesgevels worden gerealiseerd danwel de gemeenteraad een stap 3 besluit in het kader van de Interimwet Stad en Milieubenadering heeft genomen, 2) aangetoond is dat de cumulatieve geluidbelasting aanvaardbaar is en 3) de maximaal te ontheffen waarde is verleend.

Stille zijde woningen (algemeen)
Nieuwe woningen beschikken in geval van overschrijding van de voorkeursgrenswaarden over een stille zijde zoals bedoeld in het Amsterdams geluidbeleid. Van deze eis kan slechts onder bepaalde omstandigheden worden afgeweken, waarbij in ieder geval de slaapkamer(s) aan de stilste zijde word(t)en gesitueerd. In geval van overschrijding van de maximale ontheffingswaarde krijgen nieuwe woningen bij voorkeur een dubbelzijdige oriëntatie.

Geluidhinder en slaapverstoring (algemeen)
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies wordt onderzoek gedaan naar de mate van ernstige hinder en slaapverstoring vanwege industrie-, wegverkeer-, spoorweg-, metro-, scheepvaart-, luchtvaart- en cumulatief geluid.

Afschermende eerstelijnsbebouwing A10-West (algemeen)
Eerstelijnsbebouwing langs de A10-West heeft een geluidafschermende functie voor de daarachter gelegen bebouwing en wordt zo veel mogelijk aaneengesloten gebouwd.

Verdeling woningcategorieën geluidbelaste locaties (algemeen)
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies wordt rekenschap gegeven van een gelijkwaardige verdeling van woningcategorieën over geluidbelaste locaties, waarbij wordt voorkomen dat sociale huurwoningen op de meest geluidbelaste en vrijesectorwoningen op de minst geluidbelaste locaties worden gerealiseerd.

Scheepvaartgeluid (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies wordt onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege scheepvaart. In geval van een onaanvaardbare geluidbelasting zijn maatregelen nodig (afscherming en/of gevelmaatregelen).

Afwegingsplicht binnen LIB-5 zone (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies wordt rekenschap gegeven van de geluidbelasting vanwege luchtvaart, waarbij gemotiveerd wordt op welke wijze invulling is gegeven aan geluidadaptieve maatregelen om de blootstelling aan luchtvaartgeluid te beperken en in hoeverre sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau vanwege luchtvaart.

Motivering buiten LIB-5 zone (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies wordt gemotiveerd in hoeverre sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau vanwege luchtvaart, waarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan geluidadaptieve maatregelen om de blootstelling aan luchtvaartgeluid te beperken.

Informatieplicht LIB-5 zone (locatie specifiek)
Toekomstige bewoners worden tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting vanwege luchtvaart-geluid en eventuele getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een door luchtvaartgeluid belast gebied. In het kader van de informatieplicht wordt in koop- en huurovereenkomsten opgenomen dat sprake kan zijn van geluidhinder vanwege luchtvaart.

Informatieplicht geluid (algemeen)
Toekomstige bewoners worden actief en tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting en de getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een geluidbelast gebied.

Grondgeluid Schiphol (algemeen)
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige functies wordt onderzoek gedaan naar de mate van hinder vanwege grondgeluid van luchthaven Schiphol. In geval van een onaanvaardbare hinder zijn maatregelen nodig (afscherming en/of gevelmaatregelen).

Onderzoek trillinghinder (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt onderzoek gedaan naar eventuele trillinghinder, waarbij wordt getoetst aan de streef- en grenswaarden uit de SBR Richtlijn B en rekenschap wordt gegeven van eventuele trillinghinder. In geval van overschrijding van de grenswaarden worden maatregelen getroffen.

4.2 Luchtkwaliteit

Richtlijn gevoelige bestemmingen snelweg (locatie specifiek)
Nieuwe gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet toegestaan, tenzij bijzondere omstandigheden en belangen aanleiding geven om hiervan af te wijken en GGD Amsterdam hierover heeft geadviseerd.

Richtlijn gevoelige bestemmingen stedelijke weg (locatie specifiek)
In de eerstelijnsbebouwing zijn nieuwe gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit niet toegestaan, tenzij bijzondere omstandigheden en belangen aanleiding geven om hiervan af te wijken en GGD Amsterdam hierover heeft geadviseerd.

Onderbouwing luchtkwaliteit (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt onderbouwd in hoeverre de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In geval de ontwikkeling wel in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit wordt getoetst aan de grenswaarden luchtkwaliteit zoals opgenomen in de Wet milieubeheer.

Ultrafijnstof (algemeen)
Bij ontwikkeling van nieuwe woningen en nieuwe gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt rekenschap gegeven van de concentraties ultrafijnstof vanwege luchtvaart en wegverkeer.

Informatieplicht (algemeen)
Toekomstige bewoners worden actief en tijdig geïnformeerd over de luchtkwaliteit ter plaatse en eventuele getroffen maatregelen, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een gebied met een zekere mate van luchtverontreiniging.

Houtstookvrije omgeving (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de Amsterdamse doelstelling voor een rookvrije omgeving, waarbij het stoken van hout en het aanbrengen van rookgaskanalen wordt ontmoedigd.

4.3 Geur

Richtafstand geur bedrijf (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe geurgevoelige functies wordt onderzoek gedaan naar de geurbelasting van het bedrijf en wordt advies gevraagd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. In geval van een onaanvaardbare geurhinder worden maatregelen getroffen (bronmaatregelen, maatwerkvoorschriften bij het bedrijf of geurfilters bij de geurgevoelige functies).

Maximale milieucategorie (algemeen)
Voor nieuwe bedrijven is maximaal milieucategorie 2 ten aanzien van het aspect geur het uitgangspunt.

4.4 Stof

Richtafstand stof bedrijf (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe stofgevoelige functies wordt onderzoek gedaan naar de stofbelasting van het bedrijf en wordt advies gevraagd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. In geval van een onaanvaardbare stofhinder worden maatregelen getroffen (bronmaatregelen, afscherming of maatwerkvoorschriften bij het bedrijf).

Maximale milieucategorie (algemeen)
Voor nieuwe bedrijven is maximaal milieucategorie 2 ten aanzien van het aspect stof het uitgangspunt.

4.5 Omgevingsveiligheid

Richtafstand gevaar bedrijf (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe (beperkt) kwetsbare functies wordt onderzoek gedaan naar de veiligheidsrisico's van het bedrijf en wordt advies gevraagd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. In geval van onaanvaardbare veiligheidsrisico's worden maatregelen getroffen (bronmaatregelen of maatwerkvoorschriften bij het bedrijf).

Maximale milieucategorie (algemeen)
Voor nieuwe bedrijven is maximaal milieucategorie 2 ten aanzien van het aspect gevaar het uitgangspunt.

Verantwoording groepsrisico gasleiding (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe (beperkt) kwetsbare functies wordt onderzoek gedaan naar het groepsrisico, wordt het groepsrisico verantwoord en wordt advies gevraagd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

Verantwoording groepsrisico weg (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe (beperkt) kwetsbare functies wordt onderzoek gedaan naar het groepsrisico, wordt het groepsrisico verantwoord en wordt advies gevraagd aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

Brandaandachtsgebied (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe (beperkt) kwetsbare functies wordt de eerstelijnsbebouwing voorzien van gevels met een brandwerendheid van ten minste 60 minuten of wordt voorzien in een daaraan gelijkwaardige maatregel. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de risico's op een plasbrand als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt aandacht besteed aan risicoprofiel, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, bluswatervoorzieningen, zelfredzaamheid, vluchtroutes en risicocommunicatie en wordt advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

Explosieaandachtsgebied (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe bebouwing wordt de eerstelijnsbebouwing voorzien van zodanige gevels dat letsel door scherfwerking zo veel mogelijk wordt voorkomen of wordt voorzien in een daaraan gelijkwaardige maatregel. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de risico's op een explosie als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt aandacht besteed aan

risicoprofiel, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, bluswatervoorzieningen, zelfredzaamheid, vluchtroutes en risico-communicatie en wordt advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

Gifwolkaandachtsgebied (algemeen)
Nieuwe bebouwing wordt voorzien van een uit te schakelen mechanische ventilatiesystemen. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de risico's op een gifwolk als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt aandacht besteed aan risicoprofiel, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, bluswatervoorzieningen, zelfredzaamheid, vluchtroutes en risicocommunicatie en wordt advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

Afwegingsplicht binnen LIB-5 zone (locatie specifiek)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Daarbij wordt aandacht besteed aan risicoprofiel, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, bluswatervoorzieningen, zelfredzaamheid, vluchtroutes en risicocommunicatie.

Brandveiligheid (algemeen)
In geval van realisatie van bebouwing hoger dan 30 meter wordt rekenschap gegeven van de brandveiligheidsrisico's en wordt advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

4.6 Gezondheidsbescherming

Beperken hittestress (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met het beperken van hittestress, waarbij aandacht wordt besteed aan maatregelen ten behoeve van zonbescherming, schaduwwerking en verkoeling, bijvoorbeeld in de vorm van groen, water en luifels.

Lichthinder (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met het beperken van lichthinder, waarbij aandacht wordt besteed aan eventuele lichtreclame, de wijze waarop gebouwen worden verlicht, eventuele lichtinval in de directe omgeving en de mogelijke impact op vleermuizen.

Magneetvelden (locatie specifiek)
Bij ontwikkeling van nieuwe gevoelige bestemmingen wordt onderzoek gedaan naar magneetvelden en worden indien nodig maatregelen getroffen en toekomstige bewoners geïnformeerd. In het kader van dit onderzoek en eventuele maatregelen wordt advies aan de GGD Amsterdam gevraagd.

Elektromagnetische velden (algemeen)
Bij verplaatsing van bestaande of realisatie van nieuwe onderstations, hoog- en midden-spanningskabels en transformatorhuisjes wordt rekening gehouden met magneetvelden en worden indien nodig maatregelen getroffen. In geval van inpandige transformatorhuisjes wordt bij voorkeur minimaal 4 meter afstand aangehouden tot gevoelige bestemmingen.

4.7 Gezondheidsbevordering

Voldoende speelvoorzieningen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de Amsterdamse referentienormen voor spelen zoals beschreven in de projectnota Schinkelkwartier en wordt aangetoond op welke wijze een bijdrage wordt geleverd aan het invullen van deze normen in de vorm van speelplekken.

Voldoende sportvoorzieningen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de Amsterdamse referentienormen voor sport zoals beschreven in de projectnota Schinkelkwartier en wordt aangetoond op welke wijze een bijdrage wordt geleverd aan het invullen van deze normen in de vorm van mogelijkheden voor sportbeoefening.

Bewegen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met de principes van de Amsterdamse Beweeglogica.

Gezond voedsel (algemeen)
Bij ontwikkeling van nieuwe horeca van categorie D respectievelijk categorie 1 (snackbars) wordt een afstand van 250 meter ten opzichte van scholen aangehouden. In het kader van het stimuleren van gezond voedsel en ontmoeting wordt verder de aanleg van kleinschalige moestuinen gestimuleerd.

Rookvrije omgeving (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekenschap gegeven van de Amsterdamse doelstelling voor een rookvrije omgeving, waarbij roken wordt ontmoedigd.

5 Spelregels energie en circulariteit

5.1 Energie

Duurzaam energiesysteem (algemeen)
Voor nieuwe ontwikkelingen geldt dat deze moeten worden aangesloten op duurzame energie, waarbij rekening wordt gehouden met de systeemkeuze per deelgebied, eventuele bodemenergie-plannen en aangewezen interferentiegebieden.

Concessiegebied stadswarmte (locatie specifiek)
Nieuwbouw binnen 40 meter van het warmtenet van Westpoort Warmte wordt daar in principe op aangesloten, tenzij op grond van het gelijkwaardigheidsbeginsel van de aansluitplicht mag worden afgeweken.

BENG (algemeen)
Voor nieuwe woningen gelden de eisen voor de Amsterdamse Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) voor de maximale energiebehoefte, het aandeel fossiele energie in het energiegebruik en het aandeel hernieuwbaar op te wekken energie.

5.2 Circulariteit

Afvalinzameling bedrijfsafval (algemeen)
Voor niet-huishoudelijk afval vindt afvalinzameling inpandig plaats via (rol)containers, waarbij de gebouweigenaar met een inzamelaar afspraken maakt over het legen en terugplaatsen van de containers.

Flexibel, adaptief en demontabel bouwen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat flexibel, adaptief en demontabel bouwen in principe het uitgangspunt is, waarbij met oog op de levensduur van gebouwen en toekomstige functieverandering bij voorkeur open bouwsystemen zonder vaste scheidingswanden worden toegepast.

Milieuprestatie gebouwen (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen is het gebruik van materialen met een lage milieu impact zoals hout of *bio-based* materialen verplicht, waarbij een Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) score van bij voorkeur 0,5 (met 0,8 als maximum) het uitgangspunt is.

Grondstoffenpaspoort (algemeen)
Bij sloop en nieuwbouw wordt een grondstoffenpaspoort opgesteld, waarmee inzichtelijk wordt gemaakt welke materialen worden gebruikt, welke materialen zijn hergebruikt en welke fundamentele onderdelen en materialen weer kunnen worden hergebruikt.

Grondbalans (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt rekening gehouden met het optimaliseren van de grondbalans, waarbij bij voorkeur aangeleverde grond uit het gebied afkomstig is en afgevoerde grond in het gebied wordt toegepast.

6 Spelregels overig

6.1 Bouwhinder

BLVC plan (algemeen)
Bij nieuwe ontwikkelingen wordt een BLVC plan opgesteld, waarin maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken over Bereikbaarheid (bouwverkeer), Leefbaarheid (geluid-, stof- en trilling- en visuele hinder), Veiligheid en Communicatie tijdens de bouw worden vastgelegd.

Gemeente Amsterdam

Bijlage 2 OER Schinkelkwartier
Programmatische uitgangspunten OER Schinkelkwartier

Gemeente
Amsterdam

Programmatische uitgangspunten Schinkelkwartier concept projectnota

Concept projectnota - programma	Programma (in m²)	Wonen (in m²)	Werken (in m²)	Voorzieningen (in m²)	Woningen (aantal)	Arbeidsplaatsen (aantal)
Schinkelhaven	543.000	207.000	279.000	57.000	1.950	11.800
Riekerpark	318.000	219.000	63.000	36.000	1.725	4.500
De Plantijn	367.000	108.000	16.000	243.000	1.300	5.400
Sloterstrip	478.000	232.000	194.000	52.000	2.300	8.500
Nieuwe Meer Oost	495.000	219.000	195.000	81.000	3.090	7.600
Nieuwe Meer West	223.000	39.000	179.000	5.000	650	6.500
Totaal programma	**2.424.000**	**1.024.000**	**926.000**	**474.000**	**11.015**	**44.300**

Programmatische uitgangspunten Schinkelkwartier vastgestelde projectnota

Vastgestelde projectnota - programma	Programma (in m²)	Wonen (in m²)	Werken (in m²)	Voorzieningen (in m²)	Woningen (aantal)	Arbeidsplaatsen (aantal)
Schinkelhaven	520.000	190.000	290.000	40.000	1.950	11.900
Riekerpark	315.000	180.000	105.000	30.000	1.700	4.500
De Plantijn	455.000	100.000	85.000	270.000	1.300	6.700
Sloterstrip	480.000	230.000	200.000	50.000	2.300	8.500
Nieuwe Meer Oost	475.000	250.000	180.000	45.000	3.100	7.600
Nieuwe Meer West	225.000	50.000	160.000	15.000	650	6.500
Totaal programma	**2.470.000**	**1.000.000**	**1.020.000**	**450.000**	**11.000**	**45.700**

Gemeente Amsterdam

Bijlage 3 OER Schinkelkwartier
Projectnota Schinkelkwartier

Gemeente
Amsterdam

Gemeente Amsterdam



Projectnota Schinkelkwartier

Van werkgebied naar stadswijk

Vastgesteld door het college van B en W
December 2021
Projectgroep Schinkelkwartier

Projectnota Schinkelkwartier

Van werkgebied naar stadswijk

Vastgesteld door het college van B en W
December 2021
Projectgroep Schinkelkwartier

Inhoud

1 Inleiding 14
1.1 Kansen voor een nieuwe stadswijk 15
1.2 Van principenota naar projectnota 15
1.3 Leeswijzer 16

2 Huidige situatie 17
2.1 Ligging en ruimtelijke structuur 17
2.2 Historische ontwikkeling 18
2.3 Cultuurhistorische waarden 20
2.4 Functionele structuur 22
2.5 Eigendomssituatie 24
2.6 Bereikbaarheid 25
2.7 Milieu 26
2.8 Ondergrondse infrastructuur 32
2.9 Juridisch planologisch kader 32

3 Ambities en programma 34
3.1 Ambities 36
3.2 Programma 37

4 Hoofdkeuzes 41
4.1 Omgevingseffectrapport 42
4.2 Hoofdkeuzes en afweging 42

5 Stedenbouwkundig kader 62
5.1 Verbindingen leggen 65
5.2 Het landschap inrichten 70
5.3 Binnenruimte scheppen 75
5.4 Transformeren en bouwen 75
5.5 Voorzieningen borgen 78
5.6 Verduurzamen 92
5.7 Totaal programma 93

6 Stedenbouwkundige uitgangspunten per deelgebied 94
6.1 Schinkelhaven 96
6.2 Sloterstrip 101
6.3 Riekerpark 104
6.4 Nieuwe Meer Oost 110
6.5 Nieuwe Meer West 115
6.6 De Plantijn 119

7 Ontwikkelstrategie 123
7.1 Voorwaarden scheppen 123
7.2 Aanpak per deelgebied 125
7.3 Planning en fasering 127

8 Consultatie, participatie en communicatie 129
8.1 Algemeen 129
8.2 Projectnota: fase 2 129
8.3 Inspraak projectnota: fase 2 131
8.4 Consultatie, participatie en communicatie in fase 3 en 4 132

9 Organisatie 134

10 Financiën en risico's 137
10.1 Financiën 137
10.2 Risico's 138

Bijlage 1
Overzicht huidig beleid en juridisch planologisch kader Schinkelkwartier 140
Bijlage 2
Spelregels voor gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier 144

Colofon 152

Samenvatting

Schinkelkwartier was tientallen jaren een blinde vlek op de kaart van Amsterdam. Een geïsoleerd gebied aan de rand van de stad, doorsneden door spoordijken, snelwegen en watergangen. Een ideale vestigingsplaats voor functies die veel ruimte in beslag nemen, zoals sportvelden, productiebedrijven, kantoren, zorginstellingen, datacenters en bouwmarkten. Door een voortschrijdende ontwikkeling van de Amsterdamse zuidflank ligt Schinkelkwartier inmiddels op een strategische locatie tussen Zuidas en Schiphol. Hier zijn bij uitstek kansen voor het ontwikkelen van een stedelijk gebied, waarin groen, economie en wonen elkaar versterken. Vastgoedeigenaren, ontwikkelaars, beleggers en corporaties zien dat ook en nemen steeds vaker het initiatief om te bouwen en te transformeren.

Tegenover de kansen staan ook beperkingen. Schinkelkwartier wordt niet alleen belast door geluid van snelwegen, spoor, vliegverkeer en bedrijven, ook luchtkwaliteit en veiligheidsrisico's zorgen voor beperkingen. Een goede structuur van wegen, openbaar vervoer, water en groen ontbreekt. Daarnaast is Schinkelkwartier een bestaand stedelijk gebied waar de meeste kavels in erfpacht zijn uitgegeven. De gemeente beschikt slechts over een klein aantal nog nieuw uit te geven erfpachtkavels. Er zijn veel investeringen en private initiatieven nodig om van het gebied een aantrekkelijke woon- en werkomgeving te maken.

Ambities en programma

In deze projectnota Schinkelkwartier zijn de ambities van het gemeentebestuur geformuleerd: het transformeren van een geïsoleerd werkgebied tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Met ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m^2 werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m^2 in de huidige situatie) en 450.000 m^2 maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Een gebied waar straks 22.000 mensen wonen en 45.500 mensen werken.

Uitgangspunt voor het wonen is 40% sociale huur, 40% middelduur en 20% vrije sector. Het werkprogramma concentreert zich niet alleen op kenniswerk, maar ook op productieve bedrijvigheid. Daarnaast is er ruimte voor winkels, horeca, leisure en detailhandel, zoals een meubelzaak of compacte bouwmarkt. De wijk krijgt een divers en hoogwaardig voorzieningenpakket met scholen, een huis van de wijk, buurtkamers, zorgvoorzieningen, sportfaciliteiten en veel groen.

Om die ambities te vertalen in een stedenbouwkundig kader en een ontwikkelstrategie is over veel onderwerpen advies ingewonnen en is onderzoek uitgevoerd. Bepalend zijn vooral de onderzoeken voor het milieueffectrapport (MER) geweest, dat tegelijk met deze projectnota is opgesteld. Daarin zijn de ambities nader gedefinieerd, effecten en alternatieven beoordeeld en richtinggevende keuzes voorgesteld. In de geest van de komende Omgevingswet is het MER opgesteld als omgevingseffectrapport (OER). We hebben daarbij gekozen voor een dynamisch OER, omdat de ontwikkeling van Schinkelkwartier tenminste 25 jaar in beslag neemt. Via periodieke monitoring houden we het OER actueel. Zodoende vormt het OER ook in de toekomst de basis voor ruimtelijke besluiten.

Allereerst is in het OER de bestaande situatie in kaart gebracht. Schinkelkwartier komt daarin naar voren als een gebied met een geschiedenis van opeenvolgende plannen en wisselende bestemmingen. Een perifere stadsrand met een door zware infrastructuur sterk versnipperd landschap. Een lappendeken van enclaves, slecht bereikbaar vanuit de stad en sterk milieubelast. Maar ook met grote kansen voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk en goed bereikbaar woon-werkgebied. Die ambities hebben we uitgewerkt en aangevuld met programma's op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en groen.

Hoofdkeuzes

Vervolgens zijn voor een aantal beleidsterreinen alternatieve maatregelen en keuzes beschreven, die zijn gewogen op hun bijdrage aan het behalen van de ambities. Dit is gedaan voor de onderwerpen groenstructuur, watersysteem, cultuurhistorische waarden, mobiliteit, geluidafschermende maatregelen, wonen en vliegverkeer, bestaande bedrijvigheid, duurzame energievoorziening en circulariteit. Op deze thema's zijn richtinggevende hoofdkeuzes gemaakt, die de basis hebben gevormd voor het plan en de ontwikkelstrategie. We lichten de belangrijkste hoofdkeuzes toe.

Uitbreiding groenstructuur
In en rondom Schinkelkwartier ligt veelal versnipperd en slecht toegankelijk groen. Een belangrijke voorwaarde voor het ontwikkelen van de stadswijk is uitbreiding en opwaardering van het groen. Groen zorgt voor een betere opvang van hemelwater, het tegengaan van hittestress en versterking van biodiversiteit. Groen draagt ook bij aan een aantrekkelijke en inclusieve leefomgeving met ruimte om te sporten, bewegen en ontmoeten. De voorkeur heeft uitbreiding van groen met buurtparken, groene binnenterreinen en groene routes, zodat er overal groen op loopafstand aanwezig is. Bovendien wordt geïnvesteerd in de verbinding met aangrenzend groengebied De Oeverlanden, zodat dit beter bereikbaar wordt voor bewoners.

Aanpassing watersysteem
Om de doorstroming, het bergend vermogen en de kwaliteit van het water te verbeteren, is een toekomstbestendige waterhuishouding nodig. Dat vraagt keuzes over het watersysteem en het waterpeil. We creëren een robuuste en circulaire waterstructuur door uitbreiding van het watersysteem met nieuwe verbindingen, waaronder het doortrekken van de Westlandgracht. Het heeft vanuit waterbeheer de voorkeur om het waterpeil in deelgebied Riekerpark te verlagen tot het peil van de overige polder. Daarvoor moet nieuwe grond worden aangebracht ter vervanging van de huidige slecht doorlatende laag. Door nieuw oppervlaktewater toe te voegen en het maaiveld in een lichte bolling te leggen, kan ophoging worden beperkt en blijft er voldoende contact tussen land en water.

Cultuurhistorische waarden
In Schinkelkwartier zijn diverse cultuurhistorische waarden aanwezig. Cultuurhistorisch waardevolle structuren zoals begraafplaats Huis te Vraag worden bij de planontwikkeling gerespecteerd. Op de concept Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985 hebben enkele panden een voorlopige orde 2 waardering. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre ruimte is voor transformatie van deze gebouwen of toevoeging van nieuwbouw. Voor enkele gebouwen op het voormalig IBM terrein heeft het college van B en W bij vrijgave van de concept projectnota al besloten dat deze omwille van de haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling niet worden behouden. Uitgangspunt voor de verdere planuitwerking is om bepaalde elementen en/of de historie van IBM terug te laten komen in de gebiedsontwikkeling.

Verschuiving mobiliteit
Zonder ingrijpende maatregelen wordt Schinkelkwartier in de toekomst onbereikbaar, omdat het autoverkeer vastloopt. Er is een mobiliteitsshift nodig die een aantal maatregelen vraagt. Allereerst het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer door aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg naar een meer centrale ligging in het gebied. En op termijn de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV) naar het centrum. We kiezen voor nieuwe fietsverbindingen met onder meer een fietsbrug over de Schinkel tussen de Generaal

Vetterstraat en de Laan der Hesperiden, zoals ook opgenomen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Daarnaast gaan we uit van een beperkt aantal autoparkeerplaatsen voor de woningen en (op termijn) een lagere norm voor de overige functies zodra het openbaar vervoer op orde is. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp blijkt gunstig voor de bereikbaarheid en de waarde van het gebied, maar niet voorwaardelijk voor een haalbare gebiedsontwikkeling.

Maatregelen gevoelige functies
Om langs de snelwegen ruimte te maken voor wonen en andere gevoelige functies zijn geluidafschermende maatregelen nodig. Goede opties zijn volgens het onderzoek een hoge geluidswal (en deels een geluidsscherm) langs de A4, geluidsschermen en afschermende bebouwing langs de A10 en geluidsschermen langs de spoorbanen van trein en metro. Afhankelijk van de geluidbelasting kunnen lokaal nog gevelmaatregelen nodig zijn. Uitgangspunt is dat woningen een stille zijde hebben. De mogelijkheden en fasering van maatregelen werken we in de volgende fase uit in een strategisch geluidsplan. De milieubelasting vraagt ook om een zekere acceptatie van de hinder. Daarom is tijdige informatie aan toekomstige bewoners van belang.

Naast het verkeersgeluid houden we ook rekening met luchtkwaliteit en veiligheid. Scholen, kinderopvang en andere kwetsbare bestemmingen moeten op afstand blijven van snelwegen en drukke binnenstedelijke wegen.

Woningbouw en vliegverkeer
Omdat Schinkelkwartier in de LIB-5 zone ligt, moet de gemeente een afweging maken over het toestaan van woningbouw. Uit onderzoek blijkt dat sprake is van een aanzienlijke geluidbelasting door de luchtvaart. Dit kan leiden tot hinder, maar van ernstige slaapverstoring zal geen sprake zijn. Door te kiezen voor gebiedsgerichte maatregelen kan de blootstelling aan luchtvaartgeluid mogelijk fors worden beperkt. Voorbeelden zijn het creëren van afstand tussen de gevels om reflectie te voorkomen, loggia's, extra dakisolatie, geluidsabsorberende gevelmaterialen en veel groen in de openbare ruimte. Verder is ook hier tijdige informatie aan bewoners belangrijk, zodat zij een bewuste keuze kunnen maken voor wonen in een door luchtvaartgeluid belast gebied.

Milieucontouren bedrijven
Sommige bedrijven, zoals het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), het datacenter Global Switch en de zandoverslag in Schinkelhaven, hebben milieucontouren. Dat leidt tot beperkingen voor wonen in de directe omgeving. Om in Schinkelhaven wonen mogelijk te maken moet dat deelgebied worden gedezoneerd.

Ook zijn er aanvullende keuzes nodig met betrekking tot de toekomst van de genoemde bedrijven. Uitgangspunt is dat NLR gezoneerd terrein blijft en zijn geluidzone behoudt. Wel willen we met NLR verkennen of er maatregelen mogelijk zijn om meer ontwikkelruimte voor woningbouw in Schinkelhaven mogelijk te maken zonder dat de huidige bedrijfsvoering van NLR onevenredig wordt belemmerd. Vanwege het extensieve ruimtegebruik en de geluidbelasting van Global Switch, heeft verplaatsing op termijn de voorkeur. We gaan in overleg met het bedrijf de verplaatsingsmogelijkheden binnen en buiten Schinkelkwartier verkennen. Voor de zandoverslag zijn maatregelen om geluid- en stofhinder te beperken onvoldoende effectief, zodat beëindiging van de bedrijfsactiviteit hier nodig is.

Verduurzaming energievoorziening
Met uitzondering van Schinkelhaven is Schinkelkwartier nu een concessiegebied voor stadswarmte en -koude, maar er zijn in het gebied weinig functies voorzien die warmte op hoge temperatuur vragen. Om te komen tot een duurzame energievoorziening streven we naar warmtelevering op lagere temperatuur. Dit kan bijvoorbeeld door aansluiting op een retourleiding en/of een decentraal laag temperatuurnet en optioneel gebruik van lokale warmte- en koudebronnen, zoals het datacenter Global Switch en het ziekenhuiscluster. Daarnaast zijn er in Schinkelkwartier goede mogelijkheden voor opwekking van nieuwe duurzame energie.

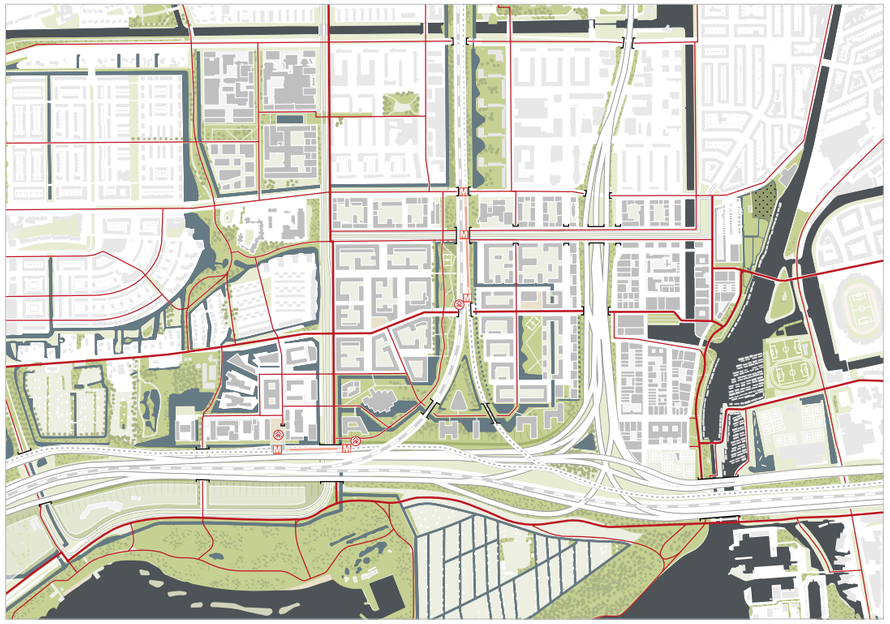
Beslissingen over het energieconcept worden in de volgende planfase per deelgebied genomen. Aanwezige kansen voor het opwekken van hernieuwbare energie worden maximaal benut, zodat Schinkelkwartier op termijn energieneutraal is. Om regie te houden op de ruimteclaims in de ondergrond dient een strategie voor (ondergrondse) energiesystemen te worden ontwikkeld.

Afval en circulariteit
Voor inzameling van huishoudelijk afval zijn meerdere systemen onderzocht. Het is de wens om zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande inzamelingsmethoden. Daarmee zijn schaalvoordelen te behalen, zowel ten aanzien van kosten als circulaire ambities. Het aanbrengen van ondergrondse containers heeft voor huishoudelijk afval de voorkeur. Het huidige afvalinzamelpunt Henk Sneevlietweg kan niet op de huidige locatie behouden blijven. Onze ambitie is om op een nader te bepalen locatie in of nabij Schinkelkwartier een circulair ambachts- en bouwmaterialencentrum te ontwikkelen, onder voorwaarde dat dit inpasbaar is in gemengd stedelijk gebied. Uitgangspunten voor circulariteit zijn flexibel en adaptief bouwen, inventarisatie van grondstoffen voorafgaand aan slopen en het realiseren van gebouwen met een lage milieudruk.

Stedenbouwkundig kader

Op basis van de ambities, het beoogd programma en de beschreven hoofdkeuzes hebben we een stedenbouwkundig kader voor de gewenste ontwikkeling van Schinkelkwartier gemaakt. We beschrijven de voornaamste kenmerken van dit kader. Voor De Oeverlanden sluit het stedenbouwkundig kader aan op de uitgangspunten van de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden.

Centrale as voor fietsers
Schinkelkwartier krijgt een verkeersstructuur waarin langzaam verkeer (zoals fietsers en voetgangers) op de eerste plaats komt. De centrale as door het gebied wordt een oost-west georiënteerde straat voor langzaam verkeer, de Nieuwe Sloterweg, die een verbinding legt tussen de verschillende deelgebieden. Deze wordt door een brug over de



Stedenbouwkundig kader Schinkelkwartier.

Schinkel tussen de Generaal Vetterstraat en de Laan der Hesperiden ook verbonden met stadsdeel Zuid en het centrum. Het ontwerp voor de aanlandingen van de fietsbrug vraagt om een zorgvuldige inpassing. Langs de Nieuwe Sloterweg komen winkels, maatschappelijke voorzieningen en een aantal bijzondere plekken.

De hoofdinfrastructuur voor de auto wordt gerespecteerd, maar ook opnieuw ingericht zodat er stadsstraten met adressen en verblijfskwaliteit kunnen ontstaan. Binnen de deelgebieden is de rol van het autoverkeer bescheiden door een beperkte toegankelijkheid, een beperkt aantal parkeerplaatsen (maximaal 0,3 parkeerplaatsen per woning) en een aangepaste snelheid.

Focus op openbaar vervoer
Goede OV-verbindingen met stad en regio zijn voorwaardelijk voor het beperken van het autoverkeer. Het openbaar vervoer krijgt daarom een impuls door de ingang van het metrostation Henk Sneevlietweg naar het zuiden te verplaatsen, waardoor het veel meer reizigers trekt en goed aansluit op de Nieuwe Sloterweg. Op termijn komt er ook een tram- of busverbinding naar het centrum. Voor de inpassing van een tram reserveren we extra ruimte in de groene middenberm van de Henk Sneevlietweg. Verder blijft er ruimte voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn met een station bij de Johan Huizingalaan. Op kortere termijn komen er nieuwe busverbindingen over bestaande wegen, zoals een buslijn van Schiphol naar Schinkelhaven.

Parkwal, groenstructuur en watersysteem
Om het gebied af te schermen van het verkeersgeluid komen er geluidwerende voorzieningen. Langs de A10 zijn dat geluidsschermen en afschermende bebouwing. Aan de zuidzijde langs de A4 is dat een aarden parkwal van circa 80 meter breed. Deze parkwal houdt niet alleen het geluid op afstand, maar kan ook dienst doen als grondberging, ondergrondse parkeerruimte, recreatiegebied en ecologische verbinding. In het talud van de wal is ruimte voor vrijstaande gebouwen, die in hetzelfde ritme staan als de kantoorpanden van het bestaande Rieker Business Park.

Naast de parkwal kent het plan ook een groene zone langs de spoordijk met ruimte voor spelen, sporten, rennen en fietsen. Ook komen er een centraal gelegen park in het deelgebied Riekerpark en een oeverpark langs de Schinkel. Met het plan voldoen we ruimschoots aan de Amsterdamse referentienorm voor groen. We gaan zorgvuldig om met de aangewezen hoofdgroenstructuur en ecologische structuur. De begraafplaats Huis te Vraag wordt onderdeel van het oeverpark en blijft een plek voor rust.

Het watersysteem wordt uitgebreid en verbonden met de stad door nieuw oppervlaktewater toe te voegen en de Westlandgracht door te trekken naar de havenkom in Schinkelhaven. Hierdoor ontstaat een robuust systeem met ecologische potentie. In het noorden van Schinkelkwartier volgt het de geometrie van Amsterdam Nieuw-West. In het zuiden heeft het een landschappelijk karakter dat aansluit op de parkwal.

Bijzondere plekken met beschutting
De ruimtelijke inrichting van Schinkelkwartier moet een antwoord geven op de versnippering door wegen, spoorlijnen, dijken en viaducten. Tegenover het geweld van de zware infrastructuur bestaat behoefte aan binnenruimte; een interieur dat naast beschutting ruimte biedt voor verblijf en contact. Daarom zijn per deelgebied centrale plekken ontworpen, afgestemd op de locatie en het daar geplande programma. In Schinkelhaven wordt het hart de bestaande havenkom, in Riekerpark het centrale park met een winkelcentrum en in Nieuwe Meer twee stadspleinen op strategische locaties. Al deze bijzondere plekken zijn bereikbaar en verbonden via de Nieuwe Sloterweg.

Grote bouwblokken met groene binnenterreinen
In veel deelgebieden ligt de ruimtelijke structuur al vast, daarbinnen vinden vooral invuloefeningen plaats. In het hart van Schinkelkwartier, in Riekerpark, Sloterstrip en Nieuwe Meer Oost, is echter ruimte voor een eigen typologie. Deze typologie wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van het vliegverkeer, waardoor de bouwhoogte is beperkt. Dat vraagt om een concept waarin met relatieve laagbouw toch een hoge dichtheid wordt bereikt. Dat kan alleen door uiterst efficiënt met de ruimte om te gaan. De openbare verkeersruimte wordt daarom beperkt, zodat er ruimte over blijft voor grote samengestelde bouwblokken met groene binnenterreinen. Zo ontstaat er contrast tussen bruisende stadsstraten en luwe binnenruimten. Een combinatie van reuring, ruis en rust.

Clustering van voorzieningen
Voor 22.000 bewoners en 45.500 werknemers is op basis van de Amsterdamse referentienormen een breed scala aan voorzieningen nodig waarvan de ligging moet zijn afgestemd op de aanwezige milieubeperkingen. Voor het winkelen krijgt Schinkelkwartier een centraal buurtcentrum in het deelgebied Riekerpark. Daarnaast blijft er langs de hoofdroutes voor het autoverkeer ruimte voor een compacte vorm van perifere detailhandel waar bouwmarkten een plek kunnen krijgen. De maatschappelijke voorzieningen liggen meer verspreid over de deelgebieden, vooral langs de Nieuwe Sloterweg. Deze voorzieningen zijn meestal geclusterd rond de bijzondere plekken.

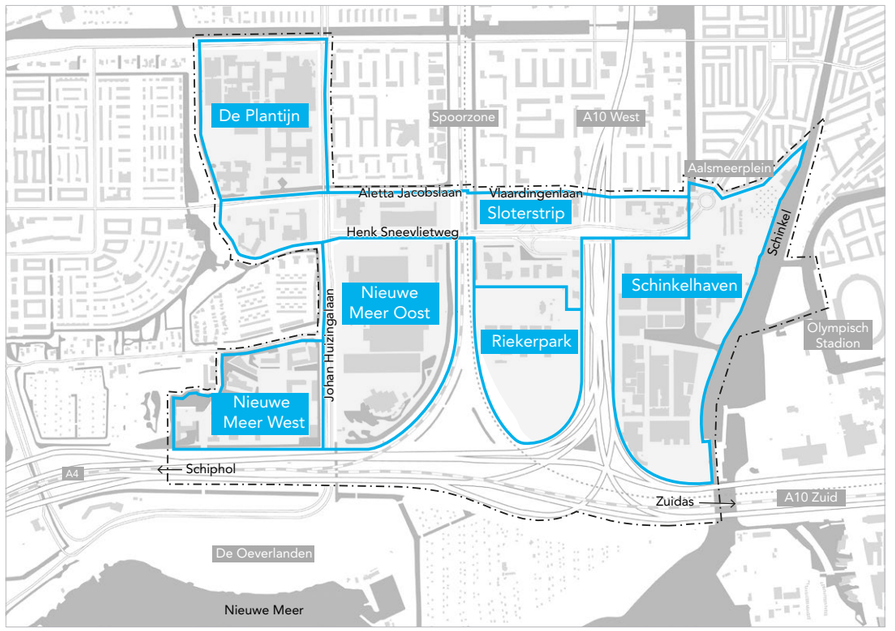
In het plan houden we rekening met ruimte voor indoorsport, zoals fitness, padel of zaalvoetbal. Daarnaast moet er ook ruimte zijn voor buitensport. Voor hardlopen, urban sports en informele sport bieden de parken voldoende ruimte. Samen met groengebieden zorgen sportfaciliteiten en speelplekken in de openbare ruimte voor een leefomgeving die uitnodigt tot bewegen.

Voor georganiseerde buitensport zetten we in op het gefaseerd realiseren van georganiseerde buitensport binnen en buiten het plangebied. We realiseren een deel van de georganiseerde buitensport in Schinkelkwartier in de vorm van compacte en intensief te gebruiken sportvelden. In de nabijgelegen sportparken Sloten en Sloten-West is capaciteit en ruimte om een belangrijk deel van de opgave van Schinkelkwartier op te vangen. Ook verkennen we de mogelijkheden voor buitensport in Landschapspark De Oeverlanden.

Klimaatadaptatie en natuur
Met de nieuwe inrichting van het landschap biedt Schinkelkwartier maximale kansen voor biodiversiteit en klimaatbestendigheid. Door de uitbreiding van het watersysteem ontstaat extra berging van regenwater, een betere waterkwaliteit en voldoende drooglegging. Nieuwe groengebieden, zoals de parkwal, de groenzone langs het spoor en het centrale park, dragen bij aan het beheersen van de temperatuur en het versterken van ecologische verbindingen.

Voorbeelduitwerking deelgebieden

Binnen het stedenbouwkundig kader kunnen de bestaande deelgebieden worden getransformeerd tot sterke stedelijke milieus met een eigen identiteit. We onderscheiden zes deelgebieden.



Verschillende deelgebieden in Schinkelkwartier.

Schinkelhaven
Een makersdistrict met industriële panden en nieuwe gebouwen, aansluitend op de structuur van de Hoofddorpplein- en Stadionpleinbuurt. Hier is een kleinschalige mix aanwezig van creatieve en productieve bedrijven, die stap voor stap samengaat met de ontwikkeling van woningbouw. Industrieel erfgoed wordt gerespecteerd en de schaal en hoogte van de gebouwen blijven beperkt. De centrale plek van het gebied is de havenkom, die wordt uitgebreid met verblijfsplekken en horeca in de zon.

Sloterstrip
Een langgerekte strook met grote vrijstaande gebouwen tussen de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan en de Henk Sneevlietweg, die de buurten in de omgeving met elkaar verbindt. Hier is ruimte voor stadsverzorgende voorzieningen, zoals scholen, compacte bouwmarkten en andere functies die profiteren van de goede bereikbaarheid. De bouwblokken behouden hun dubbele oriëntatie.

Riekerpark
Het kloppend hart van Schinkelkwartier met gemengde functies rondom een centraal gelegen park. Hier komen buurtwinkels, scholen en maatschappelijke voorzieningen voor de hele wijk. Het groen in deze buurt is beeldbepalend en biedt alle ruimte voor sporten, spelen en ontmoeten.

Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West
Een economische hotspot waar toonaangevende bedrijven en instituten samenkomen en een voedingsbodem voor innovatie vormen met startups en broedplaatsen. Gemengd met wonen en voorzieningen, zodat er altijd leven is op straat. Ontmoeting en interactie staan centraal. Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West vormen samen het nieuwe innovatiedistrict van Amsterdam.

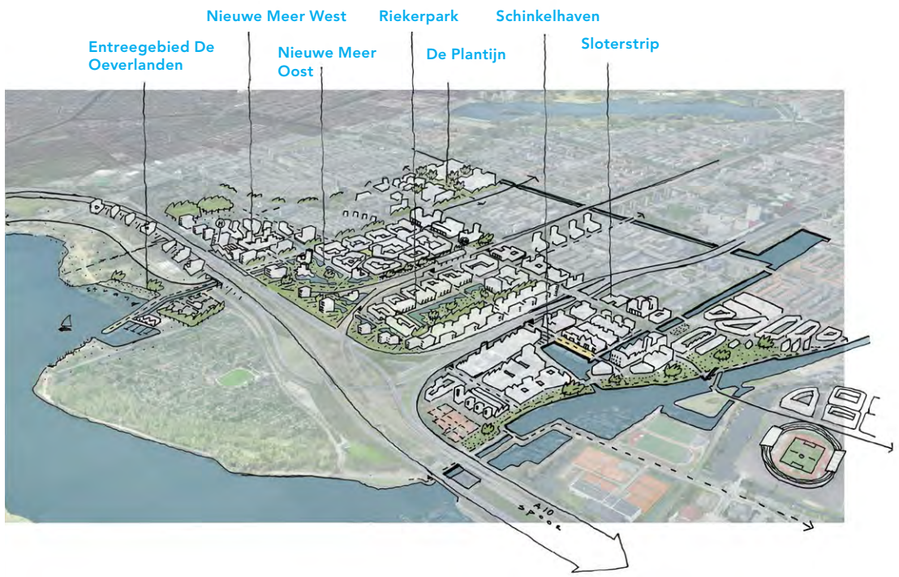
De Plantijn
Een zorgcampus met gebouwen in een parkachtige omgeving en een voorzieningenaanbod op lokaal en nationaal niveau. Met ruimte voor nieuwe combinaties van wonen met zorg en medische voorzieningen.

Ontwikkelstrategie

De ontwikkelstrategie voor Schinkelkwartier sluit aan op de uitgangssituatie van een gefragmenteerd gebied, waarin ontwikkeling vrijwel alleen mogelijk is als erfpachters, private eigenaren en ontwikkelaars investeren. Voor initiatieven en plannen moet daarom ruimte op maat worden gemaakt in samenwerking met private partijen. Het stedenbouwkundig kader is daarbij geen statisch eindbeeld, maar een dynamisch en richtinggevend kader. Het biedt volop ruimte voor nieuwe inzichten en initiatieven en heeft voldoende wendbaarheid in programma, schaal en tempo. We regisseren waar het moet en faciliteren waar het kan.

Om initiatieven te kunnen faciliteren is het volgende nodig:

- Het realiseren van een robuuste groen- en waterstructuur, goede verbindingen en de noodzakelijke voorzieningen om het geluid te weren.



Schinkelkwartier in vogelvlucht.

- Het scheppen van juridisch planologische ruimte voor transformatie door dezonering van bedrijventerrein Schinkelhaven en op maat vastgestelde nieuwe bestemmingsregelingen.
- Gemeentelijke investeringen in de openbare ruimte en het verkeer, inclusief de aanleg van nieuwe infrastructuur en verlegging van kabels en leidingen.
- De mogelijkheid om actief te verwerven waar dat nodig is voor het realiseren van openbare ruimte, een compleet woonprogramma of noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen.

Daarbij kunnen per deelgebied, afhankelijk van de eigendomssituatie, ook verschillende deelstrategieën nodig zijn.



Participatie en communicatie

Het gebied Schinkelkwartier heeft veel verschillende stakeholders, onder andere vastgoedeigenaren, ondernemers, (toekomstige) bewoners en gebruikers van het gebied. Zij worden bij de ontwikkeling van Schinkelkwartier betrokken. Hoe dit participeren wordt ingevuld, verschilt per fase van de planvorming en per onderwerp.

Het opstellen van de projectnota is fase 2 van het Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces (Plaberum). Bij het opstellen van deze projectnota hebben we qua participatie vooral ingezet op goed informeren en het ophalen van reacties. Dit hebben we meegenomen in het uitwerken van het stedenbouwkundig kader en de ontwikkelstrategie. Deze insteek komt voort uit de grote strategische opgaven en keuzes die gemaakt moeten worden in deze fase van de gebiedsontwikkeling waarbij 'haalbaarheid' het uitgangspunt is.

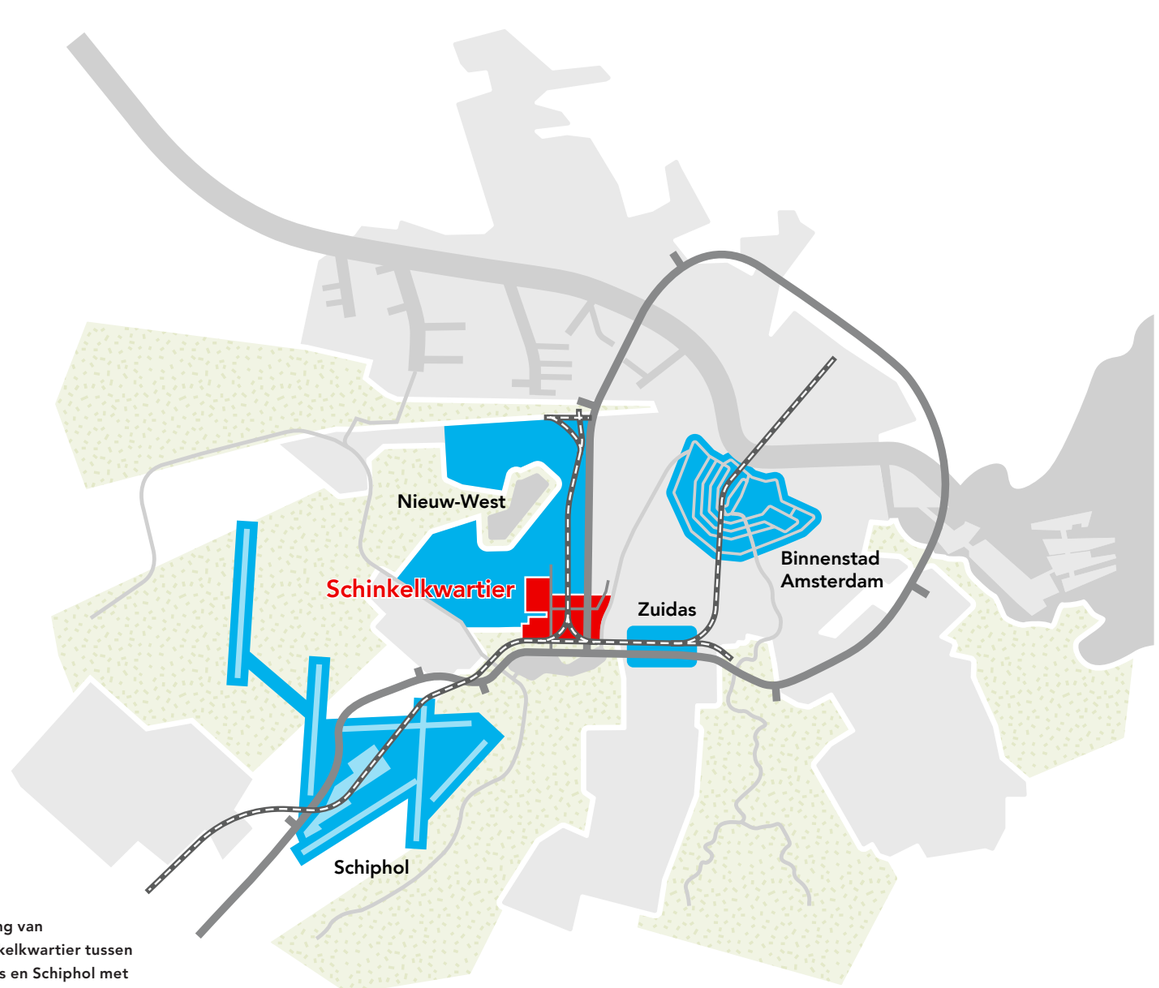
Informeren en ophalen reacties
Er zijn tussentijds veel gesprekken gevoerd met stakeholders en verschillende bijeenkomsten georganiseerd om de plannen toe te lichten, vragen te beantwoorden en ideeën op te halen. Met een aantal erfpachters van grote kavels is gewerkt aan het opstellen van het stedenbouwkundig kader. Met de BIZ Rieker Business Park is een kansenkaart Innovatiedistrict gemaakt voor het ontwikkelen van Nieuwe Meer Oost en West. Het eindresultaat, deze projectnota, is toegelicht tijdens een digitale informatiebijeenkomst. Deze bijeenkomst heeft plaatsgevonden gedurende de inspraakperiode. Tijdens deze digitale bijeenkomst, maar ook ervoor en erna is er gelegenheid geweest om vragen te stellen. Alle vragen zijn verzameld en staan per thema in een overzicht met vragen en antwoorden op de projectwebsite. Ook zijn er zes korte films gemaakt die de plannen uit de projectnota toegankelijk en beknopt in beeld brengen. Inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in een Nota van beantwoording en wijzigingen. Deze nota wordt samen met de projectnota aangeboden aan het gemeentebestuur.

Participatie en communicatie investeringsnota's (fase 3)
Nadat de projectnota is vastgesteld, worden in de investeringsnota's de meer gedetailleerde stedenbouwkundige plannen per deelgebied gemaakt. Hierbij blijven we de stakeholders betrekken. We gaan daarbij een stap verder dan bij de projectnota: we gaan in dialoog met stakeholders en maken inzichtelijk wat de belangen, de zorgen en de kansen voor het gebied zijn en nemen dit mee in de afwegingen die we maken voor de stedenbouwkundige plannen. De eerste gebieden waarvoor we dit doen zijn Schinkelhaven, Nieuwe Meer Oost en De Plantijn.

Financiën en risico's

Bij de projectnota hoort een vertrouwelijke bijlage met een financiële doorrekening van het project en een risico-inventarisatie. Vooralsnog is de conclusie dat Schinkelkwartier een haalbaar project met beheersbare risico's is.

1 Inleiding



Ligging van Schinkelkwartier tussen Zuidas en Schiphol met zicht op een mogelijke verlenging van de Noord/ Zuidlijn.

1.1 Kansen voor een nieuwe stadswijk

Schinkelkwartier is één van de grootste ontwikkellocaties van Amsterdam. In de corridor tussen Zuidas en Schiphol liggen grote kansen voor het ontwikkelen van een stedelijk gebied, waar groen, economie en wonen elkaar versterken. Hier is nog volop ruimte voor verdichting van de stad. Ook ondernemers, vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en beleggers zien deze kansen en nemen hier steeds vaker het initiatief om te bouwen en te transformeren. Er is ruimte voor 11.000 woningen, 1.020.000 m^2 kantoor- en bedrijfsruimte en 450.000 m^2 maatschappelijke en commerciële voorzieningen, zoals scholen, sportfaciliteiten, winkels en horeca. Schinkelkwartier kan daarmee in de toekomst ruimte bieden aan 22.000 inwoners en 45.500 arbeidsplaatsen. Een ontwikkeling die in omvang te vergelijken is met andere grote Amsterdamse projecten, zoals IJburg en Zuidas.

1.2 Van principenota naar projectnota

In mei 2016 stelde het college van burgemeester en wethouders (B en W) het rapport ‘Koers 2025 Ruimte voor de Stad’ vast, waarin Schinkelkwartier als transformatiegebied is opgenomen. Op 12 februari 2019 stelde het college van B en W vervolgens een principenota vast met daarin de volgende ambities voor Schinkelkwartier: transformatie van een perifere en monofunctionele stadsrand tot een intensief gebruikt, innovatief, divers en duurzaam Amsterdams stadsgebied. Een stadswijk die bij uitstek kan voldoen aan de vraag naar wonen en werken in een aantrekkelijke, gemengde omgeving. Het college gaf opdracht om voor deze transformatie een projectnota op te stellen met een stedenbouwkundig kader en ontwikkelstrategie. Inmiddels is ook de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld waarin Schinkelkwartier is opgenomen als één van de grote ontwikkelgebieden.

Deze projectnota is het resultaat van de haalbaarheidsfase conform de Plaberum projectfasering van de gemeente Amsterdam. Bij het voorbereiden van de projectnota hebben we meerdere sporen gevolgd. Zo hebben we een milieueffectrapport (MER) opgesteld, in dit geval verbreed tot omgevingseffect rapport (OER). Hierin zijn de ambities uit de principenota verder uitgewerkt. Per thema zijn de omgevingseffecten inzichtelijk gemaakt, nadere keuzes geformuleerd en alternatieven beoordeeld. Deze beoordeling heeft geleid tot hoofdkeuzes die zijn opgenomen in de projectnota. Daarnaast hebben we onderzoek uitgevoerd naar een betere bereikbaarheid van het gebied en de kansen voor een innovatiedistrict en maakten we met behulp van een groot aantal rapportages en adviezen een integraal stedenbouwkundig kader. Tegelijk hebben we overlegd met honderden bewoners, ondernemers, gebruikers en initiatiefnemers in het gebied over hun wensen en plannen.

De projectnota bouwt voor een belangrijk deel voort op bestaand gemeentelijk beleid, zoals beschreven in een beknopt overzicht van het huidig beleid en juridisch planologisch kader voor Schinkelkwartier (bijlage 1). Hierbinnen hebben we afwegingen gemaakt en focus aangebracht. De voorgestelde keuzes vallen daarom veelal binnen dit vigerend beleid.

Het stedenbouwkundig kader is in deze projectnota verder uitgewerkt dan gebruikelijk in deze fase. Er is namelijk een breed gedeeld besef dat Schinkelkwartier als geheel een goede hoofdstructuur nodig heeft om de potentie van het gebied in volle omvang te kunnen benutten. Het aanhelen van de ruimtelijke structuur, verbeteren van de bereikbaarheid, borgen van maatschappelijke voorzieningen en begeleiden van de groeiende hoeveelheid bouwinitiatieven zijn gebaat bij een gebiedsbrede aanpak. Het stedenbouwkundig kader maakt dit voorstelbaar en is richtinggevend voor de uitwerking in stedenbouwkundige plannen per deelgebied in de volgende fase en initiatieven in het plangebied. Het stedenbouwkundig kader vormt tevens de ruimtelijke vertaling van de uitkomsten van het OER. Hierbij kan de indeling van de deelgebieden, daar waar dit tot logischere stedenbouwkundige eenheden leidt, afwijken van die in het OER.

Het college van B en W heeft ingestemd met de Nota van beantwoording en wijzigingen naar aanleiding van de inspraak en heeft ingestemd met de projectnota Schinkelkwartier. Vervolgens heeft de gemeenteraad kennis genomen van de projectnota en bijbehorende stukken. Gelijktijdig met de behandeling van de projectnota in de gemeenteraad wordt een grondexploitatie ter vaststelling aangeboden waarin de uitgaven en inkomsten voor een aantal lopende projecten zijn opgenomen. Daarnaast wordt de gemeenteraad gevraagd om het welstandsniveau voor Schinkelkwartier te verhogen en de welstandscriteria te wijzigen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de bestaande situatie. We gaan in op de ligging en de historie van het gebied, de nu aanwezige functies en eigendomssituatie, de bereikbaarheid, milieubeperkingen, ondergrondse infrastructuur en de juridisch planologische situatie. Daarna volgt in hoofdstuk 3 een samenvatting van de ambities en het programma op het gebied van wonen, werken, maatschappelijke en commerciële voorzieningen.

Hoofdstuk 4 gaat in op de hoofdkeuzes die in deze nota zijn gemaakt. De uitkomsten en aanbevelingen uit het OER zijn daarvoor richtinggevend geweest. Daarna volgt in hoofdstuk 5 het stedenbouwkundig kader op hoofdlijnen, waarna hoofdstuk 6 de typologie van de zes deelgebieden beschrijft.

De ontwikkelstrategie is het onderwerp van hoofdstuk 7. Daarin beschrijven we hoe sturing wordt gegeven aan de ontwikkeling. Gevolgd door een stappenplan met het juridisch planologisch instrumentarium, de verwervingsstrategie, de fasering en de planning. Hoofdstuk 8 geeft daarna een samenvatting van het consultatie-, communicatie- en participatieproces. Een jaar lang hebben we gesproken met tientallen stakeholders in een continu proces, op zowel individueel als collectief niveau. Dit proces is afgesloten met een inspraakprocedure, waarvan de uitkomsten zijn vastgelegd in een Nota van beantwoording en wijzigingen. In hoofdstuk 9 volgt een beschrijving van de projectorganisatie.

De doorrekening van de plannen in een gemeentelijke grondexploitatieraming wordt toegelicht in hoofdstuk 10, dat ook een beschrijving van de risico's bevat. Bij dit hoofdstuk hoort een vertrouwelijke bijlage.

Bij het opstellen van de projectnota is de aandacht vooral uitgegaan naar het gebied binnen de plangrenzen die door het bestuur werden vastgesteld. Een bredere blik heeft soms geleid tot ideeën of wensen voor de omgeving van Schinkelkwartier. Die hebben we in deze projectnota opgenomen, maar zijn geen onderdeel van het projectbesluit. Daar waar deze wensen voorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van Schinkelkwartier wordt de besluitvorming daarover buiten Schinkelkwartier om voorbereid.

Nieuwe namen

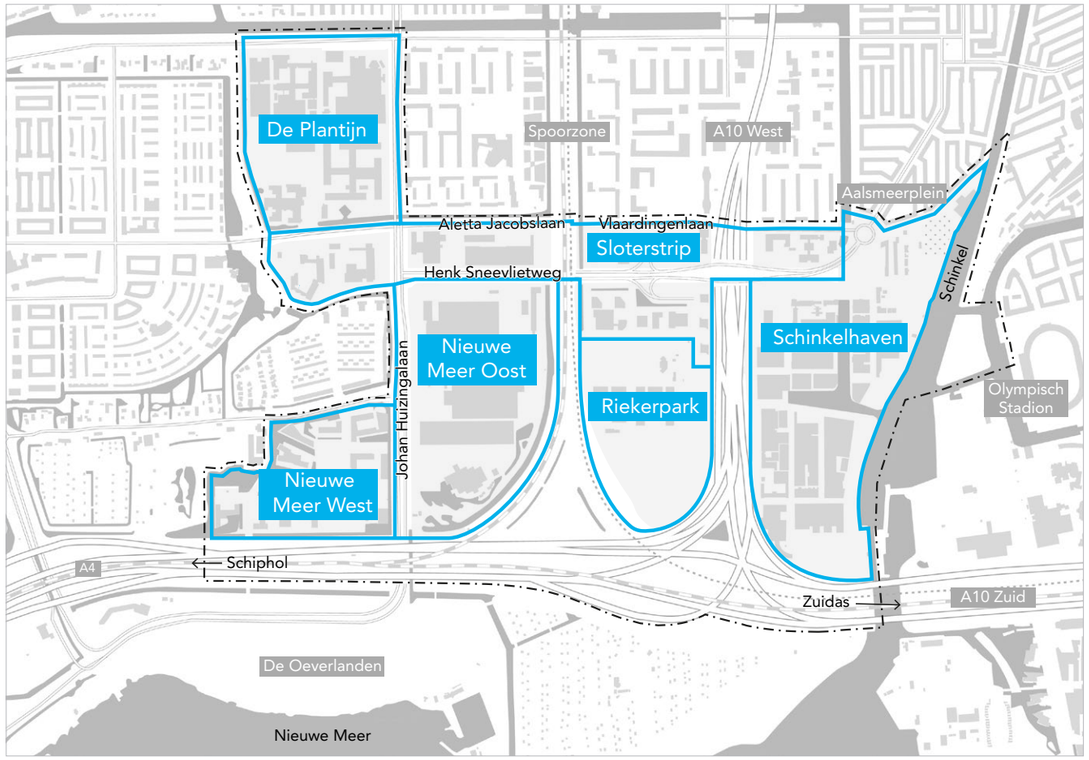
In de principenota hadden de deelgebieden in Schinkelkwartier namen die in de praktijk leidden tot verwarring. Riekerhaven, Riekerzone en Rieker Business Park, allemaal genoemd naar de oorspronkelijke Riekerpolder, lijken te veel op elkaar, terwijl de toekomst van deze gebieden sterk verschilt. We hebben samen met eigenaren en gebruikers naar alternatieven gekeken en hebben advies gevraagd aan de commissie Naamgeving Openbare Ruimte.

Was	**Wordt**
Schinkelhaven	Schinkelhaven
Zone Henk Sneevlietweg	Sloterstrip
Riekerhaven	Riekerpark
Riekerzone	Nieuwe Meer Oost
Rieker Business Park	Nieuwe Meer West
Medisch Cluster	De Plantijn

2 Huidige situatie

2.1 Ligging en ruimtelijke structuur

Schinkelkwartier ligt in de zuidwesthoek van Amsterdam en heeft een oppervlakte van circa 215 hectare. Het plangebied ligt op het snijvlak van de stadsdelen Zuid en Nieuw-West en is strategisch gelegen in de corridor tussen Zuidas en Schiphol. Het gebied grenst aan de Schinkel en ligt aan de kop van de groene scheg die naar de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos leidt.



Plangebied Schinkelkwartier met de verschillende deelgebieden.

Schinkelkwartier ligt ingeklemd tussen barrières van water en infrastructuur en wordt doorsneden door de ringspoorbaan en autowegen. Het gebied valt daardoor uiteen in fragmenten die slecht met elkaar verbonden zijn.

Door Schinkelkwartier lopen drie hoofdroutes. In noord-zuidrichting de Johan Huizingalaan, in oost-westrichting de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan en ten zuiden daarvan de Henk Sneevlietweg. Deze infrastructuur leidt tot een onderverdeling in zes deelgebieden: Schinkelhaven, Riekerpark, Sloterstrip, Nieuwe Meer Oost en West en De Plantijn. Het deelgebied Schinkelhaven ligt in stadsdeel Zuid, de overige gebieden in stadsdeel Nieuw-West.

Groen en water zijn in Schinkelkwartier maar mondjesmaat aanwezig en vooral gekoppeld aan de weg- en railinfrastructuur. Grotere groengebieden liggen aan de randen, langs de Schinkel, de Nieuwe Meer en het Christoffel Plantijnpad. Ze vormen als het ware een hoefijzer rond het gebied.

2.2 Historische ontwikkeling

Het plangebied Schinkelkwartier bestond tot het midden van de twintigste eeuw uit de Riekerpolder, de Sloterbinnenpolder en de Middelveldse gecombineerde polders. Deze polders werden doorsneden door de Sloterweg; de historische route van Amsterdam naar Leiden tussen het dorp Sloten en de Overtoomse sluis.



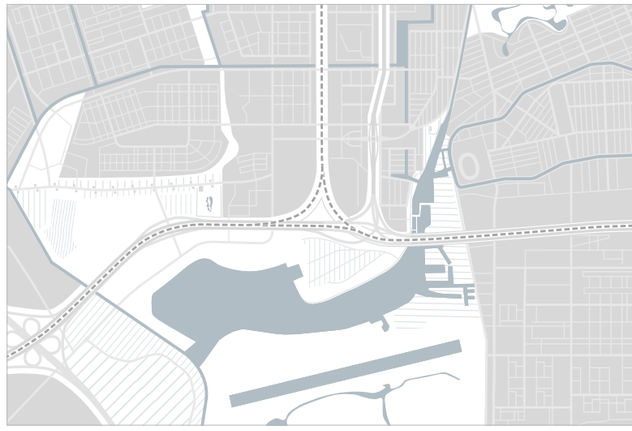


Situatie in 1925 (links) en situatie in 1934 (rechts).

Vanaf 1925 vonden ophogingen plaats voor de ringspoorbaan, die pas in 1986 in gebruik werd genomen. In de jaren ‘50 werd, als onderdeel van de uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan (1934), gestart met zandwinning uit de Nieuwe Meer voor het bouwrijp maken van onder andere Amsterdam-West.

In de naoorlogse jaren werden vervolgens een bedrijventerrein langs de Schinkel en sportpark Riekerhaven aangelegd. In de jaren ‘60 startte de aanleg van de tuinstad Westlandgracht en de ringweg A10. In dezelfde periode verdween de oude Sloterweg om plaats te maken voor de fabrieken en kantoren van IBM.





Situatie in 1962 (links) en de huidige situatie (rechts).

Door het plangebied liep tijdelijk een hoofdontsluiting voor het autoverkeer, de Haagseweg. Deze weg werd later overbodig door de aanleg van de A4 naar het knooppunt Nieuwe Meer. Door de aanleg van de infrastructuur en het ophogen van de tussenliggende gebieden gingen de oorspronkelijke polderverkaveling en de historische bebouwing grotendeels verloren. Daarvoor in de plaats kwamen sportvelden, bedrijfsvestigingen en diverse medische instellingen langs de Johan Huizingalaan. In de jaren ‘90 werd het deel van de Riekerpolder aan de A4 ontwikkeld tot kantoorlocatie. Schinkelkwartier kreeg in 1997 een metro-ontsluiting toen bij aanleg van de ringlijn een station tussen de Henk Sneevlietweg en de Vlaardingenlaan werd gerealiseerd.

Luchtfoto Riekerpolder en omgeving. Opname omstreeks 1980. Foto: Stadsontwikkeling (Dienst Publieke werken). Fotonummer: 3-61014. Bron: Privé-archief Paul Südkamp.





Luchtfoto Riekerpolder en omgeving. Zicht op voormalig sportpark Riekerhaven. Opname omstreeks 1980. Bron: Privé-archief Paul Südkamp.

2.3 Cultuurhistorische waarden

Door de bijzondere geschiedenis vormt Schinkelkwartier in cultuurhistorisch opzicht een lappendeken. De enige overgebleven pre-stedelijke elementen in Schinkelkwartier zijn het Jaagpad langs de Schinkel, begraafplaats Huis te Vraag met de aangrenzende graslanden en de boerderij aan de Rijnsburgstraat 75. De boerderij en het ontvangstgebouw van Huis te Vraag zijn aangewezen als gemeentelijk monument. In het aanwijzingsbesluit tot gemeentelijk monument (uit 2009) is Huis te Vraag slechts gedeeltelijk meegenomen. Met een aanvullend besluit zal de begrenzing van het monument Huis te Vraag worden uitgebreid. Het hoofdgebouw en voormalig windtunnelgebouw van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) zijn aangewezen als rijksmonument.

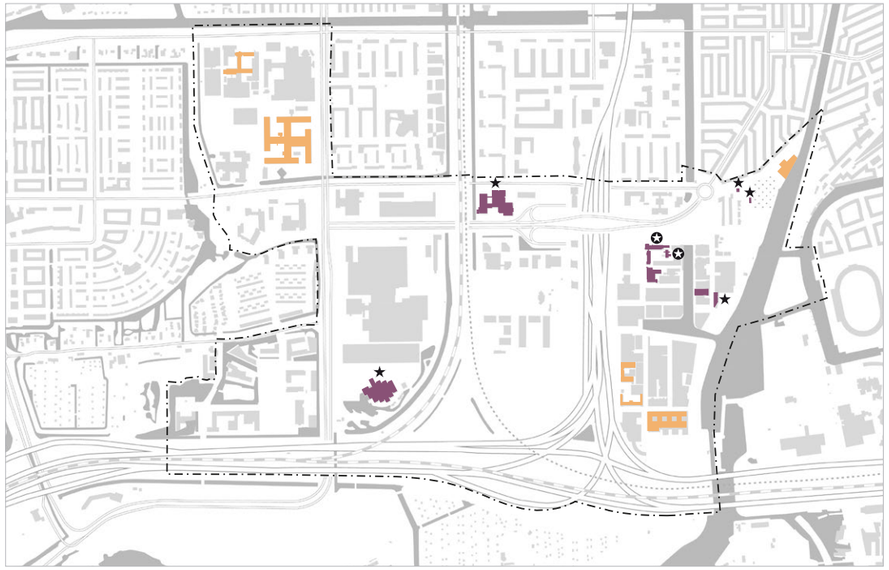
Rijksmonument

★ Gemeentelijk monument

Orde 1

Orde 2

Orde 3 panden zijn architectuureenheden met een voor de periode *kenmerkende* vormgeving en/of kenmerkende typologie. Ze komen niet in aanmerking voor hetzelfde beschermingsniveau als orde 1 en 2. Om die reden zijn orde 3 panden niet opgenomen op de kaart.



Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing (concept).



Hoofdkantoor van IBM. Bron: Stadsarchief Amsterdam.

Daarnaast kent het plangebied een aantal monumentale en cultuurhistorisch waardevolle bedrijfsgebouwen uit de naoorlogse periode. Het bedrijfsgebouw van De Waal Betonpalen, de voormalige Christelijke MTS en het hoofdkantoor van IBM zijn aangewezen als gemeentelijk monument. Een aantal gebouwen is op de concept Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985 aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol en aangewezen als orde 1 (monument of vergelijkbare waarde) of orde 2 (architectuureenheid met een voor de periode *karakteristieke* architectonische vormgeving en/of typologie). Dat geldt onder andere voor bedrijfsverzamelgebouw De Generaal, het voormalige kantoor van Bull en de voormalige Simplex rijwielfabriek in Schinkelhaven. Deze gebouwen vertegenwoordigen de historische gelaagdheid van het gebied en kunnen bijdragen aan het leesbaar houden van het industrieel verleden van het gebied. De concept Waarderingskaart moet nog worden vrijgegeven voor inspraak.



NLR. Bron: Stadsarchief Amsterdam/Collectie J. van Dijk.



Ontvangstgebouw begraafplaats Huis te Vraag. Bron: Stadsarchief A'dam.



De Waal Betonpalen (rechts). Bron: Stadsarchief Amsterdam.



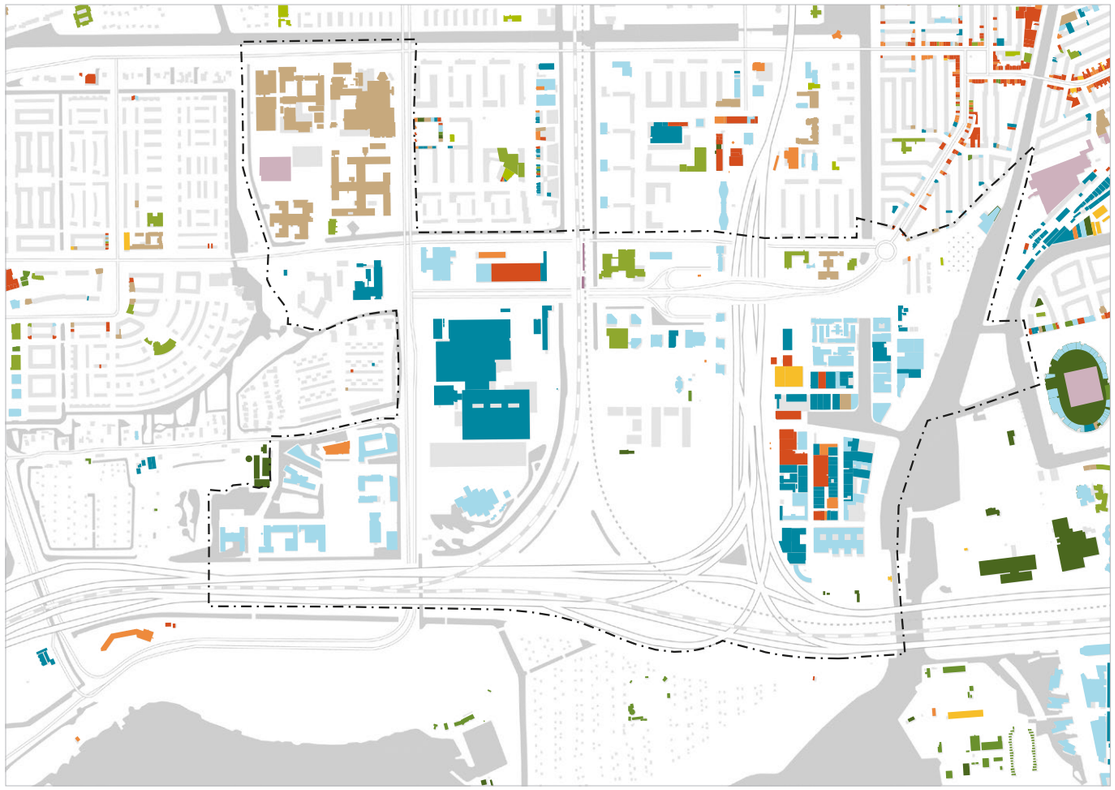
Christelijke MTS. Bron: Stadsarchief Amsterdam/Oppenheim G.L.W.



Bull. Bron: Stadsarchief Amsterdam/Oppenheim G.L.W.

2.4 Functionele structuur

Schinkelkwartier is van oudsher een gebied voor functies die veel ruimte vragen, aan de rijkswegen gevestigd willen zijn en om verschillende redenen goed aan een stadsrand gedijen. Denk aan productiebedrijven, distributiecentra, opslaggebouwen, sportvelden, datacenters, een hulpwarmtecentrale, kantoren en gemeentelijke werven. Ook kent het gebied tijdelijke bestemmingen zoals een wooncomplex voor jongeren en statushouders. In de huidige situatie is in Schinkelkwartier totaal circa 1.000.000 m² bruto vloeroppervlak aanwezig.



Niet-woonfuncties in Schinkelkwartier. Bron: maps.amsterdam.nl/niet-woonfuncties

Binnen Schinkelkwartier zijn daarbij verschillen te onderscheiden in functie, grootte en vorm. In het oostelijk gelegen deelgebied Schinkelhaven zitten traditionele bedrijven, zoals een industriële bakkerij, garagebedrijven en meubelmakers en zijn hier de afgelopen jaren creatieve bedrijven op het gebied van architectuur, marketing en media bijgekomen. Het Studenthotel en enkele horecavoorzieningen vormen het cement tussen deze traditionele en moderne bedrijvigheid. Aan de noordoostzijde van Schinkelhaven ligt begraafplaats Huis te Vraag. Aan de zuidzijde naast de A10 ligt een tennispark. Ten westen van Schinkelhaven en ingeklemd tussen sporen en rijkswegen ligt Riekerpark (het voormalig sportpark Riekerhaven). Op een deel van de sportvelden is tot 2027 een tijdelijk wooncomplex voor studenten en statushouders aanwezig en blijft ook de handbalvereniging tot dan op haar plek.



Schinkelhaven. Bron: YourCaptain Luchtfotografie.



Riekerpark. Bron: YourCaptain Luchtfotografie.

Ten noorden van de A4 en ten westen van de Johan Huizingalaan ligt Nieuwe Meer West (voormalig Rieker Business Park), een gebied met grootschalige kantoren, een woongebouw en een hotel. De locatie aan de oostzijde van de Johan Huizingalaan omvat het voormalige IBM-terrein, waar IBM nog steeds zijn hoofdkantoor heeft. Een voormalige productiehal van IBM is inmiddels in gebruik door datacenter Global Switch.

Hier vinden we ook bedrijfsverzamelgebouw B. Amsterdam, een gemeentelijk afvalpunt en verschillende logistieke bedrijven zoals Picnic.

Aan de noordzijde grenst Schinkelkwartier aan de woonbuurten van Nieuw-West. In en aan de strip tussen de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan en Henk Sneevlietweg zijn kantoren, bedrijfspanden en verschillende voorzieningen



Nieuwe Meer Oost. Bron: YourCaptain Luchtfotografie.

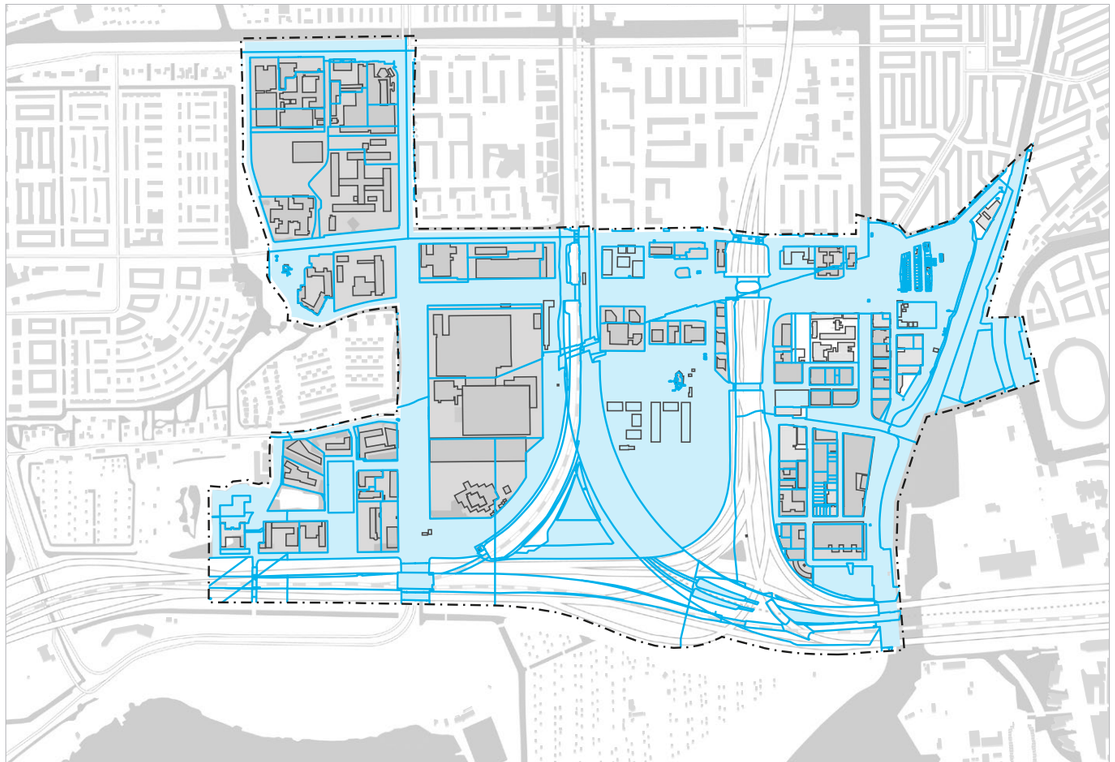


De Plantijn. Bron: YourCaptain Luchtfotografie.

gevestigd, zoals een politiebureau, ROC, woonzorgcentrum en hotel. Het voormalige ACTA-gebouw ligt in de as van de Henk Sneevlietweg en biedt nu ruimte aan een broedplaats en studentenhuisvesting.
In het noordwestelijk deel van Schinkelkwartier, langs de Johan Huizingalaan en Plesmanlaan, ligt een biomedisch cluster met grote gebouwen. Hier zijn het voormalig Medisch Centrum Slotervaart, het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis, het Nederlands Kanker Instituut, Sanquin en verzorgingshuis Hof van Sloten gehuisvest.

2.5 Eigendomssituatie

De meeste kavels in Schinkelkwartier zijn in erfpacht uitgegeven. In de deelgebieden Schinkelhaven en Nieuwe Meer West zijn diverse kavels niet in erfpacht uitgegeven, maar in eigendom van derden. Deelgebied Riekerpark is in vol eigendom bij de gemeente Amsterdam. Hier zullen kavels in erfpacht worden uitgegeven.

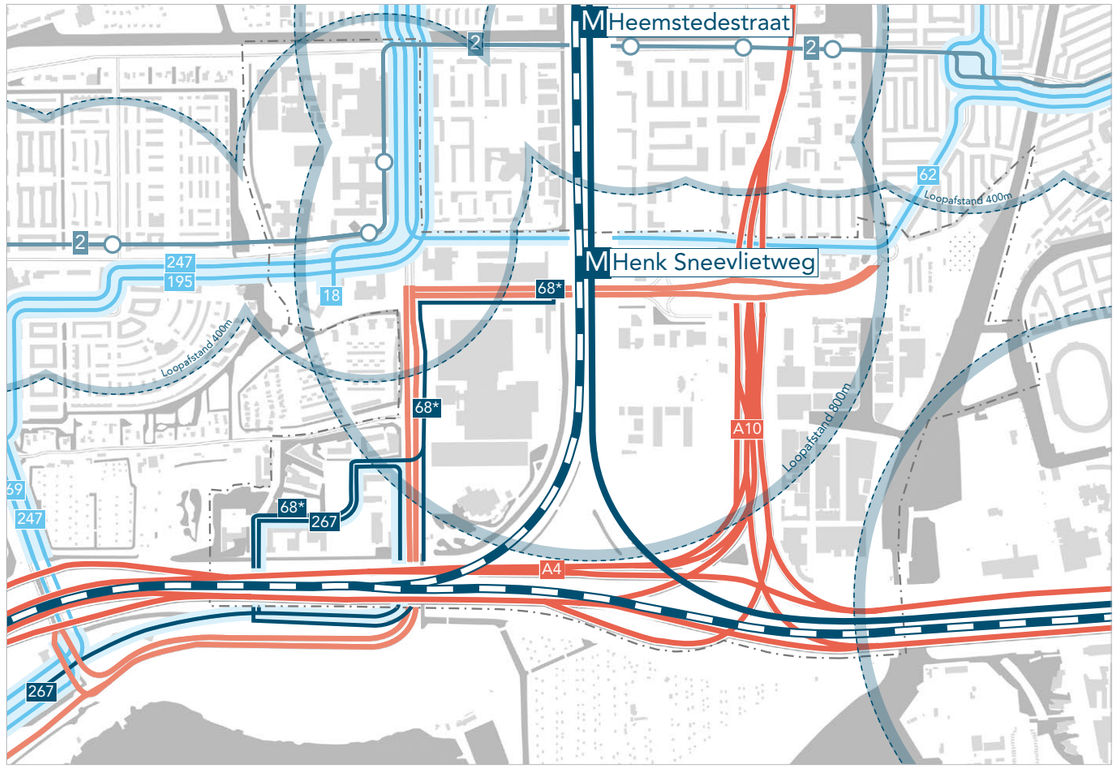


Grond in eigendom van de gemeente
In erfpacht uitgegeven grond
Grond in eigendom van derden
Perceelgrenzen

Eigendomssituatie in Schinkelkwartier. Bron: Gemeente Amsterdam.

2.6 Bereikbaarheid

Schinkelkwartier is momenteel goed bereikbaar met de auto en mede daardoor sterk ingericht op autogebruik. De ontsluiting per openbaar vervoer laat in grote delen van het gebied te wensen over. Bij de Henk Sneevlietweg ligt een metrostation, maar dat biedt alleen een verbinding via de ringlijn. Openbaar vervoer naar Schiphol en het Amsterdamse centrum ontbreekt. Verder zijn er ten zuiden van de Vlaardingenlaan en Aletta Jacobslaan geen reguliere bus- en tramlijnen. Ook voor fietsers is het gebied niet goed te bereiken en de routes zijn, net als voor de voetganger, niet veilig en onaantrekkelijk.



Bereikbaarheid van Schinkelkwartier. Bron: Gemeente Amsterdam.

Per auto is Schinkelkwartier bereikbaar vanaf de A10-West via de op- en afritten bij de Henk Sneevlietweg. Autoverkeer van en naar de A4 rijdt via de Oude Haagseweg en de Johan Huizingalaan, en de stad in via de Henk Sneevlietweg en de Aalsmeerweg.
In de huidige situatie is er sprake van veel doorgaand autoverkeer, dat elders vanuit de stad via de Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan naar de A10-West en A4 rijdt. Daarbij zijn de kruispunten Johan Huizingalaan/ Sloterweg en Anthony Fokkerweg/ Valschermkade zogenaamde blackspots, waar de afgelopen jaren diverse verkeersongelukken hebben plaatsgevonden.

2.7 Milieu

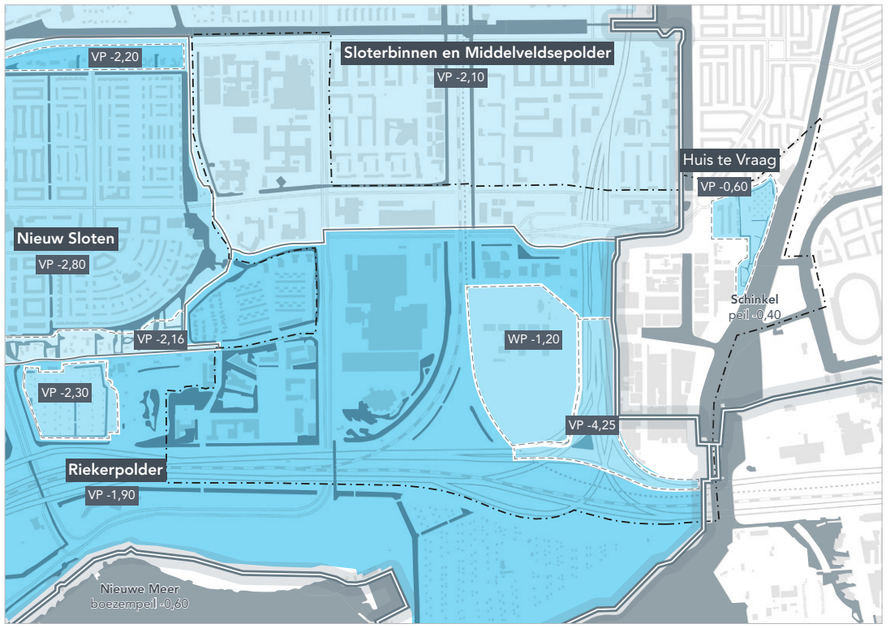
Bodem

De bodem in Schinkelkwartier is op sommige plekken licht tot zwaar verontreinigd als gevolg van industriële activiteiten of ophogingen, maar er zijn ook locaties gesaneerd. In het gebied kan asbest en puin in de ondergrond worden aangetroffen. Bij een concrete ontwikkeling is altijd verkennend bodemonderzoek nodig. Als een verontreiniging wordt aangetroffen dan moet deze worden gesaneerd, zodat de bodem geschikt wordt voor de beoogde functie. De zone langs de voormalige Sloterweg waar werd gewoond, heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde. Bij bodemingrepen is nader onderzoek nodig. Verder kunnen op sommige plekken overblijfselen uit de Tweede Wereldoorlog worden aangetroffen, zoals een Engels vliegtuigwrak in Riekerpark en klein kaliber munitie bij het Aalsmeerplein. Bij grondwerkzaamheden moet hier rekening mee worden gehouden, al zijn de risico's gezien de vele naoorlogse grondwerkzaamheden beperkt.

Water

Het watersysteem is in de huidige situatie onvolledig en versnipperd. Het bestaat uit drie gebieden met verschillende waterpeilen, waarbij Schinkelhaven onderdeel is van de stadsboezem van Amsterdam. Verder kent het gebied twee secundaire waterkeringen, namelijk bij de Vliegtuigstraat/Anthony Fokkerweg/Westlandgracht en tussen de Henk Sneevlietweg en het Christoffel Plantijnpad.

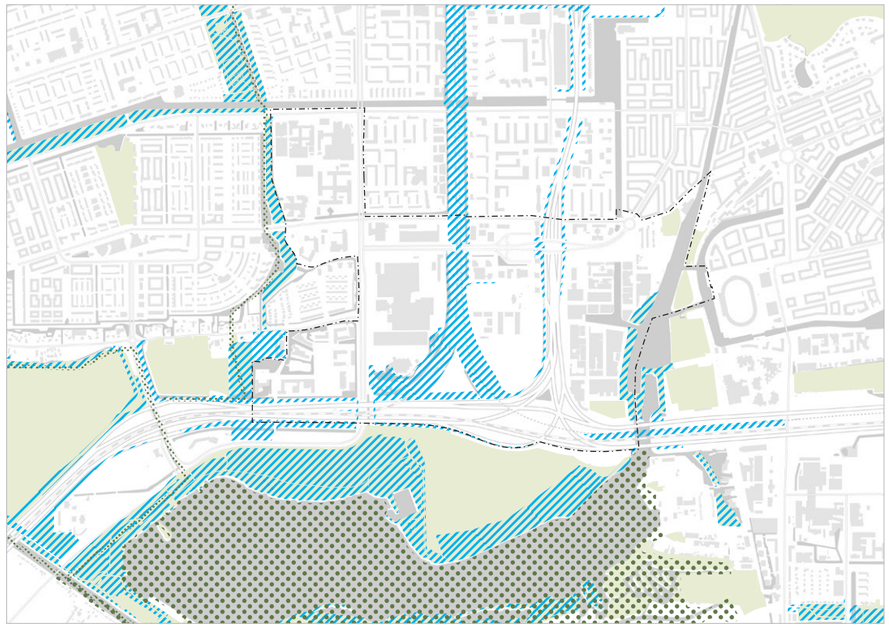
Indeling polders en waterpeil van bestaand watersysteem.
Bron: Waternet.



In het plangebied zijn diverse locaties waar wateroverlast optreedt bij hevige regenval. Ook de hoge grondwaterstand vormt een aandachtspunt, met name in het deelgebied Riekerpark en rondom Huis te Vraag. In Riekerpark, dat een eigen waterpeil heeft, wordt het hemelwater niet goed opgenomen in de grond, omdat daar een slecht doorlatende laag uit de Nieuwe Meer op aangebracht is. Rondom Huis te Vraag is geen ruimte voor waterhuishoudkundige maatregelen in verband met een beperkte ontwateringsdiepte en de aanwezigheid van houten paalfunderingen en de begraafplaats.

Groen en natuur

Er zijn in Schinkelkwartier geen beschermde natuurgebieden in het kader van Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is Botshol op circa 8 kilometer afstand. De Nieuwe Meer, direct ten zuiden van Schinkelkwartier, is onderdeel van het NNN.



Huidige waardevolle groenstructuur. Bron: maps.amsterdam.nl

Een aantal groenstructuren in Schinkelkwartier en omgeving is beschermd als onderdeel van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur en/of de ecologische structuur. Het gaat om de zone langs de Schinkel, sportpark Jaagpad, begraafplaats Huis te Vraag, park Schinkeleilanden, De Oeverlanden, volkstuincomplex Ons Buiten, het Siegerpark en het Christoffel Plantijnpad. Ook de spoordijken zijn onderdeel van de ecologische structuur.

Verder staan in Schinkelkwartier beeldbepalende bomenrijen, zoals de goudberken aan de Sportparklaan, de Italiaanse populieren naast het metrostation Henk Sneevlietweg, de bergiepen aan de oostzijde van de Johan Huizingalaan en de platanen langs de Albert Plesmanlaan en Anthony Fokkerweg. Diersoorten waarmee rekening gehouden moet worden, zijn vleermuizen, kleine marterachtigen, ringslangen, rugstreeppadden en vogels met een jaarronde nestbescherming, zoals huismussen, gierzwaluwen en roofvogels.

Hitte

Schinkelkwartier ligt in een overgangsgebied tussen de dichtbebouwde stad en het omringende landschap. In de stad kan de temperatuur meer dan 5 graden Celsius hoger zijn. Deze situatie wordt een stedelijk hitte-eiland genoemd. Uit onderzoek komt Schinkelkwartier door de hoge mate van verharding en de beoogde hoge bebouwingsdichtheid naar voren als risicogebied voor hittestress.

Geluid

Schinkelkwartier heeft te maken met een relatief hoge geluidbelasting door de aanwezigheid van de snelwegen A4 en A10, de stedelijke wegen Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan en de trein- en metrosporen. Vooral het wegverkeersgeluid van de A4 en A10 vormt een aanzienlijke beperking voor woningbouw en reikt tot ver in het plangebied. Trein- en metroverkeer en lokaal wegverkeer zorgen met name aan de randen van de deelgebieden voor een hoge geluidbelasting.

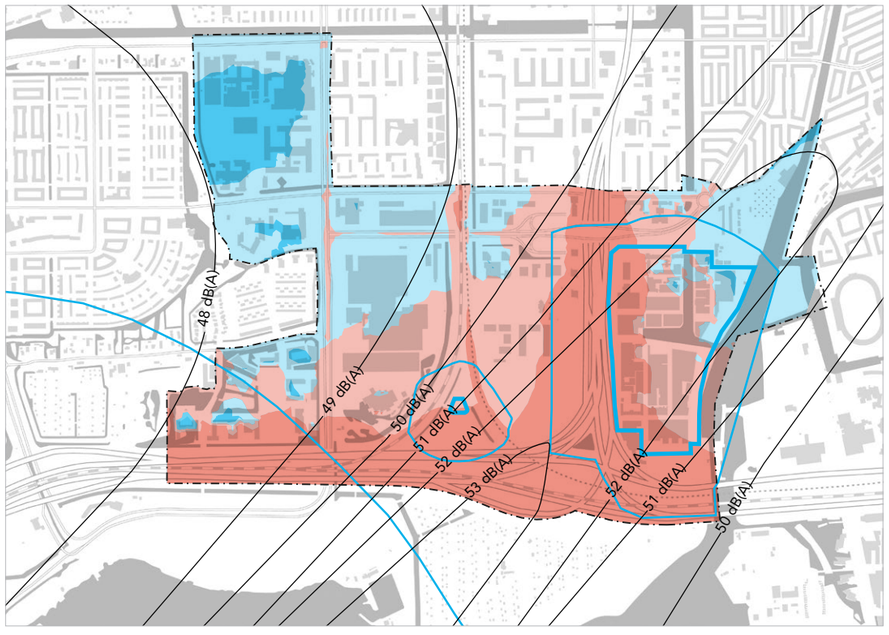
Verder wordt het gebied belast door industrielawaai van het gezoneerde industrieterrein Schinkelhaven, een hulpwarmtecentrale in de driehoek tussen de spoorlijn, de metrolijn en de A4 (sporendriehoek) en bedrijventerrein Schiphol Oost. De geluidcontouren zorgen voor beperkingen voor geluidgevoelige functies, zoals wonen. Ook moet rekening worden gehouden met de (vergunde) geluidruimte van individuele bedrijven, zoals NLR, zandoverslag Van Vliet in Schinkelhaven en het Olympisch Stadion.

Uit onderzoek is gebleken dat ook Global Switch moet worden aangemerkt als grote lawaaimaker. Dat leidt overigens niet tot extra beperkingen in de omgeving. Tot slot is er sprake van geluidbelasting door vliegverkeer van en naar Schiphol. Deze belasting wordt vooral bepaald door startende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan en landende vliegtuigen richting de Oostbaan. Volgens bewoners zorgt ook het grondgeluid op de Aalsmeerbaan, als gevolg van startende en rijdende vliegtuigen, voor overlast. Het gebied onder de aanvliegroute van de Oostbaan kent binnen Schinkelkwartier de hoogste geluidbelasting.

Luchtkwaliteit

De snelwegen A4 en A10, de Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg en het vliegverkeer hebben invloed op de luchtkwaliteit. De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) worden echter nergens overschreden. Wel gelden er binnen een afstand van 300 meter van de snelwegen beperkingen voor gevoelige functies, zoals kinderdagverblijven, verzorgingstehuizen en basisscholen. Daarnaast zijn er ook zulke beperkingen voor de eerstelijnsbebouwing binnen een afstand van 50 meter vanaf drukke stedelijke wegen, zoals de Henk Sneevlietweg en de Johan Huizingalaan.

De aspecten geur en stof spelen een rol rond enkele bedrijven in Schinkelhaven, zoals bakkerij Bartels, distilleerderij Spirited Union en zandoverslag Van Vliet. Rondom deze bedrijven gelden beperkingen voor gevoelige bestemmingen.



Geluidbelasting door aanwezigheid van industrieterreinen, infrastructuur en luchtverkeer. Bron: Cauberg Huygen en Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Industriegeluid

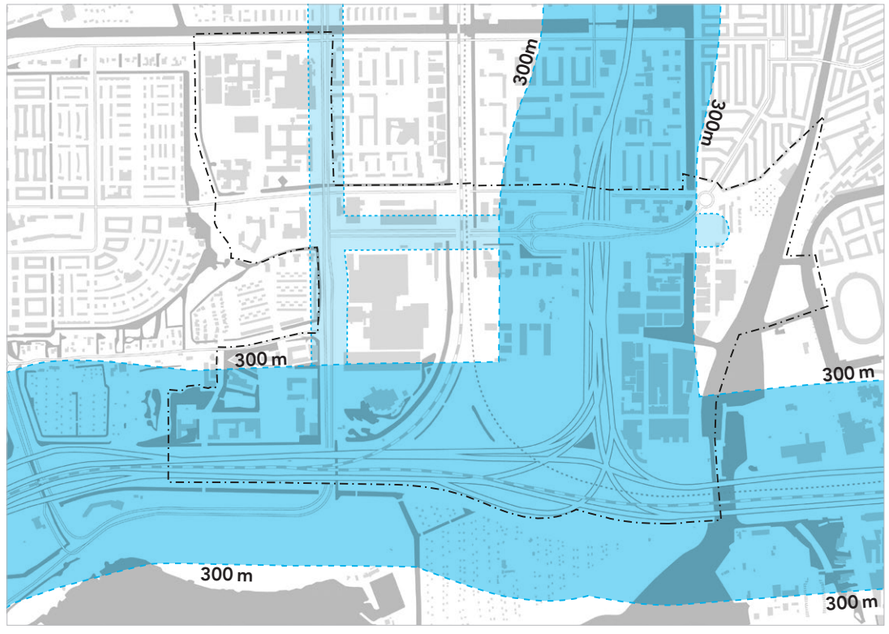
- Gezoneerd industrieterrein
- 50 dB(A) geluidszone industrieterrein

Luchtvaartgeluid

- Geluidscontouren dB(A) L_{den}

Verkeersgeluid, waarneemhoogte 10 meter

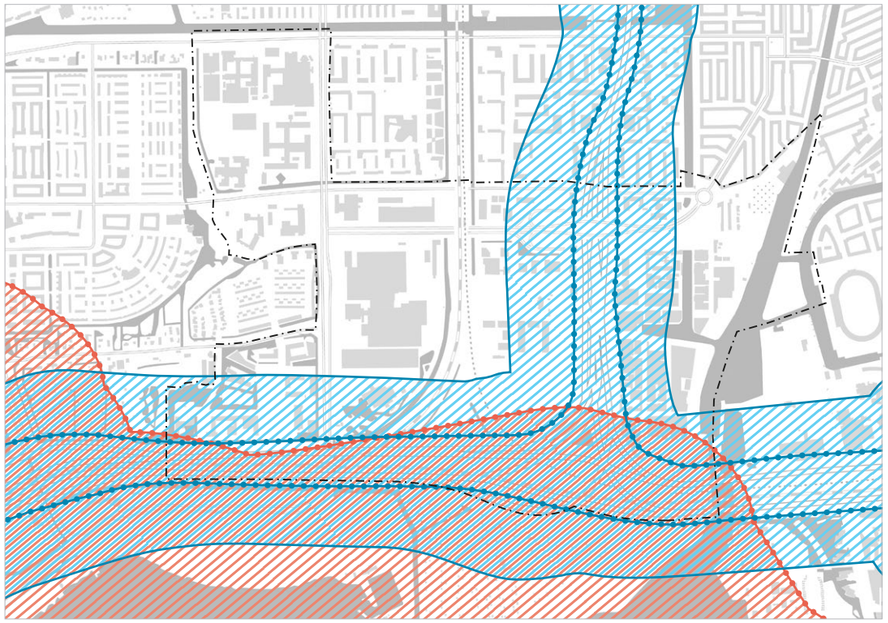
- Onder voorkeursgrenswaarde, zonder meer aanvaardbaar
- Tussen voorkeurs- en maximale grenswaarde, aanvaardbaar na vaststellen hogere waarden
- Boven maximale grenswaarde, aanvaardbaar na treffen extra maatregelen
- Boven maximale grenswaarde, niet aanvaardbaar



Beperkingenzones op basis van Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Bron: maps.amsterdam.nl

- Snelwegen (300 meter)
- Stedelijke wegen (50 meter)

Veiligheidscontouren rondom rijkswegen en aardgasleiding.
Bron: Antea Group.



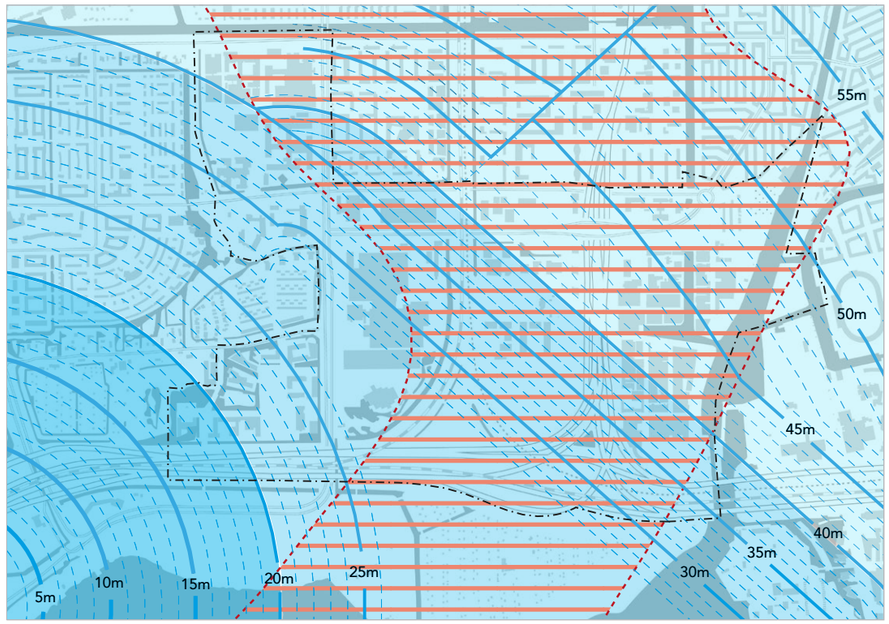
Weg
- Invloedsgebied
- Brandaandachtsgebied (30 meter)
- Explosieaandachtsgebied (200 meter)

Gasleiding
- Invloedsgebied
- Brandaandachtsgebied

Externe veiligheid

In Schinkelkwartier moet ook rekening worden gehouden met de transportroutes voor gevaarlijke stoffen via de snelwegen A4 en A10 en de aardgasleiding ten zuiden van het plangebied. Binnen het invloedsgebied gelden beperkingen voor de huisvesting van kwetsbare of minder zelfredzame groepen, zoals kinderen, ouderen en zieken, en moet het groepsrisico worden verantwoord. Onder de Omgevingswet zullen invloedsgebieden worden vervangen door aandachtsgebieden.

Verder moet rekening worden gehouden met veiligheidsrisico's rond het tankstation aan de Anthony Fokkerweg, het farmaceutisch bedrijf Sanquin en de hulpwarmtecentrale van Vattenfall. De levering van LPG bij het tankstation Fokkerweg is inmiddels beëindigd, zodat de veiligheidscontour hier vervalt.



Maatgevende toetshoogte LIB Schiphol en afwegingsgebied LIB-5.
Bron: maps.amsterdam.nl

- Maatgevende toetshoogte LIB (in meters boven NAP)
- Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid 'LIB-5 zone'
- 0 - 20 meter
- 20 - 40 meter
- 40 - 60 meter

Vliegverkeer

Schinkelkwartier ligt nabij de luchthaven Schiphol. Daarom gelden de regels van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Binnen de LIB-5 zone (vroeger bekend als de 20 Ke-contour) geldt een afwegingsplicht voor woningbouw. Gemeenten kunnen daarbinnen besluiten tot het toevoegen van woningbouw in bestaand stedelijk gebied, maar moeten rekening houden met het geluid en de veiligheidsrisico's door het vliegverkeer. Bovendien moeten toekomstige bewoners in een zo vroeg mogelijk stadium worden geïnformeerd over de hinder die zij als gevolg van het vliegverkeer kunnen ondervinden.

Verder zorgt de aanwezigheid van Schiphol voor een beperking van de bouwhoogte vanwege vliegveiligheid en radar. De maatgevende toetshoogte op basis van het LIB verloopt van +17 meter NAP in Nieuwe Meer West tot +48 meter NAP in Schinkelhaven. Van deze toetshoogte kan alleen worden afgeweken na een verklaring van geen bezwaar van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De toetshoogte in verband met radar loopt op van +35 meter NAP in het zuidwesten tot +44 meter NAP in het noordoosten. Daarvan kan alleen worden afgeweken na een positief radaradvies van de Luchtverkeersleiding Nederland.

2.8 Ondergrondse infrastructuur

Uit een inventarisatie van de ondergrond blijkt dat in Schinkelkwartier veel belangrijke kabels en leidingen liggen, zoals transportleidingen voor drinkwater, riool, hogedruk gas, stadswarmte en kabels voor hoogspanning en data. De belangrijkste tracés liggen langs de A4, de A10 en de spoorlijn en ter plaatse van de Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg, de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan, de Overschiestraat, de Valschermkade en de Vliegtuigstraat.

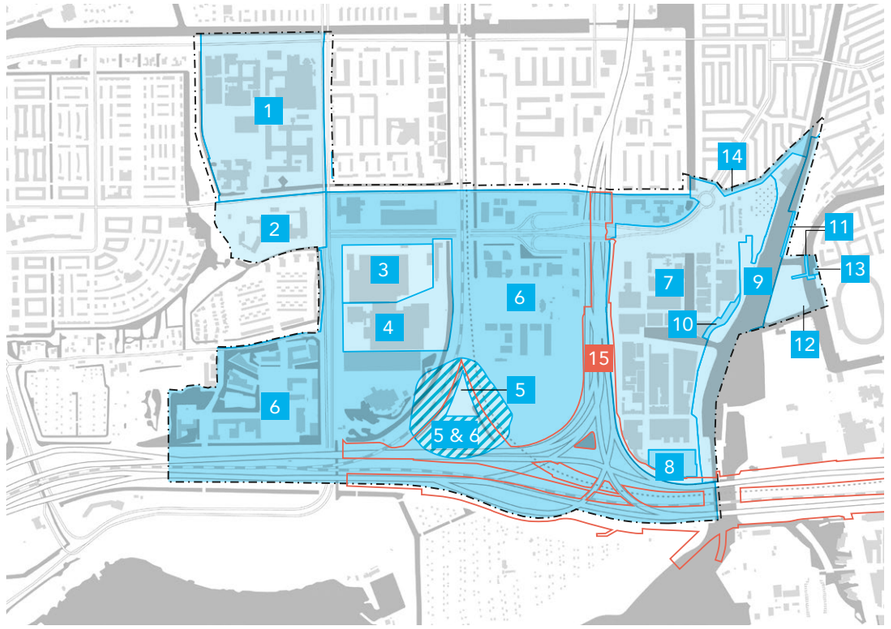
De grote hoeveelheid ondergrondse infrastructuur heeft te maken met de aanwezigheid van partijen met belangrijke nutsconnecties in het gebied, zoals NLR, IBM en de medische instellingen in De Plantijn. Verder zorgt de aanwezigheid van datacenters Global Switch en Colt Telecom voor omvangrijke databundels. Het stadswarmtenet in Schinkelkwartier is onlangs uitgebreid met nieuwe leidingen en een hulpwarmtecentrale in de sporendriehoek. Daarbij worden de bestaande stadswarmtenetten van Amsterdam-Zuid en Nieuw-West met elkaar verbonden.

Om conflicten met de ondergrondse infrastructuur zo veel mogelijk te voorkomen, is de bestaande ligging van kabels en leidingen in principe het uitgangspunt bij de gebiedsontwikkeling. Er gelden rond belangrijke kabels en leidingen beperkingen voor bebouwing. In sommige gevallen kan het verleggen van bepaalde kabels en leidingen noodzakelijk zijn.

2.9 Juridisch planologisch kader

In Schinkelkwartier gelden op dit moment de volgende bestemmingsplannen: Bedrijventerrein Schinkel-Aalsmeerplein e.o., Nieuwe Meer e.o., Tennispark Jaagpad, Groengebied Schinkel, Johan Huizingalaan 759, Johan Huizingalaan 761-763, HWC Johan Huizingalaan, Park Haagseweg e.o. en Medisch Centrum Slotervaart. Enkele kleinere delen van het plangebied vallen in de bestemmingsplannen Olympisch Stadion e.o., Stadion- en Beethovenbuurt 2012 en Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt. De inhoud van deze bestemmingsplannen is samengevat in een beknopt overzicht van het huidig beleid en juridisch planologisch kader voor Schinkelkwartier (bijlage 1).

Op basis van de vigerende bestemmingsplannen is de gewenste transformatie naar een gemengd woon-werkgebied niet mogelijk. Daarom zijn er nieuwe juridisch planologische kaders nodig om woningbouw en verdichting mogelijk te maken en nieuwe infrastructuur te kunnen aanleggen.



Vigerende bestemmingsplannen in Schinkelkwartier.
Bron: ruimtelijkeplannen.nl.

- Bestemmingsplangrenzen
- 1 Medisch Centrum Slotervaart
- 2 Park Haagseweg e.o.
- 3 Nieuwe Meer e.o. - Johan Huizingalaan 759
- 4 Johan Huizingalaan 761-763
- 5 HWC Johan Huizingalaan
- 6 Nieuwe Meer e.o.
- 7 Bedrijventerrein Schinkel-Aalsmeerplein e.o.
- 8 Tennispark Jaagpad
- 9 Groengebied Schinkel
- 10 Bedrijventerrein Schinkel 1999, eerste herziening
- 11 Willemspark – Vondelpark 2019
- 12 Olympisch Stadion e.o.
- 13 Stadion- en Beethovenbuurt 2012
- 14 Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt
- 15 Tracébesluit Zuidasdok

Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 juli 2022 in werking. Doel van de Omgevingswet is een vereenvoudiging van de wetten en regels voor de ontwikkeling en het beheer van de leefomgeving. Tot de Omgevingswet in werking treedt, kunnen op grond van de bestaande Wet ruimtelijke ordening nog bestemmingsplannen in procedure worden gebracht. Daarna gaat dat via een wijziging van het omgevingsplan.

Schinkelkwartier is, met uitzondering van deelgebied De Plantijn, als onderdeel van Koers 2025 aangewezen als duurzaam innovatief experiment in het kader van de Crisis- en Herstelwet. Dit maakt het mogelijk om, vooruitlopend op de Omgevingswet, met nieuwe juridische instrumenten te werken. Zo kan worden geëxperimenteerd met bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte. Dit biedt ruimte voor het hanteren van een planhorizon van 20 jaar en het uitvoeren van globaal onderzoek, passend bij een gefaseerde gebiedsontwikkeling.

3 Ambities en programma

Voor de transformatie van Schinkelkwartier zijn in de startnota voor het OER, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, ambities geformuleerd. Deze ambities borduren voort op de principenota en dienen als beoordelingskader op het gebied van stedelijkheid, ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid, duurzaamheid en sociale inclusiviteit.

In dit hoofdstuk geven we eerst invulling aan de genoemde zes ambities. Wanneer spreken we van een gemengd stedelijk gebied dat aantrekkelijk, bereikbaar, gezond en veilig, duurzaam en inclusief is? Daarna volgt in dit hoofdstuk een aantal programmatische uitgangspunten voor Schinkelkwartier op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en groen. We sluiten daarin aan op gemeentelijke beleidsdoelstellingen en vastgesteld beleid. In bijlage 1 zijn de verschillende beleidsstukken en hun uitwerking voor Schinkelkwartier bijeengebracht.



Maquette Schinkelkwartier.
Bron: Made by Mistake maquettebouw.

3.1 Ambities

Stedelijkheid
Bij een intensief gebruikt en divers woon-werkgebied, zoals beschreven in Koers 2025 en Omgevingsvisie Amsterdam 2050, hoort een hoge dichtheid met een floor space index (fsi) op gebiedsniveau van bijna 2. Schinkelkwartier kan met deze dichtheid een belangrijke bijdrage leveren aan het invullen van de vraag naar woon- en werkruimte in Amsterdam. Om te komen tot een milieu dat echt gemengd is, houden we tussen het vloeroppervlak voor wonen en werken een verhouding aan van ongeveer 1:1. Daarbij zijn er wel verschillen tussen de deelgebieden. Zo wordt Nieuwe Meer een innovatiedistrict, Schinkelhaven een creatieve en productieve buurt en Riekerpark vooral een woonbuurt. Het woon- en werkprogramma wordt vanzelfsprekend aangevuld met de maatschappelijke, culturele en commerciële voorzieningen die horen bij een complete stadswijk.

Ruimtelijke kwaliteit
Schinkelkwartier wordt een aantrekkelijke en klimaatbestendige wijk. De openbare ruimte krijgt een hoge gebruiks- en belevingswaarde, zoals beschreven in de Visie Openbare Ruimte. Belangrijke landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden blijven behouden en worden waar mogelijk versterkt. In lijn met de Groenvisie 2020-2050 en de Watervisie Amsterdam 2040 zorgen we voor een goede afwisseling tussen levendigheid en rust, en voor maximale mogelijkheden voor ontmoeting en recreatie.

Bereikbaarheid
Zoals beschreven in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw hoort bij een woon-werkgebied met hoge dichtheid een centrumstedelijk mobiliteitsprofiel. Daarin is autobereikbaarheid ondergeschikt aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Zo'n profiel draagt ook bij aan andere ambities voor Schinkelkwartier, zoals gezondheid, veiligheid en duurzaamheid. Voorwaarden zijn goede fiets- en loopvoorzieningen en een verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Gezondheid en veiligheid
Uitgangspunt voor Schinkelkwartier is een gezonde en veilige leefomgeving. Door de invloed van de milieubelasting van infrastructuur, vliegverkeer en bedrijven op de gezondheid zoveel mogelijk te beperken, vermijden we onaanvaardbare gezondheids- en veiligheidsrisico's. Verder moet de inrichting van de fysieke leefomgeving mensen stimuleren om gezond te leven. We volgen daarbij onder andere het Actieplan Schone Lucht en het Programma Bewegende Stad.

Duurzaamheid
Schinkelkwartier wordt aardgasloos en volgt de Agenda Duurzaamheid en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. We ontwikkelen een wijk met een duurzaam energiesysteem en vergaande CO_2-vermindering door in te zetten op energiebesparing en duurzame warmte- en energieopwekking. Duurzaam ruimtegebruik vraagt ook een flexibele gebouwde omgeving. Die omgeving is ingericht op diverse vormen van gebruik en kan adaptief reageren op maatschappelijke verandering. Om verspilling tegen te gaan wordt ingezet op circulariteit met hergebruik van grondstoffen en reductie van afval.

Sociale inclusiviteit
Schinkelkwartier ondersteunt de ontwikkeling van een inclusieve en ongedeelde stad door segregatie op de woning- en arbeidsmarkt zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij leidt het transformatieproces tot een uitbreiding van het Amsterdamse stadsmilieu, waardoor ook de wijken buiten de ring kunnen profiteren van nieuwe stedelijke voorzieningen. Schinkelkwartier kan zo een ruimtelijke en maatschappelijke verbindingsfunctie vervullen tussen de stadsdelen Zuid en Nieuw-West en bijdragen aan sociale samenhang en gelijke kansen.

3.2 Programma

Schinkelkwartier transformeert van een geïsoleerd werkgebied met circa 1.000.000 m^2 bruto vloeroppervlak (bvo) tot een inclusieve, levendige en groene stadswijk met circa 2.470.000 m^2 bvo woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, wordt nieuw programma toegevoegd, bestaand programma behouden en bestaand programma getransformeerd (door sloop-nieuwbouw of door functiewijziging).

3.2.1 Wonen
Met 11.000 nieuwe woningen is Schinkelkwartier belangrijk voor het verminderen van het woningtekort in Amsterdam. Door het woningaanbod af te stemmen op de vraag in de wijken van Nieuw-West en Zuid kan de gebiedsontwikkeling betekenis krijgen voor de omgeving en bijdragen aan een inclusieve stad. Het woningbouwprogramma voor Schinkelkwartier volgt daarbij de vigerende Woonagenda: 40% sociale huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% vrije sector. Op basis van vigerend beleid kan per bouwplan van de vastgestelde verdeling worden afgeweken. In de volgende fase worden de voorwaarden waaronder per deelgebied van de verdeling kan worden afgeweken nader uitgewerkt.

In de sociale huur is ongeveer de helft van het woningaanbod bestemd voor alleenwonenden. Het gaat vooral om kleine starterswoningen, waarvan er in de directe omgeving relatief weinig zijn. Ze zijn ook belangrijk voor de toenemende stroom van buitenlandse werknemers, van wie bijna een derde deel tot de lagere inkomensgroepen behoort. Daarnaast zijn voor de wat oudere singles ook grotere woningen nodig. Ruim 10% van het sociale woningaanbod moet gericht zijn op ouderen. Aantrekkelijk zijn clusters waarin zelfstandig wordt gewoond, maar waar ook gemeenschappelijke voorzieningen zijn. Dat vormt een antwoord op de vergrijzing en de trend om zorg buiten zorginstellingen te organiseren (bijvoorbeeld thuiszorg). Ook komen er zo in de bestaande voorraad grote woningen vrij.

Het overige aanbod in de sociale sector, ruim een derde, is bestemd voor gezinnen. In Nieuw-West wonen meer dan 2.000 gezinnen te krap. Vervangend aanbod in Schinkelkwartier is voor hen aantrekkelijk, omdat dan sociale netwerken, zoals familie, vrienden, school en sport, grotendeels intact kunnen blijven. Bovendien bevordert dit de doorstroming in het sociale segment. Verder is het beleid om in de sociale sector 1% van de woningen geschikt te maken als rolstoelwoning. Daarvoor geldt een bijdrageregeling.

In de middeldure sector zijn alleenwonenden en stellen zonder kinderen de voornaamste doelgroep. Ongeveer twee derde van het aanbod is bestemd voor deze groep, die vooral bestaat uit starters. Daarnaast is een aanbod van wat grotere huurwoningen nodig voor kleine gezinnen en *empty nesters* (stellen waarvan de kinderen niet meer thuis wonen). In Nieuw-Sloten en De Aker wonen veel 55-plussers in een woning die niet geschikt is om oud te worden. Voor hen kan Schinkelkwartier een goed alternatief zijn. Bovendien worden zo woningen elders vrijgespeeld.

Een bijzondere groep in het middensegment zijn de koopstarters. Voor hen is een beperkt aanbod van enkele honderden kleinere woningen nuttig. Om te voorkomen dat ze uitsluitend als beleggingsobject worden gebruikt, gelden eisen voor zelfbewoning.

Het hogere segment in Schinkelkwartier bestaat vooral uit koopwoningen. Die zijn ook aantrekkelijk voor inwoners van Nieuw-West, waar momenteel in de vrije sector ruim 3.000 gezinnen wonen in een woning van minder dan 70 m^2.

3.2.2 Werken

Amsterdam ontwikkelt zich van een middelgrote stad tot een Europese hoofdstad die meedingt op internationaal niveau. Vooral onze kenniseconomie is belangrijk en daarvoor zijn netwerken en interactiemogelijkheden cruciaal. De economische groei in de stad concentreert zich dan ook vooral in gemengde milieus met wonen, werken, leisure en cultuur binnen handbereik. Dat is de omgeving waarin talent zich thuis voelt en graag wil werken. Schinkelkwartier kan uitgroeien tot zo'n interactieve omgeving. Met in de toekomst een aanbod van circa 1.020.000 m^2 ruimte voor kantoren en bedrijven ten opzichte van circa 700.000 m^2 in de huidige situatie, ontwikkelt Schinkelkwartier zich tot een gemengd gebied met circa 45.500 arbeidsplaatsen. De programmatische invulling borduurt voort op de al aanwezige differentiatie en lokale dynamiek.

Gedurende de transformatie zal de behoefte aan kantoren en bedrijven blijvend worden gemonitord, waarbij rekening wordt gehouden met regionale afspraken die in het kader van Platform Bedrijven en Kantoren (PlaBeKa) worden gemaakt. Per deelgebied is er ruimte voor een rijke functiemix met verschillende accenten per deelgebied. We lichten er een aantal deelgebieden uit die in het Kantorenplan en Ruimte voor de Economie van Morgen zijn benoemd als kansrijke gebieden voor werken.

In de bestaande kantoorgebieden Nieuwe Meer Oost en West liggen kansen voor de ontwikkeling van een innovatiedistrict. Dat is een gebied waar toonaangevende bedrijven en instituten clusteren en netwerken vormen met startups, broedplaatsen en betrokken ondernemers uit de buurt. Zulke milieus stimuleren samenwerking en vernieuwing en trekken talent aan. Nieuwe Meer biedt bij uitstek kansen voor de ontwikkeling tot Amsterdams innovatiedistrict, omdat het een aantal ambitieuze bedrijven huisvest, zoals B. Amsterdam, IBM en PwC. Zij kunnen een belangrijke rol als aanjager vervullen. Voorwaarden voor de ontwikkeling van een innovatiedistrict zijn een goede mix van functies, ruimte voor ontmoeting, optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer en ICT op topniveau.

De van oorsprong kleine stedenbouwkundige korrelgrootte van Schinkelhaven maakt dit deelgebied geschikt voor productieve bedrijven en kleinschalige kantoren. Nieuwe Meer Oost en West zijn nu locaties voor grootschalige kantoren. Beide deelgebieden bieden in de toekomst ruimte aan single tenant en multitenant kantoorgebruikers van uiteenlopende omvang.

In maart 2020 zorgde de coronapandemie ervoor dat snelle economische groei omsloeg in stagnatie en krimp. Het is onze verwachting dat de coronacrisis de groei slechts voor korte tijd onderbreekt. Met oog op de structurele economische trends houden we voor de komende jaren rekening met een verdere toename van werkgelegenheid en een onverminderde behoefte aan kantoorruimte in Schinkelkwartier. Mogelijk heeft de coronacrisis wel gevolgen voor de manier waarop we werken. Daarom zijn we alert op eventuele effecten, van bijvoorbeeld thuiswerken en flexibele werktijden, op de ruimtebehoefte en mobiliteit.

3.2.3 Maatschappelijke voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen versterken de sociale cohesie in de wijk en zorgen voor een complete stad. Daarom is veel zorg besteed aan het bepalen van de juiste behoefte aan maatschappelijke voorzieningen. Scholen, gezondheidscentra, jongerencentra, bibliotheken, sportparken, huizen van de wijk, buurtkamers, winteropvang en andere voorzieningen zijn nodig om van Schinkelkwartier een leefbare en toekomstbestendige stadswijk te maken. Het programma voor Schinkelkwartier is bepaald aan de hand van gemeentelijke strategische huisvestingsplannen en Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, sport en spelen, waarbij ook rekening is gehouden met de eigendomssituatie in het gebied.

Onderwijs

Amsterdam kiest voor kwalitatief goede en flexibele schoolgebouwen, die geschikt zijn voor een divers onderwijsaanbod en divers gebruik. Er is een voorkeur voor alles-in-één scholen die zorgen voor een gemakkelijke overgang per leeftijdsfase. Schinkelkwartier heeft ruimte voor zeven van zulke scholen. De scholen worden bij voorkeur opgenomen in de stedelijke bebouwing en gecombineerd met andere maatschappelijke functies. De schoolpleinen zijn openbaar toegankelijk en verbonden met sport, groen en speelvelden in de omgeving. Zo kan de school een ontmoetingsplek zijn en het hart vormen van de wijk.

Zorg-, jeugd- en basisvoorzieningen

In Schinkelkwartier bieden we ruimte aan één gezondheidscentrum, zes huisartsenpraktijken, vier centra voor maatschappelijke dienstverlening en wijkzorg, vier apotheken, drie opvanglocaties, twee ruimten voor dag besteding en een hospice. Aanvullend op de al bestaande medische en zorgvoorzieningen in De Plantijn komen er in Schinkelkwartier enkele nieuwe bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een winteropvang voor dak- en thuislozen en een gezinsopvang. Bij de basisvoorzieningen gaat het om één huis van de wijk op een centrale plek in het gebied en drie buurtkamers in de grotere deelgebieden. Voor kinderen en jongeren houden we rekening met een jongerencentrum.

Voor alle voorzieningen geldt dat ze herkenbaar, toegankelijk, flexibel en goed bereikbaar zijn door clustering aan pleinen of doorgaande routes. Bij een exploitatie van meer dan tien jaar komen de voorzieningen in eigendom bij de gemeente.

Kunst en cultuur

De ontwikkelingen op het gebied van kunst en cultuur zijn minder voorspelbaar en planbaar dan die van onderwijs of zorg. Met het verbeteren van de bereikbaarheid nemen in Schinkelkwartier ook de kansen voor publiekstrekkende culturele voorzieningen toe. Dat kan een broedplaats zijn, maar ook een bioscoop of buurttheater. Voorlopig denken we aan vier culturele voorzieningen en negen locaties voor kunst in de openbare ruimte.

Sport en spel

Een sportieve stad is een gezonde stad. In Schinkelkwartier wordt daarom vanaf de start rekening gehouden met voldoende sportvoorzieningen, zodat de sport kan meegroeien met de wijk. De ontwikkeling en invulling van de sportvoorzieningen hangt nauw samen met het overige programma in de deelgebieden.

Voor elk gebied is daarom een eigen sportprogramma vastgesteld dat in het stedenbouwkundig kader is opgenomen. Soms gaat het om binnensporten, zoals squash, fitness en zaalvoetbal, soms om buitensporten, zoals tennis en voetbal. Verder stimuleren we sporten en bewegen in het gebied door ruimte te creëren voor urban sports, zoals footy en padel, verkeersvrije joggingpaden, groene wandelroutes en pocketparks.

Voor de binnensporten wordt de benodigde ruimte meegenomen in de vastgoedontwikkeling, want veel aanbod moet worden verzorgd door commerciële partijen. Daarbij houden we boven het aanbod in de gymzalen van de scholen rekening met tenminste één gemeentelijke sporthal voor verenigingssporten. Naast sportvoorzieningen zijn in Schinkelkwartier ook speelplekken en speelvelden nodig. We houden rekening met dertig speelplekken en tien speelvelden. Die kunnen onderdeel zijn van de openbare ruimte.

Groenvoorzieningen

Uitbreiding en versterking van het groen is belangrijk voor de ontwikkeling van Schinkelkwartier. Het gebied kent nu al enkele waardevolle groengebieden, die versterkt en beter ontsloten kunnen worden. Denk aan de Schinkeloever en het park rond het hoofdkantoor van IBM. Daarnaast liggen er groene stroken langs de dijken van de wegen en het spoor, die kansen bieden voor beter gebruik. We zijn zuinig op het bestaande groen en leggen daarnaast nieuwe groengebieden aan.

In de directe omgeving van Schinkelkwartier liggen de groengebieden De Oeverlanden, Siegerpark en Park Schinkeleilanden, die benut en bezocht kunnen worden. Voor De Oeverlanden is in 2021 een ontwikkelstrategie opgesteld, waarin wordt uitgegaan van het beschermen en versterken van het groen en het mogelijk maken van recreatie.

Speciale aandacht verdienen begraafplaats Huis te Vraag, met de direct aangrenzende graslanden, het Jaagpad en de bestaande ecologische verbindingen. Ecologische verbindingen worden waar mogelijk versterkt en uitgebreid. In de ecologische verbindingen zitten ook knelpunten die met gerichte maatregelen kunnen worden opgelost, zoals faunapassages bij de Louwesweg en het Henk Sneevlietpad.

3.2.4 Commerciële voorzieningen

In een stadswijk waar 22.000 mensen wonen en 45.500 mensen werken moet ook gewinkeld kunnen worden. Het programma voor Schinkelkwartier is het afgelopen jaar verkend in het kader van het distributieplanologisch onderzoek (DPO) Nieuw-West. Dat heeft, in combinatie met het Detailhandelsbeleid 2018-2022, geleid tot uitspraken over de omvang, locatie en samenstelling van het winkelbestand.

Winkels en winkelcentra staan al langer onder druk door de populariteit van het online winkelen. Het risico bestaat dat nieuwe vestigingen in Schinkelkwartier afbreuk doen aan bestaande centra in de omgeving, zoals het Sierplein en het Delflandplein. In het DPO is daarom geadviseerd geen grootschalige winkelconcentratie op te nemen. Wel is er ruimte voor 6.000 m² bvo aan kleinschalige winkelvoorzieningen, waarvan de meeste komen in een buurtverzorgend winkelcentrum voor heel Schinkelkwartier in deelgebied Riekerpark. Daarnaast is er op een enkele strategische plek langs de hoofdroutes voor langzaam verkeer ruimte voor een buurtwinkel in de plint. Verder biedt Schinkelkwartier alle voorzieningen die horen bij een hoogstedelijk woon-werkmilieu, zoals horeca, sport en leisure.

In Schinkelkwartier zijn verschillende perifere detailhandelsvestigingen (PDV) gehuisvest. In deelgebied Schinkelhaven is een aantal vestigingen geclusterd en er is ook een bouwmarkt gevestigd aan de Aletta Jacobslaan. Ondanks de transformatie van Schinkelkwartier naar een stedelijk gebied blijft PDV behouden in het gebied. Dat gebeurt mogelijk op een andere locatie binnen Schinkelkwartier en in beperkte omvang, passend bij de geformuleerde ambities voor Schinkelkwartier. Dat betekent PDV in een kleinere schaal dan tot nu toe gangbaar is en met een goede stedelijke inpassing; dat wil zeggen met ondergronds parkeren en geïntegreerd in bouwblokken met kleinschalige voorzieningen, wonen en werken. Met onze ambitie voor een autoluw Schinkelkwartier willen we met deze wijze van inpassing de verkeersaantrekkende werking van PDV beperken. Er wordt gerekend met ongeveer het bestaande programma van 6.000 m² bvo PDV, waarvan twee bouwmarkten van ieder 2.000 tot 2.500 m² bvo, aangevuld met kleinere PDV-winkels.

4 Hoofdkeuzes



Schinkelkwartier en omgeving.
Bron: YourCaptain Luchtfotografie.

Om Schinkelkwartier tot gemengde stadswijk te kunnen transformeren en het gewenste programma te kunnen realiseren, zijn keuzes nodig. Het gaat om fysieke ingrepen in infrastructuur, groen en water, maar ook om overige maatregelen die nodig zijn voor een goed woon- en leefklimaat. In het OER zijn nadere keuzes gedefinieerd, verschillende alternatieven beoordeeld en voorkeursalternatieven benoemd. Dat is gelijktijdig met het opstellen van deze projectnota gebeurd, zodat de uitkomsten richtinggevend zijn geweest voor het stedenbouwkundig kader en de ontwikkelstrategie. In dit hoofdstuk beschrijven we eerst de methodiek en daarna de belangrijkste keuzes.

4.1 Omgevingseffectrapport

MER nieuwe stijl

Voor ontwikkelingen die nadelige milieugevolgen kunnen hebben, is het opstellen van een milieueffectrapport (MER) wettelijk verplicht. In de geest van de aanstaande Omgevingswet is het MER opgesteld als OER. Het OER Schinkelkwartier heeft een brede reikwijdte waarin alle aspecten van de fysieke leefomgeving zijn betrokken. We hebben daarbij gekozen voor een dynamisch OER, omdat de ontwikkeling tenminste 25 jaar in beslag neemt. Via periodieke monitoring kan het OER actueel worden gehouden, zodat ook tussentijds kan worden bijgestuurd. De wettelijke procedure waarmee het OER uiteindelijk bestuurlijk wordt aanvaard, is gekoppeld aan een bestemmingsplan of omgevingsplan voor een concrete ontwikkeling in het gebied. Tot het moment van aanvaarding is daarom sprake van een concept OER.

Hoofdkeuzes

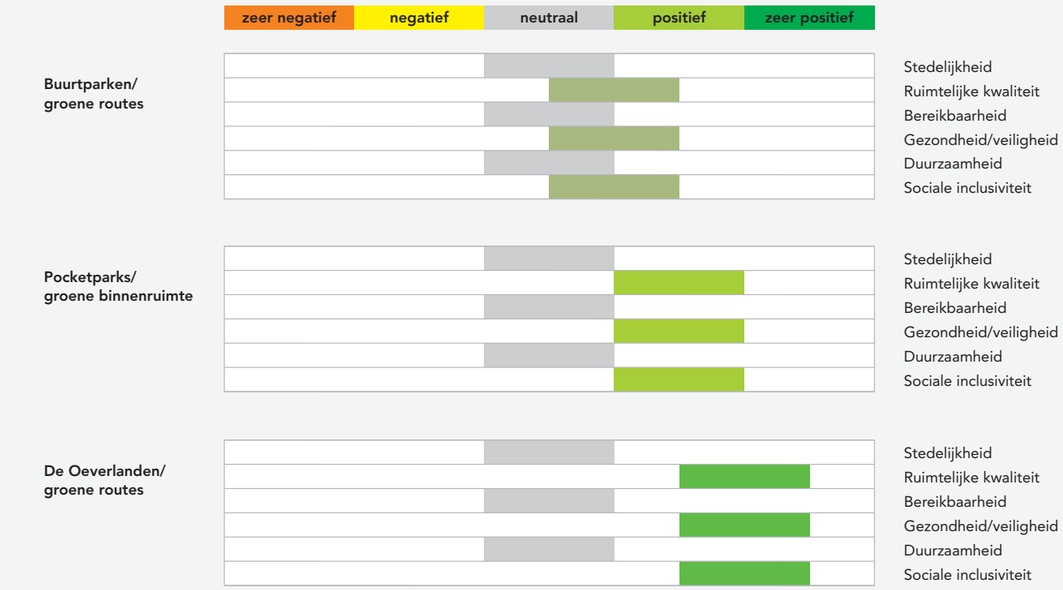
Bij de start van het proces is allereerst de bestaande situatie geschetst aan de hand van uitgebreid onderzoek. Dit is verwerkt in een digitale leefomgevingsfoto. Vervolgens zijn effecten inzichtelijk gemaakt en zijn de onderwerpen in kaart gebracht waarvoor een nadere keuze nodig is. Voor deze nadere keuzes zijn verschillende alternatieven geformuleerd, die in meer of mindere mate kunnen bijdragen aan het halen van de ambities. Vervolgens zijn voorkeursalternatieven bepaald met de bijbehorende randvoorwaarden en spelregels. Dit heeft, samen met overwegingen ten aanzien van financiën en maatschappelijk draagvlak, geleid tot hoofdkeuzes die de basis vormen voor het stedenbouwkundig kader en de ontwikkelstrategie.

4.2 Hoofdkeuzes en afweging

4.2.1 Uitbreiding groenstructuur

Voorwaarde voor het ontwikkelen van een stedelijk gebied met een hoge dichtheid is het realiseren van een aantrekkelijke groenstructuur met voldoende groen van hoge kwaliteit. Dat is ook belangrijk voor biodiversiteit, de opvang van hemelwater en het tegengaan van hittestress. Daarnaast draagt een goede groenstructuur bij aan een gezonde en sociaal inclusieve leefomgeving.

Verder moet rekening worden gehouden met de referentienormen voor gebruiksgroen en ecosysteemgroen. Daarvoor zijn verschillende ingrepen ter verbetering van de groenstructuur beoordeeld aan de hand van onderzoek naar landschap, natuurwaarden en klimaatadaptatie.



Allereerst is het realiseren van enkele buurtparken en groene routes belangrijk om gebruiksgroen en ecosysteemgroen toe te voegen. Aanvullend zorgen verspreid liggende pocketparks en openbare binnenterreinen met voldoende schaduwplekken voor meer groen en verkoeling op loopafstand, waterberging en ruimte voor ontmoeting. Groene daken en gevels, natuurinclusief bouwen en nieuwe faunapassages dragen bij aan het benutten van ecologische kansen en het oplossen van knelpunten in de ecologische structuur. Met deze ingrepen voldoen we aan de referentienormen voor gebruiksgroen en ecosysteemgroen en dragen we bij aan klimaatadaptatie en versterking van biodiversiteit.

Het nabijgelegen groengebied De Oeverlanden kan een belangrijke rol vervullen voor de toekomstige bewoners en zorgen dat de buurtparken in Schinkelkwartier worden ontlast. Voorwaarde is wel dat er geïnvesteerd wordt in de landschappelijke en recreatieve kwaliteit en dat er goede, groene langzaam verkeerroutes komen vanuit Schinkelkwartier naar De Oeverlanden en de Nieuwe Meer.

Uitgangspunt daarbij is dat in een deel van De Oeverlanden ruimte komt voor recreatie waaronder sport (reuring), maar dat in andere delen de aanwezige waardevolle natuur (rust) behouden blijft. Uit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van Schinkelkwartier geen negatieve effecten heeft op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN gebied Nieuwe Meer.

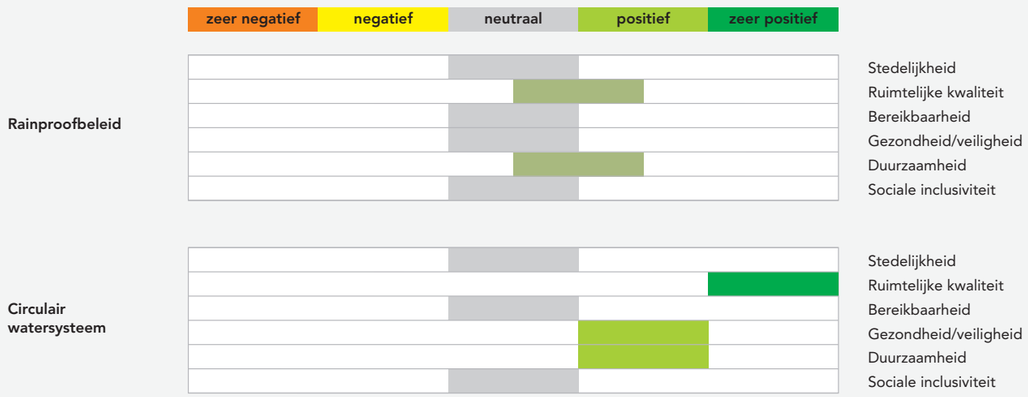
Verder wijst het onderzoek uit dat de centrale spoordijken in Schinkelkwartier niet alleen ecologisch belangrijk zijn, maar ook een regulerende functie hebben voor het microklimaat. Hier vindt overdag opname van warmte plaats en ‘s nachts verkoeling; dit beïnvloedt ook het omliggende stedelijke gebied. Een goede maatregel om die functie te versterken is het verbreden van de bermprofielen van de spoordijken en een inrichting die rekening houdt met de stroompatronen van koele wind.

4.2.2 Aanpassing watersysteem

Het bestaande watersysteem in Schinkelkwartier kent knelpunten op het gebied van oppervlaktewater, waterbeheer, grondwater, klimaatbestendigheid, waterkwaliteit en maaiveldhoogte. Om die te kunnen oplossen en te komen tot een toekomstbestendige waterhuishouding zijn keuzes nodig over het watersysteem en het waterpeil.

Het oppervlaktewater in Schinkelkwartier heeft verschillende functies. Het zorgt voor de opvang van hemelwater, het tegengaan van hittestress en een goede verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Om aan die meervoudige functie te kunnen voldoen, zijn maatregelen om hemelwater bij piekbuien op te vangen en af te voeren niet voldoende. Voor een goed watersysteem zijn meer structurele ingrepen nodig.

Watersysteem



Een belangrijke ingreep is het aanleggen van nieuwe verbindingen, waardoor een robuuster watersysteem ontstaat zonder doodlopende watergangen met meer doorstroming en een betere waterkwaliteit. Zo'n circulair watersysteem scoort positief op de ambities voor ruimtelijke kwaliteit en gezondheid en vormt daarom het voorkeursalternatief.

Belangrijke maatregelen zijn daarbij het doortrekken van de Westlandgracht naar de havenkom in Schinkelhaven, een tweede oost-west-waterverbinding onder de spoordijk, een nieuwe hoofdwatergang door Nieuwe Meer Oost, extra waterverbindingen in Nieuwe Meer West en een watergang langs de Johan Huizingalaan. Het doortrekken van de Westlandgracht zorgt ook voor een nieuwe recreatieve vaarroute en extra watercompensatie in de stadsboezem.

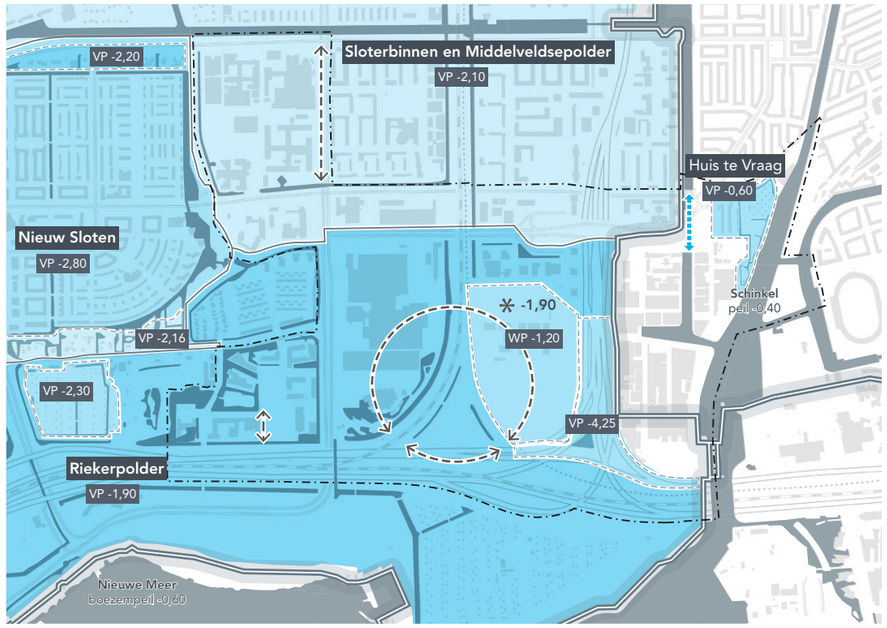
Een tweede keuze is nodig over het waterpeil, vooral in het deelgebied Riekerpark. Hier ontbreken primaire watergangen en wordt het water afgevoerd via een drainagesysteem. Daarbij wordt het hemelwater niet goed opgenomen in de grond door een slecht doorlatende zandlaag en ontstaat er snel wateroverlast. Hier zijn twee alternatieven onderzocht.

Allereerst, zoals gewenst door de waterbeheerder, een verlaging van het waterpeil tot het peil van de overige polder met opheffing van het drainagesysteem en toevoeging van nieuwe primaire watergangen. Daarbij moet het maaiveld aanzienlijk worden verhoogd om voldoende opvang van hemelwater mogelijk te maken. Voor de ruimtelijke kwaliteit is deze aanpak niet gunstig, omdat er minder contact tussen land en water ontstaat. De aanwezige bomen overleven het verlagen van het waterpeil en het ophogen van het maaiveld waarschijnlijk niet.

Daarom is ook een tweede alternatief onderzocht. Hierin wordt het verlagen van het waterpeil beperkt en het slecht doorlatende zandpakket zo veel mogelijk vervangen door een goed doorlatende ondergrond. In combinatie met het toevoegen van meer oppervlaktewater kan dan de maaiveldophoging worden beperkt. Zo blijft de beleving van het water geborgd en hebben de bomen een betere overlevingskans. Daartegenover staat dat er zo geen toekomstbestendig en duurzaam watersysteem ontstaat.

Een keuze tussen deze alternatieven blijkt bijzonder moeilijk, daarom is ook een combinatiepakket ontwikkeld. Hierin wordt het waterpeil verlaagd naar het overige polderpeil, maar wordt de ophoging van het maaiveld beperkt door de slechte grond te vervangen door een beter doorlatende laag. Door het maaiveld in een lichte bolling aan te leggen blijft het water beleefbaar. Daarbij accepteren we de beperkte overlevingskans voor de bestaande bomen, aangezien uit de bomeninventarisatie blijkt dat de aanwezige soorten (berken) minder goed inpasbaar zijn in een stedelijke omgeving. Dit model is toegepast in het stedenbouwkundig kader.

Bij de verlaging van het waterpeil moet de spoordijk buiten schot blijven. Met het oog op de stabiliteit van het dijklichaam worden de spoorsloten losgekoppeld van het watersysteem en verder beheerd als wadi's (greppels met waterafvoer door infiltratie). Door deze in te richten met natuurvriendelijke oevers zorgen ze voor versterking van het ecosysteem en de biodiversiteit.



Beoogde aanpassing watersysteem en -peil.
Bron: Waternet.

4.2.3 Omgang met cultuurhistorische waarden

Schinkelkwartier kent enkele cultuurhistorisch waardevolle structuren, zoals begraafplaats Huis te Vraag met de direct aangrenzende graslanden en het Jaagpad. Met deze waardevolle structuren wordt bij de planontwikkeling zorgvuldig omgegaan.

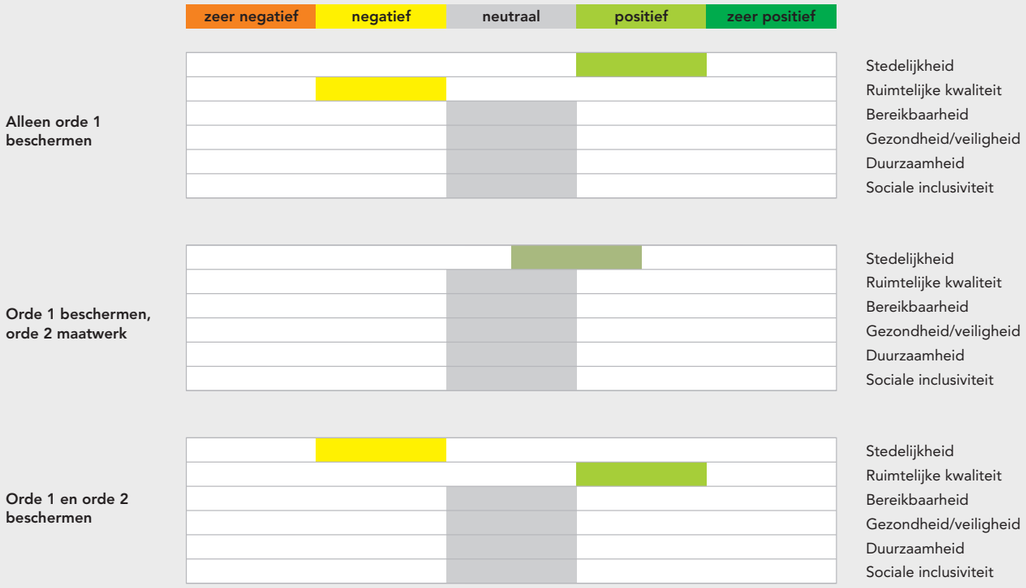
Daarnaast zijn ook diverse cultuurhistorisch waardevolle gebouwen aanwezig. De gebouwen met een orde 1 waardering zijn monument(waardig) en worden beschermd. Een aantal gebouwen heeft op de concept 'Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985' een voorlopige orde 2 waardering. De voorkeur gaat uit naar het toepassen van maatwerk voor orde 2 gebouwen. Dit houdt in dat de initiatiefnemer van een bouwplan nader onderzoek moet laten doen om te beoordelen in hoeverre deze gebouwen voor behoud of bescherming in aanmerking komen en in hoeverre ruimte is voor transformatie van het bestaande gebouw of toevoeging van nieuwbouw. Afhankelijk van de uitkomst van het nadere onderzoek kan een sloopvergunningstelsel worden overwogen om de orde 2 gebouwen beter te kunnen beschermen.

De bebouwing Anthony Fokkerweg 51-59 heeft ook een voorlopige orde 2 waardering. In de volgende fase zal de gemeente dit nadere onderzoek doen, aangezien deze locatie deel uitmaakt van de beoogde geluidsafschermende eerstelijnsbebouwing langs de A10.

In deelgebied Nieuwe Meer Oost hebben drie gebouwen op het voormalige IBM-terrein een voorlopige orde 2 waardering gekregen. Dit betreft bedrijfsverzamelgebouw B. Amsterdam, de voormalige IBM typemachinefabriek (Johan Huizingalaan 761-763) en datacenter Global Switch (Johan Huizingalaan 759). Het behouden van deze drie omvangrijke gebouwen zou betekenen dat het stedenbouwkundig kader (waaronder de centrale fietsverbinding door het plangebied) en een belangrijk deel van het beoogde programma in Nieuwe Meer Oost niet gerealiseerd kunnen worden. Om die reden heeft het college van B en W op 22 december 2020 besloten dat deze drie gebouwen niet kunnen worden behouden en daarom op de vast te stellen Waarderingskaart niet worden aangewezen als orde 2. Wel is nader onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden van deze gebouwen. Uitgangspunt voor de verdere planuitwerking is om de historie van IBM en bepaalde karakteristieke elementen van deze bebouwing terug te laten komen in de nieuwe gebouwen en openbare ruimte van dit deelgebied, die aansluiten op de nieuwe opzet van het gebied. Daarbij valt te denken aan hergebruik van gebouwmaterialen zoals de ribcassettevloeren en verwijzingen naar de bouwstijl van IBM. In overleg met de ontwikkelaar worden de mogelijkheden verkend.

Ondanks dat orde 3 panden niet in aanmerking komen voor hetzelfde beschermingsniveau als orde 1 en 2, hebben we hier bij de verdere planuitwerking wel aandacht voor.

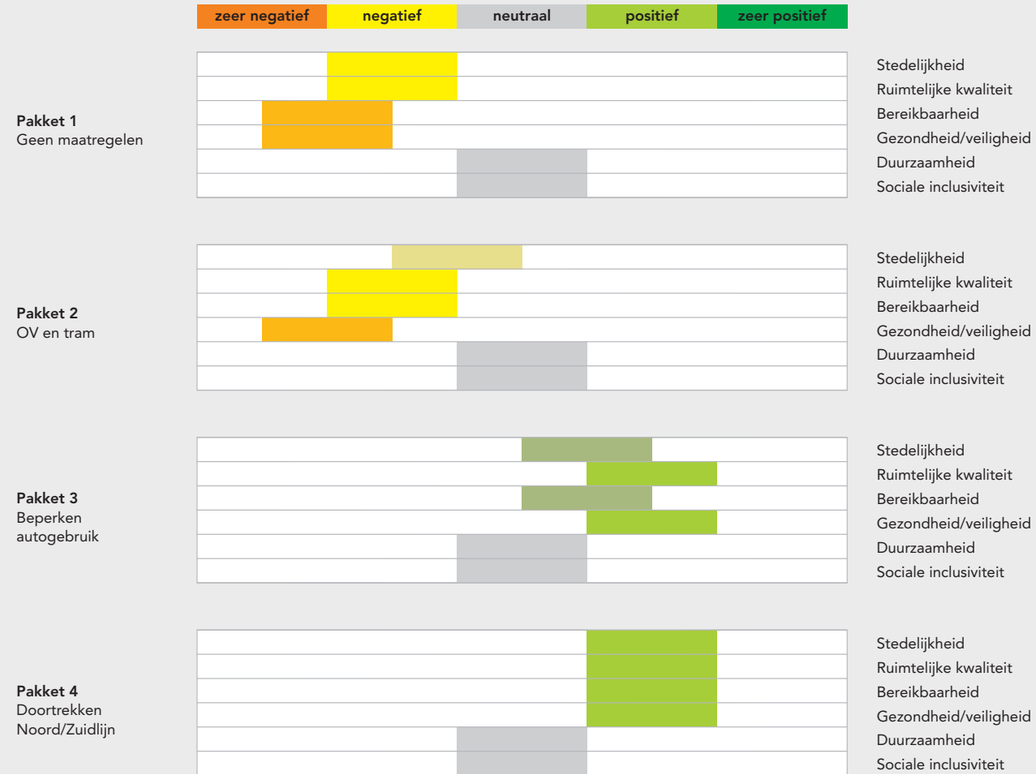
Cultuurhistorische waarden



4.2.4 Verschuiving mobiliteit

Voor het realiseren van een bereikbaar en aantrekkelijk verblijfsgebied zijn keuzes nodig op het gebied van mobiliteit. Het onderzoek heeft duidelijk gemaakt dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn om te voorkomen dat het autoverkeer vastloopt en Schinkelkwartier onbereikbaar wordt. Er is een mobiliteitsshift nodig. Daarvoor zijn vier pakketten van mobiliteitsmaatregelen doorgerekend die oplopen in zwaarte. Bij een beoordeling daarvan op de ambities stedelijkheid, ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid, duurzaamheid en sociale inclusiviteit, blijkt vooral pakket 3 kansrijk. Dit pakket omvat een combinatie van een beperkt aantal autoparkeerplaatsen (via een lage maximum parkeernorm), nieuwe fietsverbindingen en beter openbaar vervoer.

Mobiliteitspakket



In het onderzoek is ook gekeken naar het effect van het verlengen van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol (pakket 4). Deze maatregel is onderdeel van het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Verlenging van de Noord/Zuidlijn blijkt niet voorwaardelijk voor de ontwikkeling van Schinkelkwartier, maar leidt wel tot een betere ontsluiting van het gebied en een opwaardering van de locaties rond het station.

Het onderzoek wijst verder uit dat de locatie van het metrostation Henk Sneevlietweg bij het verbeteren van het openbaar vervoer een belangrijke factor is. Daarvoor zijn drie varianten onderzocht, namelijk handhaving op de huidige plek, verlenging van het station en verplaatsing naar het zuiden. Vooral dat laatste blijkt effectief. Het metrostation krijgt aanzienlijk meer instappers door de centrale ligging in het gebied en er ontstaat een betere spreiding van de stations op de westelijke ringlijn. De uitvoerbaarheid van de beschreven varianten moet nog wel nader worden onderzocht. Daarom spreken we in het stedenbouwkundig kader vooralsnog over aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg, waarbij het vanuit de gebiedsontwikkeling de ambitie is om deze te verplaatsen naar het zuiden.

Voor het fietsverkeer is een nieuwe verbinding richting het centrum van groot belang om de verwachte toename van het aantal fietsers te kunnen verwerken. Een brug over de Schinkel tussen de Vlietstraat en Rijnsburgstraat stuit op verkeerskundige, technische en nautische (scheepvaart betreffende) bezwaren en valt om die reden af. Van de onderzochte alternatieven (zie pagina 51) blijkt vooral een fietsverbinding over de Schinkel tussen de Laan der Hesperiden en de Generaal Vetterstraat effectief (tracé 4). Een verbinding over de Schinkel volgens tracé 4, in de vorm van een beweegbare brug trekt de meeste fietsers. Tracé 4 ontlast de bestaande drukke en daardoor minder aantrekkelijke en veilige fietsroutes via de Zeilbrug en de Nieuwe Meersluis. Door een zorgvuldige inpassing van de brugaanlandingen kunnen de negatieve gevolgen voor de aanwezige woonboten en ecologische en cultuurhistorische waarden zo veel mogelijk worden beperkt. Ten behoeve van de bereikbaarheid loopt de fietsroute vanaf de aanlanding op de westoever bij voorkeur zo centraal mogelijk door het gebied.

Ondanks de gelijke scores voor tracé 4 en 5 gaat de voorkeur uit naar tracé 4. De schuine oversteek van tracé 5 stuit op nautische bezwaren en de ruimtelijke impact van dit tracé op Park Schinkeleilanden is groter. Bovendien is tracé 4 in overeenstemming met de ruimtelijke reservering voor een fietsbrug zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050

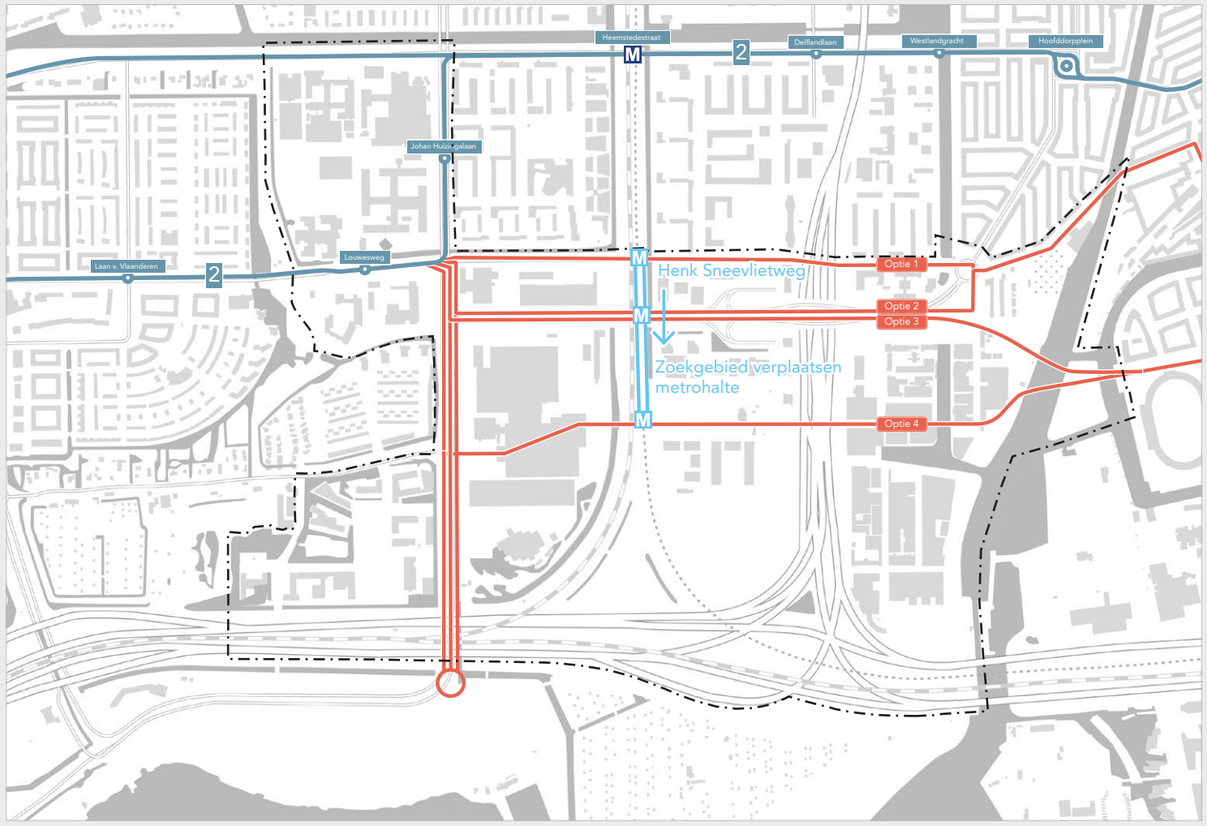
Studie HOV Schinkel

Op basis van onderzoek in 2017 werd een nieuwe tramlijn over de Schinkel als kansrijke verbinding met het centrum gezien. Daarom is in 2018, parallel aan het OER, gestart met een studie naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), waarbij vier mogelijke routes zijn onderzocht. De voorkeur ging uit naar een middentracé via de Laan der Hesperiden en de Henk Sneevlietweg. Uit onderzoek naar de vervoerwaarde bleek echter dat de reizigersaantallen op de nieuwe lijn te laag zijn voor tramexploitatie. Alleen een buslijn lijkt mogelijk.

Voor een verbinding met het centrum is een buslijn minder aantrekkelijk, omdat de binnenstad en de directe omgeving steeds minder ruimte bieden aan bussen. Daarbij zijn ook de capaciteit, het comfort, het imago en de ruimtelijke inpassing van busvervoer niet optimaal. Daarom worden voor de HOV-ontsluiting, naast de onderzochte varianten, ook alternatieven onderzocht. Eén daarvan is een tramverbinding via de Aalsmeerweg, waar de bestaande tramlijn 2 via een nieuwe route Schinkelkwartier kan ontsluiten. Daarover wordt pas na besluitvorming over het doortrekken van de Noord/zuidlijn een besluit genomen.

De kwaliteit van de HOV-verbinding kan worden vergroot als de Henk Sneevlietweg ter plaatse van de A10 wordt verlaagd, zodat een gelijkvloerse stadsstraat ontstaat die de A10 onderlangs kruist. Een technische verkenning heeft echter niet geleid tot een haalbaar ontwerp. Er is onvoldoende ruimte voor de op- en afritten van de A10 en er ontstaat gedurende een lange periode ernstige verkeersoverlast. Daarom wordt voorlopig uitgegaan van de bestaande kruising bovenlangs.

Waarschijnlijk wonen en werken er in Schinkelkwartier tot 2030 onvoldoende mensen om een HOV-verbinding naar het centrum in gebruik te nemen. Daarom is ook onderzoek nodig naar een verbetering van het openbaar vervoer op korte termijn met gebruik van de bestaande infrastructuur. Kansrijk is een busverbinding tussen Schiphol en het Aalsmeerplein of Hoofddorpplein met een aantal haltes in het plangebied.

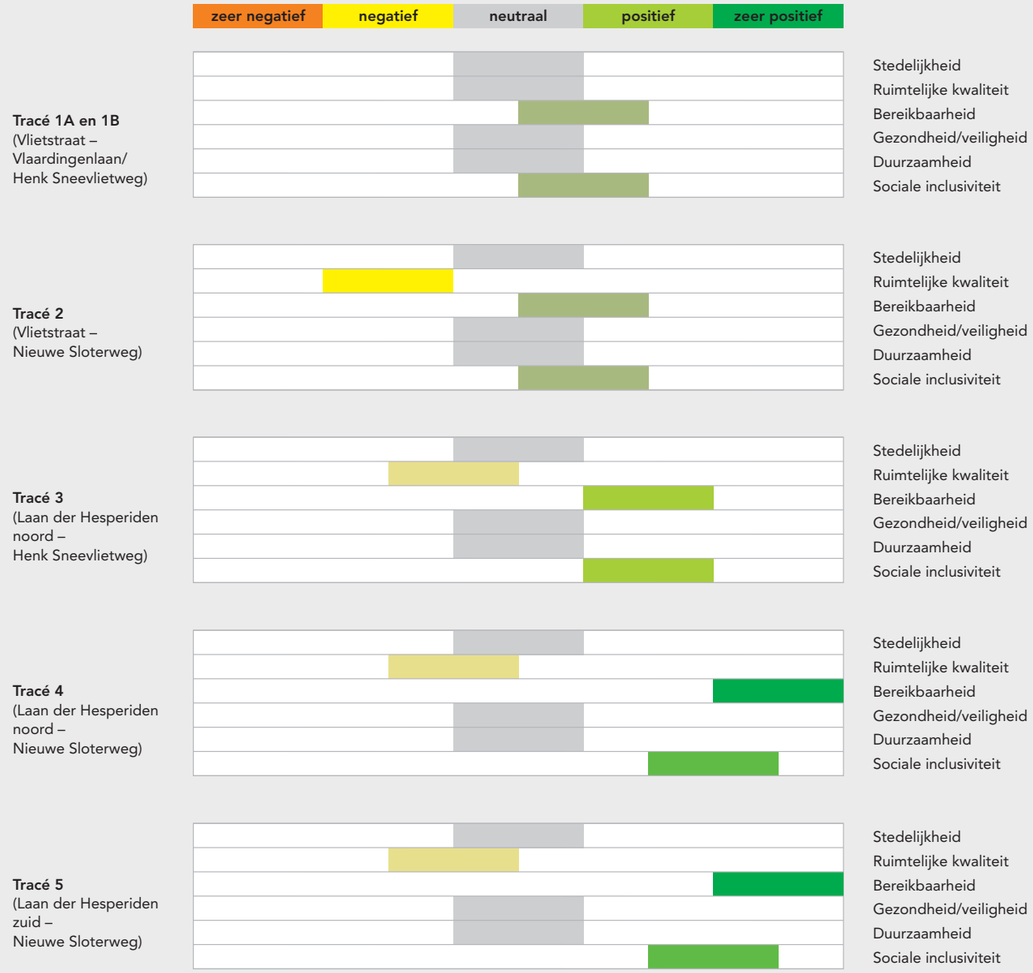


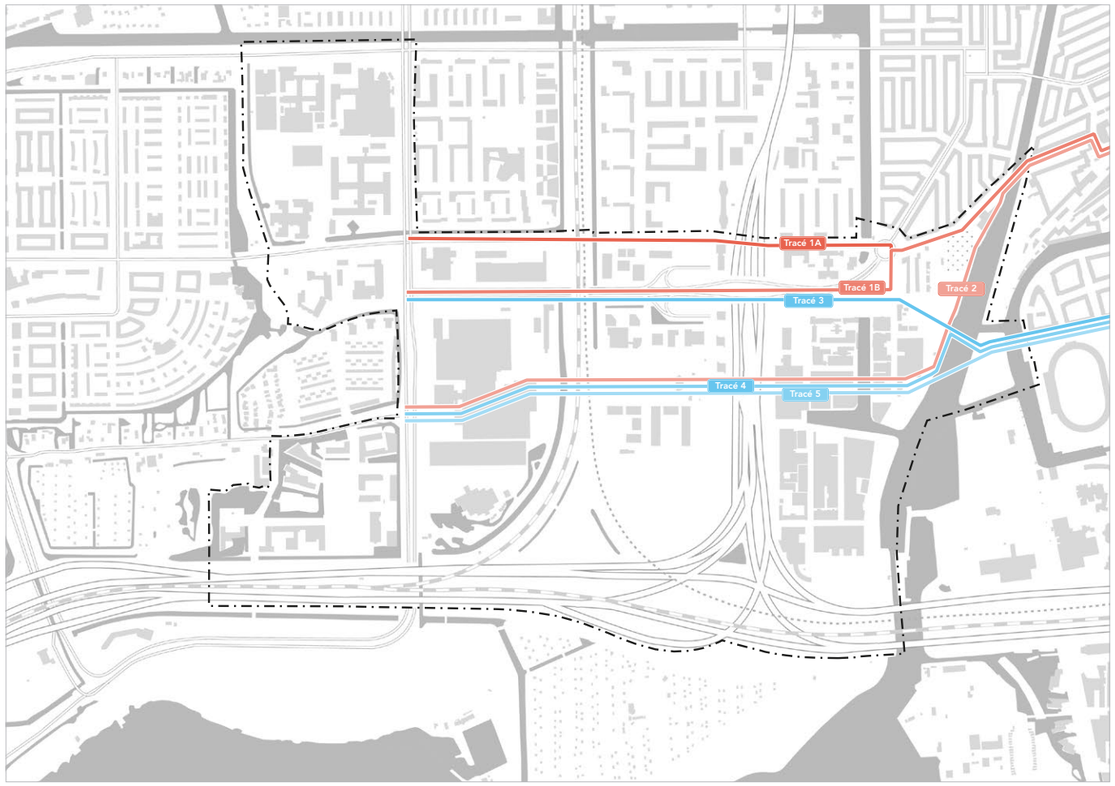
Mogelijke routes voor HOV-verbinding door Schinkelkwartier.

(en daarvoor met de Structuurvisie 2040) en het Meerjarenplan Fiets 2017-2022.

Aanvullend op het optimaliseren van fietsverbindingen en openbaar vervoer is voor een mobiliteitsshift het terugdringen van het autobezit en -gebruik noodzakelijk. Daarbij gaan we uit van een beperkt aantal autoparkeerplaatsen voor de woningen en (op termijn) een lagere norm voor de overige functies zodra het openbaar vervoer op orde is. Ook wordt gedeeld autogebruik gestimuleerd. Om te komen tot een goede verblijfskwaliteit wordt daarbij ingezet op autoluwe deelgebieden waar het parkeren zoveel mogelijk plaatsvindt in ondergrondse garages.

Fietsverbinding





Beoordeelde alternatieven fietsverbindingen.

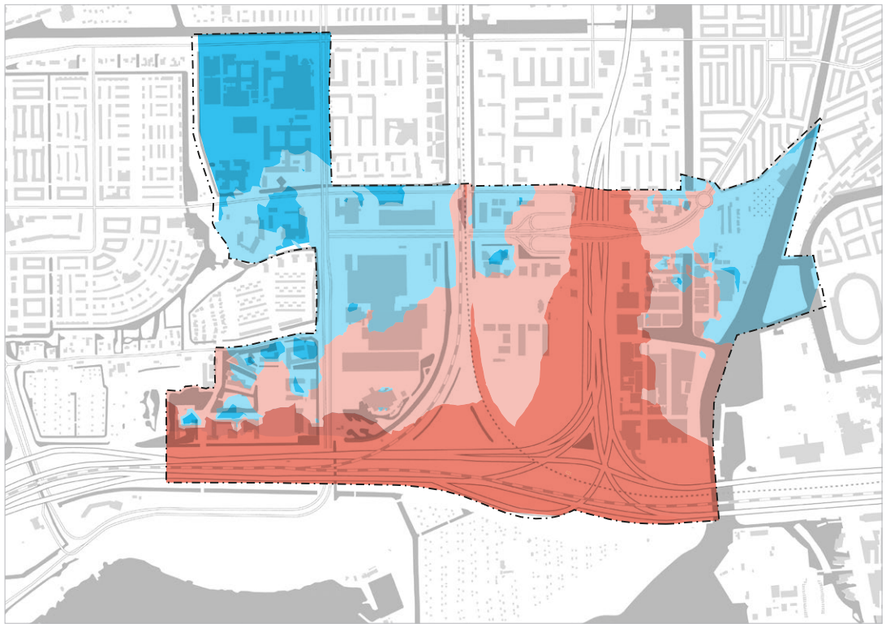
4.2.5 Maatregelen gevoelige functies bij infrastructuur

In de omgeving van de snelwegen A4 en A10 en de spoor- en metrolijnen moet rekening worden gehouden met een hoge geluidbelasting, veiligheidsrisico's en een matige tot slechte luchtkwaliteit. Daarom is onderzocht wat er nodig is om hier gevoelige functies, zoals wonen, onderwijs, kinderopvang en zorg voor kwetsbare groepen mogelijk te maken. Daarbij blijken verschillende keuzes nodig. Een eerste hoofdkeuze is de aanpak van het geluid. Er zijn diverse afschermende maatregelen doorgerekend, zoals geluidsschermen van verschillende hoogten, een geluidswal en afschermende eerstelijnsbebouwing. Uit het onderzoek blijkt dat voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat het maximale maatregelenpakket (pakket 4) noodzakelijk is.

Het voorkeurspakket bestaat uit een aarden wal met een scherm (totaal 15 meter hoog) langs de A4, geluidsschermen langs de A4 bij Nieuwe Meer West, langs de A10-West (5 meter hoog) en A10-Zuid (7,5 meter hoog) en geluidsschermen langs de spoor- en metrolijn (2 meter hoog of lager met gelijkwaardig effect). Langs de A10 en bij voorkeur ook langs de spoor- en metrolijn is verder zo veel mogelijk aaneengesloten eerstelijnsbebouwing van minimaal 20 meter vereist om het achterliggende gebied af te schermen.

Deze maatregelen zijn niet alleen nodig om de gevelbelasting omlaag te brengen, maar zorgen ook voor een verbetering van de geluidsituatie in de openbare ruimte. Door de geluidswal te verbreden en in te richten als een park, zorgt deze maatregel ook voor meer landschappelijke en ecologische kwaliteit. Aanvullend zijn binnen het gebied gesloten bouwblokken met geluidsluwe binnenterreinen een effectieve maatregel.

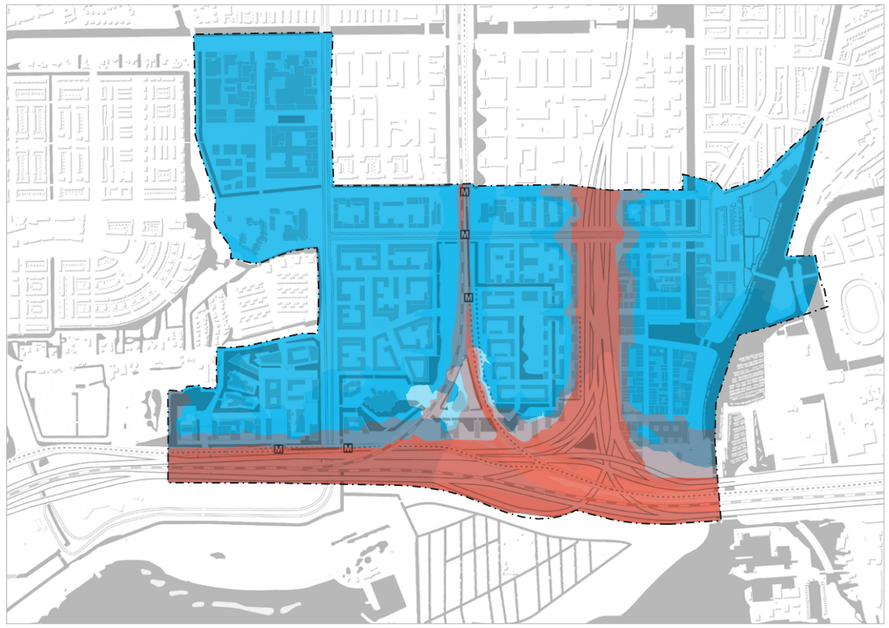
Geluidbelasting van de rijkswegen, spoorwegen en metro in het plangebied, met huidige bebouwing en voor realisatie voorkeursmaatregelen.
Bron: Cauberg Huygen.



Verkeersgeluid, waarneemhoogte 10 meter

- Onder voorkeursgrenswaarde, zonder meer aanvaardbaar
- Tussen voorkeurs- en maximale grenswaarde, aanvaardbaar na vaststellen hogere waarden
- Boven maximale grenswaarde, aanvaardbaar na treffen extra maatregelen
- Boven maximale grenswaarde, niet aanvaardbaar

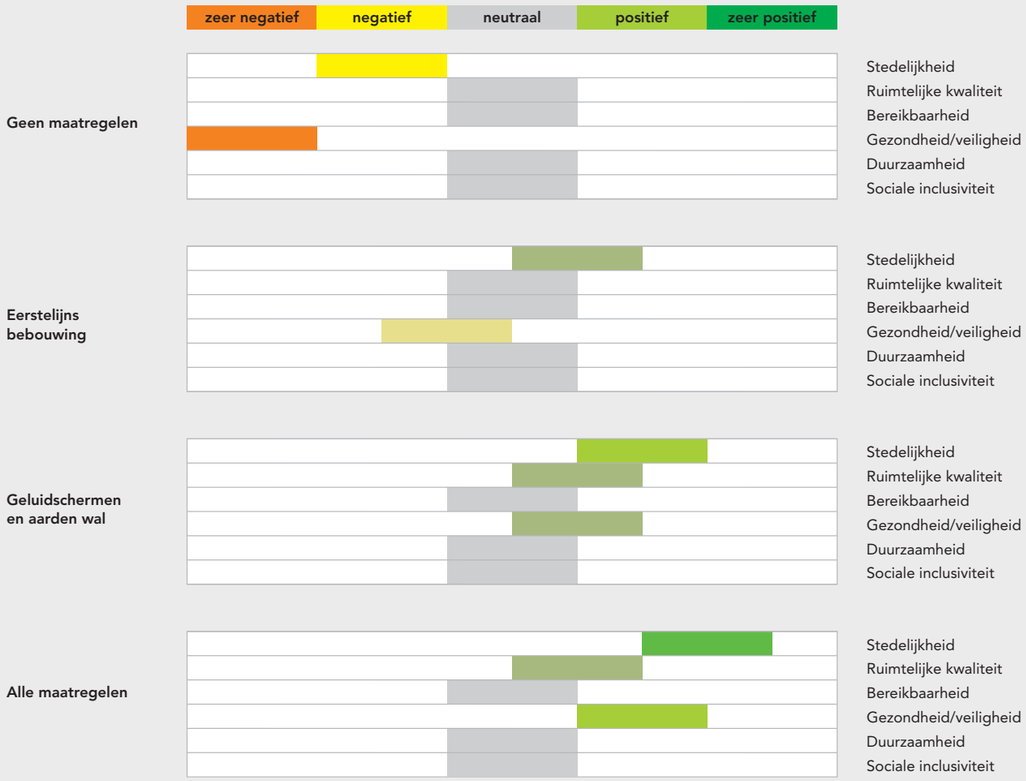
Geluidbelasting van de rijkswegen, spoorwegen en metro in het plangebied, met nieuwe bebouwing en na realisatie voorkeursmaatregelen.
Bron: Cauberg Huygen.



Verkeersgeluid, waarneemhoogte 10 meter

- Onder voorkeursgrenswaarde, zonder meer aanvaardbaar
- Tussen voorkeurs- en maximale grenswaarde, aanvaardbaar na vaststellen hogere waarden
- Boven maximale grenswaarde, aanvaardbaar na treffen extra maatregelen
- Boven maximale grenswaarde, niet aanvaardbaar

Afschermende geluidsmaatregelen



Het is wenselijk om in Schinkelkwartier ontwikkelruimte te bieden voor geluidgevoelige functies met gelijktijdig aandacht voor de gezondheidseffecten van geluidbelasting. Dat betekent dat woningen altijd een stille zijde krijgen of in ieder geval minimaal één slaapkamer aan de stilste zijde. Ook afsluitbare loggia's kunnen zorgen voor een stille zijde. Na het treffen van afschermende maatregelen blijven er gebieden over met een te hoge geluidsbelasting. In die gevallen zijn gevelmaatregen nodig. In de tussentijd kunnen tijdelijke maatregelen een oplossing bieden. Mogelijk kan onder voorwaarden de Stad en Milieubenadering worden toegepast. Daarin kan worden afgeweken van geluidsnormen onder de voorwaarde dat compenserende maatregelen worden getroffen. In de volgende planfase worden voor Schinkelkwartier de mogelijkheden nader uitgewerkt in een strategisch geluidsplan. Per bouwplan moet nader akoestisch onderzoek uitwijzen wat mogelijk en nodig is.

Per bouwplan moet ook rekening worden gehouden met de samenhang van verschillende geluidbronnen. Uit onderzoek blijkt dat deze cumulatieve (optelsom van) geluidbelasting naar verwachting op de meeste locaties onder de maximaal aanvaardbare waarde blijft. Er worden zeer waarschijnlijk geen woningen gerealiseerd op locaties waar de cumulatieve belasting onaanvaardbaar is, op meerdere gevels de maximale waarde wordt overschreden en geen stille zijde mogelijk is.

Langs de snelwegen A4 en A10 is als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen ook sprake van veiligheidsrisico's. In een zone langs deze wegen geldt een wettelijke verantwoordingsplicht als er (beperkt) kwetsbare functies, zoals woningbouw, worden gerealiseerd. Het onderzoek wijst uit dat eerstelijnsbebouwing tevens effectief is bij het afschermen van veiligheidsrisico's. Als zulke bebouwing binnen het aandachtsgebied voor explosiegevaar ligt, dat is 200 meter aan weerszijden van de snelwegen, dan kunnen aanvullende eisen worden gesteld. Verder zijn er binnen 30 meter vanaf deze wegen ook extra eisen aan de brandwerendheid van de gevels. Daarbij moet rekening worden gehouden met vluchtroutes, voldoende bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en voldoende bluswatervoorzieningen.

Voor een goed woon- en leefklimaat is een goede luchtkwaliteit cruciaal. Die wordt enigszins verbeterd door de uitbreiding van de Amsterdamse milieuzone en de toename van het aandeel elektrische auto's. De snelwegen A4 en A10 blijven echter maatgevend voor de luchtkwaliteit. Daarom wordt gekozen voor het strikt toepassen van de landelijke Richtlijn gevoelige bestemmingen. Scholen voor minderjarigen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen blijven op een afstand van minimaal 300 meter van de snelwegen.

Bij het wonen in een milieubelast gebied, zoals Schinkelkwartier, hoort tijdige informatieverstrekking aan toekomstige bewoners. Zodoende worden zij in de gelegenheid gesteld om een bewuste keuze te maken voor het wonen in een omgeving met milieubeperkingen.

4.2.6 Woningbouw en vliegverkeer

Een groot deel van Schinkelkwartier ligt binnen de LIB-5 zone van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Daarbinnen heeft de gemeente de bevoegdheid om een eigen afweging te maken over de aanvaardbaarheid van woningbouw, rekening houdend met het luchtvaartgeluid en de veiligheidsrisico's. De uiteindelijke afweging moet per bouwplan worden gemaakt. De gemeente moet daarbij inzicht geven in de verwachte geluidbelasting, het belang van woningbouw en mogelijke geluidbeperkende maatregelen.

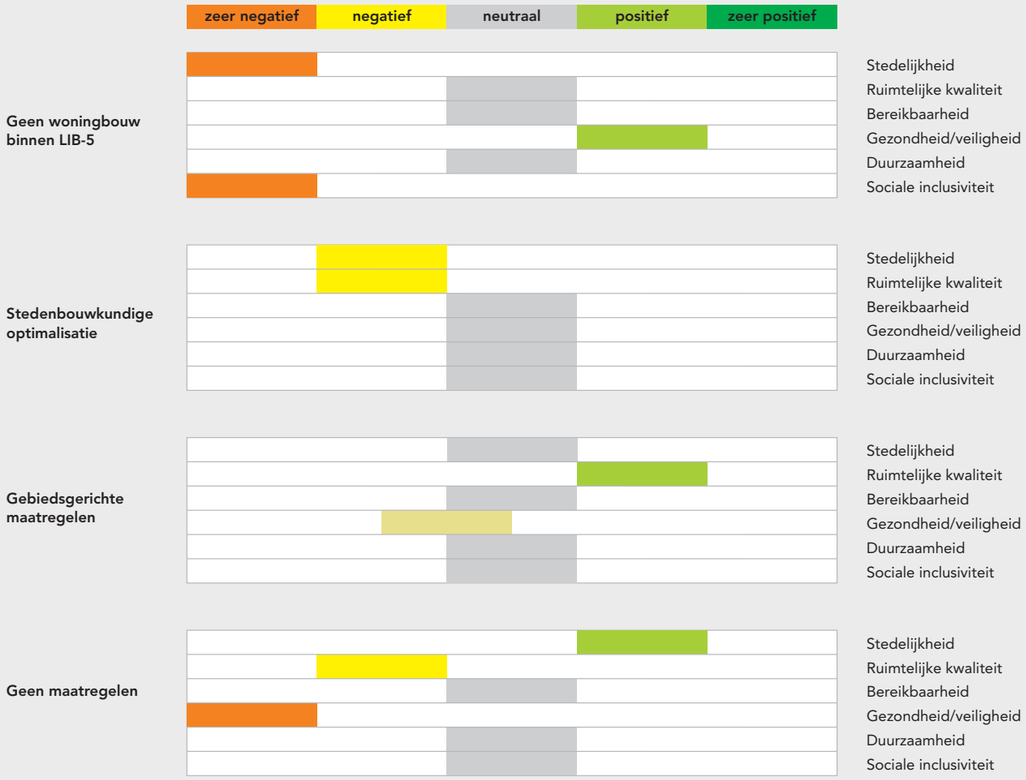
Uit onderzoek blijkt dat de jaargemiddelde geluidbelasting door vliegverkeer in Schinkelkwartier tussen 48-53 dB(A) L_{den} en 38-40 dB(A) L_{night} ligt. Bij deze geluidsniveaus kunnen toekomstige bewoners geluidhinder ondervinden, maar van ernstige slaapverstoring is geen sprake. Op grond van de Gezondheidseffectscreening (GES) methodiek is in dat geval sprake van een redelijke tot zeer matige situatie overdag en een redelijke tot matige situatie 's nachts. De jaargemiddelde geluidbelasting in het plangebied is volgens deze methodiek acceptabel.

Onderzocht is of het luchtvaartgeluid kan worden beperkt door maatregelen. Uit het onderzoek blijkt dat geluidadaptief bouwen in sommige delen van Schinkelkwartier de blootstelling aan piekgeluiden door vliegtuigverkeer mogelijk aanzienlijk kan verminderen. Voorkeur gaat uit naar gebiedsgerichte maatregelen. Daarbij kan worden gedacht aan afscherming en het voorkomen van reflectie door een aangepaste bouwhoogte en een aangepaste afstand tussen de gevels. Direct onder de aanvliegroute blijken weer andere maatregelen effectief, zoals het toepassen van luifels en overstekken, loggia's, extra dakisolatie en het gebruik van geluidsabsorberende gevelmaterialen. Ook het toevoegen van groen en water blijkt een positief effect te hebben. Deze maatregelen scoren ook goed als het gaat om het tegengaan van hittestress. In de volgende fase worden deze maatregelen nader uitgewerkt.

Uit onderzoek blijkt dat grondgeluid vanaf de Aalsmeerbaan in het plangebied hinder kan veroorzaken. Voor grondgeluid gelden geen normen en kan niet eenvoudig worden berekend. Eventuele maatregelen tegen grondgeluid zullen op initiatief van Schiphol moeten worden getroffen.

De acceptatie van luchtvaartgeluid wordt vergroot als toekomstige bewoners zich van tevoren bewust zijn van de te verwachten geluidbelasting. Bij woningbouw in de LIB-5 zone is de gemeente verplicht de toekomstige bewoners vooraf actief te informeren over het luchtvaartgeluid. Daarover worden in de erfpachtovereenkomst afspraken gemaakt met ontwikkelaars en corporaties. Onderdeel daarvan is het verplicht opnemen (met kettingbeding) van informatie over het luchtvaartgeluid in de koop- en huurovereenkomsten.

Omgang luchtvaartgeluid



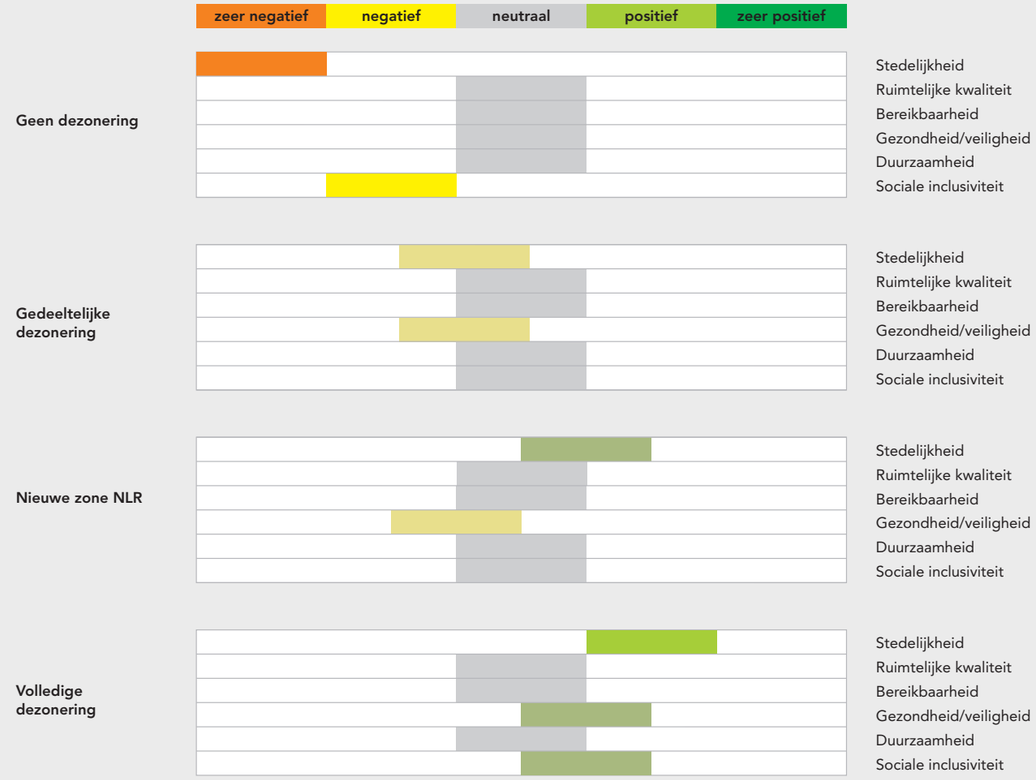
Bij de afweging over woningbouw in de LIB-5 zone moet ook rekening gehouden worden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval. Schinkelkwartier ligt echter buiten de zones waar beperkingen gelden vanwege externe veiligheid. Wel leidt de gebiedsontwikkeling tot een intensiever ruimtegebruik, waardoor bij een onverhoopt vliegtuigongeval meer slachtoffers kunnen vallen. Dit risico is aanvaardbaar, omdat het risico op een ongeval uiterst klein is en geen bron- of effectmaatregelen mogelijk zijn om dit risico te beperken.

4.2.7 Milieucontouren bedrijven

Sommige bedrijven in Schinkelkwartier, zoals het NLR, het datacenter Global Switch en de zandoverslag Van Vliet hebben milieucontouren die de ontwikkelmogelijkheden in de omgeving beperken. Dat vraagt keuzes over de toekomst van deze bedrijven en de toekomst van productieve bedrijvigheid in het algemeen.

Voor woningbouw in Schinkelhaven is het noodzakelijk om het gebied (geheel of gedeeltelijk) te dezoneren. NLR is zoneringsplichtig en heeft bovendien een lange geschiedenis in het gebied. Daarom wordt in eerste instantie gekozen voor een gedeeltelijke dezonering, waarbij NLR gezoneerd terrein blijft en een eigen geluidzone houdt. Voor deze dezonering wordt een facet-

Dezonering Schinkelhaven



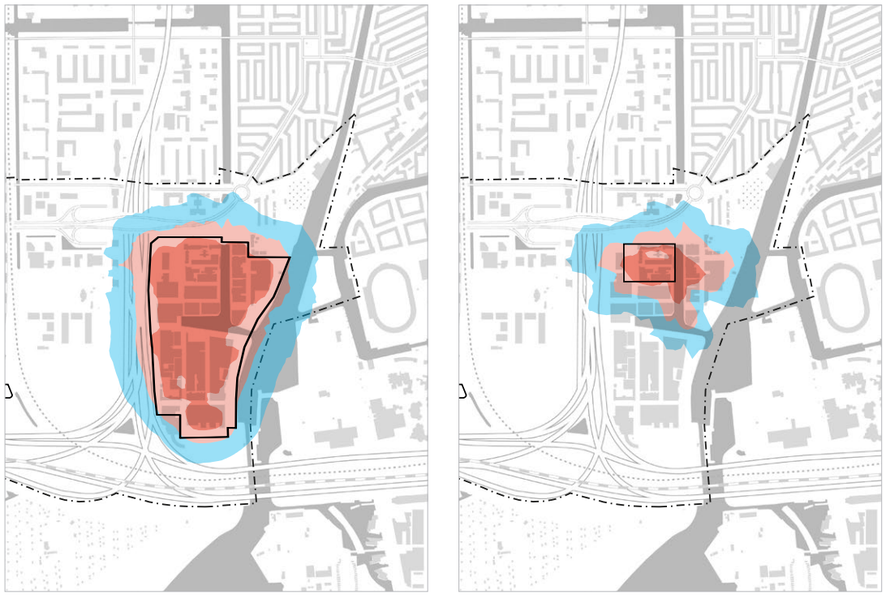
bestemmingsplan opgesteld, waarmee ook de 50 dB(A) geluidzone wordt teruggelegd.
Bij NLR moet rekening worden gehouden met beperkingen als gevolg van incidentele piekgeluiden. In de komende fase willen we graag met NLR gaan verkennen of er maatregelen mogelijk zijn om meer ontwikkelruimte voor woningbouw in Schinkelhaven mogelijk te maken zonder dat daardoor de huidige bedrijfsvoering van NLR onevenredig wordt belemmerd.

Geluidgevoelige functies zoals woningbouw zijn binnen de geluidzone tot 55 dB(A) toegestaan na vaststellen van hogere waarden. Tussen 55 en 60 dB(A) zijn gevoelige functies alleen mogelijk met toepassing van gevelmaatregelen (zoals dove gevels of vliesgevels), een tijdelijke afwijking van geluidsnormen of toepassing van de Stad en Milieubenadering.

Als gevolg van de gedeeltelijke dezonering zullen de overige bedrijven in Schinkelhaven geen onderdeel meer zijn van het gezoneerde industrieterrein. Uiteraard moet rekening worden gehouden met de geluidruimte van deze bedrijven. In algemene zin geldt dat binnen milieucontouren van bedrijven vanwege geluid, geur, stof of gevaar, per bouwplan nader onderzoek nodig is om te bepalen in hoeverre maatregelen nodig en mogelijk zijn.

Een tweede bedrijf dat beperkingen oplegt aan de gebiedsontwikkeling is het datacenter Global Switch in deelgebied Nieuwe Meer Oost. De milieuvergunning van Global Switch houdt zowel rekening met een uitbreiding van

Indicatie geluidcontouren voor en na gedeeltelijke dezonering Schinkelhaven. Bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied



Gezoneerd industrieterrein

Geluidscontouren, waarneemhoogte 20 meter

- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- > 60 dB(A)

het datacenter als met de mogelijkheid om aan de zuidzijde op 30 meter afstand woningbouw te realiseren.

Uit onderzoek is gebleken dat Global Switch net als NLR ook moet worden aangemerkt als ‘grote lawaaimaker’. Dit leidt overigens niet tot extra beperkingen in de omgeving. Het extensieve ruimtegebruik en de geluidbelasting op de omgeving vormen wel een belemmering voor de gewenste stedelijkheid en ruimtelijke kwaliteit. Bovendien legt Global Switch door het hoge energieverbruik een groot beslag op het elektriciteitsnet. Daartegenover staat dat de restwarmte van het datacenter in het gebied kan worden gebruikt als bron voor een warmtenet op lagere temperatuur. Verplaatsing op termijn heeft de voorkeur maar is vanwege de installaties en infrastructuur complex en kostbaar. Dit vraagt in de volgende planfase om een bestuurlijke en financiële afweging die in overleg met het bedrijf moet worden voorbereid.

Een derde aandachtspunt is de zandoverslag in Schinkelhaven, die met het leveren van grondstoffen een belangrijke stadsverzorgende functie heeft. Deze heeft echter ook negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit en zorgt voor geluid- en stofhinder en daarmee voor een beperking van de ontwikkelruimte. Bron- en afschermende maatregelen zijn hier nauwelijks effectief; er is wel enige inperking van de vergunde geluidruimte mogelijk. Verplaatsing van de zandoverslag heeft daarom de voorkeur.

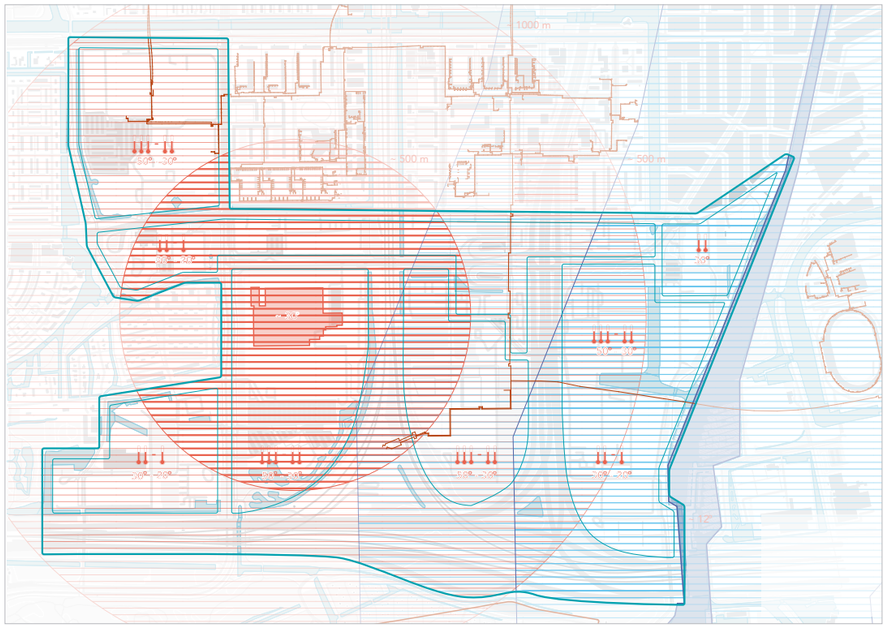
In het algemeen moet Schinkelkwartier voldoende ruimte blijven bieden aan productieve bedrijven, want ze hebben naast een stadsverzorgende functie ook een belangrijke sociaaleconomische functie. Goede locaties daarvoor zijn de zones waar sprake is van een hoge geluidbelasting en de randen van de deelgebieden bij de snelwegen. Voor eventuele nieuw te vestigen bedrijven geldt dat zij mengbaar moeten zijn met wonen en dus maximaal tot milieucategorie 3.1 behoren.

4.2.8 Verduurzaming energiesysteem

Voor een energietransitie in Schinkelkwartier is een duurzaam energiesysteem nodig, waarin woningen en bedrijven niet meer worden aangesloten op aardgas. Dat vraagt om inzicht in de lokale mogelijkheden en een afweging van de beschikbare alternatieven.

Momenteel is Schinkelkwartier, met uitzondering van Schinkelhaven, een concessiegebied voor stadswarmte via de bestaande netten.

Het bestaande stadswarmtenet is een net op hoge temperatuur dat in Schinkelkwartier onlangs is uitgebreid met nieuwe aanvoerleidingen en een hulpwarmtecentrale. Maar er zijn in het gebied ook kansen om gebruik te maken van lokale bronnen en lokaal opgewekte energie. Zo zijn het datacenter Global Switch in Nieuwe Meer Oost en het bestaande ziekenhuiscluster in De Plantijn potentiële leveranciers van lage temperatuur warmte.



Verkenning mogelijkheden energietransitie Schinkelkwartier. Bron: GenerationEnergy, Posad Maxwan i.s.m. Endule.

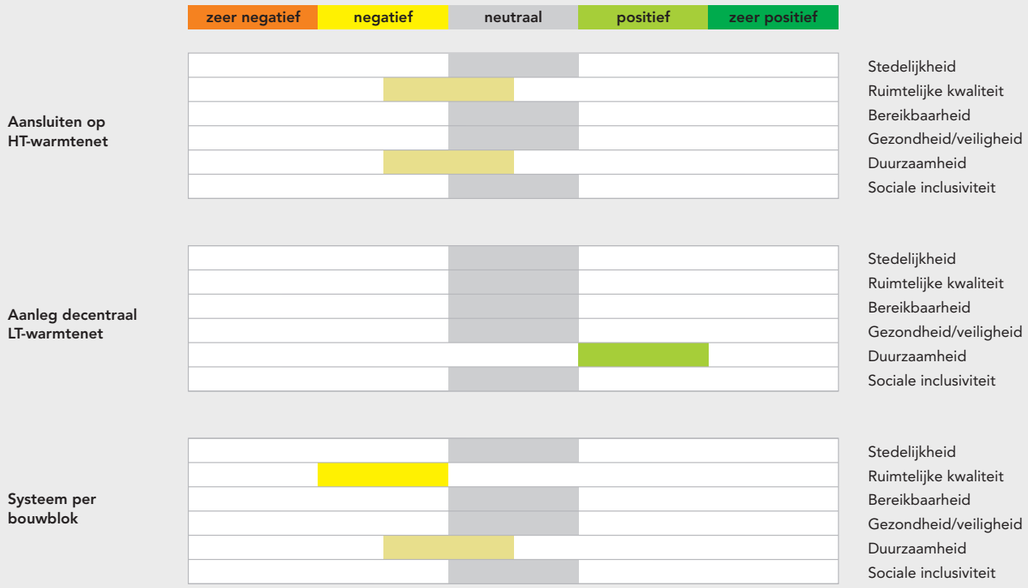
- Stadsverwarming
- Gasleiding
- Temperatuur water gebruik
- Restwarmte beschikbaar
- Thermische energie uit oppervlaktewater en thermische energie uit afvalwater

Op basis van een energieverkenning zijn verschillende alternatieven voor verduurzaming van het energiesysteem onderzocht. Dat zijn aansluiting op het bestaande stadswarmtenet, aanleg van een warmtenet op lagere temperatuur met gebruik van lokale bronnen en energieoplossingen per bouwblok.

Een aansluiting op het hoge temperatuur warmtenet is voor de meeste functies in Schinkelkwartier niet noodzakelijk.

Daarom heeft aansluiting op een retoursysteem of een decentraal net op lagere temperatuur vanuit duurzaamheid de voorkeur boven een aansluiting op het bestaande net. In principe kan de energieopgave ook per bouwblok worden opgelost. Dat blijkt echter weinig schaalvoordeel op te leveren, biedt geen zekerheid over de beschikbaarheid van bronnen en kan afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit. Wel zijn decentrale systemen per deelgebied te overwegen.

Energiesysteem



Op basis van het onderzoek en de beoordeling is een definitieve keuze moeilijk. Daarom wordt aanbevolen om de systeemkeuze per deelgebied te maken. Belangrijk bij de afweging zijn de kosten van de systemen en de mogelijkheden voor een collectieve aanpak.

In heel Nieuw-West geldt een concessie waarbij alle nieuwbouw aangesloten dient te worden op het bestaande stadswarmtenetwerk van Westpoort Warmte. In 2019 heeft de gemeenteraad de motie LT (lage temperatuur) aangenomen waarin de voorkeur is uitgesproken om alle nieuwbouw aan te sluiten op een LT-systeem. De gemeente Amsterdam heeft private afspraken gemaakt met hierin een inspanningsverplichting, waarbij partijen op de hoogte moeten worden gebracht van de geldende aansluitplicht.

Voor opwekking van energie biedt Schinkelkwartier goede kansen. Vanwege de hoogtebeperkingen van Schiphol zijn windmolens in of nabij Schinkelkwartier niet mogelijk. Wel kan er gebruik worden gemaakt van zonnecollectoren op daken en gevels en mogelijk ook van zonnepanelen die geïntegreerd worden in geluidsschermen langs de snelwegen. Gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat doen hier inmiddels verkennend onderzoek naar. Daarnaast liggen er mogelijkheden in het overkappen van de gemeentelijke werven en het plaatsen van energieopwekkende solar-kunst.

4.2.9 Afval en circulariteit

Bij de inzameling van het huishoudelijk afval zijn op hoofdlijnen drie systemen te onderscheiden: ondergrondse containers met bovengronds transport, inpandige inzameling met rolcontainers en bovengronds transport, en ondergronds afvaltransport via een vacuümsysteem. Bij alle systemen is de inzameling van groente-, fruit- en tuinafval een aandachtspunt. Bij gescheiden inzameling kan dat worden omgezet in compost en groen gas en wordt vervuiling van het restafval voorkomen.

Voor Schinkelkwartier zijn de alternatieven vergeleken op een aantal indicatoren, namelijk de kwaliteit van de dienstverlening, de ruimtelijke impact, het niveau van duurzaamheid en de kosten. Daarnaast is beoordeeld in welke mate de alternatieven bijdragen aan het behalen van de ambities. Op het eerste gezicht lijkt ondergronds transport aantrekkelijk, omdat daardoor het ruimtebeslag van de afvalinzameling wordt beperkt. Zo'n systeem past echter minder goed bij een gefaseerde gebiedsontwikkeling als Schinkelkwartier. Bovendien is er de wens om zo veel mogelijk aan te sluiten bij beproefde en bewezen inzamelingsmethoden in Amsterdam. Daarmee zijn schaalvoordelen te bereiken, zowel op het gebied van de kosten als van circulariteit. Het aanbrengen van ondergrondse containers in Schinkelkwartier heeft daarom vooralsnog de voorkeur (in ieder geval voor huishoudelijk afval).

Eén van de drukste afvalinzamelingspunten van Amsterdam is het afvalpunt Henk Sneevlietweg. Dit afvalpunt kan niet niet op de huidige locatie behouden blijven. Voor de gemeente is het hebben van een afval- en materialenpunt in of nabij Schinkelkwartier voorwaardelijk. Het is wenselijk deze te ontwikkelen tot een modern recyclecentrum met bijvoorbeeld een materialenkringloopwinkel, educatieruimte, reparatiewerkplaats en bouwmaterialencentrum. Voorwaarde is wel dat er sprake is van een moderne en compacte functie met een beperkte milieubelasting, zodat de functie inpasbaar is in gemengd stedelijk gebied.

Het is daarnaast een ambitie om een gesloten grond- en materialenbalans te hebben. Dit houdt in dat de grond en bestaande aanwezige materialen, in zowel gebouwen, maaiveld en ondergrond, in het gebied worden (her) gebruikt.

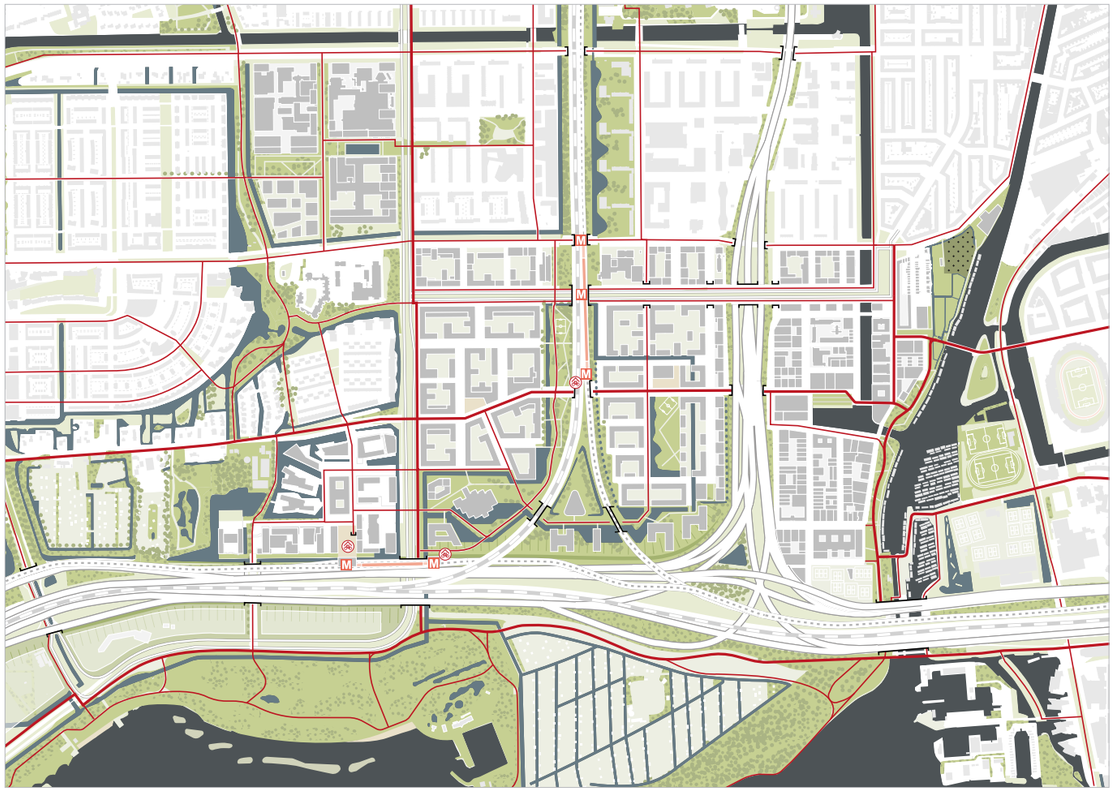
Daarnaast is flexibel en adaptief bouwen, met open bouwsystemen het uitgangspunt en extra verdiepingshoogte de ambitie. Voorafgaand aan het slopen of demonteren is een inventarisatie van grondstoffen gewenst om de waarde van materialen te bepalen. Die inventarisatie kan verder worden uitgebreid tot producten en componenten. Een andere circulaire maatregel is het realiseren van gebouwen met een lage milieudruk, uitgedrukt in een MPG (Milieu Prestatie Gebouwen) met een score van maximaal 0,8. Die wordt bereikt door het gebruik van gerecycled beton, hout voor constructie en andere hernieuwbare materialen van biologische oorsprong. Een goed hulpmiddel hierbij is het opstellen van een materialenpaspoort.

5 Stedenbouwkundig kader

Schinkelkwartier heeft een grillige ontwikkelgeschiedenis die sterk verschilt van de planmatige stadsuitbreidingen in Nieuw-West en Oud-Zuid. Opeenvolgende plannen en wisselende bestemmingen hebben geleid tot een gefragmenteerd stadslandschap met infrastructurele barrières en een slechte bereikbaarheid vanuit de stad. De stedenbouwkundige opgave is het ontwikkelen van een raamwerk van verkeersroutes, watergangen en groen. Een raamwerk dat niet alleen zorgt voor samenhang en bereikbaarheid, maar ook ruimte laat voor specifieke invullingen per deelgebied en particulier initiatief. De strategische ligging van het gebied tussen Amsterdam-Zuid en Schiphol is daarbij een sterke troefkaart. Die biedt alle kansen voor de bouw van een goed bereikbare en hoogwaardige entree van Amsterdam. Maar tegelijk levert die ligging ook een aantal beperkingen en uitdagingen op die samenhangen met geluid, luchtkwaliteit, vliegverkeer en veiligheid.



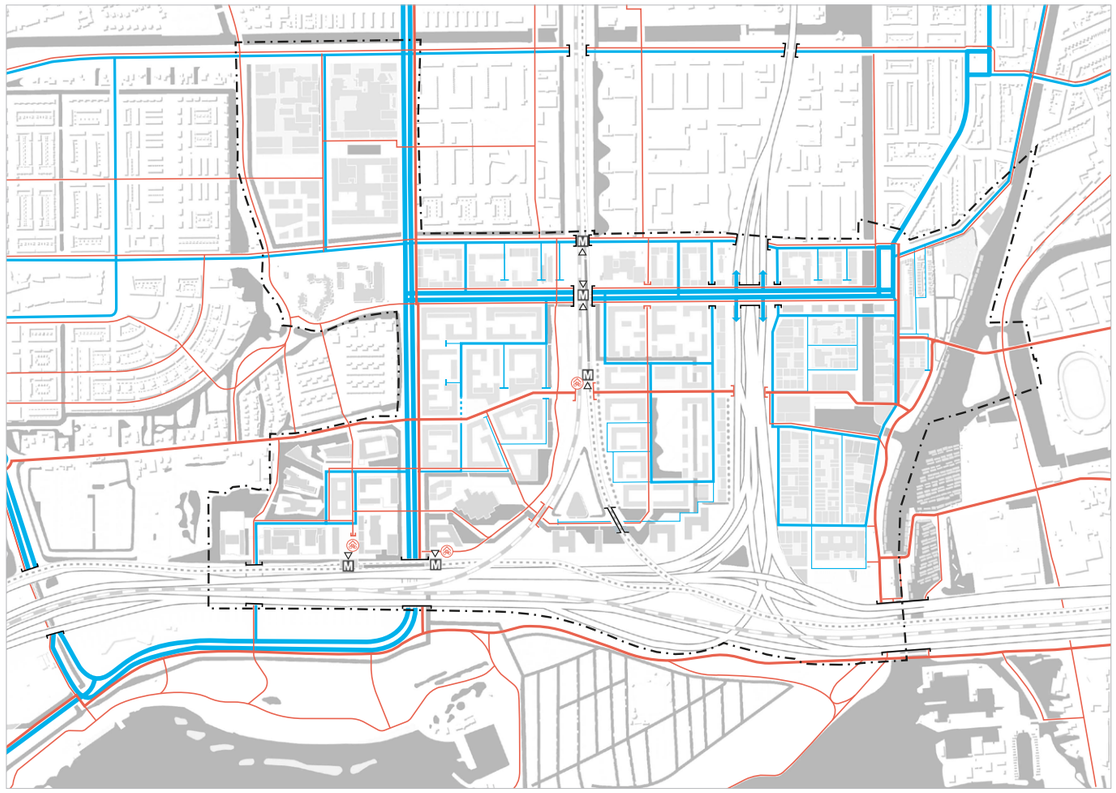
Impressie Schinkelkwartier in 2050.



Stedenbouwkundig kader Schinkelkwartier.

- Indicatie toekomstige bebouwing
- Huidige bebouwing buiten plangebied
- Bouwvelden (groene binnenterreinen)
- Bouwvelden
- Indicatieve zone verbinding stad en land
- Plein
- Groen
- Water
- Hoofdroute langzaam verkeer
- Secundaire route langzaam verkeer
- Openbare fietsenstalling
- Ingang metrostation
- Viaducten

De omgeving van Schinkelkwartier is nu overwegend perifeer en monofunctioneel. Voor de transformatie naar een inclusieve, gemengde en groene stadswijk zijn ingrepen nodig. We beschrijven deze ingrepen in dit hoofdstuk en volgen daarbij de hoofdkeuzes die op basis van het OER zijn gemaakt. De ingrediënten uit dit hoofdstuk vormen samen de bouwstenen voor het stedenbouwkundig kader van Schinkelkwartier. Voor De Oeverlanden sluit het stedenbouwkundig kader aan op de uitgangspunten van de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden.



Beoogd auto- en fietsnetwerk.

- Stroomweg
- Gebiedsontsluiting
- Buurtontsluiting
- Onderdoorgang
- Ingang metrostation
- Snelle fietsverbinding
- Fietsverbinding
- Onderdoorgang fiets
- Openbare fietsenstalling

5.1 Verbindingen leggen

Voor de transformatie van Schinkelkwartier zijn allereerst goede verbindingen nodig. Niet alleen om het gebied goed bereikbaar te maken, maar ook om functiemenging en verdichting te ondersteunen. Het verkeersonderzoek en de hoofdkeuzes over mobiliteit in hoofdstuk 4 leiden tot de volgende ruimtelijke vertaling.

Langzaam verkeer

Door in hoge dichtheid te bouwen en functies te mengen, liggen woningen, werkplekken en voorzieningen dicht bij elkaar. Schinkelkwartier krijgt een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk dat naadloos aansluit op zijn omgeving. Op die manier zijn alle bestemmingen gemakkelijk bereikbaar en wordt het aantrekkelijk om verplaatsingen lopend of fietsend af te leggen. Samen met de verbetering en uitbreiding van het openbaar vervoer heeft dit een drukkend effect op de vraag naar automobiliteit.

De centrale as in het plangebied wordt een snelle en autovrije route voor fietsers en voetgangers: de Nieuwe Sloterweg. Deze route ligt in het verlengde van de historische Sloterweg en sluit, via een brug over de Schinkel, aan op de Stadionweg en de Churchilllaan. De realisatie van het volledige programma leidt tot een verdubbeling van het aantal fietsbewegingen over de Schinkel. De fietsbrug is strategisch gepositioneerd om de bestaande Zeilbrug en de Nieuwe Meersluis te ontlasten en over-

belasting in de toekomst te voorkomen. Daarom wordt de positie in deze fase vastgelegd: tussen de Laan der Hesperiden en de Generaal Vetterstraat. Het ontwerp voor de aanlandingen van de fietsbrug vraagt om een zorgvuldige inpassing. Aan de Nieuwe Sloterweg liggen straks alle bijzondere plekken en belangrijke buurtvoorzieningen, zoals de winkels en de scholen.

Er komen aantrekkelijke en veilige fietsroutes die aansluiten op de Ottho Heldringstraat, het Heenwegpad en de Overschiestraat. Op die manier zijn voorzieningen langs de Nieuwe Sloterweg goed bereikbaar vanuit nabijgelegen buurten in de omgeving. Ook creëren we informele routes, zodat voetgangers kunnen ronddwalen door binnenterreinen en groengebieden.

Om fietsgebruik te stimuleren worden in de openbare ruimte en gebouwen parkeerplekken voor fietsen en scooters gemaakt van hoge kwaliteit. Minimaal 6% van alle parkeerplekken is geschikt voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen. Ook streven we naar voorzieningen in de stallingen, zoals een service- of reparatiepunt, een deelfietsenstalling en oplaadpunten voor e-bikes.

De stallingen hebben niet alleen goed zichtbare entrees aan de straat, maar zijn ook van binnenuit bereikbaar. Om te zorgen voor maximaal gebruiksgemak streven we naar fietsparkeerplekken met een enkele laag rekken. Naast oplossingen per bouwblok bouwen we ook gemeenschappelijke inpandige stallingen op veelgebruikte locaties. We volgen voor alle voorzieningen de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

Openbaar vervoer

Schinkelkwartier is niet goed bereikbaar per openbaar vervoer. Het gebied heeft in het noorden één metrostation, Henk Sneevlietweg, en kent twee busdiensten die worden gefinancierd door het bedrijfsleven. Veel ondernemers noemen de verbetering van het openbaar vervoer als hun belangrijkste wens.

In lijn met de beschreven hoofdkeuzes willen we metrostation Henk Sneevlietweg aanpassen. Het zuidwaarts verplaatsen van dit station heeft onze voorkeur. Hierdoor komt het station centraal in Schinkelkwartier te liggen en trekt het veel extra reizigers. Het nieuwe station krijgt bij voorkeur ingangen aan de Henk Sneevlietweg en de Nieuwe Sloterweg. In de volgende fase worden de (on)mogelijkheden voor behoud van een ingang van het metrostation bij de Vlaardingenlaan nader onderzocht. Een ingang bij de Vlaardingenlaan is op voorhand niet uit te sluiten en is daarom op de kaart van het stedenbouwkundig kader opgenomen.

In het profiel van de nieuwe Henk Sneevlietweg reserveren we ruimte voor de inpassing van toekomstig hoogwaardig openbaar vervoer naar het centrum van Amsterdam. Er zijn twee opties. We geven de voorkeur aan een tramlijn in de middenberm die via de Aalsmeerweg zijn route vervolgt naar het Hoofddorpplein en verder. Een terugvaloptie is een buslijn over de rijbaan die via een brug over de Schinkel zijn route vervolgt naar het Stadionplein en verder.

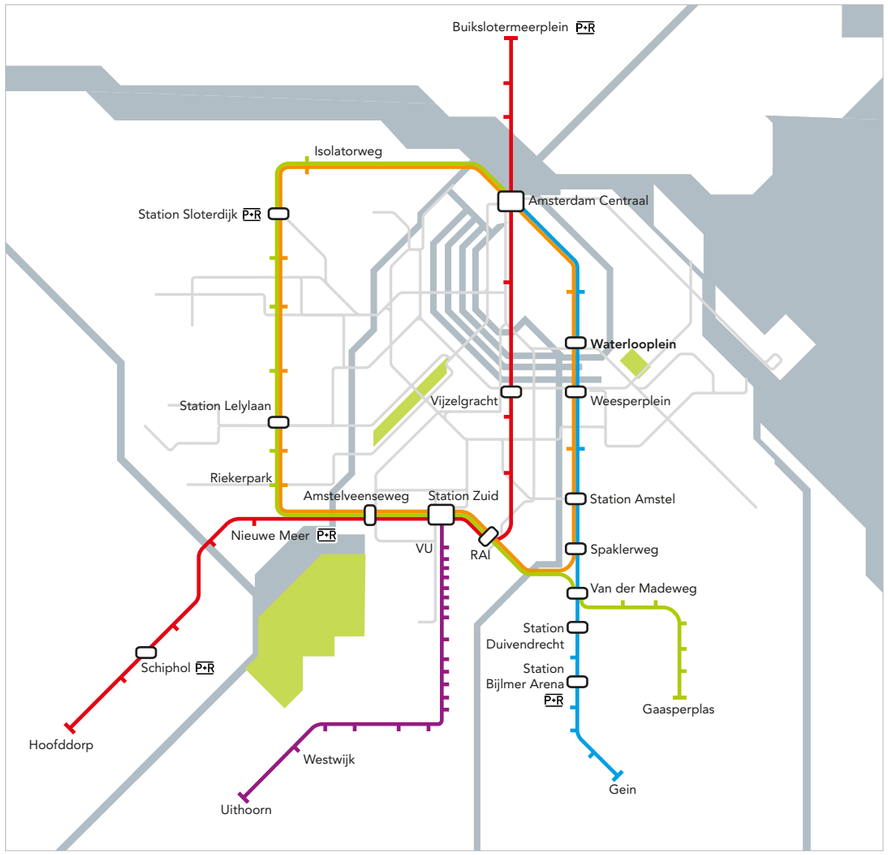
Ook houden we binnen Schinkelkwartier rekening met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam-Zuid via Schiphol naar Hoofddorp. Ter hoogte van de Johan Huizingalaan reserveren we ruimte voor een nieuw metrostation. Dit station krijgt ingangen aan het John M. Keynesplein en de oostzijde van de Johan Huizingalaan. Op deze locaties kijken we naar de inpassing van een fietsenstalling en kleinschalige stationsvoorzieningen.

Auto

Voor de auto respecteren we de Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg als hoofdroute voor het doorgaande verkeer, maar er komen geen nieuwe hoofdroutes bij. De capaciteit van de voorgestelde aansluiting van de Henk Sneevlietweg op de A10 in relatie tot de verwachte stijging van het verkeersaanbod is nog een aandachtspunt. Dit wordt bij de uitwerking van de investeringsnota voor deelgebied Schinkelhaven meegenomen. Het autoverkeer in de buurten vindt straks zijn bestemming via insteekwegen, waardoor er meer ruimte blijft voor de fietser en de voetganger.

De snelheid op de wegen wordt aangepast aan de functie. De Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg en de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan zijn stroomwegen waar een maximale snelheid geldt van 50 km/uur. De overige straten krijgen zoveel mogelijk een inrichting als erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30 km/uur. De Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg worden opnieuw ingericht, want in een centrumstedelijk gebied passen geen brede verkeersprofielen. We willen ze met behoud van hun verkeersfunctie transformeren tot Amsterdamse stadsstraten met publieksfuncties en entrees aan de straat. De Henk Sneevlietweg biedt met zijn brede buitenbermen bij uitstek kansen voor zo'n nieuwe inrichting.

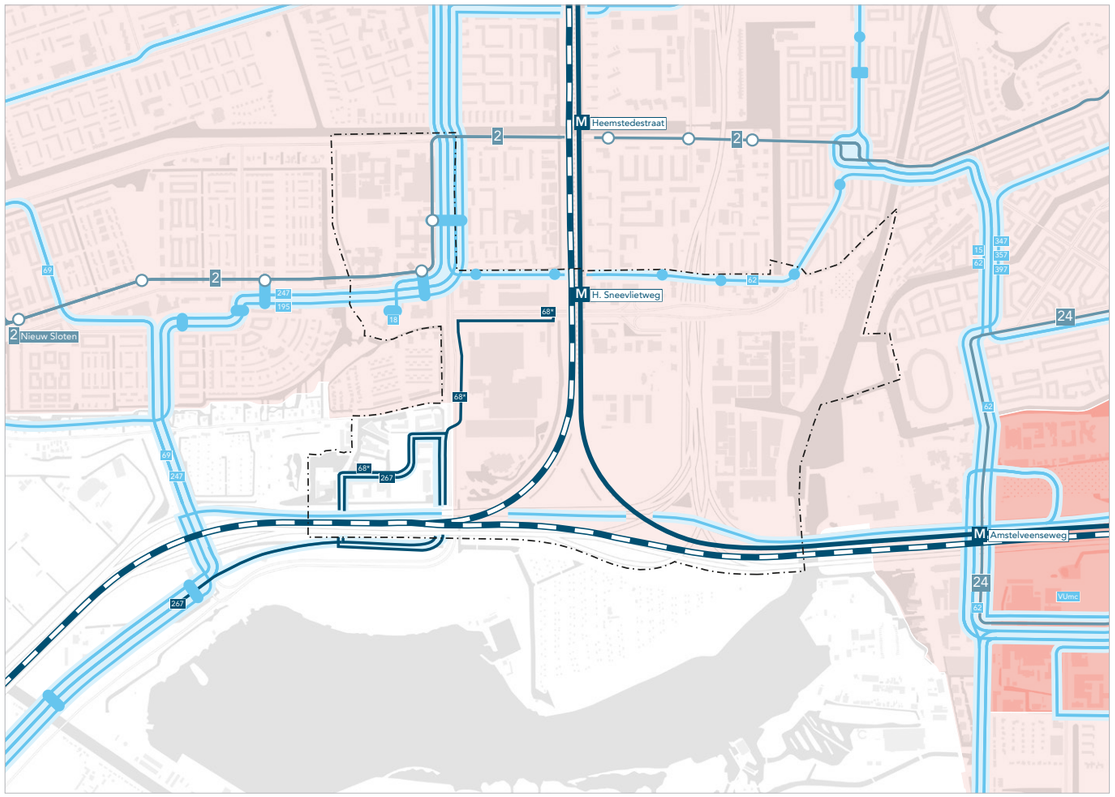
Bezorging van pakketten en maaltijden met de auto of kleine busjes kan leiden tot onveilige situaties op straat, terwijl wij juist veilige en aantrekkelijke straten voor langzaam verkeer willen. In de volgende planfase werken we per deelgebied slimme, ruimtelijke maatregelen uit voor bestelverkeer en buurtlogistiek.



Beoogd toekomstig metronetwerk van Amsterdam met nieuwe stations bij Riekerpark (verplaatste station Henk Sneevlietweg) en Nieuwe Meer.

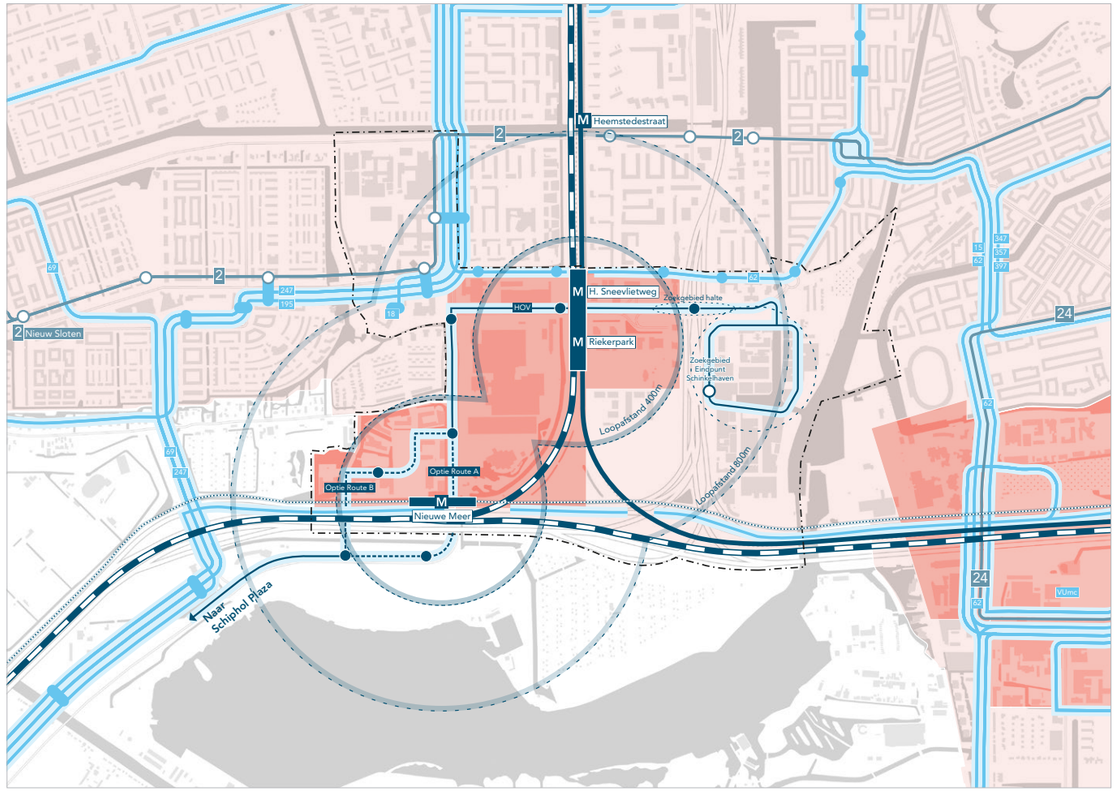


Impressie Henk Sneevlietweg als stadsstraat.



Huidige situatie van parkeerzones voor de auto. Bron: maps.amsterdam.nl

- Private buslijn
- Bus
- Tram
- Metro
- Trein
- A-locatie parkeerbeleid
- B-locatie parkeerbeleid
- C-locatie parkeerbeleid



- HOV-lijn
- Bus
- Tram
- Metro
- Trein
- Zoekgebied eindpunt buslijn
- Loopafstand vanaf metro (400-800 meter)
- Verlengde Noord/Zuidlijn
- A-locatie parkeerbeleid
- B-locatie parkeerbeleid
- C-locatie parkeerbeleid

Mogelijke toekomstige situatie van parkeerzones voor de auto.

Om de openbare ruimte in Schinkelkwartier optimaal te kunnen gebruiken voor verblijf en langzaam verkeer gelden er strenge regels voor het autoparkeren bij nieuwbouw en maatwerk bij transformatie. Autoparkeren vindt plaats op eigen terrein, waarbij het uitgangspunt ondergronds parkeren is. Bij het bepalen van de parkeernorm is de Nota Parkeernormen Auto kaderstellend, inclusief het daarbij behorende locatiebeleid voor kantoren.

Er komt een lage parkeernorm in Schinkelkwartier. We zetten in op ruimtelijk efficiënte parkeeroplossingen in de deelgebieden zoals het dubbelgebruik van parkeervoorzieningen van kantoren en bedrijven met het parkeren van bewoners en gebruikers van voorzieningen. Speciale aandacht gaat uit naar ruimte voor deelauto's en elektrische auto's met laadpunten.

Voor sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen geldt geen verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Voor vrije sectorwoningen geldt een beperkte verplichting. Op basis van dit beleid en het stedelijke uitgangspunt voor woningbouw (40% sociaal, 40% middelduur en 20% vrije sector) leidt dat voor heel Schinkelkwartier tot een maximum van 0,3 parkeerplaats per woning. Bewoners worden daarbij uitgesloten van een parkeervergunning op straat.

Bezoekersparkeren vindt plaats in openbaar toegankelijke garages en, alleen als dat niet mogelijk is, op straat. We hanteren daarbij de stedelijke norm voor gebieden met een sterke functiemix, namelijk 0,1 parkeerplek per woning. Dat is binnen de norm van 0,3 parkeerplek per woning.

Voor kantoren is de huidige parkeernorm voor Schinkelkwartier voor het grootste deel gebaseerd op de status als B-locatie. Dit komt neer op 1 parkeerplaats per 125 m^2 bvo. Een uitzondering hierop is Nieuwe Meer West met een status als C-locatie. Het voornemen is om de parkeernorm voor kantoren gefaseerd aan te scherpen op basis van de ligging ten opzichte van het openbaar vervoer en de ontwikkeling daarvan. Nieuwe Meer West wordt daarom in eerste instantie aangepast van C-locatie naar B-locatie. Voor gebieden binnen een loopafstand van 400 meter van een metrostation wordt aangestuurd op aanpassing naar A-locatie, waarvoor een norm geldt van maximaal 1 parkeerplek per 250 m^2 bvo. Dat is vergelijkbaar met de norm rond de stations van de Noord/Zuidlijn.

Voor bedrijven en voorzieningen geldt, zoals aangegeven in de Nota Parkeernormen Auto, maatwerk met de richtlijnen van het CROW (publicatie 381) als uitgangspunt.

5.2 Het landschap inrichten

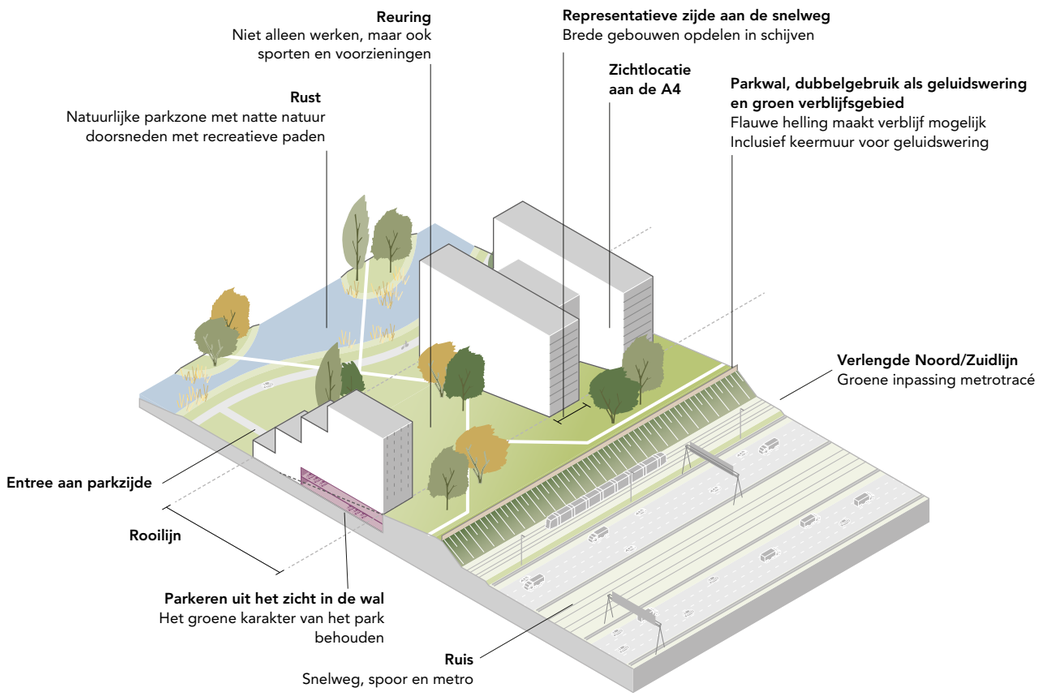
De eerste landschappelijke ingreep die nodig is om in Schinkelkwartier te kunnen wonen, is het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen langs infrastructuur. Het OER heeft geleid tot de keuze voor een breed pakket met maatregelen, waaronder een brede geluidswal langs de snelweg en afschermende bebouwing of geluidsschermen op andere locaties in het gebied.

Het concept van de brede wal hebben we uitgewerkt voor de zones die grenzen aan de A4. Hier is voldoende ruimte voor een multifunctionele parkwal van 80 meter breed, vergelijkbaar met het Haagse Ypenburg. De realisatie van een parkwal kan een middel zijn om grondgeluid van startende vliegtuigen te weren. De wal zorgt niet alleen voor geluidwering, maar biedt mogelijk ook ruimte voor grondberging en ondergronds parkeren. Daarnaast ontstaat zo een wijkpark met recreatieve routes en ecologische verbindingen. In het talud van de wal is ruimte voor vrijstaande gebouwen, die in hetzelfde ritme staan als de kantoorpanden van het bestaande Rieker Business Park.

Het concept van de wal lijkt sterk genoeg om ook te worden herhaald aan de overzijde van de A4 in de richting van Schiphol. Zo kan in de corridor Schiphol-Amsterdam een bijzondere groene economische entree ontstaan met het bestaande spoordijkenlandschap als inspiratiebron. De uitwerking van dit concept ter hoogte van de Oude Haagseweg valt buiten de scope van Schinkelkwartier.

Het ontwerpprincipe van de parkwal (boven) en spelregels voor het bouwen in deze wal (onder).







Beoogde parkwal ten noorden van de A4 en de indicatieve doortrekking van het concept aan de zuidzijde van de A4, ter hoogte van de Oude Haagseweg.

De parkwal krijgt aan de snelwegzijde een steil talud en aan de binnenzijde een veel flauwere helling, zodat er een recreatiegebied ontstaat waar men kan hardlopen, sporten of de hond uitlaten. Verder biedt de parkwal ruimte voor de toekomstige inpassing van de verlengde Noord/Zuidlijn. De parkwal is een eerste aanzet voor een nieuwe groen- en waterstructuur, maar er is meer nodig in Schinkelkwartier.

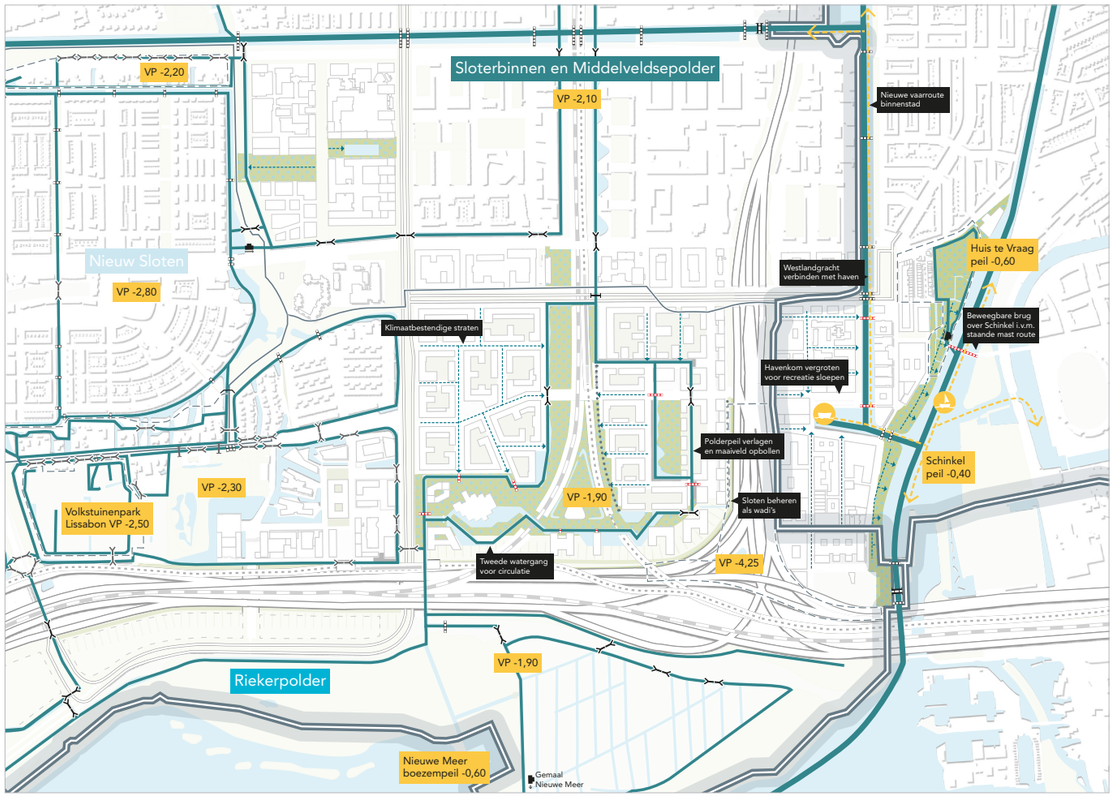
5.2.1 Waterstructuur

Om de doorstroming, het bergend vermogen en de kwaliteit van het water te verbeteren, ontwerpen we een nieuwe hoofdwaterstructuur in de deelgebieden Riekerpark en Nieuwe Meer Oost. Daarin zijn de losse sloten bijeengebracht in een samenhangend watersysteem met twee karakteristieken. In het noordelijk deel van de polder wordt de structuur van Nieuw-West voortgezet met lange kanalen in een rechthoekig patroon. In het zuiden, aan de voet van de parkwal en onder de spoordijken, ontstaat een meer natuurlijk waterlandschap met losse waterpartijen als een voortzetting van het bestaande waterpark rond IBM. Een verbinding tussen het water van de deelgebieden zorgt voor een robuuste watercirculatie.

De in het vorige hoofdstuk voorgestelde verbinding van de Westlandgracht met de havenkom in Schinkelhaven lost een oude belofte in van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Zo ontstaat een recreatief vaarrondje naar de grachten van Amsterdam en wordt Schinkelhaven via het water aangesloten op de binnenstad. De bruggen over de Westlandgracht krijgen voldoende doorvaarthoogte voor kleine sloepjes.

Met deze ingrepen wordt voor heel Schinkelkwartier voldaan aan de verplichte watercompensatie bij een toename van verharding. Er is sprake van een positieve waterbalans, aangezien er per saldo meer oppervlaktewater wordt toegevoegd.

Bij het bepalen van de peilhoogte in Riekerpark kiezen we voor het combinatiemodel dat uit het OER naar voren is gekomen. Namelijk een peilverlaging tot -1,9 meter NAP, gelijk aan het polderpeil in de omgeving, en vervanging van de bestaande bovenlaag door grond die beter waterdoorlatend is. Daarbij kan de benodigde ophoging van het maaiveld (het aardoppervlak) beperkt blijven en bedraagt de afstand tussen land en water maximaal 1,4 meter. In verband met onvoldoende stabiliteit van de spoorbaan worden de spoorsloten in Riekerpark losgekoppeld van het watersysteem en als wadi's beheerd. Verder krijgen de straten in Schinkelkwartier een klimaatbestendige inrichting. Regenwater wordt bijvoorbeeld in Riekerpark en Nieuwe Meer Oost afgekoppeld van het riool en via molgoten en/of verlaagde beplantingsvakken naar de omliggende watergangen en wadi's geleid.



Beoogde waterstructuur.

- Open water
- Wadi
- Afwateringsrichting
- Recreatieve route
- Groen infiltratiezone
- VP Vast waterpeil
- Bestaande brug
- Nieuwe brug
- Duiker
- Gemaal
- Keerwand
- Sluis
- Stuw
- Secundaire waterkering
- Begrenzing polderpeilgebied
- Indirecte secundaire waterkering
- Primaire watergang
- Secundaire watergang

5.2.2 Groenstructuur

Rondom Schinkelkwartier liggen verschillende groengebieden die kansen bieden voor versterking. Aan de oostrand van het gebied kan het versnipperde groen langs de Schinkel worden samengesmeed tot een volwaardig oeverpark. Een park dat open is voor het Amsterdamse publiek met onder meer de bestaande bomen en sloten. Binnen dat park blijft begraafplaats Huis te Vraag vanwege het unieke karakter en de bijzondere kwaliteiten een plek voor rust.

Aan de zuidrand van Schinkelkwartier ligt het gebied De Oeverlanden. Dit gebied krijgt in de toekomst naast de belangrijke natuurfunctie ook een belangrijke recreatieve functie met ruimte voor nieuwe stadsstrandjes. Aan de westrand liggen het Siegerpark en het Christoffel Plantijnpad, een ecologische en recreatieve verbinding tussen de Sloterplas en de Nieuwe Meer. Deze verbinding versterken we door het toevoegen van faunapassages onder de kruisende wegen.

Ook binnen het plangebied wordt het aanwezige groen versterkt en uitgebreid. De westelijke groenzone langs de spoordijk wordt verbreed tot een beweegpark. Een zone waarin verschillende sport- en speelvoorzieningen voor diverse leeftijds- en gebruikersgroepen samenkomen. Daarnaast introduceren we een groot nieuw park, namelijk het Riekerpark. Een centraal gelegen park dat ruimte biedt voor spelen, sporten en ontspannen.

We gaan zorgvuldig om met de aangewezen hoofdgroenstructuur en ecologische structuur. In de plannen per deelgebied wordt een ontwerp gemaakt voor de openbare ruimte, waarbij we rekening houden met de regels die gelden voor de hoofdgroenstructuur en ecologische structuur. In verband met de ligging van de parkwal in de ecologische structuur is waarschijnlijk een raadsbesluit nodig voor functiewijziging.

Bij de inrichting van de straten en de openbare ruimte bouwt Schinkelkwartier voort op de structuren van het AUP en Nieuw-West. Hierin bepalen robuuste oost-west georiënteerde bomenlanen het beeld tussen de Sloterplas en de Nieuwe Meer. Het nieuwe profiel van de Henk Sneevlietweg krijgt met vier dubbele bomenrijen het karakter van een boulevard die de verschillende buurten met elkaar verbindt. Ook de bomenstructuur van de Johan Huizingalaan wordt uitgebreid en zo mogelijk doorgetrokken naar De Oeverlanden. Het aantal bomen in Schinkelkwartier neemt de komende jaren, in het kader van de gebiedsontwikkeling, sterk toe.

5.3 Binnenruimte scheppen

De fysieke barrières van de grootschalige infrastructuur drukken een zware stempel op de ruimtelijke beleving van Schinkelkwartier. Het overal aanwezige geweld van wegen, spoorlijnen, dijken en viaducten vraagt om binnenruimte, beschutte plekken die ruimte bieden voor ontmoeting en verblijf. Daarom ontwerpen we per deelgebied bijzondere plekken die verbonden zijn met de stadsstraten en die elke buurt een eigen identiteit geven. Maatschappelijke en commerciële voorzieningen, zoals winkels, scholen en buurtkamers, clusteren we rond deze plekken. Dat is mogelijk doordat de belasting met geluid en fijnstof vooral optreedt aan de randen van de deelgebieden.

De invulling van de plekken is afhankelijk van de ruimtelijke context en het programma. In Schinkelhaven is het natuurlijke hart de havenkom, waar we ruimte maken voor een verblijfsgebied aan het water. In Riekerpark, een echte woonbuurt, is de centrale plek een groot buurtpark met ruimte voor spelen en informele sport, dat ook gebruikt kan worden door de scholen. Aan de noordzijde van dit park liggen straks de buurtwinkels en een aantal buurtvoorzieningen.

In Nieuwe Meer Oost wordt het centrum een stedelijk plein naast B. Amsterdam, de economische aanjager in deze buurt. Ook in Nieuwe Meer West wordt het hart een stadsplein bij het toekomstig metrostation. De havenkom, het park en de stadspleinen worden met elkaar verbonden door de centraal gelegen Nieuwe Sloterweg, zodat ze te voet en per fiets optimaal bereikbaar zijn.

Ook De Plantijn heeft een openbare ruimte nodig die minder op het verkeer en meer op verblijven en ontmoeten is gericht. De vorm van deze binnenruimte moet nog verder worden uitgewerkt, samen met de eigenaren in het gebied.

Naast de binnenruimtes zijn er ook nieuwe stadspoorten; plekken die toegang geven tot het gebied. Zo wordt het nieuwe Aalsmeerplein niet alleen een sluitstuk van de Hoofddorpplein-buurt, maar ook de toegangspoort tot Schinkelkwartier. Bij de inrichting van dit plein willen we de verkeersafwikkeling verbeteren en de ruimtelijke kwaliteit verhogen door nieuwe gebouwen toe te voegen met publieksfuncties in de plint. Daarnaast zijn er poorten bij de knooppunten van openbaar vervoer. Zo krijgen de nieuwe metrostations entreegebieden waar reizigers vertrekken en arriveren.



Beoogde groenstructuur.

5.4 Transformeren en bouwen

In een aantal deelgebieden, zoals Schinkelhaven, Sloterstrip, Nieuwe Meer West en De Plantijn, ligt de ruimtelijke structuur al vrijwel vast. Op die locaties zijn specifieke en locatiegebonden oplossingen nodig, die recht doen aan het bestaande stadslandschap, de waarde van bestaande gebouwen en het programma en de wensen van aanwezige stakeholders. In Nieuwe Meer Oost en Riekerpark is er meer vrijheid om een eigen typologie te kiezen.

De typologie van Schinkelkwartier wordt sterk bepaald door de aanwezigheid van vliegverkeer waardoor de bouwhoogte in grote delen van het gebied is beperkt. Er moet een hoge dichtheid worden bereikt zonder hoog te kunnen bouwen. Tegelijk moet ook een rustige en groene leefomgeving worden geboden waarin goed gewoond en gewerkt kan worden. Die combinatie vraagt een efficiënte hoofdstructuur met samengestelde bouwblokken en relatief weinig openbare verkeersruimte. Het samengestelde bouwblok is een groot blok waarin verschillende panden samen een eenheid vormen.

De grote bouwblokken hebben geluidluwe, in erfpacht uitgegeven binnenterreinen die publiek toegankelijk zijn. Op deze manier ontstaat er een gebied met zowel intensief gebruikte, bruisende stadsstraten als rustige, groene binnenterreinen. De binnenterreinen zijn goed zichtbaar, uitnodigend, toegankelijk voor fietsers en voetgangers en hebben soms ook functies met adressen. Door een netwerk van informele routes staan de binnenterreinen en omringende straten met elkaar in verbinding. De beschreven typologie is ook effectief om het weerkaatsen van luchtvaartgeluid te beperken.

Een inspiratiebron voor bouwblokken met grote binnenterreinen is het project Île Seguin Rives de Seine in Boulogne-Billancourt (Parijs), waar zonder extreme bouwhoogte toch sprake is van een hoge dichtheid en een aantrekkelijke leefomgeving. Bij de uitwerking van deze typologie volgden we het advies van het College van Rijksadviseurs over de inrichting van hoogstedelijke milieus in transformatiegebieden, de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en de nota Ruimte voor de Economie van Morgen. Hierin is uitgegaan van een combinatie van reuring, ruis en rust. Reuring staat voor stedelijke woonvormen met een hoog voorzieningenniveau en veel interactie, ruis voor infrastructuur, bedrijvigheid en productiviteit, en rust voor wonen, werken en verblijven in relatieve stilte.



Cityplot in Buiksloterham, voorbeeld van een samengesteld bouwblok.
Bron: www.studioninedots.nl

Bouwen

Om kwaliteit en duurzaamheid van de ruimtelijke structuur te borgen, gelden er bij de ontwikkeling van bouwplannen verschillende spelregels. We noemen hier de belangrijkste principes.

Bij het ontwerp van de buurten vinden we vooral de beleving op ooghoogte belangrijk. Om levendigheid op straat te borgen, is de begane grond van de gebouwen langs de hoofdroutes geschikt voor publieksfuncties, zoals horeca, maatschappelijke voorzieningen, kleinschalige bedrijvigheid en winkels. De begane grondverdieping heeft een bruto hoogte van minimaal 4,5 meter.

De hoogte van de bebouwing varieert per deelgebied en per bouwblok. De blokken in de deelgebieden Nieuwe Meer Oost, Riekerpark en Sloterstrip zijn opgebouwd uit vijf lagen, eventueel met losse opbouwen van één of twee terugliggende lagen. Langs de randen van de deelgebieden is een bouwhoogte mogelijk van 32 meter. De bebouwing bestaat op die plekken uit zeven lagen, eventueel met losse opbouwen van één of twee terugliggende lagen. Technische installaties op het dak van gebouwen vallen binnen de maximale bouwhoogte. Om in de toekomst transformatie en functieverandering mogelijk te maken, ambiëren we voor de lagen boven de plint tot de vijfde of zevende laag een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,4 meter. De hoogte van de overige verdiepingen volgt minimaal het Bouwbesluit. De uitgangspunten voor de bebouwing in de deelgebieden Schinkelhaven, Nieuwe Meer West en de Plantijn zijn terug te vinden in hoofdstuk 6 en bijlage 2.

Naast de hiervoor genoemde bouwhoogten zijn twee categorieën hoogteaccenten in een bouwblok mogelijk. De eerste kent een bouwhoogte van maximaal 41 meter en vinden we terug in de omgeving van metrostations en langs de hoofdwegen. De tweede categorie is een beperkt aantal hoogteaccenten van maximaal 55 meter, die uitsluitend voorkomen op locaties waar ze de ruimtelijke samenhang en oriëntatie op ooghoogte versterken. Denk daarbij aan een accent bij de kruising Johan Huizingalaan/Nieuwe Sloterweg en aan de noordzijde van het Riekerpark. De exacte locaties van hoogteaccenten in Schinkelkwartier worden in de volgende fase nader uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan per deelgebied.

De realisatie van bebouwing hoger dan de (maatgevende en radar) toetshoogte in het LIB is onder voorbehoud van een verklaring van geen bezwaar (vvgb) door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Voor het LIB toetsvlak tot 41 meter geldt dat een vvgb voor hogere bebouwing alleen wordt afgegeven als sprake is van afscherming door een bestaand gebouw of als met een luchtvaartstudie is aangetoond dat er geen gevaar is voor de vliegveiligheid. NLR heeft in een studie de haalbaarheid van de gewenste bouwhoogtes al wel beoordeeld en verwacht dat er geen belemmering is voor de veiligheid van het vliegverkeer.

Bebouwing langs de A10 in deelgebieden Schinkelhaven en Riekerpark moet een afschermende functie hebben voor het achterliggend gebied in verband met geluid en veiligheid. De bouwhoogte van deze zoveel mogelijk aaneengesloten, eerstelijnsbebouwing is hoger dan de daarachter gelegen bebouwing en bedraagt 5 tot 7 bouwlagen.

De woningen worden zoveel mogelijk ontsloten via een portieketage, waardoor veel voordeuren aan de straat liggen en het aantal woningen per portiek beperkt is. Dat draagt bij aan een afwisselend straatbeeld en versterkt de sociale samenhang. Het ruimtebeslag voor de auto op straat blijft daarbij beperkt, ondergronds parkeren is het uitgangspunt. Ook technische voorzieningen en fietsenstallingen houden we uit het zicht.

Bouwblokken bestaan uit behapbare eenheden, individuele panden met een eigen ontsluiting die zelfstandig gebouwd of getransformeerd kunnen worden. Waar nodig worden bouwkundige geluidmaatregelen getroffen, zoals loggia's, luifels en geluidabsorberende gevelmaterialen. We stimuleren de toepassing van groene daken en groene gevels, en de gebouwen voldoen aan de gemeentelijke eisen voor circulair, natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen.

Naast deze algemene eisen zijn er ook project- en locatiegebonden wensen. Bijvoorbeeld het behouden of creëren van productieve bedrijfsruimte, het realiseren van maatschappelijke voorzieningen of het kiezen van extra duurzame oplossingen. Deze aanpak vraagt maatwerk per project.

In bijlage 2 zijn spelregels opgenomen voor het transformeren en bouwen in Schinkelkwartier.

Welstand

Door voortschrijdende verdichting en functiemenging groeit de gebruiksintensiteit in Schinkelkwartier. Deze ontwikkeling kan alleen op een succesvolle manier plaatsvinden als er voldoende aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit. Daarbij gaat het niet alleen om een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, maar ook om kwaliteit en duurzaamheid van de bebouwing. De kwaliteit van een gebouw wordt niet alleen bepaald door dat gebouw zelf, maar ook door zijn relatie met de omgeving. Zo vormen de gebouwen rondom het Riekerpark en de gebouwen rondom het bestaande hoofdkantoor van IBM specifieke en beeldbepalende ensembles.

Gebouwen moeten aan redelijke eisen van welstand voldoen, niet alleen als individueel object maar ook als volwaardig onderdeel van de stad. Op dit moment is het welstandsregime in Schinkelkwartier beperkt tot niveau 'gewoon'. In Schinkelhaven is slechts niveau 'eenvoudig' van kracht. We verhogen het welstandsregime voor heel Schinkelkwartier naar 'bijzonder' om de gewenste kwaliteit op verschillende schaalniveaus te borgen in het plan. Daarnaast kan er per deelgebied een welstandskader worden opgesteld waarin we het beoogde welstandsniveau verder uitwerken en vastleggen.



Haveneiland IJburg, voorbeeld van individuele panden met een eigen ontsluiting. Bron: www.kenkarchitecten.nl

5.5 Voorzieningen borgen

Bij een complete wijk hoort ook een compleet pakket van maatschappelijke en commerciële voorzieningen. In hoofdstuk 3 is het voorzieningenprogramma al toegelicht, hier beschrijven we de ruimtelijke vertaling ervan. De sociaal-ruimtelijke structuur is herkenbaar en de inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeten en bewegen. Dit ontstaat door een divers en hoogwaardig voorzieningenpakket dat op tijd meegroeit met de ontwikkeling van het gebied. Het is van belang dat de voorzieningen bereikbaar en toegankelijk zijn voor een diverse groep gebruikers. De voorzieningen en bijzondere plekken geven identiteit aan elk deelgebied.

In dit hoofdstuk wordt per maatschappelijke voorziening in tekst en/of kaart aangegeven hoe we de referentienorm invullen.

5.5.1 Groen, sport en spelen

De nieuwe groenstructuur van Schinkelkwartier voldoet ruimschoots aan de referentienormen voor gebruiksgroen en ecosysteemgroen. De norm voor gebruiksgroen zorgt voor stedelijk attractief groen waarin men kan verblijven en recreëren, zoals plantsoenen, moestuinen, buurt- en wijkparken. Gebruiksgroen is stedelijk groen dat uit minimaal 0,5 hectare aaneengesloten openbaar groen bestaat. Voor een goede spreiding van gebruiksgroen hanteren we een verzorgingsgebied van 250 meter voor een buurtpark en 750 meter voor een stadspark. Te midden van het gebruiksgroen is ruimte voor sport en spel. De norm voor ecosysteemgroen heeft als belangrijkste doel de buurt klimaatadaptief te maken en biodiversiteit te vergroten, maar draagt ook bij aan de beleving en gezondheid van de Amsterdammer. Ecosysteemgroen betreft groen in de straat en op kavels, zoals plantvakken, hagen, wadi's en groene daken. Het is overigens niet uitgesloten dat delen van gebruiksgroen ook als ecosysteemgroen kunnen fungeren en vice versa.

Het reeds aanwezige groen in Schinkelkwartier is meegeteld in de groenberekening. Reden hiervoor is dat Schinkelkwartier op dit moment een monofunctioneel werkgebied is en er zodoende een beperkte claim rust op het huidige groen. Daarnaast wordt het bestaande groen in Schinkelkwartier opgewaardeerd tot kwalitatief gebruiksgroen en krijgt het een kwaliteitsimpuls door vergroting van de biodiversiteit en klimaatadaptatie. De berekening is gebaseerd op het uiteindelijke programma. Hierin zijn zowel het bestaande programma als de beoogde toekomstige ontwikkelingen opgenomen.

De in erfpacht uitgegeven binnenterreinen van bouwblokken tellen we voor de helft mee als ecosysteemgroen. Groene daken zijn wenselijk, maar niet noodzakelijk voor het behalen van de norm. Het is niet nodig om het groen van De Oeverlanden in de normberekening mee te nemen, maar met dit gebied in de nabije omgeving is er meer dan voldoende groen aanwezig.

Sport, spelen en bewegen zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling van Schinkelkwartier. Doel is een zo divers en toegankelijk mogelijk aanbod van sporten, spelen en bewegen voor de toekomstige bewoners. Van voldoende sport- en speelaanleidingen in de openbare ruimte tot een wisselend aanbod aan in- en outdoor sportaccommodaties. Gebouwde sportvoorzieningen, zoals fitness en zaalvoetbal, worden meegenomen in de vastgoedontwikkeling door publieke en private partijen.

Volgens de referentienorm is 4,8 hectare netto veldoppervlak nodig voor de georganiseerde buitensport. We realiseren daarvan tenminste 1 hectare aan buitensport in Schinkelkwartier in de vorm van compacte en intensief te gebruiken sportvelden. Uitgangspunt is het handhaven van de huidige (beach)handbalvereniging tot 2027. Daarna zoeken we naar een passende oplossing, bij voorkeur in Schinkelkwartier zelf en anders in de nabije omgeving.

Naast binnensport en georganiseerde buitensport is volgens de referentienorm 11.000 m^2 aan (ongeorganiseerde) sportaanleidingen in de openbare ruimte nodig zoals trapveldjes, hardlooproutes en urban gyms. Er komen dertig kleine speelplekken en tien grote speelvelden. Deze zijn onderdeel van de openbare ruimte zoals pleinen en parken in de buurt. Sport- en speelaanleidingen maken integraal onderdeel uit van de ontwerpen voor de openbare ruimte. In elke buurt spreiden we deze plekken voor ongeorganiseerd sporten en spelen, zodat sport altijd om de hoek aanwezig is. In combinatie met aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer zorgen we hiermee voor een leefomgeving die beweging en gezondheid stimuleert.

Ook geven we gedurende de gebiedsontwikkeling ruimte aan (tijdelijke) sportinitiatieven om te kunnen experimenteren en te ontwikkelen. We laten deze sportvoorzieningen met een innovatief karakter naar behoefte ontstaan en geven ze de ruimte. Met name in Nieuwe Meer West en in Riekerpark zijn er mogelijkheden. We blijven bovendien in de volgende planfase zoeken naar meer ruimte voor buitensport in de verschillende deelgebieden.

	Beoogd groen in plangebied	Benodigd groen op basis van referentienorm
Gebruiksgroen	18,6 ha	17,6 ha
Ecosysteemgroen	21,5 ha	18,03 ha
Totaal	40,1 ha	35,63 ha

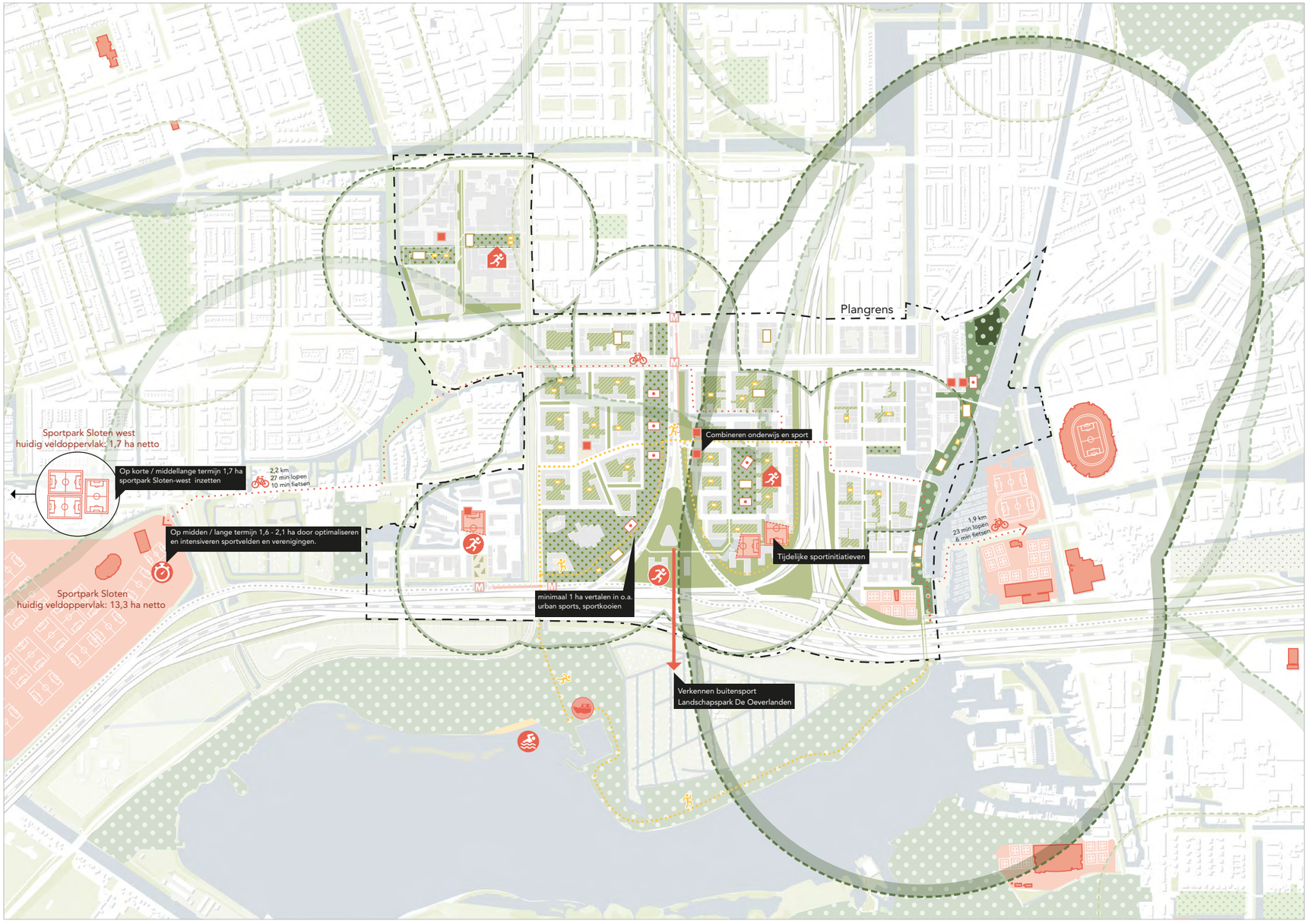
Groenbalans Schinkelkwartier op basis van referentienormen, zie kaartbeeld op p. 80/81

Groeimodel - Brede aanpak buitensport

Het tempo van de gebiedsontwikkeling bepaalt de behoefte aan sportvelden. We kijken eerst naar de mogelijkheden binnen Schinkelkwartier en tegelijk naar de kansen op de goed bereikbare en nabij gelegen bestaande sportparken Sloten en Sloten-west. Er is daar capaciteit en ruimte om een belangrijk deel van de opgave van Schinkelkwartier op te vangen. De bestaande sportparken met grote verenigingssporten, zoals hockey, honkbal en voetbal, en de ontwikkeling van stedelijke sportvoorzieningen in Schinkelkwartier vullen elkaar programmatisch aan en kunnen elkaar versterken. We streven naar vitale verenigingen en een compleet sportaanbod op de beide sportparken. Op de sportparken kunnen we de bestaande sportvelden optimaliseren en intensiveren, bijvoorbeeld in toename van leden en veldbezetting. Indien nodig kan sportpark Sloten mogelijk zelfs uitbreiden. Ook verkennen we de mogelijkheden voor buitensport in Landschapspark De Oeverlanden, passend bij de waarden voor gebruik en inrichting die zijn genoemd in de Ontwikkelingsstrategie Landschapspark De Oeverlanden.

Fasering sport





Beoogde spreiding van groen-, sport- en speelvoorzieningen (indicatie).

Groen, sport en spelen

Groen

Bestaand

Begraafplaats Huis te Vraag

Buurtgroen
+ straal 250 m

Park
+ straal 750 m

Gebruiksgroen

16 m² per woning waarvan 60% levend groen (40% kan worden ingericht voor paden, sport, spel en water)

Park 5,78 ha
+ straal 750 m

Buurtgroen 12,78 ha
+ straal 250 m +

totaal:	**18,57 ha***
referentienorm:	17,60 ha

Ecosysteemgroen

6 m² per woning + 0,1 m² per 1 m² BVO kantoor-, winkel- of bedrijfsruimte (terrein)

Ecologische structuur en groen rond infrastructuur 14,5 ha

Groene binnenterreinen (11 ha), waarvan 5 ha meetelt omdat maximaal 25% van de referentienorm ecosysteemgroen op kavel of dak mag worden gerealiseerd

Groen in straten 2 ha
t.b.v. klimaatadaptatie en bio-diversiteit, ca 10% van profiel +

totaal:	**21,5 ha****
referentienorm:	18,03 ha

* Het bestaande groen is meegeteld (bij gebruiksgroen) om twee redenen:
1. Het wordt opgewaardeerd naar kwalitatief gebruiksgroen in de vorm van recreatief groen en parken.
2. In de huidige situatie rust er een beperkte claim op het bestaande groen en is er ruimte om dit bestaande groen intensiever te gebruiken

** Het bestaande groen is meegeteld (bij ecosysteemgroen) omdat het groen een kwaliteitsimpuls krijgt in de vorm van het vergroten van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Sport

Bestaand

Georganiseerde buitensport

Sporthal

Watersportvereniging

Afstand tot sport

Veldoppervlak

5 m² per woning en de helft bij studentenwoningen.

Tijdelijke georganiseerde buitensport in Nieuwe Meer West en/of Riekerpark

Fasering:

Veldoppervlak integreren in de wijk = minimaal 1 ha

Eventueel nieuwe sportlocaties in Oeverlanden = 0 - 0,5 ha

3 velden in sportpark Sloten-west inzetten = 1,7 ha

Sportpark Sloten
optimaliseren / intensiveren =
1,6 - 2,1 ha +

totaal:	**4,8 ha**
referentienorm:	4,8 ha

1 sporthal per 24.000 inwoners, 3.000 m² (BVO)

Sporthal (icm VO) 1.500 m² BVO

Strand en zwemwater
De Oeverlanden

Commercieel sportcentrum

Naschools gebruik gymzaal primair onderwijs

Sport en spelen in de openbare ruimte

1 m² aan ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte per woning
sportaanleidingen, trapveldjes, hardlooproutes en urban gyms.
ca. 11.000 m² terrein

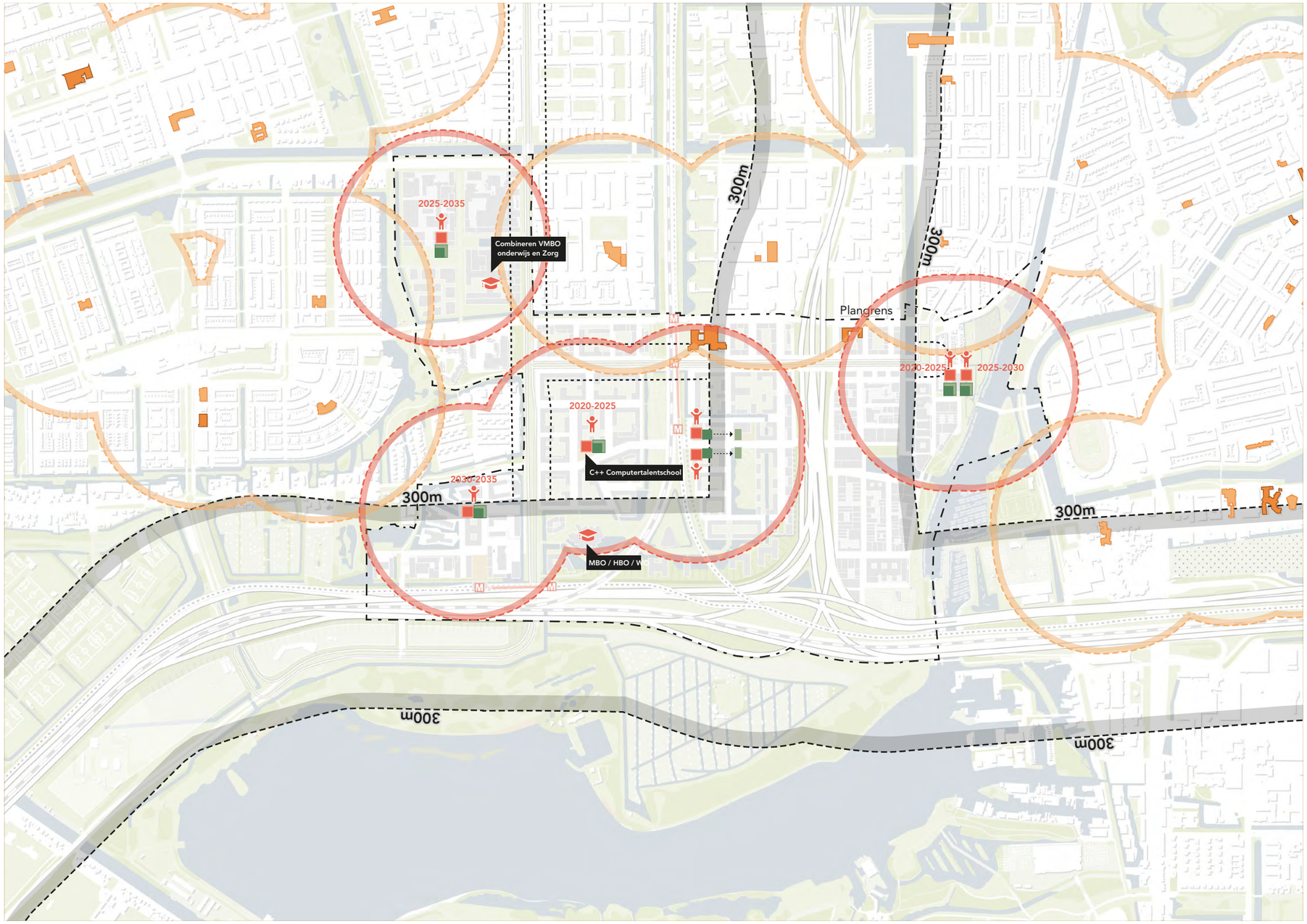
1 speelplek per 300 woningen
(150 m² terrein)
30 speelplekken
150 m² x 30 = 4.500 m² terrein

1 speelveld per 1.000 woningen
(1.000 m² terrein)
10 speelvelden
1.000 m² x 10 = 10.000 m² terrein

5.5.2 Onderwijs

Schinkelkwartier kent een uitgebreid onderwijsprogramma met onder meer zeven alles-in-één-scholen en bijbehorende sport- en speelvoorzieningen. De referentienormen voor onderwijs zijn vertrekpunt geweest voor maatwerk per ontwikkelgebied. Voor voortgezet onderwijs wordt rekening gehouden met het spreidingsbeleid en bestaande voorzieningen in het gebied en de directe omgeving. Voor primair onderwijs is gekeken naar de behoefte op buurtniveau. We integreren de scholen bij voorkeur in de bouwblokken, waar mogelijk in combinatie met andere maatschappelijke functies. Schoolpleinen worden zo geen afgesloten terreinen, maar zijn onderdeel van de openbare ruimte in het gebied. Bij de inpassing van scholen volgen we de normering voor geluid en houden we rekening met de beperkingen vanwege luchtkwaliteit. Daarnaast zoeken we verbinding met programmatische clusters in het gebied zoals zorg en innovatie.

Beoogde spreiding van onderwijsvoorzieningen (indicatie).



Onderwijs

Bestaand

Basisschool
+ straal 350 m

Voortgezet onderwijs

Nieuw

1 PO-school per 1440 woningen
7 basisscholen: 28.000 m² BVO

Basisonderwijs + straal 350 m
4.000 m² BVO

1.750 m² buitenruimte
waarvan 950 m² in de
openbare ruimte voor bovenbouw

MBO/HBO/WO

Beperkingenzones gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

50 m vanaf binnenstedelijke weg, geldt alleen voor eerstelijnsbebouwing

300 m vanaf rijksweg

5.5.3 Jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen

Om het jeugd en zorgprogramma te realiseren, krijgt Schinkelkwartier een netwerk van voorzieningen dat herkenbaar, bereikbaar en toegankelijk is. De invulling daarvan moet kunnen meebewegen met de wensen van specifieke doelgroepen. De referentienormen zijn een vertrekpunt voor maatwerk per ontwikkelgebied geweest. Zo wordt bijvoorbeeld voor maatschappelijke opvang rekening gehouden met het spreidingsbeleid en bestaande voorzieningen in het gebied en de directe omgeving.

Allereerst zijn er twee zorggerelateerde clusters. Het gebied De Plantijn voorziet, met het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis, farmaceutisch bedrijf Sanquin en het voormalige Slotervaartziekenhuis, in een enorm aanbod aan bovenwijkse zorg. Medische zorg en medische voorzieningen kunnen hier samengaan met woonvormen, waarin wonen wordt gecombineerd met onderzoek en behandeling. De Plantijn kan zo bijdragen aan innovatie en werkgelegenheid in Amsterdam, en aan de leefbaarheid in Nieuw-West. Het voormalige Slotervaartziekenhuis (zowel de tangenten als het kruisgebouw) wordt ingericht als een locatie met maatschappelijke en laagdrempelige zorgfuncties.

Op wijkniveau biedt Riekerpark een tweede cluster voor lokale zorg, zowel maatschappelijk als commercieel. Dit cluster richt zich vooral op de gezinnen in de wijk en combineert een huis van de wijk met gezinsopvang, een huisartsen post, tandzorg en een apotheek.

Bijzondere voorzieningen in Schinkelkwartier zijn verder een jongerencentrum en buurtkamers die in elk deelgebied zijn voorzien. Bij de inpassing van kinderopvang en woonzorgcomplexen houden we rekening met de beperkingen vanwege luchtkwaliteit.

Beoogde spreiding van zorg-, jeugd- en basisvoorzieningen (indicatie).

Jeugd

Bestaand

Ouder- en kindteam

Kinderopvang

Nieuw

Kinderopvang

1 Ouder- en kindteam per 19.000 woningen
650 m² (BVO)

Ouder- en kindteam 1x

0,03 m² (BVO) dagbestedingslocatie per woning
Dagbesteding 2x - 200-700 m²
900 m² BVO

0,008 m² (BVO) hospice per woning
Hospice 1x (+1 mogelijk)
300 m² BVO

Gezondheidscentrum 1x
800 m² BVO

Zorg

Bestaand

Ziekenhuis

Huisartsenpraktijk

Woonzorgcomplex

Nieuw

Clustering zorg

0,3 m² (BVO) praktijkruimte per woning
Huisartsenpraktijk 6x (loopafstand 500m)
- 2FTE 300 m² BVO
1.800 m² BVO

0,01 m² (BVO) maatschappelijke dienstverlening en wijkzorg per woning
Indicatief, 4x - 200 m² (+1 mogelijk)
800m² BVO

0,05 m² (BVO) apotheek (commercieel) per woning
Apotheken 4x - 200 m² (+1 mogelijk)
800 m² BVO

0,5 m² (BVO) opvanglocatie per woning
Maatschappelijke opvanglocatie 3x
- 800-1.200 m² BVO
3.200 m² BVO

Basisvoorzieningen

Bestaand

Buurtkamer + 500 m
Gewenste loopafstand

Nieuw

0,03 m² (BVO) jongerencentrum per woning
Jongerencentrum 1x
300 m² BVO

0,063 m² (BVO) huis van de wijk per woning
Huis van de wijk 1x
500 m² BVO

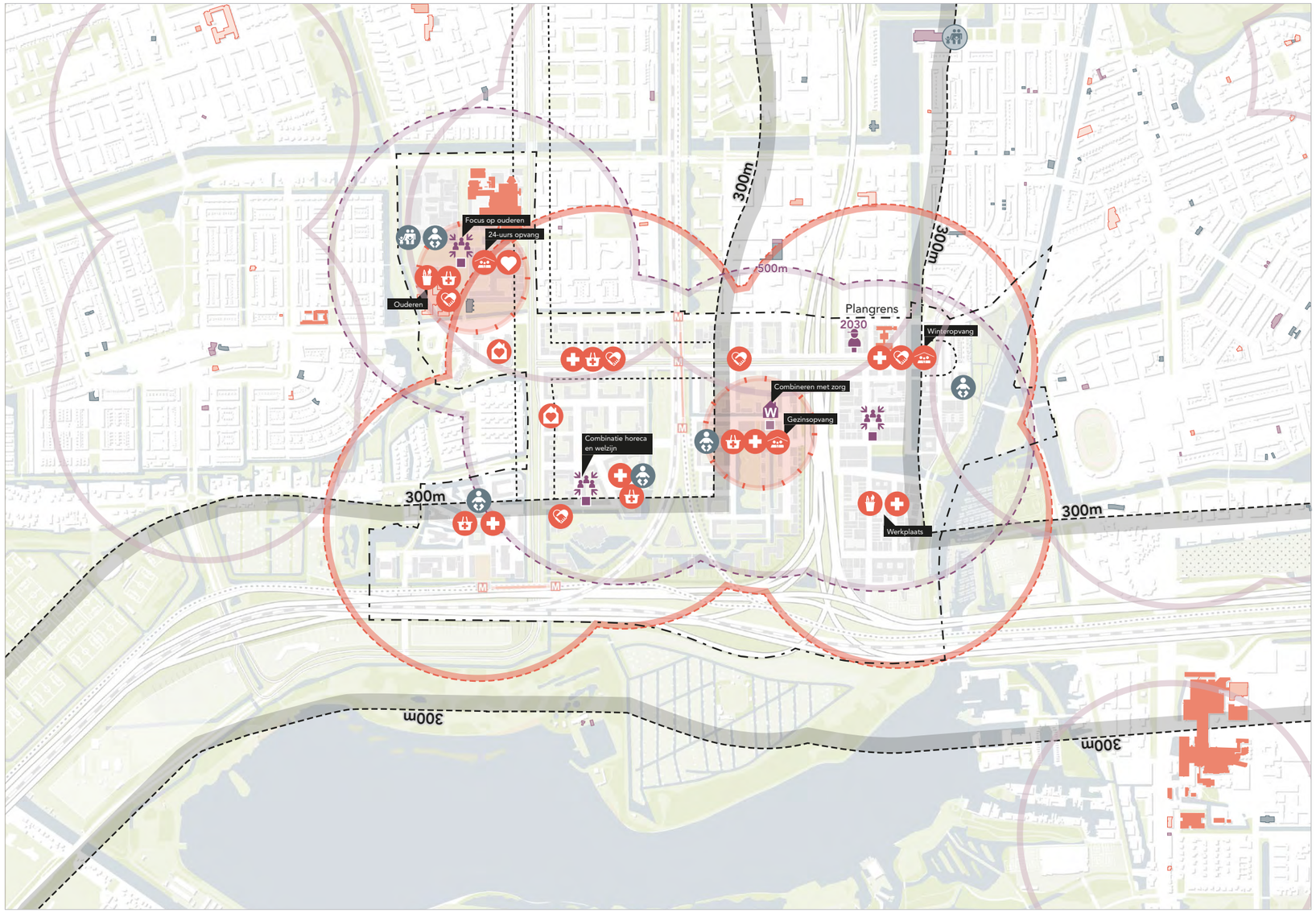
0,063 m² (BVO) buurtkamer per woning
Buurtkamer 3x - 120 m² BVO
360 m² BVO

Loopafstand cluster basisvoorzieningen
500 m voor ouderen + 800 m overig
(Indicatief)

Beperkingenzones gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

50 m vanaf binnenstedelijke weg, geldt alleen voor eerstelijnsbebouwing

300 m vanaf rijksweg



5.5.4 Kunst en cultuur

Het programma voor kunst en cultuur blijkt in de praktijk niet zo makkelijk om in aard en omvang te bepalen. We maken daarom in dit stadium van de gebiedsontwikkeling gebruik van referentienormen en laten ook ruimte voor het onbekende.

Bij het karakter van Schinkelkwartier als transformatiegebied past dynamiek op kunst- en cultuurgebied. Bijvoorbeeld in de vorm van broedplaatsen of een tijdelijke bioscoop of theater. Naarmate de bereikbaarheid van het gebied toeneemt, stijgen de kansen voor publiekstrekkende en wijkoverstijgende culturele voorzieningen.

Verder kunnen kunst en cultuur in de openbare ruimte de identiteit van specifieke plekken versterken. De Nieuwe Sloterweg, het oeverpark aan de Schinkel, de parkwal en het uitgestrekte park langs de spoordijk zijn hiervoor geschikte plekken.

Bestaand

Kunst en cultuur op stedelijk niveau

Kunst en cultuur op wijkniveau

Vestiging OBA
(Openbare Bibliotheek Amsterdam)

Nieuw

Culturele voorziening op wijkniveau
0,25 m² (BVO) per woning
4x - circa 725 m² BVO

(gewenste loopafstand 350 m)
2.900 m² BVO
- Podium
- Bibliotheek
- Broedplaats

Kunst in de openbare ruimte
Op alle beeldbepalende parken en pleinen aandacht voor kunst in de openbare ruimte
9x

Culturele voorziening op stedelijk niveau
0,2 m² (BVO) per woning

2.000 m² BVO
Loopafstand cluster kunst en cultuur

Gewenste loopafstand 500 m voor ouderen
+ 800 m voor overige doelgroepen

Potentiele locaties voor een
culturele wijkvoorziening

Potentiële locatie voor recreatieve /
educatieve voorzieningen

Beoogde spreiding van kunst en cultuur (indicatie).



5.5.5 Commerciële voorzieningen

De hoofdroutes in het gebied zijn de belangrijkste dragers voor commercieel programma. De begane grond verdieping van veel nieuwe bebouwing is minimaal 4,5 meter hoog, zodat commerciële voorzieningen daar goed terecht kunnen. De Henk Sneevlietweg leent zich meer voor stadsverzorgende voorzieningen die profiteren van een goede bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer. Denk aan een sportschool, meubelzaak of notariskantoor.

De weg wordt een levendige stadsstraat die via de Aalsmeerweg aansluit op de buurtvoorzieningen van het Hoofddorpplein. De Nieuwe Sloterweg is de buurtstraat in het gebied. Hier kunnen bewoners terecht voor dagelijkse boodschappen en ontmoeting. Voorzieningen die hier een plek kunnen krijgen zijn bijvoorbeeld een café, buurtsupermarkt, traiteur of fietsenwinkel.

Beoogde spreiding van commerciële voorzieningen (indicatie).

Winkelcentra en horeca

Bestaand

- Winkelstructuur bestaand
- Dagelijkse boodschappen binnen 750 m loopafstand

Nieuw

- Voorzieningenlint, Nieuwe Sloterweg
- Publieke plekken, pleinen
- Clustering voorzieningen
- Buurtverzorgend winkelcentrum + 750 m loopafstand 6.000 m² BVO
- Gemakssupermarkt 300 m² BVO
- Koffietent of kleine eetgegelegenheid
- Buurtvoorzieningen
- Delicatessen
- Borrel of uitgaans-gelegenheid
- Restaurant of café
- Kunst en cultuur
- Creatieve bedrijvigheid
- Perifere uitgaansgelegenheid
- Zorggerelateerde detailhandel

Perifere detailhandel

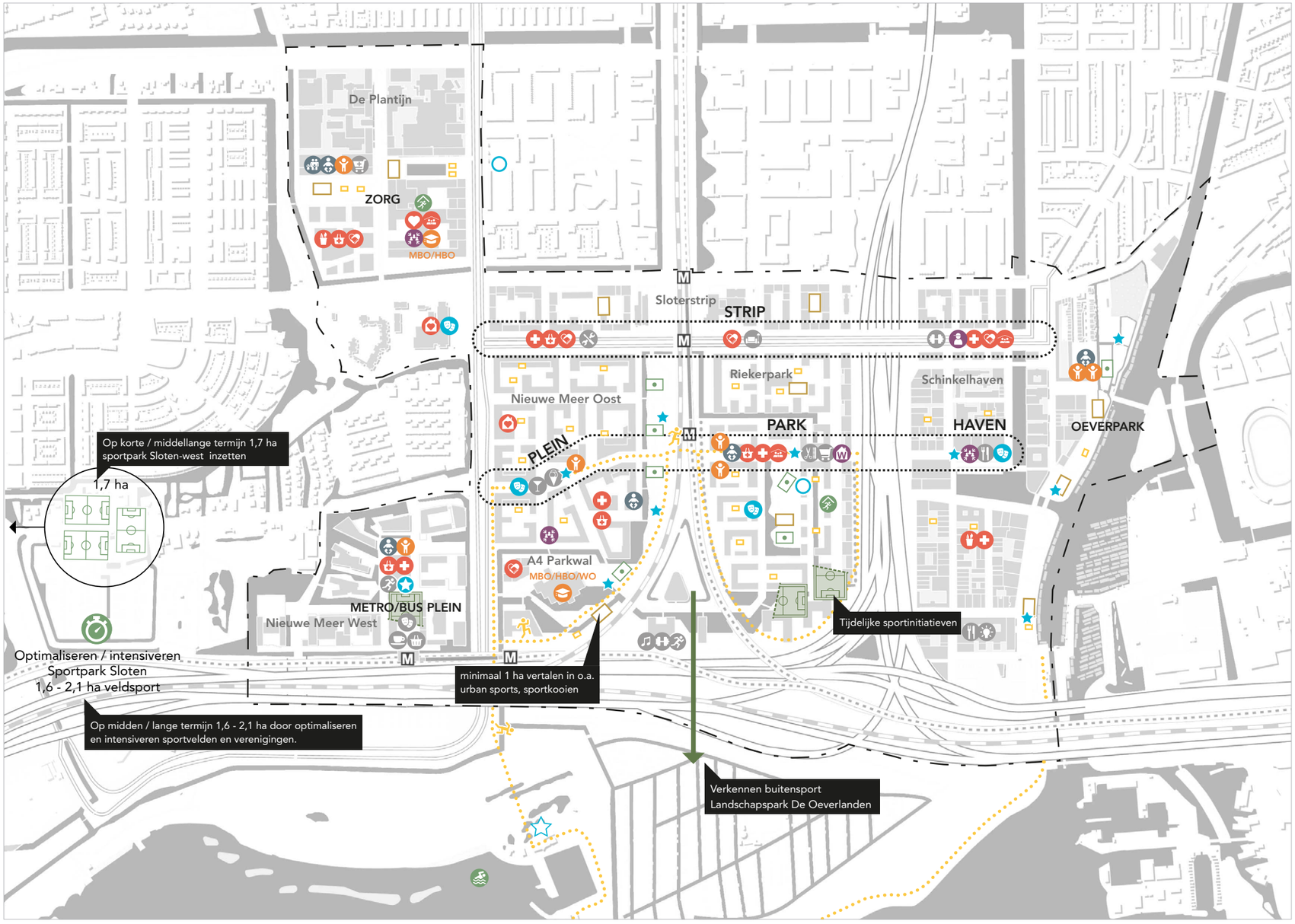
Bestaand

- Perifere/grootschalige detailhandel bestaand

Nieuw

- Sloterstrip, perifere detailhandel in een stedelijke jas
- Woninginrichtingswinkel
- Bouwmarkt
- Fitness en sportschool





Overzicht van de beoogde voorzieningen (indicatie).

Onderwijs

- Basisscholen 7x
- MBO/HBO/WO

Jeugdvoorzieningen

- Kinderopvang
- Ouder- en kindteam 1x

Zorgvoorzieningen

- Huisartsenpraktijk 6x
- Indicatief, maatschappelijke dienstverlening en wijkzorg 4x (+1)
- Apotheek commercieel 4x (+1)
- Maatschappelijke opvanglocatie 3x
- Dagbestedingslocatie 2x
- Hospice 1x (+1)
- Gezondheidscentrum 1x

Basisvoorzieningen

- Jongerencentrum 1x
- Huis van de wijk 1x
- Buurtkamer 3x

Kunst en cultuur

- Culturele voorziening op wijkniveau 4x
- Culturele voorziening op stedelijk niveau 1x
- Potentiële locaties voor een culturele wijkvoorziening
- Kunst in de openbare ruimte 9x
- Potentiële locatie voor recreatieve / educatieve voorzieningen

Sport

- Sporthal (icm VO)
- Strand en zwemwater Oeverlanden
- Commercieel sportcentrum
- Sportpark Sloten optimaliseren
- Eventueel nieuwe sportlocaties in Oeverlanden
- Tijdelijke sportinitiatieven
- 3 velden sportpark Sloten-west inzetten
- Veldoppervlak integreren in de wijk = minimaal 1 ha

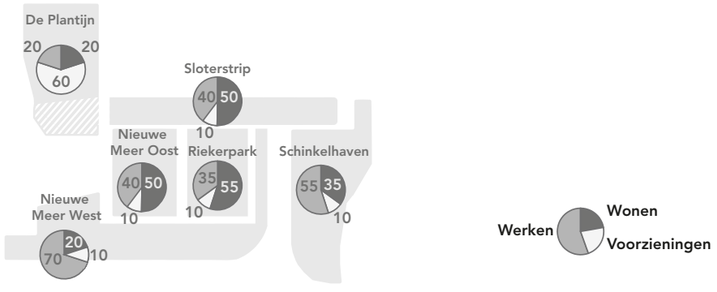
Sport en spelen in de openbare ruimte

- Sport in de openbare ruimte (Differentiatie sportvelden in urban sports, sportzalen of hardlooppaden)
- Speelplekken 30x
- Speelvelden 10x

Commerciële voorzieningen

- Buurtverzorgend winkelcentrum
- Gemakssupermarkt
- Koffietent of kleine eetgelegenheid
- Buurtvoorzieningen
- Delicatessen
- Borrel of uitgaansgelegenheid
- Restaurant of café
- Kunst en cultuur
- Creatieve bedrijvigheid
- Perifere uitgaansgelegenheid
- Zorggerelateerde detailhandel
- Woninginrichtingswinkel
- Bouwmarkt
- Fitness en sportschool

Programma per deelgebied



5.6 Verduurzamen

Met een robuust raamwerk van infrastructuur, water en groen en een typologie van grote samengestelde bouwblokken in hoge dichtheid wordt een stedelijk gebied mogelijk met maximale kansen voor verduurzaming. De uitbreiding van de water en groenstructuren verbetert de leefbaarheid, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van de wijk. Door de uitbreiding van het watersysteem ontstaat bovendien extra berging van regenwater, een betere waterkwaliteit en voldoende drooglegging.

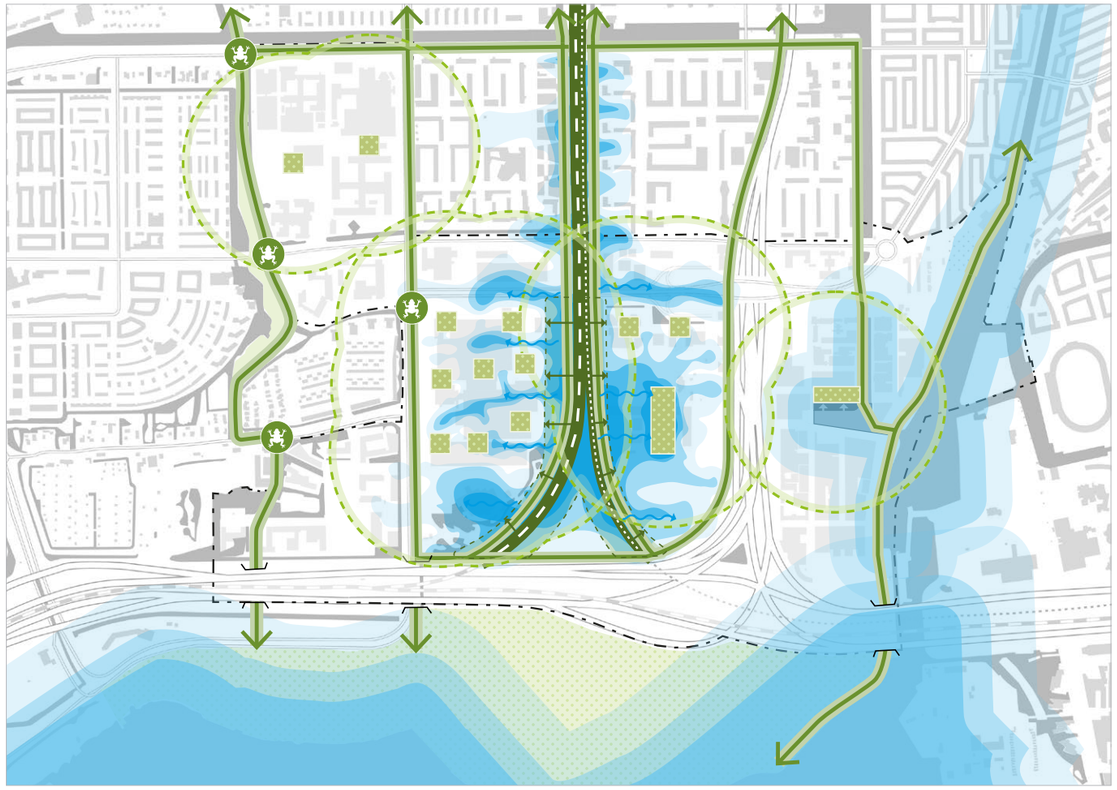
Nieuwe groengebieden, zoals de parkwal, de parkzone langs het spoor, de Schinkeloever en het centrale park in Riekerpark, dragen bij aan het beheersen van de temperatuur en het versterken van de ecologische verbinding tussen het Amsterdamse Bos en de groen gebieden in het noorden. De spoordijken koelen 's nachts sterk af, wat ook de temperatuur in het omliggende stedelijk gebied beïnvloedt. Door de groene zone langs de sporen te verbreden willen we deze functie versterken.

Er liggen genoeg kansen om de ecologische structuren en waarden binnen Schinkelkwartier en verbindingen met de nabije omgeving zoals De Oeverlanden te verbeteren. De maatregelen werken we uit in de plannen voor de deelgebieden en nemen we mee in de plannen voor bovenplanse (gebiedsoverstijgende) werken. In de volgende fase (investeringsnota Sloterstrip) worden de mogelijkheden verkend voor het versterken van ecologische verbindingen in oost-westelijke richting, bijvoorbeeld langs de Henk Sneevlietweg.

Bij de warmtevoorziening gaat de voorkeur uit naar een stadsnet op lagere temperatuur, waarin we zo mogelijk gebruik maken van de restwarmte uit het gebied. Daarnaast kunnen we per deelgebied op maat toegesneden energieconcepten realiseren. Schinkelkwartier biedt daarbij goede kansen voor het opwekken van eigen hernieuwbare energie en kan op termijn energieneutraal zijn.

Bij tenders van private partijen wordt circulariteit een belangrijk selectiecriterium. Ook het afvalmanagement wordt gericht op hergebruik van grondstoffen.

Verkoeling en ecologische verbindingen. Bron: Wageningen Universiteit.



5.7 Totaal programma

In totaal biedt het plan ruimte voor een programma van circa 2.470.000 m^2 bvo met 11.000 woningen, 1.020.000 m^2 kantoor en bedrijfsruimte en 450.000 m^2 maatschappelijke en commerciële voorzieningen, zoals scholen, sportfaciliteiten, winkels en horeca. Het gebied biedt daarmee over zo'n 25 jaar ruimte voor circa 22.000 inwoners en 45.500 arbeidsplaatsen.

Schinkelkwartier in een notendop

Woningen (41%)	circa 1.000.000 m^2 bvo (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector)
Bedrijven en kantoren (41%)	circa 1.020.000 m^2 bvo (80% kantoren, 20% bedrijven)
Voorzieningen (18%)	circa 450.000 m^2 bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 2.470.000 m^2 bvo
Oppervlakte plangebied	circa 2.150.000 m^2
Bruto FSI	1,15
Gemiddelde woninggrootte	circa 90 m^2 bvo (65 m^2 gbo)
Aantal woningen	circa 11.000 woningen
Gemiddelde woningbezetting	2 inwoners per woning
Aantal inwoners	circa 22.000 inwoners*
Aantal arbeidsplaatsen	circa 45.500 arbeidsplaatsen*

De totale vloeroppervlakte omvat alle toekomstige en te handhaven bestaande bebouwing in de eindsituatie.
Bij bedrijven wordt gerekend met gemiddeld 70 m^2 bvo per arbeidsplaats.
Bij kantoren wordt gerekend met gemiddeld 22 m^2 bvo per arbeidsplaats.
Bij voorzieningen wordt gerekend met gemiddeld 80 m^2 bvo per arbeidsplaats.

* Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 500-tal.

6 Stedenbouwkundige uitgangspunten per deelgebied

Het stedenbouwkundig kader biedt kansen om de deelgebieden in Schinkelkwartier te transformeren tot veerkrachtige stadsmilieus met een eigen identiteit. Er kunnen zes deelgebieden ontstaan met een eigen karakteristiek en ontwikkeltempo.

Schinkelhaven

Een makersdistrict met industriële panden en nieuwe gebouwen dat aansluit op de Hoofddorpplein- en Stadionpleinbuurt.

Hier is een kleinschalige mix aanwezig van creatieve en productieve bedrijven die stap voor stap samengaat met de ontwikkeling van woningbouw.

Sloterstrip

Een langgerekte strook met grote vrijstaande gebouwen tussen de Vlaardingenlaan/ Aletta Jacobslaan en de Henk Sneevlietweg, die alle buurten in de omgeving met elkaar verbindt. Ook een deel ten zuiden van de Henk



Maquette Schinkelkwartier.
Bron: Made by Mistake maquettebouw.

Sneevlietweg hoort bij de Sloterstrip. Er is ruimte voor stadsverzorgende voorzieningen, zoals scholen, compacte bouwmarkten, horeca, politie en andere functies die profiteren van de goede bereikbaarheid.

Riekerpark
Het kloppend hart van Schinkelkwartier met gemengde functies rondom een centraal gelegen park. Hier komen buurtwinkels, scholen en maatschappelijke voorzieningen voor de hele wijk. Het groen in deze buurt is beeldbepalend en biedt alle ruimte voor sporten, spelen en ontmoeten.

Nieuwe Meer Oost en West
Een economische hotspot waar toonaangevende bedrijven en instituten samenkomen en een voedingsbodem voor innovatie vormen met startups en broedplaatsen. Gemengd met wonen en voorzieningen, zodat er altijd leven is op straat. Ontmoeting en interactie staan centraal. Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West vormen samen het nieuwe innovatiedistrict van Amsterdam.

De Plantijn
Een zorgcampus met gebouwen in een parkachtige omgeving en een voorzieningenaanbod op lokaal en nationaal niveau. Met ruimte voor nieuwe combinaties van wonen met zorg en medische voorzieningen.

6.1 Schinkelhaven

Schinkelhaven in een notendop

Milieutypering	stedelijk werk/woonmilieu
Economisch profiel	makersdistrict
Woningen (35%)*	circa 210.000 m^2 bvo (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector)
Bedrijven en kantoren (55%)*	circa 290.000 m^2 bvo
Voorzieningen (10%)*	circa 40.000 m^2 bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 520.000 m^2 bvo
Oppervlakte plangebied	circa 365.000 m^2
Bruto FSI	1,5
Gemiddelde woninggrootte	circa 100 m^2 bvo (70 m^2 gbo)
Aantal woningen	circa 1.950 woningen
Aantal inwoners	circa 3.800 inwoners**
Aantal arbeidsplaatsen	circa 11.900 arbeidsplaatsen**

De verdeling van het programma vindt bij voorkeur plaats per kavel en, als dat niet mogelijk is, per bouwveld.

* De verhouding (%) van het programma is afgerond op een 5-tal.
** Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 100-tal.

Schinkelhaven grenst aan de Schinkel. Het gebied wordt gekenmerkt door overwegend kleinschalige bedrijfspanden en industriële loodsen met karakteristieke sheddaken. De bedrijvigheid is gemengd, met zowel productie als kenniswerk. De straatnamen verwijzen naar de luchtvaartindustrie, waarvan NLR een actieve vertegenwoordiger is in het gebied. Schinkelhaven verandert in de toekomst in een makersdistrict met een menging van oude en nieuwe ambachten, ondernemingen in creatieve sectoren en kleinschalige kantoren. De kleinschaligheid van het gebied en het karakter van de historische industriegebouwen

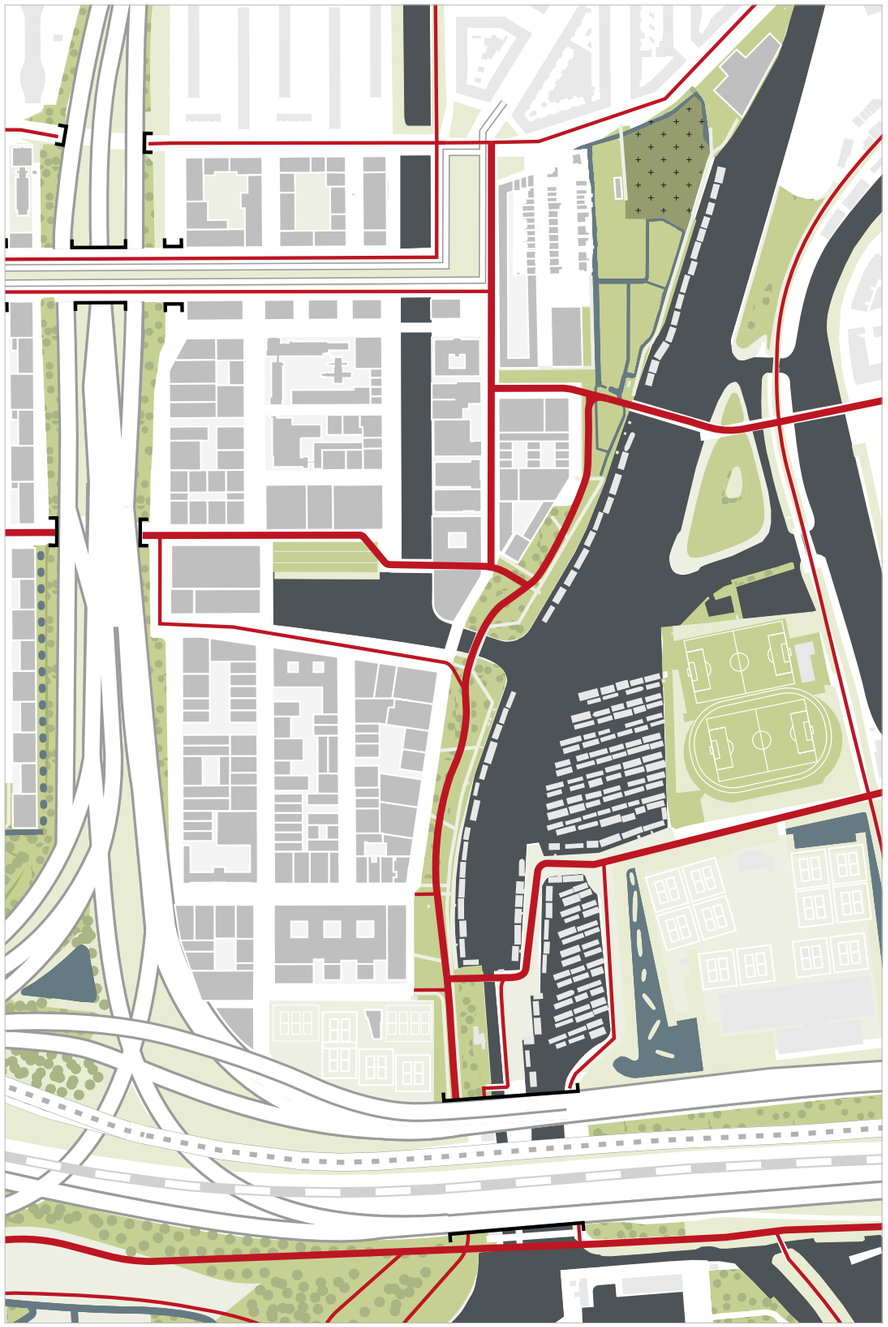




Schinkelhaven.
Foto's: Theo Baart (2019).

bieden daarvoor een belangrijke basiskwaliteit. Daarom kiezen we voor een ontwikkeling per kavel en zoveel mogelijk menging op de schaal van het bouwblok.

De Westlandgracht wordt verbonden met de aanwezige havenkom, dat het hart van het gebied vormt. We willen de havenkom vergroten, zodat aan de zonzijde een groene oever kan ontstaan met terrassen aan het water. Daarvoor zal de huidige bebouwing moeten verdwijnen. In de volgende planfase wordt dat verder uitgewerkt. Een fietsbrug over de gracht maakt de haven uit alle richtingen bereikbaar. De historische gridstructuur van het bedrijventerrein wordt zoveel mogelijk gehandhaafd.



Uitsnede stedenbouwkundig kader Schinkelhaven.

De transformatie van Schinkelhaven vraagt om een ander straatbeeld. Industriestraten, vooral gebruikt voor laden, lossen en parkeren, worden straks verblijfsruimten. Daarvoor moet het parkeren anders worden opgelost. Bij ieder project is parkeren op eigen terrein in principe uitgangspunt, bij voorkeur ondergronds. Een mogelijke oplossing voor kleinere percelen is om deze voorzieningen te bundelen in collectieve parkeergarages, gezamenlijk te realiseren door één of meer eigenaren/erfpachters. Bij de inrichting van de straten blijft het industriële karakter van het gebied zichtbaar door het gebruik van stoere materialen.



Artist impression van de havenkom in Schinkelhaven.

De oever van de Schinkel biedt bijzondere kansen. Hier ligt een belangrijke ecologische verbindingszone die ook betekenis kan krijgen als openbaar oeverpark. Een groene tegenhanger van de bebouwde omgeving in Schinkelhaven. In het toekomstige oeverpark wordt begraafplaats Huis te Vraag en de daar aangrenzende graslanden zorgvuldig opgenomen. Huis te Vraag blijft vanwege het unieke karakter en de bijzondere kwaliteiten behouden als een plek voor rust.

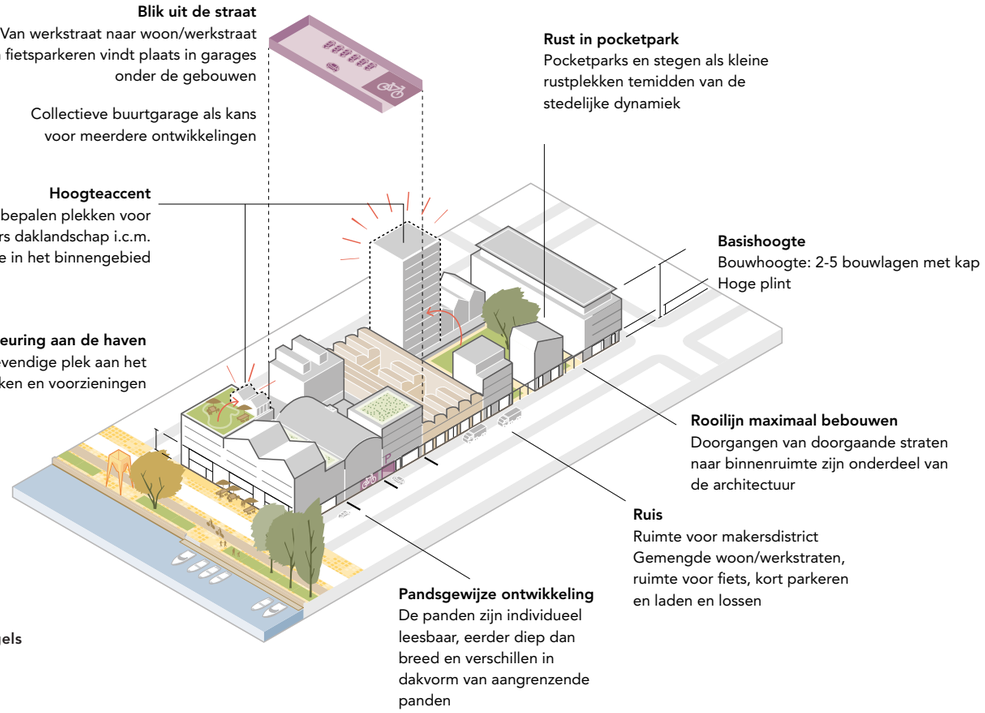
Er komt een beweegbare fietsbrug over de Schinkel in het verlengde van de Laan der Hesperiden. De voorkeursfietsroute ligt in het verlengde van de brug en gaat via de Generaal Vetterstraat richting het noorden naar het Aalsmeerplein. Naar het westen sluit deze fietsroute via de havenkom aan op de Nieuwe Sloterweg. De aanleg van de brug vraagt om de verplaatsing van enkele woonboten, waarvoor nieuwe ligplaatsen moeten worden gezocht in de omgeving. De aanlandingen van



Artist impression van de nieuwe Schinkelbrug.

de fietsbrug vragen om zorgvuldige inpassing. Aan de oostkant vanwege de inrichting van Park Schinkeleilanden, de kruising met de historische tramlijn en het Piet Kranenbergpad en de aansluiting op de Laan der Hesperiden. Aan de westkant vanwege de landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle graslanden bij Huis te Vraag en de ontwikkeling van het beoogde park langs de oever van de Schinkel.

In de verdere planvorming is de landschappelijke inrichting van het park en de inpassing van fietsverbindingen in dit cultuurhistorisch waardevolle gebied een belangrijke opgave. Bij de nadere planuitwerking voor de fietsbrug wordt tevens aandacht besteed aan verkeersveiligheid en veiligheid voor scheepvaart en zwemmers.



Belangrijkste spelregels voor het bouwen in Schinkelhaven.

De bebouwing in Schinkelhaven wordt pandsgewijs ontwikkeld. Het blijft veelkleurig en divers, maar krijgt in schaal en maat ook een stedelijke uitstraling. Eigentijdse stoere loodsen en bakstenen pakhuizen misstaan hier niet. De bouwhoogte in het gebied is maximaal 21 meter en varieert van twee tot vijf lagen met kap. De eerstelijnsbebouwing langs de A10 is hoger dan de daarachter gelegen bebouwing en bedraagt 5 tot 7 bouwlagen.

Het deelgebied Schinkelhaven is aangemerkt als een stedelijk werk/woonmilieu. Door menging van woningen met grote en kleine kantoren en bedrijven ontstaat hier een informeel milieu dat aansluit bij het centrum. Deze verkleuring is al een aantal jaren in Schinkelhaven zichtbaar. Maar er moet ook blijvend ruimte zijn voor productieve bedrijven die zich richten op het maken, repareren, verwerken of opslaan van goederen. Zulke bedrijven zijn onmisbaar voor een inclusieve en veerkrachtige economie. Schinkelhaven moet minimaal 16.000 m^2 bvo voor productieve bedrijvigheid blijven bieden.

Goede locaties voor de maakindustrie liggen langs de wegen die grenzen aan de A10, waar logistieke stromen het gebied niet belasten. Het plan moet daarbij ruimte bieden voor veilig laden en lossen en verhoogde plinten. Tegelijkertijd geldt dat deze bedrijvigheid wel mengbaar moet zijn met wonen.

6.2 Sloterstrip

Sloterstrip in een notendop

Milieutypering	werk/woonmilieu
Economisch profiel	stadsvoorzieningen
Woningen (50%)*	circa 230.000 m^2 bvo (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector)
Bedrijven en kantoren (40%)*	circa 200.000 m^2 bvo
Voorzieningen (10%)*	circa 50.000 m^2 bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 480.000 m^2 bvo
Oppervlakte plangebied	circa 275.000 m^2
Bruto FSI	1,7
Gemiddelde woninggrootte	circa 100 m^2 bvo (70 m^2 gbo)
Aantal woningen	circa 2.300 woningen
Aantal inwoners	circa 4.600 inwoners**
Aantal arbeidsplaatsen	circa 8.500 arbeidsplaatsen**

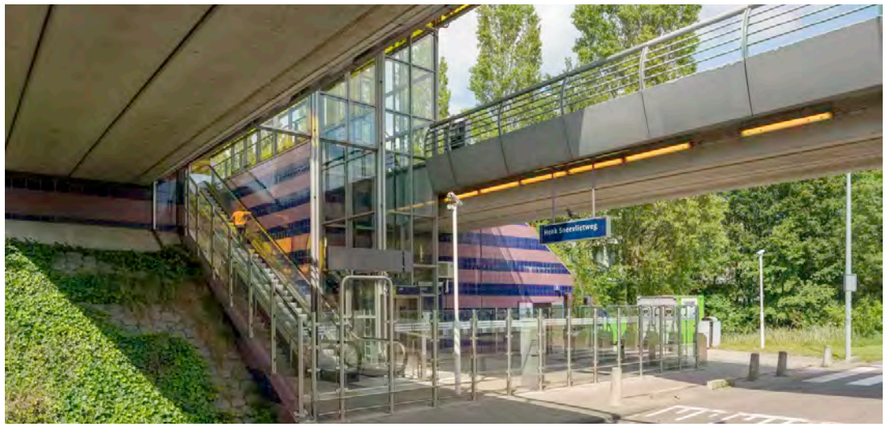
De verdeling van het programma vindt bij voorkeur plaats per kavel en, als dat niet mogelijk is, per bouwveld.

* De verhouding (%) van het programma is afgerond op een 5-tal.
** Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 100-tal.

Sloterstrip is een 1,3 kilometer lang deelgebied dat verbonden wordt door de Henk Sneevlietweg en de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan, beginnend bij het Aalsmeerplein en eindigend bij de Johan Huizingalaan. Beeldbepalend voor Sloterstrip is vooral de Henk Sneevlietweg. Een stedelijke hoofdroute die ooit onderdeel was van de snelweg naar Den Haag. Nog steeds getuigt het halve klaverblad bij de aansluiting op de ring van dat verleden. De functies in de strip zijn sterk bepaald door de goede autobereikbaarheid van het gebied.



Henk Sneevlietweg.
Foto: Theo Baart (2019).



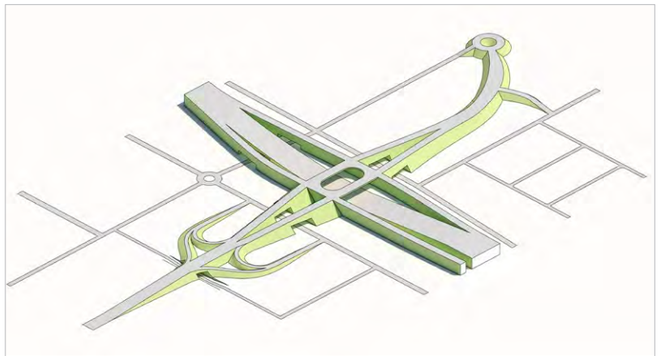
Ingang metrostation Henk Sneevlietweg.
Foto: Theo Baart (2019).

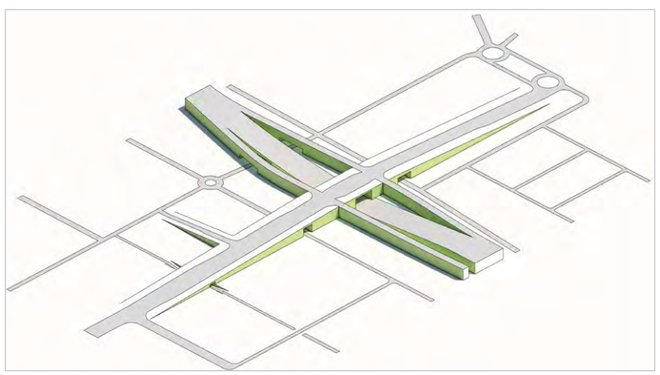
In de toekomst gaat dat veranderen, want de oriëntatie op de auto maakt plaats voor een oriëntatie op de fiets en het openbaar vervoer. Daarmee verandert ook de Henk Sneevlietweg van karakter. Er komen vrijliggende fietspaden en een openbaar vervoerverbinding naar het centrum. Om de ruimtelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid van deze weg te kunnen garanderen, is behoud van een groene middenberm het uitgangspunt.

De Henk Sneevlietweg werpt in zijn huidige vorm een flinke barrière op. De weg ligt over een lengte van 800 meter op een dijklichaam. Het ligt voor de hand om deze verkeerscorridor te transformeren naar een stadsstraat die beter opgaat in zijn omgeving.

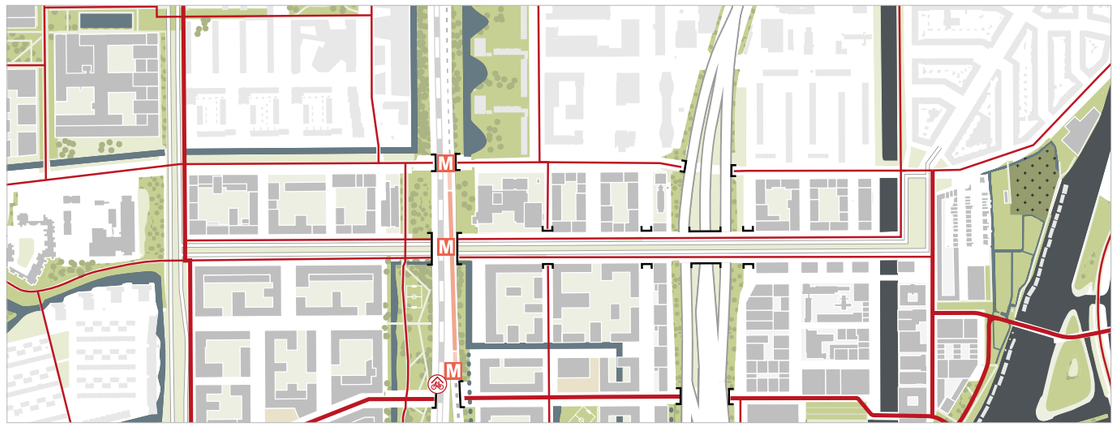
Ten westen van de aansluiting op de A10 ligt een half klaverblad met twee op- en afritten die het autoverkeer van de A10 naar de stadsstraten toe leiden. Deze op- en afritten nemen veel ruimte in beslag. Om de barrièrewerking te verminderen en het ruimtegebruik te optimaliseren, willen we graag in samenwerking met Rijkswaterstaat verkennen of de knoop A10-Henk Sneevlietweg opnieuw ontworpen kan worden. Een ontwerp dat compact, overzichtelijk en veilig is en met de bedoeling om de op- en afritten van de A10 zo snel mogelijk aan te sluiten op de stadsstraten. Op die manier kan aan weerszijden van de Henk Sneevlietweg ruimte vrijkomen voor nieuwe bouwblokken met aantrekkelijke straatwanden, vergelijkbaar met de Lelylaan. In het wegprofiel van de Henk Sneevlietweg blijft de autofunctie behouden. De Henk Sneevlietweg krijgt in beide richtingen twee rijstroken, daartussen komt een brede middenberm met dubbele bomenrij die ook wordt gebruikt als infiltratiegebied voor regenwater.

Ter hoogte van het Aalsmeerplein worden de bouwblokken van de Hoofddorppleinbuurt doorgezet om de verbinding te leggen tussen de stad en het deelgebied Schinkelhaven. Het Aalsmeerplein verandert daarbij in een bomenrijk verkeersplein, vergelijkbaar met het Hoofddorpplein.





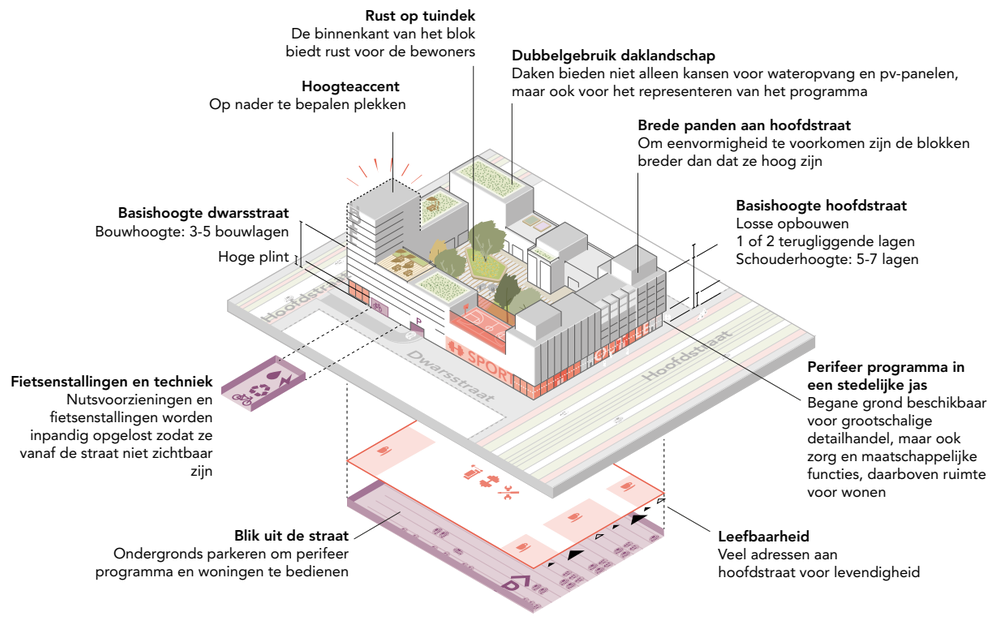
Beoogde ontmanteling van de knoop A10-Henk Sneevlietweg: huidige situatie (boven) en beoogde toekomstige situatie (onder).



Uitsnede stedenbouwkundig kader Sloterstrip.

De bebouwing van Sloterstrip kent nu nog een losse opzet met perifere functies, waaronder een bouwmarkt, hotel, politiebureau, opslaggebouw en scholen voor voortgezet onderwijs. Gebouwen met twee gezichten die zich oriënteren op zowel de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan als de Henk Sneevlietweg. Die dubbele oriëntatie blijft ook in de toekomst bestaan. De stoepen en entrees blijven aan de hoofdstraten, maar daartussen komen dwarsverbindingen die het binnengebied en parkeergarages ontsluiten. De gebouwen zijn gemiddeld vijf lagen hoog met een dubbelhoge begane grondverdieping aan de hoofdstraten en maximaal twee extra verdiepingen die terug liggen. Om eenvormigheid te voorkomen zijn de blokken maximaal tweemaal zo breed als ze hoog zijn. Daarbij vraagt de hellingbaan naar de A10 om slimme oplossingen om het hoogteverschil te overbruggen.

Er blijft in dit gebied ruimte voor stadsverzorgende functies, zoals bouwmarkten, hotels, sportvoorzieningen, scholen en meubelzaken, maar voorwaarde daarvoor is intensivering door menging en stapeling van programma. Perifeer programma in een stedelijke jas, waarbij slimme functiecombinaties essentieel zijn. Zo kan een parkeerdek tevens binnentuin worden of sportveld voor de fitnessclub. Meervoudig ruimtegebruik is in Sloterstrip een must.



Belangrijkste spelregels voor het bouwen in Sloterstrip.

6.3 Riekerpark

Riekerpark in een notendop

Milieutypering	centrumstedelijk woon/werkmilieu
Economisch profiel	stadswijk
Woningen (55%)*	circa 180.000 m² bvo (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector)
Bedrijven en kantoren (35%)*	circa 105.000 m² bvo
Voorzieningen (10%)*	circa 30.000 m² bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 315.000 m² bvo
Oppervlakte plangebied	circa 145.000 m²
Bruto FSI	2,2
Gemiddelde woninggrootte	circa 105 m2 bvo (75 m² gbo)
Aantal woningen	circa 1.700 woningen
Aantal inwoners	circa 3.400 inwoners**
Aantal arbeidsplaatsen	circa 4.500 arbeidsplaatsen**

De verdeling van het programma vindt bij voorkeur plaats per kavel en, als dat niet mogelijk is, per bouwveld.

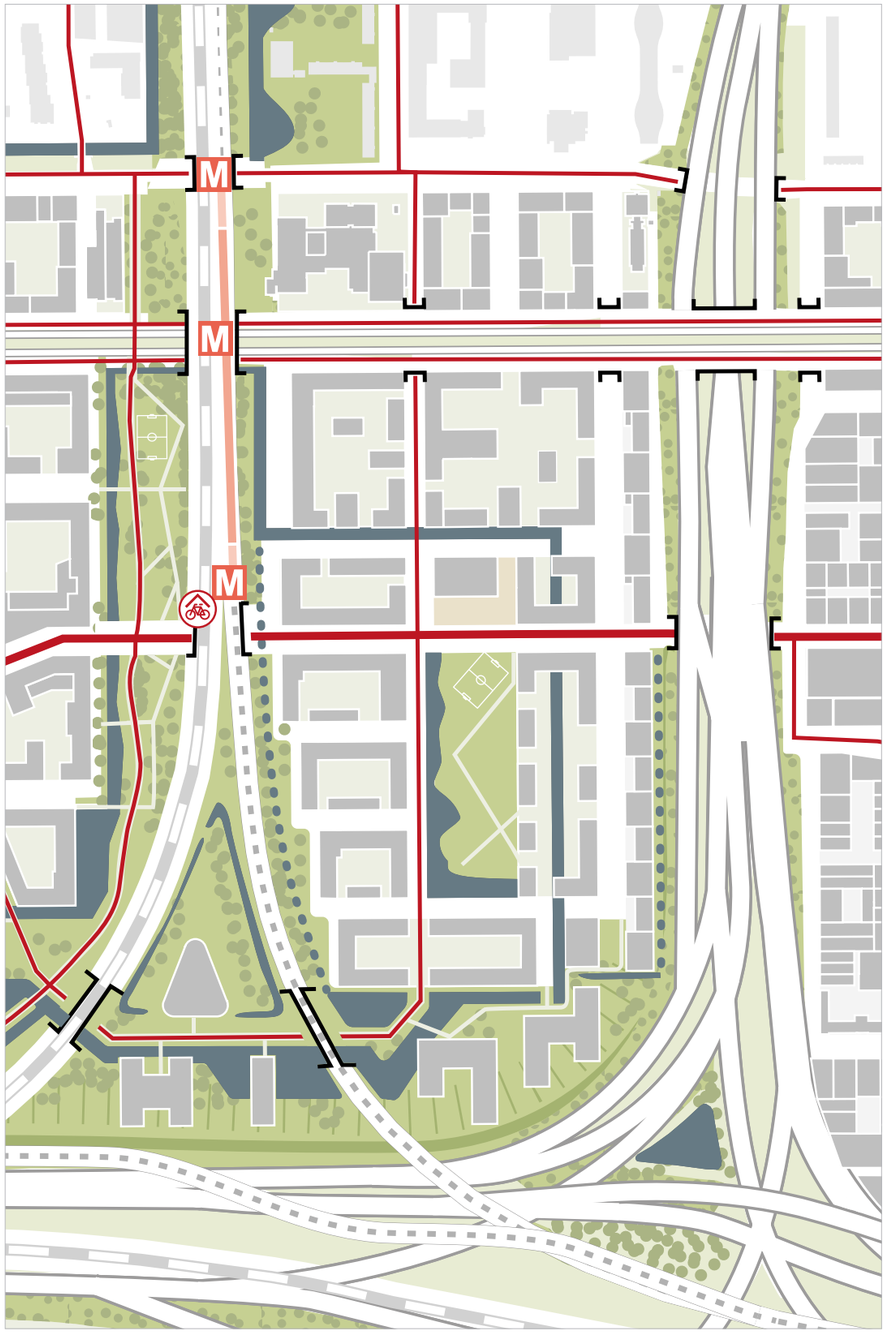
* De verhouding (%) van het programma is afgerond op een 5-tal.
** Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 100-tal.

Het gebied Riekerpark werd in de jaren ‘60 in gebruik genomen als sportpark, maar aan die functie kwam de afgelopen jaren een eind. Momenteel zijn er vooral tijdelijke bestemmingen, zoals het Startblok, een complex met 565 woningen voor jongeren en statushouders, en de Kaskantine, een zelfvoorzienend café-restaurant.



Voormalig sportpark Riekerhaven.
Foto: Theo Baart (2019).

Riekerpark wordt een woonbuurt met veel eengezinswoningen, veel groen en uiteenlopende voorzieningen. Daarnaast komen er kleinschalige bedrijfsruimten en woon-werkgebouwen voor kenniswerkers en creatieve ondernemers. Om wonen in Riekerpark mogelijk te maken, zorgen we aan de randen voor geluidwering. Aan de zuidzijde is dat de parkwal langs de A4, aan de oostkant aaneengesloten eerstelijnsbebouwing langs de A10 en aan de westkant waar nodig geluidsschermen langs het metrospoor.



Uitsnede stedenbouwkundig kader Riekerpark.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer is goed door de ligging naast het aangepaste metrostation Henk Sneevlietweg dat een uitgang krijgt aan de Nieuwe Sloterweg. Voor het langzaam verkeer maken we aantrekkelijke routes, die aansluiten op het netwerk in de omgeving. De bereikbaarheid per auto blijft, maar binnen de buurt krijgt langzaam verkeer prioriteit en komt er een 30 km-zone.

Bepalend voor de structuur van Riekerpark is het centrale park, een groene ruimte met veel water en alle faciliteiten voor informele sport en spel. Het waterpeil wordt hier verlaagd, zoals beschreven bij de hoofdkeuzes. Daarnaast krijgt het park een lage ligging om maximaal contact tussen land en water te behouden. Rond het park komt een carré van water, nodig voor waterberging en droog-legging. Daaromheen ligt een stedelijk gebied met grote bouwblokken. De meeste straten zijn oost-west georiënteerd, zodat veel mensen aan of vlakbij het park wonen. Bovendien wordt zo contact gemaakt met de spoordijk, die kan zorgen voor verkoeling in de avond.

Artist impression Riekerpark.

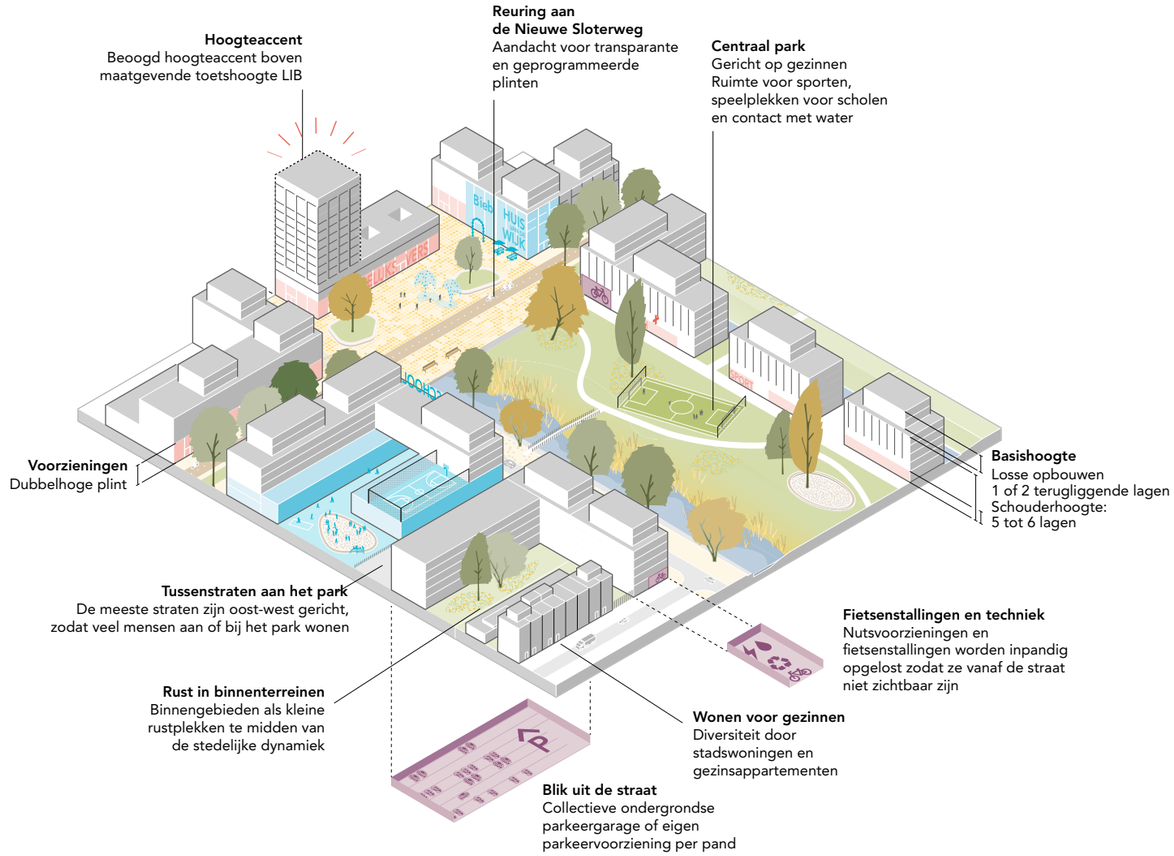


Ten noorden van het park, op een centrale, goed bereikbare plek in het hart van Schinkelkwartier, kan het buurtverzorgende winkelcentrum komen. Hier komt een cluster van voorzieningen dat ook een functie vervult voor andere deelgebieden. Het parkeren wordt ondergronds opgelost. Hier is ruimte voor een winkelstraat die meegroeit met het aantal inwoners in de wijk.

Winkels en maatschappelijke functies, zoals een huis van de wijk, een huisartsenpraktijk en een apotheek, liggen rond een buurtplein aan de Nieuwe Sloterweg. Bezoekers van het plein hebben uitzicht over het park. Ten westen van het plein, aan weerszijden van de Nieuwe Sloterweg, liggen enkele basisscholen met bijbehorende sportvoorzieningen.

De gebouwen ten oosten en westen van het park krijgen een basishoogte van vijf tot zes lagen. In de hele buurt zijn losse opbouwen mogelijk van één tot twee terugliggende lagen, die minimaal 2 meter achter de gevel liggen. Aan de noordkant van het park kan een hoogteaccent komen van maximaal twaalf lagen. De meeste panden hebben een vaste rooilijn aan de openbare ruimte en het parkeren gebeurt in ondergrondse garages, bereikbaar via het Heenwegpad en de Overschiestraat.

Belangrijkste spelregels voor het bouwen in Riekerpark.



Kansen voor het innovatiedistrict

Fysiek

- Bestaande bedrijven
- Nieuw te ontwikkelen
- Nieuw gestapeld datacenter
- Bestaand datacenter te verhuizen

Groen in het gebied verbeteren

- Boomstructuur
- Parkwal, geluidswering en groen
- Indicatieve zone verbinding stad en land

Bereikbaarheid verbeteren

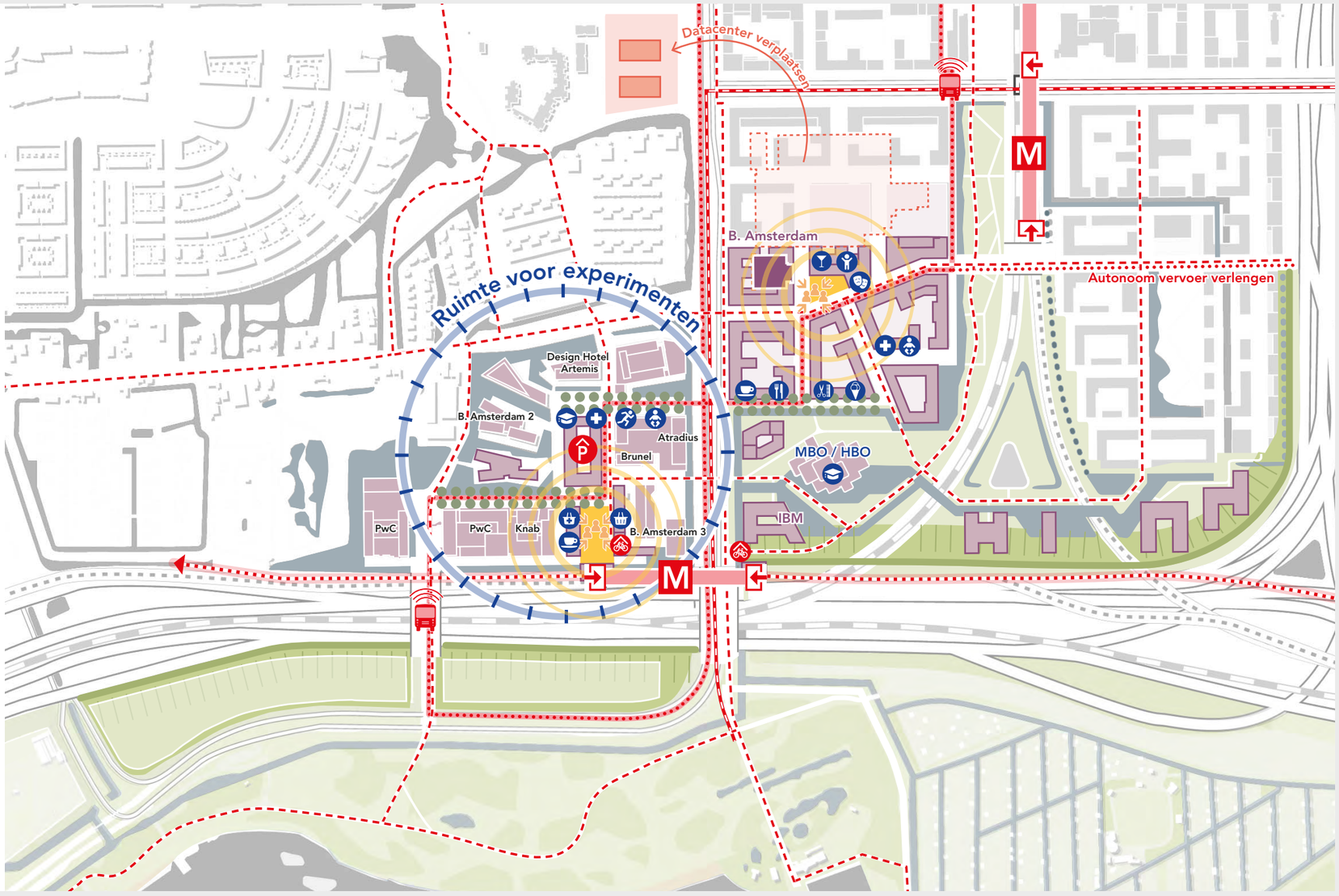
- Route voor langzaam verkeer
- Autonoom personenvervoer
- Reservering tramlijn
- Nieuwe metrolijn naar Schiphol
- Nieuw metrostation
- Opwaarderen, verplaatsen metrostation Henk Sneevlietweg
- Parkeergarage

Netwerk

- Interactie tussen bedrijven, scholen en bewoners

Economie, mengen van functies

- Ruimte voor experimenten, regelvrije zone
  Ruimte voor start-ups en scale-ups
- Kennisinstellingen en scholen naar het gebied halen
- Maatschappelijke voorzieningen
- Zorg en boodschappen
- Horeca



Stedenbouwkundige vertaling van de kansenkaart voor innovatiedistrict Nieuwe Meer.

Innovatiedistrict Nieuwe Meer

Innovatie gedijt goed in grote steden. Binnen de huidige economie leidt uitwisseling van kennis tot een continue verbetering en vernieuwing van diensten en producten. In Amsterdam bieden we op strategische locaties ruimte voor een innovatiedistrict. Dit is een plek waar toonaangevende bedrijven en instituten clusteren en netwerken vormen met startups en broedplaatsen. Doorgewinterde kennis en nieuw talent versterken elkaar.

De gemeente heeft de ambitie om een innovatiedistrict te ontwikkelen in Nieuwe Meer. Daarvoor is in 2019 een co-creatieproces gestart met bedrijven, instellingen en omwonenden om ambities en kansen voor dit district in beeld te brengen.

Het resultaat is een kansenkaart met belangrijke statements van de stakeholders (zie aparte bijlage). De kansenkaart was richtinggevend voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan.

- Creëer een netwerk van bedrijven, onderwijsinstellingen en voorzieningen, die elkaar aanvullen en versterken.
- Meng functies in het gebied. Door het toevoegen van woningen en publiekstrekkende functies in gebouwen ontstaat er een levendig en stedelijk gebied. Functiemenging is een voedingsbodem voor formele en toevallige ontmoetingen. En dat kan weer leiden tot innovatie.
- Verbeter de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer. Creëer een aantrekkelijke omgeving voor fietsers en voetgangers. Meer ruimte voor het langzaam verkeer betekent minder ruimte voor de auto. Verbeter de kansen voor zelfrijdend vervoer en realiseer een P+R-voorziening bij het nieuwe metrostation.
- Verbeter de samenhang tussen Nieuwe Meer West en Nieuwe Meer Oost. Hef de barrièrewerking van de Johan Huizingalaan waar mogelijk op. Dit kan door een versmalling van de straat met behoud van het aantal rijstroken en meer kruispunten om snel en veilig over te steken.
- Creëer ontmoetingsplekken in gebouwen en op straat voor verblijf en interactie.
- Verbeter de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit van het groen. Hoogwaardig groen en water dragen bij aan de leefbaarheid, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van het gebied. Maak beter gebruik van het bestaande Landschapspark De Oeverlanden. Verbeter de sociale veiligheid en benut de kansen voor sport en ontspanning.
- Maak ruimte om te experimenteren. Denk aan regelvrije gebieden, die als proeftuin dienen voor de ontwikkeling van innovatieve woon-werkconcepten.

6.4 Nieuwe Meer Oost

Nieuwe Meer Oost in een notendop

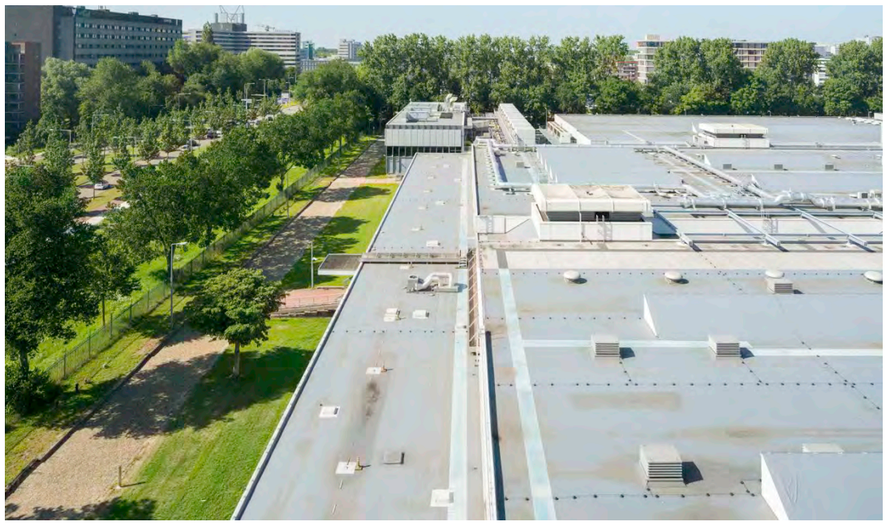
Milieutypering	centrumstedelijk woon/werkmilieu
Economisch profiel	innovatiedistrict
Woningen (50%)*	circa 250.000 m² bvo (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector)
Bedrijven en kantoren (40%)*	circa 180.000 m² bvo
Voorzieningen (10%)*	circa 45.000 m² bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 475.000 m² bvo
Oppervlakte plangebied	circa 230.000 m²
Bruto FSI	2,1
Gemiddelde woninggrootte	circa 80 m² bvo (60 m² gbo)
Aantal woningen	circa 3.100 woningen
Aantal inwoners*	circa 6.200 inwoners**
Aantal arbeidsplaatsen	circa 7.600 arbeidsplaatsen**

De verdeling van het programma vindt bij voorkeur plaats per kavel en, als dat niet mogelijk is, per bouwveld.

* De verhouding (%) van het programma is afgerond op een 5-tal.

** Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 100-tal.

Nieuwe Meer Oost is het voormalige IBM-terrein. In de vroege jaren '60 werden hier bedrijfshallen gebouwd, onder meer voor de productie van typemachines. Nu zijn er vijf grote functies: het datacenter Global Switch, bedrijfsverzamelgebouw B. Amsterdam, een voormalig postdistributiecentrum, een gemeentelijk afvalpunt en het hoofkantoor van IBM. In de eigendomsgrens tussen Global Switch en B. Amsterdam is nog het beloop zichtbaar van de voormalige Sloterweg naar Amsterdam.



Datacenter Global Switch.
Foto: Theo Baart (2019).



IBM terrein.
Foto: Theo Baart (2019).

De komende jaren transformeert Nieuwe Meer Oost naar een gemengd woon-werkgebied met diverse functies in een hoge dichtheid. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is goed door de ligging naast het aangepaste metrostation Henk Sneevlietweg en het perspectief van een tweede metrostation bij de Johan Huizingalaan. Het gebied is onderdeel van het innovatiedistrict Nieuwe Meer, een wijk met woningen en voorzieningen die gericht zijn op jonge kenniswerkers en internationale doelgroepen. In het plan houden we rekening met een kinderdagverblijf, een huisartsenpraktijk en een basisschool.



Artist impression buurtplein bij B. Amsterdam.

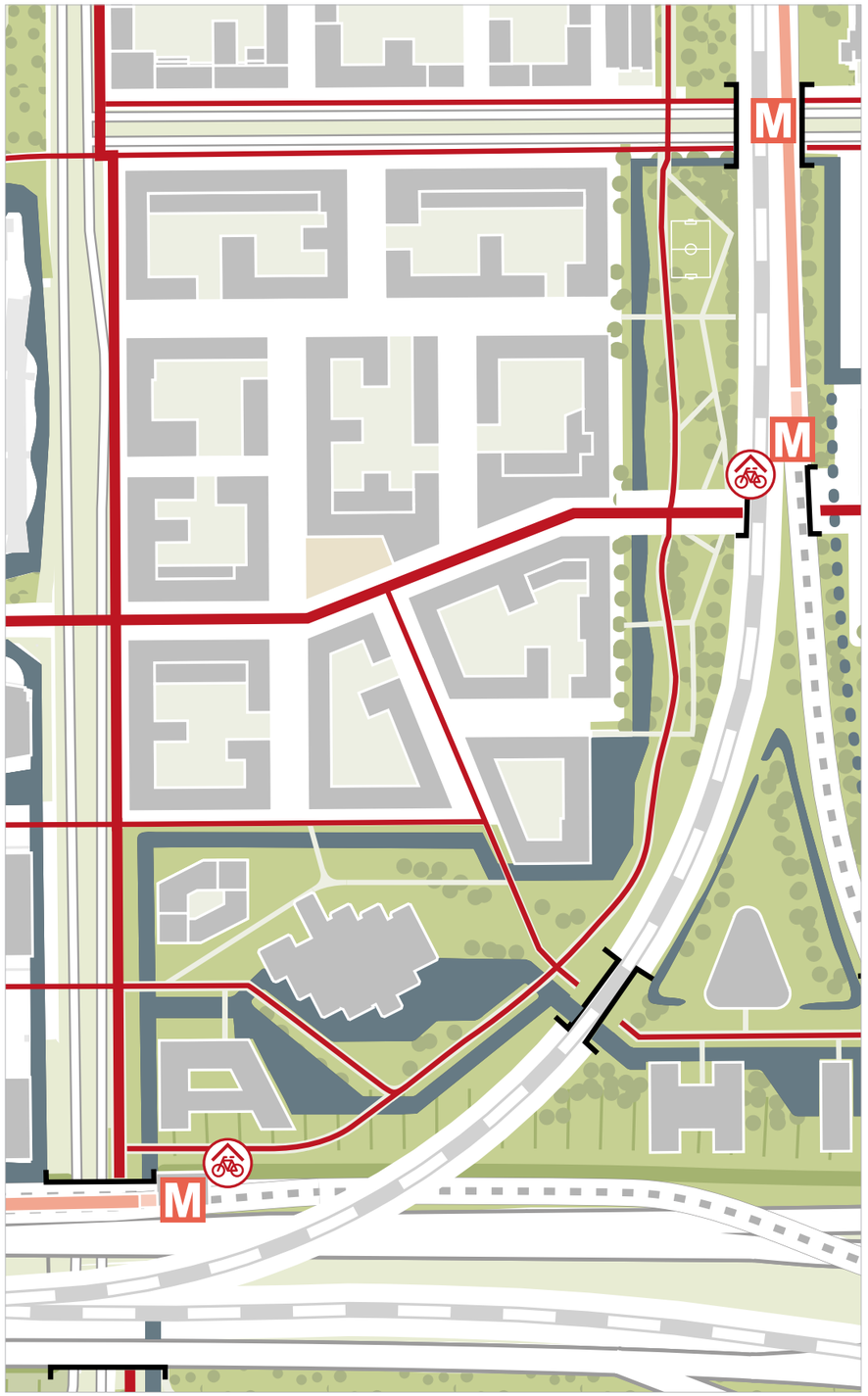
In het ontwerp zitten hoogwaardige ruimtes die beschutting en geborgenheid bieden. Straten worden zoveel mogelijk beëindigd met bebouwing die de infrastructuur van sporen en drukke wegen buitensluit. Nieuwe Meer Oost krijgt een structuur van grote bouwblokken en royale binnenterreinen die groen, doorwaadbaar en openbaar toegankelijk zijn. Ze bieden de rust die nodig is om hier prettig te kunnen wonen en werken. In het hart van de buurt komt een autovrij plein. Het plein ligt naast B. Amsterdam aan de Nieuwe Sloterweg en biedt ruimte aan horeca, culturele functies en andere voorzieningen. Nader onderzoek moet uitwijzen of een ondergrondse fietsenstalling hier realistisch en (financieel) haalbaar is.

Artist impression binnenterrein.

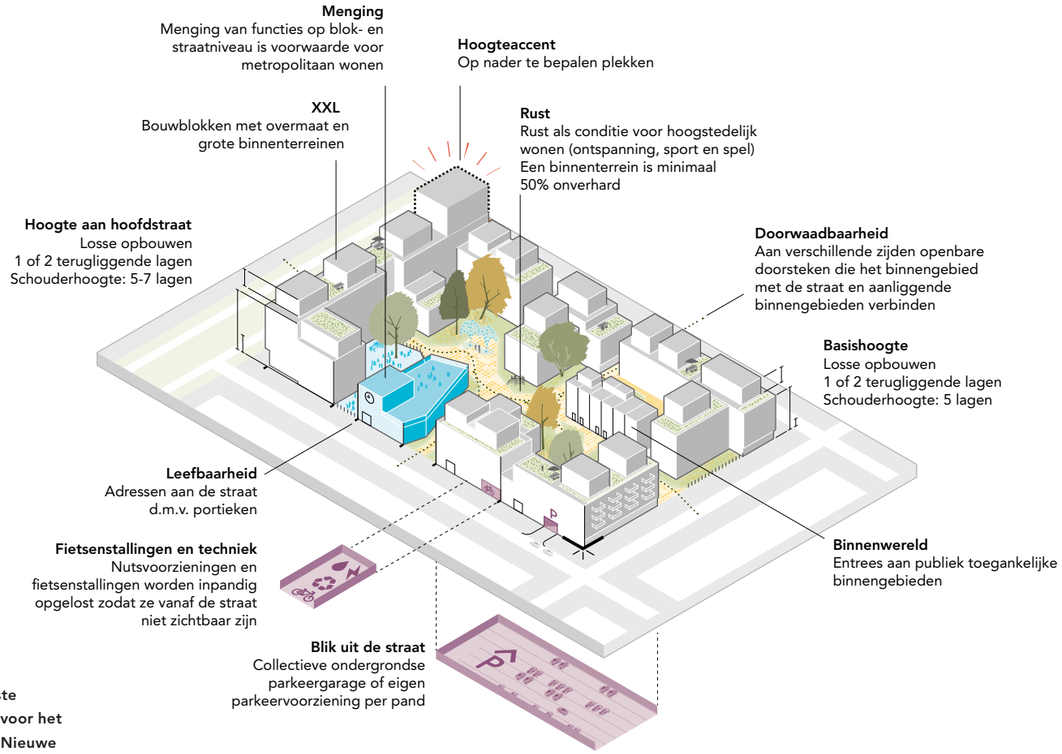


De bouwblokken hebben een vaste rooilijn aan de openbare ruimte. Ze zijn opgedeeld in autonome panden met een eigen ontsluiting die zelfstandig gebouwd of getransformeerd kunnen worden. Aan de randen van de buurt hebben ze een basishoogte van zeven lagen en een breedte tussen 16 en 64 meter. Binnen de buurt is de basishoogte vijf lagen en zijn de panden smaller, in breedte variërend van 16 tot 48 meter. Tussen de grote bouwblokken komen autoluwe, klimaatbestendige straten. Het regenwater wordt via deze straten afgevoerd naar de watergangen in het groen.

In de hele buurt zijn losse opbouwen mogelijk van één tot twee terugliggende lagen, die minimaal 2 meter achter de gevel liggen. Op geluidluwe locaties zijn er openingen in de bouwblokken, zodat contact ontstaat tussen straat en binnenterrein. Incidenteel zijn er hoogteaccenten om de oriëntatie in het gebied te versterken, zoals bij de entree van de Nieuwe Sloterweg en in de zuidoosthoek aan het park rond IBM. Het parkeren van auto's vindt plaats in garages onder de gebouwen, bereikbaar via routes die aansluiten op de Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg. Zo houden we veel straten en ook het buurtplein autovrij.



Uitsnede stedenbouwkundig kader Nieuwe Meer Oost.



Belangrijkste spelregels voor het bouwen in Nieuwe Meer Oost.

Nieuwe Meer Oost wordt omgeven door een groenzone langs de spoordijk en het park rond het monumentale hoofdkantoor van IBM. Eventuele nieuwbouw moet zodanig in dit park verrijzen, dat dit markante gebouw zijn functie als baken in de stad behoudt en de ecologische structuur wordt gerespecteerd. Het nieuwe hoofdkantoor van IBM kan een plek krijgen aan de parkwal langs de A4 en ligt hiermee in de ecologische structuur. We onderzoeken hoe hiervoor compensatie kan worden geboden. Het nieuwe groen van het park kan als compensatie mogelijk een rol spelen. In de volgende fase wordt dit verder onderzocht en nader uitgewerkt. Een raadsbesluit is nodig om deze functiewijziging mogelijk te maken.

In het park en de groenzone langs het spoor liggen niet alleen fiets- en voetpaden, maar ook sport- en speelmogelijkheden voor de buurt. Deze gebieden staan in verbinding met de Nieuwe Meer en het Riekerpark. Zo ontstaat een groot recreatiegebied dat tevens een ecologische verbindingsfunctie heeft. Het nieuwe park wordt openbaar. Om de verblijfswaarde en kwaliteit te waarborgen respecteren we de weidsheid van deze groene ruimte.

De ontwikkeling van een innovatiedistrict stelt niet alleen eisen aan de inrichting van het gebied, maar ook aan het ontwerp van de Johan Huizingalaan. Deze weg, een belangrijke verbinding tussen de Sloterplas en de Nieuwe Meer, is in grote delen van Nieuw-West ingericht als stadsstraat met gebouwen aan weerszijden. In Schinkelkwartier werkt de weg echter vooral als een barrière. Er is veel lege ruimte en het verkeer domineert, waardoor contact tussen de gebieden aan weerskanten wordt belemmerd. In het stedenbouwkundig kader is daarom de rooilijn van de bouwblokken opgeschoven naar de straat. Ook is er een volwaardige oversteek tussen de David Ricardostraat en het IBM-park gemaakt. Om dit mogelijk te maken, moeten kabels en leidingen worden verlegd.

6.5 Nieuwe Meer West

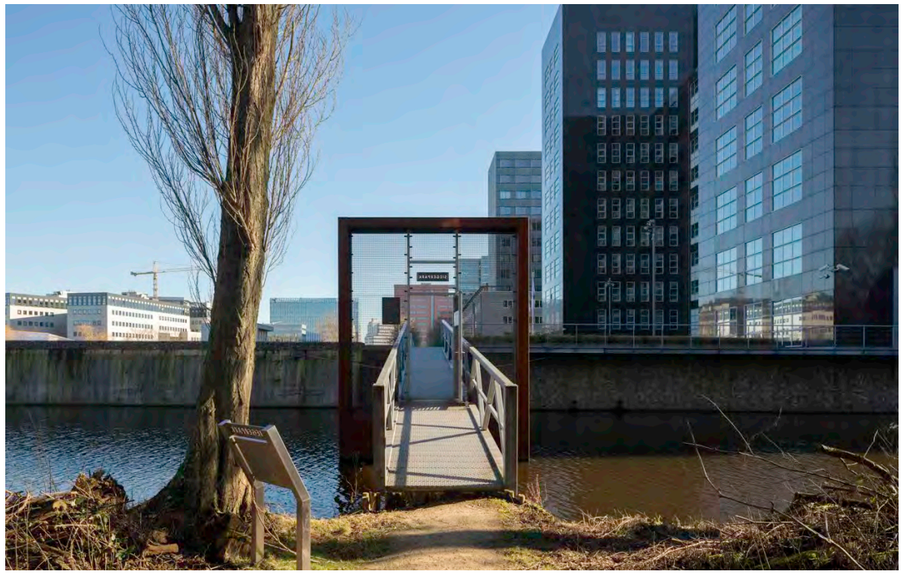
Nieuwe Meer West in een notendop

Milieutypering	stedelijk werk/woonmilieu
Economisch profiel	innovatiedistrict
Woningen (20%)*	circa 50.000 m^2 bvo (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector)
Bedrijven en kantoren (70%)*	circa 160.000 m^2 bvo
Voorzieningen (10%)*	circa 15.000 m^2 bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 225.000 m^2 bvo
Oppervlakte plangebied	circa 140.000 m^2
Bruto FSI	1,6
Gemiddelde woninggrootte	circa 75 m^2 bvo (55 m^2 gbo)
Aantal woningen	circa 650 woningen
Aantal inwoners	circa 1.300 inwoners**
Aantal arbeidsplaatsen	circa 6.500 arbeidsplaatsen**

De verdeling van het programma vindt bij voorkeur plaats per kavel en, als dat niet mogelijk is, per bouwveld.

* De verhouding (%) van het programma is afgerond op een 5-tal.
** Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 100-tal.

Nieuwe Meer West is het voormalige Rieker Business Park, dat werd ontwikkeld in de jaren ‘80 en ‘90 als zichtlocatie voor kantoren aan de A4. Er was destijds ook sprake van plannen voor een treinstation, maar dat is er nooit gekomen. De hoge gebouwen in een eilandenstructuur staan in sterk contrast met de kleinschalige Sloterweg en het ecologisch waardevolle Siegerpark.



Nieuwe Meer West.
Foto: Theo Baart (2019).



Zicht vanuit De Oeverlanden op Nieuwe Meer West.
Foto: Theo Baart (2019).

De laatste jaren voltrekt zich een geleidelijke transformatie in het gebied. Het Dutch design hotel Artemis vestigde zich in het hart van het gebied en het markante Dynatos-gebouw, een voormalig kantoor van IBM, transformeerde naar een woongebouw. Ook zijn er dependances van B. Amsterdam gekomen die het type bedrijvigheid en de schaal ervan hebben veranderd. Het gebied is per openbaar vervoer nog steeds slecht bereikbaar. Er zijn alleen in de spits twee buslijnen, gefinancierd door het bedrijfsleven. Op korte termijn gaat dit enigszins verbeteren doordat de buslijn vanaf Schinkelhaven naar Schiphol zal rijden.



Uitsnede stedenbouwkundig kader Nieuwe Meer West.

De transformatie krijgt de komende jaren een vervolg door in meer gebouwen een woonfunctie te introduceren. Daarbij kan ook het lege centrumgebied worden ingevuld met een mix van kantoren, woningen en voorzieningen. Deze locatie vraagt om een transparant en doorwaadbaar gebouw met interne straten, pleinen en groene hoven, naar het voorbeeld van het Rotterdamse Stadstimmerhuis. Bij het gebouw hoort een grote ondergrondse parkeergarage, die ook een functie voor de omgeving heeft. Rond het complex komen straten met brede stoepen en actieve functies in de plint. Zo krijgt het innovatiedistrict in Nieuwe Meer West een eigen gezicht.

Een volgende stap in de ontwikkeling tot aantrekkelijk stadsgebied wordt mogelijk bij verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Een toekomstig metrostation betekent een schaalsprong in de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ten noorden van het station liggen kansen voor een stedelijk plein, vergelijkbaar met het Zuidplein in Amsterdam. Rond het plein liggen voorzieningen die gericht zijn op de reiziger, onder het plein is ruimte voor een grote fietsenstalling. Mogelijk kan het metrostation ook een transferiumfunctie vervullen voor autopassagiers die hier overstappen op openbaar vervoer of fiets. Verder is voor dit gebied, evenals voor Nieuwe Meer Oost, versmalling en een betere oversteekbaarheid van de Johan Huizingalaan noodzakelijk.

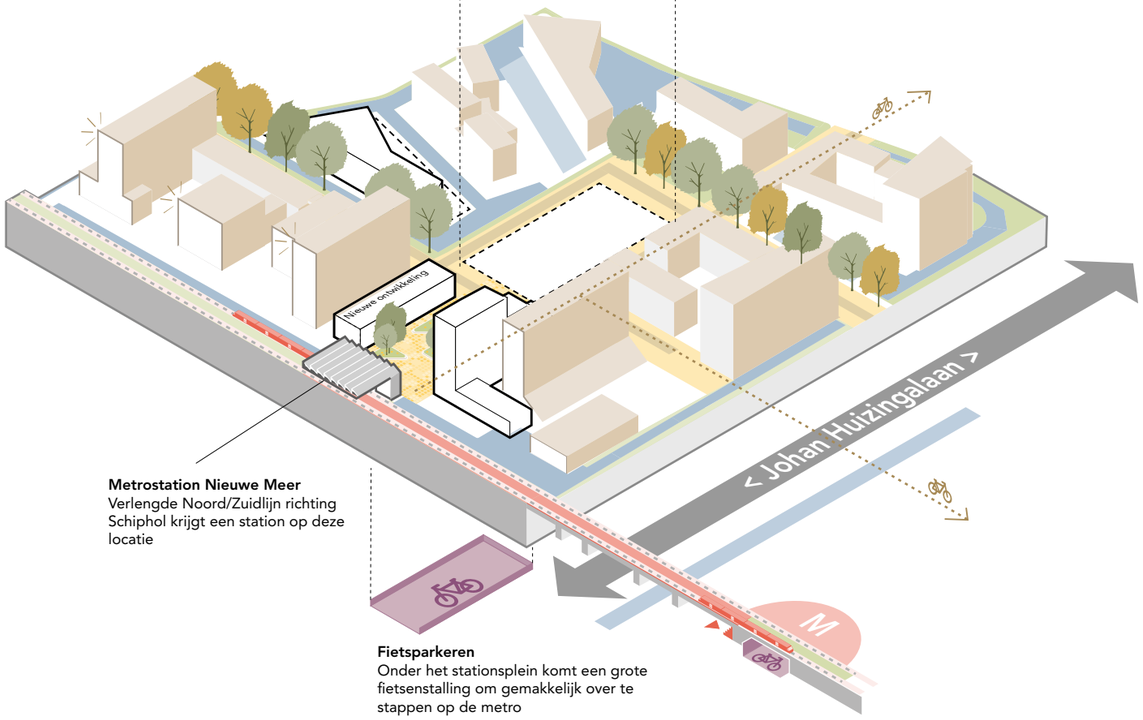


Artist impression van het stationsplein in Nieuwe Meer West.

Stad in blok
Groot gemengd stadsblok met interne straten en hoven
Afmetingen 60m x 100m
Actieve plinten rondom
Omsloten door hoge bebouwing geven kansen voor wonen

Collectieve parkeeroplossing

Belangrijkste spelregels voor het bouwen in Nieuwe Meer West.



Metrostation Nieuwe Meer
Verlengde Noord/Zuidlijn richting Schiphol krijgt een station op deze locatie

Fietsparkeren
Onder het stationsplein komt een grote fietsenstalling om gemakkelijk over te stappen op de metro

6.6 De Plantijn

De Plantijn in een notendop

Milieutypering	werk/woonmilieu
Economisch profiel	zorgdistrict
Woningen (20%)*	circa 100.000 m^2 bvo (40% sociaal, 40% middelduur, 20% vrije sector)
Bedrijven en kantoren (20%)*	circa 85.000 m^2 bvo
Voorzieningen (60%)*	circa 270.000 m^2 bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 455.000 m^2 bvo
Oppervlakte plangebied	circa 195.000 m^2
Bruto FSI	2,3
Gemiddelde woninggrootte	circa 75 m^2 bvo (55 m^2 gbo)
Aantal woningen	circa 1.300 woningen
Aantal inwoners	circa 2.700 inwoners**
Aantal arbeidsplaatsen	circa 6.700 arbeidsplaatsen**

De verdeling van het programma vindt bij voorkeur plaats per kavel en, als dat niet mogelijk is, per bouwveld.

* De verhouding (%) van het programma is afgerond op een 5-tal.
** Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 100-tal.

De Plantijn is een deelgebied dat zorgfuncties van nationale en internationale betekenis huisvest. De belangrijkste functies zijn het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis, het Nederlands Kanker Instituut, het farmaceutisch bedrijf Sanquin en het Centrum voor Zorg (CvZ) Slotervaart. Ruimtelijk richten deze voorzieningen zich naar binnen, er is geen actieve verbinding met de omgeving. De openbare ruimte binnen het deelgebied is sterk versteend en vooral ingericht voor het verkeer en parkeren. Ondanks de bouw van een parkeergarage domineert de auto nog steeds in het gebied.



De Plantijn. Foto: Theo Baart (2019).



De Plantijn. Foto: Theo Baart (2019).

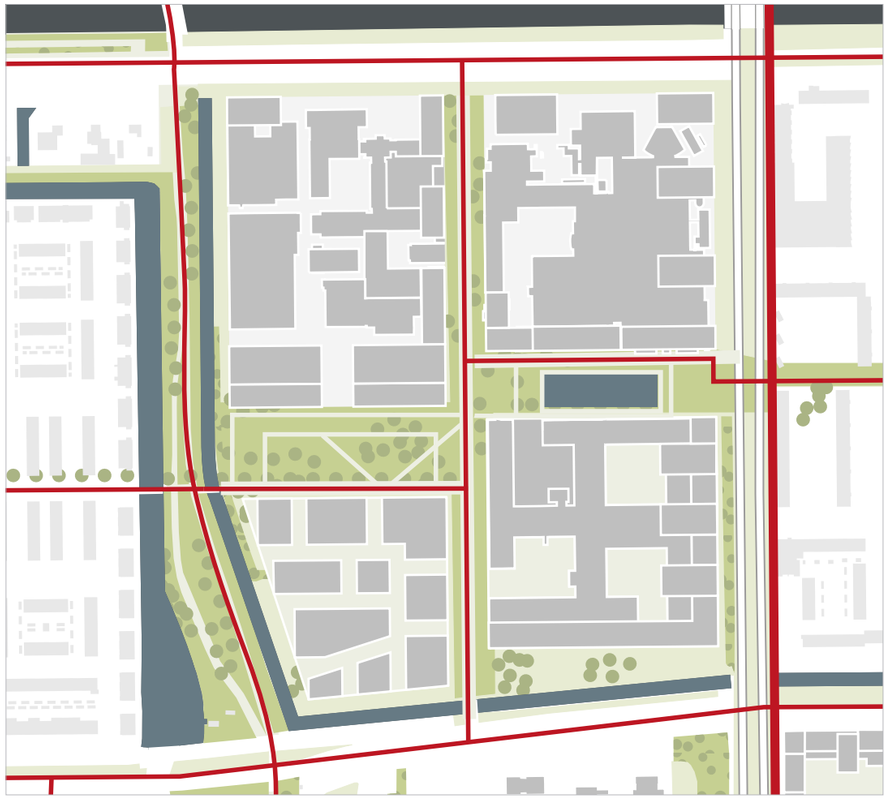
Het stedenbouwkundig kader voor De Plantijn moet samen met de zorgpartijen verder worden ingevuld, maar in deze projectnota doen we alvast een voorzet. Belangrijk is vooral dat het introverte gebied een gezicht naar de omgeving krijgt. Dat kan door het aanbieden van ontwikkelruimte aan de randen, bij voorkeur voor functies die ook betekenis hebben voor de bewoners van Nieuw-West. Denk aan zorggerelateerde opleidingen, fysiotherapie, sport en gezonde horeca. Daarnaast is ook in het binnengebied verdichting mogelijk, met name voor nieuwe woonvormen, gekoppeld aan behandeling of onderzoek.



Referentie van de universiteitscampus in Rotterdam. Bron: Juurlink [+] Geluk.

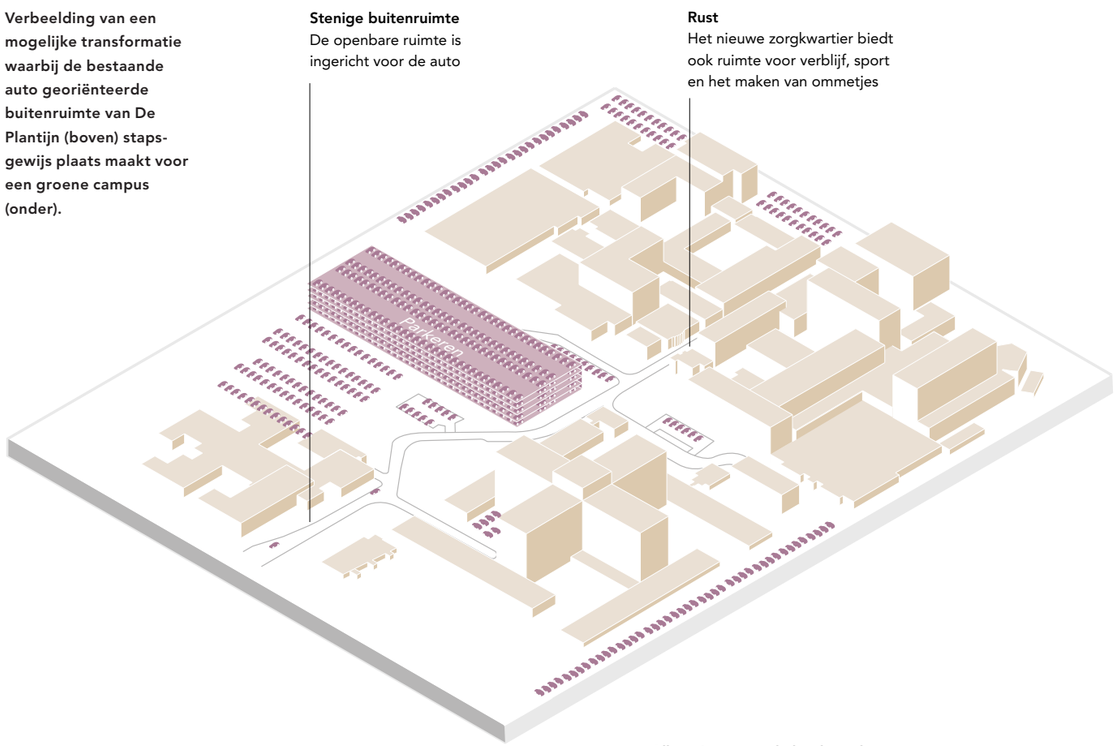
De grootste uitdaging in De Plantijn is de transformatie van de openbare ruimte. Personeel, patiënten en bezoekers van het zorgkwartier komen uit heel Nederland en zijn afhankelijk van een goede autobereikbaarheid. Daarom moet er ruimte blijven voor parkeren. Het parkeren moet op termijn in ondergrondse voorzieningen worden opgelost, want dan ontstaat er ruimte voor een rustig, groen binnengebied, waar patiënten, personeel, bezoekers en toekomstige bewoners kunnen ontspannen of bijkomen van hun behandeling. Een brug voor fietsers en voetgangers over de Christoffel Plantijngracht heeft veel toegevoegde waarde, omdat er op die manier een verbinding ontstaat tussen de wijk Nieuw-Sloten en de Delflandpleinbuurt.

We zien kansen voor het versterken van biotech- en farmaceutische innovatie en het ontwikkelen van een 'life science and health cluster'. De inzet is om een campus te ontwikkelen die wordt gedragen door een sterke openbare ruimte. Inspiratie hiervoor is te vinden in de universiteitscampus van Rotterdam en de hightechcampus van Eindhoven.



Uitsnede stedenbouwkundig kader De Plantijn.

Verbeelding van een mogelijke transformatie waarbij de bestaande auto georiënteerde buitenruimte van De Plantijn (boven) stapsgewijs plaats maakt voor een groene campus (onder).



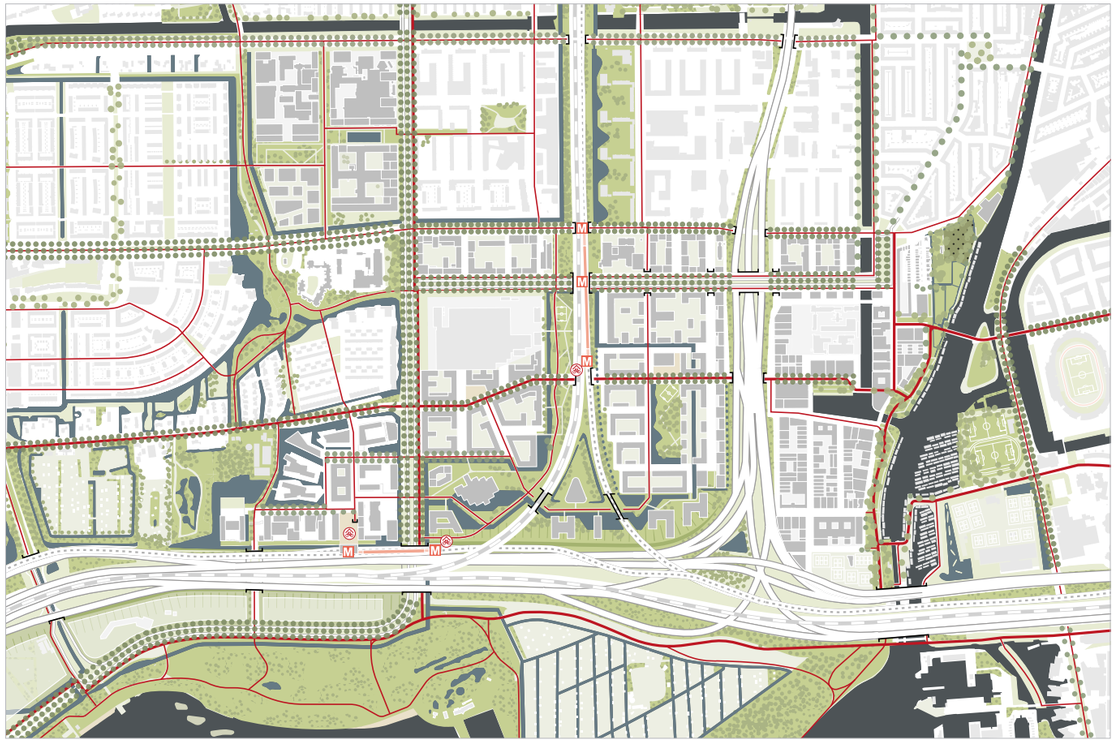
7 Ontwikkelstrategie

7.1 Voorwaarden scheppen

We stemmen de ontwikkelstrategie voor Schinkelkwartier af op de bestaande condities van een gefragmenteerd gebied waarin ontwikkeling alleen mogelijk is als private eigenaren en ontwikkelaars investeren.

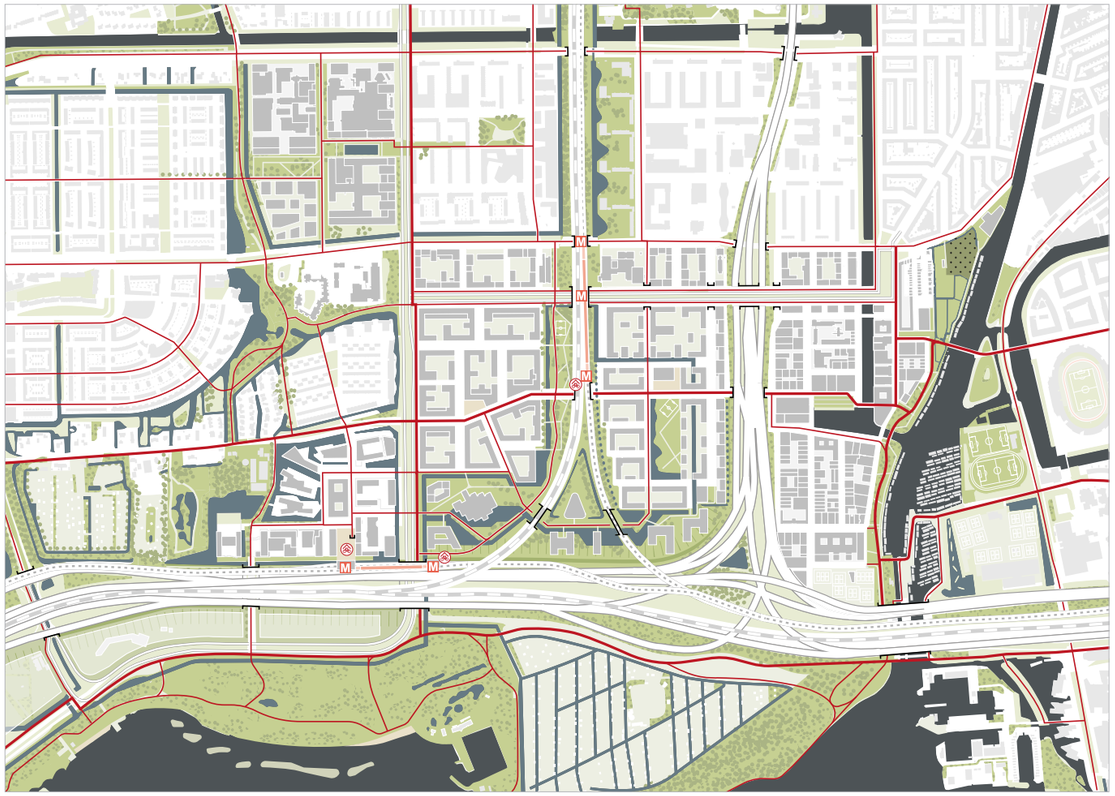
Per deelgebied bieden we op maat toegesneden ontwikkelruimte om initiatieven en plannen te kunnen realiseren: regisseren waar het moet en faciliteren waar het kan.

Verbeelding van de situatie met aanwezigheid van NLR en Global Switch.



Privaat initiatief is in veel gevallen moeilijk te voorspellen. Daarom is maximale wendbaarheid vereist in schaal, snelheid en programmering van het proces. De doorlooptijd van tenminste 25 jaar brengt ongetwijfeld ook wijzigingen in beleid en omstandigheden met zich mee. De ontwikkeling kent zowel interne als externe dynamiek.

De mogelijke transformatie van de kavels van Global Switch en NLR zijn op dit moment het moeilijkst te voorspellen. Daarom is de situatie waarin de terreinen van NLR en Global Switch nog niet transformeren apart beschouwd. Deze situatie wordt stedenbouwkundig en planologisch aanvaardbaar geacht.



Verbeelding van de beoogde eindsituatie 2050 na transformatie van NLR en Global Switch.

Bovenplanse maatregelen realiseren

Het doel van de ontwikkelstrategie is het scheppen van de juiste voorwaarden waaronder private initiatieven tot stand kunnen komen. Allereerst door te zorgen voor een helder stedenbouwkundig raamwerk met de benodigde infrastructuur. Daarnaast moeten onderdelen van de groen- en waterstructuur worden ontwikkeld. Hetzelfde geldt voor de geluidwerende maatregelen, die noodzakelijk zijn voor het realiseren van gevoelige bestemmingen zoals wonen. Sommige maatregelen kunnen en moeten snel worden uitgevoerd, andere vragen om verschillende redenen meer tijd.

Juridisch planologische ruimte

Een tweede voorwaarde is het scheppen van de benodigde juridisch planologische ruimte. Om gemengde bestemmingen in het gebied mogelijk te maken, is uitgebreid onderzoek verricht. Dat resulteerde in een concept OER, dat gelijktijdig met deze projectnota is opgesteld. Vervolgens zijn voor private projecten (afwijkingen van) bestemmingsplannen en, na inwerkingtreding van de Omgevingswet, (afwijkingen of wijzigingen van) het omgevingsplan nodig. De formele aanvaarding van het definitieve OER door de gemeenteraad vindt plaats bij de vaststelling van de eerste van deze bestemmingswijzigingen.

We kiezen daarbij voor maatwerk. Per project treffen we een op het plan afgestemde bestemmingsregeling. Met regelingen per project voorkomen we grote gedetailleerde bestemmingsplannen, waarvan in de praktijk meestal toch moet worden afgeweken.

Investeren

Als derde moet de gemeente zelf investeringsruimte maken voor maatregelen in de openbare ruimte per project of deelgebied. Dat kan door het opstellen van een investeringsnota per gebied, gevolgd door het nemen van een investeringsbesluit. Maatgevend voor planning en fasering daarvan zijn vooral private initiatieven. Waar veel investeringsbereidheid bestaat bij eigenaren moet ook de gemeente in actie komen. Bij de huidige stand van zaken zijn vooral investeringsbesluiten voor de deelgebieden Nieuwe Meer Oost, De Plantijn en Schinkelhaven noodzakelijk. Hier moeten de gemeente en eigenaren op korte termijn tot uitvoeringsafspraken komen.

Daarnaast is er de mogelijkheid om zelf actief te verwerven. Dat kan nodig zijn om maatschappelijke voorzieningen zoals scholen, sportgebouwen of zorg te realiseren, of om openbare ruimte aan te kunnen leggen.

Om vooruitlopend op de investeringsbesluiten al uitgaven te kunnen doen voor verwerving, infrastructuur, geluidafschermende maatregelen en andere gemeentelijke investeringen wordt bij deze projectnota tevens een voorbereidingsgrondexploitatie geopend.

Faciliteren tijdelijke initiatieven

Het duurt meer dan 25 jaar voordat de beoogde eindsituatie in het gebied is bereikt. In de tussentijd is er ruimte voor tijdelijke initiatieven. Er zijn al diverse initiatieven in het gebied tot stand gekomen, zoals de broedplaats in het voormalige ACTA-gebouw en de Kaskantine in Riekerpark. In de toekomst willen we deze spontane ontwikkeling van ondernemerschap graag blijven aanmoedigen en faciliteren. In juni 2019 heeft er een eerste expertmeeting plaatsgevonden. Nu werken we aan een strategische visie op tijdelijkheid met een bijbehorend afwegingskader. Aan de hand daarvan kunnen we de potentie van initiatieven beter toetsen op hun meerwaarde voor de gebiedsontwikkeling en de stedelijke thema's die in Amsterdam een rol spelen. De visie dient bovendien als verdere inspiratiebron voor interne en externe stakeholders om gezamenlijk doelen te stellen voor een optimale benutting van de tussentijd.

7.2 Aanpak per deelgebied

Per deelgebied zijn, afhankelijk van de eigendomssituatie, verschillende deelstrategieën nodig. Monitoring van het beoogde en gerealiseerde programma is een belangrijke taak om de samenhang en afgesproken maatschappelijke voorzieningen in het gebied te bewaken.

Schinkelhaven

Schinkelhaven is van oudsher een stadsverzorgend bedrijventerrein. Het is een dichtbebouwd gebied met veel verschillende erfpachters en eigenaren, waardoor het gebied zich pandsgewijs ontwikkelt. Dit vergt veel begeleiding. Er zijn ook ontwikkelaars die er vastgoed hebben verworven in afwachting van toekomstige ontwikkelkansen. Sommige bedrijven hebben milieucontouren die het wonen in de omgeving moeilijk maken. Met een aantal erfpachters wordt al gesproken over toekomstige transformatiemogelijkheden.

Voor Schinkelkwartier werken we als eerste aan een investeringsnota voor deelgebied Schinkelhaven, mede om de centrale fietsroute, herinrichting van het Aalsmeerplein en doortrekken van de Westlandgracht mogelijk te maken. Ook is voor Schinkelhaven een facetbestemmingsplan nodig om de geluidzonering van het bedrijventerrein te wijzigen en woningbouw mogelijk te maken. Verder moet per project maatwerk worden toegepast. Een punt van zorg is het realiseren van de maatschappelijke functies en het behoud van productieve bedrijven. De gemeente heeft nauwelijks grond die niet in erfpacht is uitgegeven. Daarnaast zijn de erfpachtpercelen over het algemeen te klein voor een gemengd project. Via intentieovereenkomsten en bestemmingswijzigingen wordt de ontwikkeling zoveel mogelijk gestuurd. Mogelijk moet actief worden verworven om de nodige maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Wel is er al

ruimte op gemeentegrond gevonden voor één of twee scholen. Voor het aanleggen van de openbare ruimte en vergroten van boezemwater aan de noordzijde van de havenkom is verwerving voorwaardelijk.

Sloterstrip

Sloterstrip is een brede strook tussen de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan en de Henk Sneevlietweg met stadsverzorgende functies. De strip heeft een gevarieerde invulling met onder meer een hotel, bouwmarkt, scholen, maatschappelijke voorzieningen, opslag en politiebureau. Er zijn hier verschillende erfpachters op grote percelen. Herontwikkeling vindt vooral plaats binnen de bestaande erfgrenzen met de gemeente in een faciliterende rol. En hoofdzakelijk bloksgewijs, waarbij meerdere eigenaren samen of gefaseerd een blok realiseren. In verband met de gewenste aanpassingen van de Henk Sneevlietweg is een investeringsbesluit over Sloterstrip noodzakelijk.

Het gedeelte van de Sloterstrip ten westen van de Johan Huizingalaan is als strategische reservelocatie in het stedenbouwkundig kader opgenomen. Dat wil zeggen dat hiervoor nog geen stedenbouwkundig eindbeeld is uitgewerkt met als reden om binnen het plangebied ruimte beschikbaar te houden voor eventueel uit te plaatsen functies. Uitgangspunt is om in de volgende fase met betrokkenen de ontwikkelmogelijkheden nader te verkennen.

Riekerpark

Deelgebied Riekerpark is momenteel gevuld met (tijdelijke) functies zoals tijdelijke woningbouw, een handbalvereniging en hondentraining. De verhuringen kennen verschillende einddata, die lopen tot na 2026. De grond in het gebied is in eigendom van de gemeente en nog niet uitgegeven in erfpacht. Na vertrek van de tijdelijke functies kunnen de verschillende kavels via openbare tenders in de markt worden gezet. Vooruitlopend op de eerste tenders moet voor Riekerpark een investeringsbesluit worden genomen.

Nieuwe Meer Oost

Nieuwe Meer Oost is een gebied met kantoren, een groot datacenter en een aantal hallen, die allemaal veel ruimte in beslag nemen. De erfpachtsituatie is overzichtelijk; er zijn drie grote erfpachters en een gemeentelijke werf met afvalpunt. De werf wordt rond 2023 gesloten in verband met gemeentelijke reorganisatie. Voor het afvalinzamelpunt Henk Sneevlietweg gaan we actief op zoek naar een alternatieve locatie in of nabij het plangebied. Voor twee kavels hebben de eigenaren in samenwerking met het projectteam ontwikkelplannen opgesteld. Daarom is een gemeentelijk investeringsbesluit urgent.

Datacenter Global Switch legt beperkingen op aan de gebiedsontwikkeling. Het extensieve ruimtegebruik en de geluidbelasting belemmeren de gewenste dichtheid, functiemenging, woningbouwopgave en ruimtelijke kwaliteit. De positie van Global Switch is complex te noemen, omdat de hardware van het datacenter inclusief alle ondergrondse infrastructuur niet eenvoudig te verplaatsen zijn en verplaatsing bovendien kostbaar is. In de gefaseerde gebiedsontwikkeling moeten we voor Global Switch nadere afschermings- of bronmaatregelen en eventuele verplaatsingsmogelijkheden binnen en buiten Schinkelkwartier verkennen. Het gesprek daarover met de eigenaar is nog in de oriënterende fase. Onze verwachting is dat verplaatsing pas concreet na tien jaar in beeld is. Tot die tijd brengen we ook de kansen voor gebruik van de door het datacenter geproduceerde restwarmte in het gebied in beeld. Het gaat dan om gebruik als eventuele bron voor een warmtenet op lagere temperatuur.

Nieuwe Meer West

Nieuwe Meer West is een monofunctionele kantorenlocatie met dichte plinten, weinig tot geen voorzieningen en beperkt openbaar vervoer. De bestaande gebouwen zijn ruim twintig jaar oud en grotendeels in gebruik. Ze hebben nog een hoge (rest)waarde. Er zijn verschillende erfpachters op redelijk grote kavels, enkele gebouwen staan op eigen grond. De transformatie van dit projectgebied vindt naar verwachting plaats door functieverandering binnen de bestaande gebouwen en een aantal toevoegingen. De eerste transformatie op gebouwniveau is in 2020 afgerond.

De beste kans voor verdichting ligt op het terrein midden in het gebied. Dit uitgeefbare terrein, dat nu nauwelijks wordt gebruikt, kan via een tender op de markt worden gebracht en ruimte bieden aan uiteenlopende functies.

Denk aan woningen, kantoren en voorzieningen. De timing van dit project moet worden afgestemd op de besluitvorming over een eventueel te realiseren metrostation bij de Johan Huizingalaan.

De Plantijn

In zorgkwartier De Plantijn is sprake van een overzichtelijke erfpachtsituatie. Er zijn vijf grote erfpachtpercelen en vier erfpachters. Er is geen eigen grond. De bestemming van het gebied is medisch/maatschappelijk. Voor het voormalige Slotervaartziekenhuis denken we aan zorgvoorzieningen, gecombineerd met zorggerelateerd wonen. Daarbij is de verwachting dat de eigenaren in de toekomst vastgoed willen toevoegen. Ook het Nederlands Kanker Instituut wil graag kunnen uitbreiden. De ontwikkelstrategie hangt samen met de specifieke wensen van de gebruikers en moet daarom in samenspraak met hen worden opgesteld.

Een belangrijk aandachtspunt is het parkeren dat momenteel gebeurt in een bovengrondse parkeergarage en op straat. Samenwerking van de gemeente met de aanwezige eigenaren is noodzakelijk om tot een gezamenlijke invulling van het gebied te komen. Om gemeentelijke investeringen mogelijk te maken, is het opstellen van een investeringsnota nodig.

7.3 Planning en fasering

De planning van de transformatie van Schinkelkwartier wordt voor een belangrijk deel bepaald door private initiatieven. Deze afhankelijkheid maakt dat voor Schinkelkwartier geen gedetailleerde planning kan worden vastgesteld. Tegelijk wordt ingezet op investeringen in de infrastructuur en openbare ruimte op die plekken waar dit de ontwikkeling van het Schinkelkwartier het meeste stimuleert.

In deze paragraaf wordt aangegeven wat er tot 2030 staat gepland aan investeringen, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de huidige private initiatieven. Dit kan wijzigen als nieuwe initiatieven zich aandienen.

Verplaatsing van kabels en leidingen en inrichting van openbare ruimte vinden gekoppeld aan de projecten plaats.

Het realiseren van de voorzieningen zoals groen, sport, scholen en winkels gaat zoveel mogelijk gelijk op met het realiseren van de woningen. Aan de ontwikkeling van (tijdelijke) scholen wordt reeds gewerkt.

Voor de ontwikkeling van Riekerpark is de gemeente niet afhankelijk van private initiatieven. Het huidige gebruik (de tijdelijke woningen van het Startblok) eindigt in 2027, daarom verdient het de voorkeur tegen die tijd het gebied te ontwikkelen. De aanleg van de parkwal in de sporendriehoek is pas ruim na 2025 mogelijk, vanwege het huidige gebruik als werkterrein voor Zuidasdok.

De ontwikkeltijd van het gehele gebied wordt geschat op minimaal 25 jaar. De transformatie van de terreinen van NLR en Global Switch wordt niet voor 2035 verwacht. Wat deze latere timing van de transformatie van Global Switch betekent voor de ontsluiting, en daarmee mogelijk de planning, van de rest van deelgebied Nieuwe Meer Oost moet nog worden bepaald. Dit in combinatie met de planning van de verplaatsing van de werf aan de Henk Sneevlietweg.

7.3.1 Agenda tot 2030

Planproducten

Na vaststelling van de projectnota wordt een voorbereidingsgrondexploitatie geopend om de eerste gemeentelijke investeringen mogelijk te maken. Daarnaast worden er een strategisch geluidsplan, een waterhuishoudkundig plan, een strategisch voorzieningenplan, een monitoringsplan, een strategie duurzame energie, een beeldkwaliteitsplan, een plan voor de ondergrondse infrastructuur en een BLVC-kader opgesteld. In 2022 wordt het OER aanvaard, gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit in Schinkelkwartier.
Voor de ontwikkeling van de deelgebieden

worden per deelgebied investeringsnota's opgesteld. Dit houdt in dat we werken aan een stedenbouwkundig plan, een ontwerp openbare ruimte en een grondexploitatie. Hierin komt ook de planning van de aanpassingen aan de infrastructuur en de openbare ruimte per deelgebied aan de orde. De deelgebieden Nieuwe Meer Oost (exclusief Global Switch en inclusief de Johan Huizingalaan), De Plantijn en Schinkelhaven komen daarbij het eerst aan bod, omdat daar de meeste private initiatieven zijn. De andere deelgebieden volgen later. Voor Schinkelhaven wordt ook een facetbestemmingsplan opgesteld om de geluidzonering aan te passen.

Voor de ontwikkelprojecten worden de benodigde bestemmingsregelingen vastgesteld. Tevens wordt er gewerkt aan een plan voor tijdelijke initiatieven en placemaking.

Bovenplanse ingrepen

Tot 2030 wordt aan de volgende bovenplanse infrastructurele ingrepen gewerkt:

- Verbetering van het busvervoer over bestaande wegen.
- Een langzaam verkeersroute over de Nieuwe Sloterweg met een brug over de Schinkel.
- Voorbereiding van aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg met een aansluiting op de Nieuwe Sloterweg.
- Voorbereiding herprofilering Henk Sneevlietweg.
- Voorbereiding en uitvoering herprofilering van (een deel van) de Johan Huizingalaan.

Geluidsmaatregelen

Voor een groot deel van de geplande woningen in Schinkelkwartier zijn afschermende geluidsmaatregelen langs infrastructuur noodzakelijk. De planning van de transformatie wordt dan ook in belangrijke mate bepaald door de uitvoering van deze maatregelen. In de periode tot 2030 wordt gewerkt aan de plaatsing van geluidsschermen langs de A10 en de sporen, en de aanleg van het eerste deel van de parkwal langs de A4. Voor de voorbereiding en uitvoering van deze werkzaamheden moet rekening worden gehouden met doorlooptijden van jaren.

Het uitgangspunt is dat de aanleg van geluidafschermende maatregelen zoveel mogelijk vooruitloopt op de woningbouwinitiatieven. Hierbij is maatwerk en flexibiliteit per initiatief nodig, zowel wat betreft de (tijdelijke) fysieke maatregelen als de toepassing van wetgeving. Totdat de afschermende maatregelen zijn gerealiseerd kijken we naar de mogelijkheden van (tijdelijke) gevelmaatregelen, (tijdelijk) afwijken van geluidsnormen of tijdelijk geen geluidgevoelige functies. De strategie en fasering voor geluidsmaatregelen worden in de volgende fase nader uitgewerkt in een strategisch geluidsplan.

Op sommige kavels is de bouw van woningen qua geluidafscherming afhankelijk van geplande afschermende bebouwing van andere erfpachters. In deze gevallen moet er nauwe afstemming tussen de verschillende erfpachters plaatsvinden, gefaciliteerd door de gemeente.

7.3.2 Monitoring

Om tijdens de gebiedsontwikkeling in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden is monitoring van belang. Daarmee wordt het mogelijk om te sturen op het behalen van de gestelde ambities, vinger aan de pols te houden en zo nodig tussentijds bij te sturen. Zo kan bijvoorbeeld worden gestuurd op het tijdig realiseren van maatschappelijke voorzieningen zoals groen, sport en scholen. Daarnaast is monitoring van belang om het OER actueel te houden, zodat dit ook als basis kan dienen voor toekomstige ruimtelijke besluiten in Schinkelkwartier.
In de volgende fase wordt monitoring nader uitgewerkt in een monitoringsplan.

8 Consultatie, participatie en communicatie

8.1 Algemeen

Bij de ontwikkeling van Schinkelkwartier betrekken we vastgoedeigenaren, bedrijven en bewoners uit het gebied zo goed mogelijk. Participatie zien we als het actief en structureel laten 'meedoen' van stakeholders - bewoners, ondernemers, erfpachters en andere stakeholders en gebruikers van het gebied - aan (onderdelen van) de planvorming. Participatie is van groot belang in alle fasen van gebiedsontwikkeling. Participatie zorgt voor een betere kwaliteit van en meer draagvlak voor de plannen. We volgen daarbij het beleidskader Participatie, d.d. 1 juni 2021.

Het niveau en de vorm van participatie, dus de manier waarop we stakeholders betrekken bij de planvorming, kan in alle fasen verschillen. Dit is afhankelijk van het doel van de participatie dat per fase gesteld wordt. Naast de fasering uit het Plaberum heeft Schinkelkwartier verschillende deelgebieden met uiteenlopende eigenschappen. Bijvoorbeeld wat betreft het grondeigendom, complexiteit, aard van het deelgebied en aantal bewoners. Dat betekent dat de participatieaanpak per deelgebied kan verschillen.

We zetten in op een zo hoog mogelijk niveau van participatie bij ontwerpen en keuzes waar dit kan, en geven een heldere uitleg waar een lager participatieniveau de algemene belangen beter reflecteert. Kaders en randvoorwaarden moeten voor alle belanghebbenden duidelijk zijn en gelden voor een ieder. We maken de belangen en wensen van alle stakeholders inzichtelijk en wegen deze mee in het proces van het opstellen van de investeringsnota's in de volgende planfase. Dat betekent dus niet per se dat alle belangen en wensen van stakeholders één op één in de nota's komen, maar wel dat we deze serieus in overweging nemen bij de afweging van de keuzes.

8.2 Projectnota: fase 2

Participatie en communicatie projectnota Schinkelkwartier

Voor de haalbaarheidsfase van Schinkelkwartier is gekozen voor de participatieniveaus 'informeren' en 'meedenken'. We hebben hierbij als doel dat de door de gemeente genomen beslissingen beter geaccepteerd worden. Het hoogste niveau van participatie van de diverse stakeholdergroepen is in deze planfase het niveau 'meedenken' geweest. Dit niveau komt voort uit de strategische opgaven en keuzes die in deze fase gemaakt moeten worden om

de 'haalbaarheid' aan te tonen binnen de wettelijke en geldende gemeentelijke beleidskaders en –doelstellingen.

We hebben ingezet op helder en zo breed mogelijk informeren en het ophalen van ideeën en reacties zowel voor als tijdens de inspraakperiode. Dit is op meerdere manieren gebeurd: onder meer door het faciliteren van (online) informatiebijeenkomsten, het laten maken van filmpjes over de gehele gebiedsontwikkeling en de opgave per deelgebied. Daarnaast hebben we ambtelijk en bestuurlijk contact onderhouden met zowel de stadsdelen Zuid als Nieuw-West. We hebben de projectpagina www.amsterdam.nl/schinkelkwartier gestructureerd en transparant ingericht (inclusief een overzicht met vragen en antwoorden).

Gesprekken

Daarnaast hebben we stakeholders gevraagd mee te denken. Dit is ook op meerdere manieren gebeurd: zo hebben er veel gesprekken plaatsgevonden met de BIZ Rieker Business Park, met ondernemers uit Schinkelhaven en met erfpachters en grondeigenaren. Voor deelgebieden Nieuwe Meer Oost en West hebben we met ondernemers en omwonenden geparticipeerd over een kansenkaart voor dit gebied. In de volgende alinea's volgt een uitgebreidere uiteenzetting van de bijeenkomsten en gesprekken die hebben plaatsgevonden.

In 2018 zijn we gestart met een participatieproces op individuele basis en hebben we kennismakingsbezoeken gebracht aan tientallen ondernemers, ontwikkelaars en beleggers. Ook met de vereniging Woonschepen Zuid is vanaf 2018 regelmatig overleg geweest. Tijdens deze één-op-één gesprekken bespraken we de bestaande situatie, de knelpunten in het gebied en hun wensen en plannen voor de toekomst.

Planoverleg Nieuwe Meer Oost

Omdat twee erfpachters van grote kavels herontwikkelingsplannen voor hun gebouwen en terrein hebben in een groot deel van Nieuwe Meer Oost, zijn met deze twee partijen vooruitlopend op het vaststellen van de projectnota in overleg stedenbouwkundige studies uitgevoerd. Deze studies zijn als input meegenomen in het stedenbouwkundige kader van de projectnota.

Planoverleg De Plantijn

Met drie van de vier partijen die erfpachter en belangrijke en toonaangevende instanties in het medisch- en zorgcluster De Plantijn zijn, hebben we gesprekken gevoerd over hun toekomstplannen. De vier partijen werken aan een toekomstvisie met de projectnota als uitgangspunt. We gaan daarbij in op hun onderlinge samenhang wat betreft functies, gebruik, terreininrichting en fasering op raakvlakken met het verkeer en de openbare ruimte rondom De Plantijn. We zetten deze gesprekken individueel en gezamenlijk voort.

Vereniging Woonschepen Zuid

Ook zijn we in 2018 een overleg gestart met de Vereniging Woonschepen Zuid over het onderzoek naar nieuwe verbindingen. In dat onderzoek zijn vier alternatieven onderzocht, alle met een nieuwe oeververbinding over de Schinkel. Deze verbinding heeft veel impact. Waarschijnlijk moeten drie woonschepen worden verplaatst en anderen krijgen te maken met meer hinder. Tijdens de overleggen is het onderzoek kritisch gevolgd. Ook zijn de belangen van de bewoners en de gevolgen van een nieuwe brug aan de orde gekomen. Bijvoorbeeld het beperken van (geluids) overlast tijdens de bouw, het gebruik van materialen die geluidsoverlast tijdens het gebruik beperken, het gebruik van de brug, een goede landschappelijke inpassing in relatie tot het groen bij de woonschepen, de verwerving of verplaatsing van de woonschepen door de gemeente die niet kunnen blijven met de komst van de nieuwe brug en duidelijkheid over schadeloosstelling door de gemeente. We nemen deze zaken serieus mee in onze plannen voor de brug.

Co-creatieproces innovatiedistrict Nieuwe Meer Oost en West

Er hebben meerdere sessies met de ondernemers, gebruikers en met een aantal bewoners van Nieuw Sloten over de ontwikkeling van een innovatiedistrict plaatsgevonden. Hier is eind 2018 een co-creatieproces gestart, waarin wensen en ideeën zijn verzameld en vertaald naar een ruimtelijke kansenkaart. Deze kaart vormt een belangrijke bouwsteen voor het stedenbouwkundig kader, waarin de meeste onderdelen van de kansenkaart een plek hebben gevonden.

Informatiebijeenkomsten

Tussentijds is de stand van zaken van de planontwikkeling besproken tijdens verschillende bijeenkomsten.

- ondernemersbijeenkomst Schinkelhaven, maart 2019
- stakeholder informatiemiddag, september 2019
- ondernemers van Schinkelhaven (Wicked Grounds, december 2019, 60 deelnemers)
- eigenaren, investeerders en ontwikkelaars (B. Amsterdam, december 2019, 30 deelnemers)
- bewoners van de woonschepen in de Schinkel (Hotel Jansen, januari 2020, 50 deelnemers)
- bewoners van het Spijtellaantje en de Generaal Vetterstraat (Wicked Grounds, februari 2020, 25 deelnemers)
- bewoners van de woonbuurt Park Haagseweg (Broedplaats Radion, februari 2020, 50 deelnemers)
- BIZ Rieker Business Park (Artemis Hotel, maart 2020, 20 deelnemers)
- BIZ Schinkelhaven (in oprichting) (Atelier, september 2020)
- Bewoners van de Generaal Vetterstraat, Spijtellaantje en woonbootbewoners en belangenvereniging Nieuwe Meer/ Oeverlanden (digitaal, najaar 2020 en 2021).

Een belangrijke uitkomst van deze ronde is de vrees bij huurders van bedrijfspanden dat zij straks gedwongen worden te vertrekken.

Een ander belangrijk punt is dat in het concept stedenbouwkundig kader in sommige gevallen nog onvoldoende rekening was gehouden met bestaande erfgrenzen en ontwikkelplannen. Om dat te herstellen zijn met een aantal partijen vervolggesprekken gehouden, waarin het plan kritisch is gescreend en aangepast.

Ook zijn er tegengestelde belangen op tafel gekomen. Hoewel een aantal bewoners en ondernemers de urgentie van een doorgaande fietsroute en een brug begrijpt, heeft de komst van een brug over de Schinkel gevolgen voor de bewoners van een aantal woonschepen.

Bewoners van de Generaal Vetterstraat en het Spijtellaantje hebben op hun beurt vragen over de toenemende drukte door de mogelijke komst van een basisschool en de aanpak van het Aalsmeerplein. Er zijn verschillende onderwerpen waarover de bewoners graag willen meepraten, zoals de brug, de school, het groen en het fietspad.

Ook zijn afspraken gemaakt waarover en hoe zij in de volgende fase betrokken worden bij de plannen.

Naamgevingsoverleg

Naast bijeenkomsten over het stedenbouwkundig kader is er overleg met stakeholders over de naamgeving van de deelgebieden geweest. Hun inbreng is doorslaggevend bij de keuze van de namen geweest. De stakeholders zijn gevraagd om in de toekomst mee te denken over op welke wijze we Schinkelkwartier als geheel en de verschillende deelgebieden het beste op de kaart kunnen zetten.

8.3 Inspraak projectnota: fase 2

Na de vrijgave van de concept projectnota is de inspraakperiode van zes weken gestart. Hiervoor is een digitale informatiebijeenkomst georganiseerd voor geïnteresseerden uit Schinkelkwartier en omliggende buurten. Tijdens een online informatiebijeenkomst zijn de plannen gepresenteerd met behulp van ondersteunend beeldmateriaal. In verband met de avondklok is de digitale bijeenkomst van te voren opgenomen. Vragen stellen en reacties geven tijdens de bijeenkomst was om die reden niet mogelijk, maar wel ervoor en erna. Ook zijn er gedurende inspraakperiode telefonische spreekuren geweest om vragen te stellen en verduidelijking te geven waar nodig. Alle vragen zijn verzameld en staan in een overzicht met vragen en antwoorden op de projectwebsite. Ook is een zestal korte films gemaakt die de plannen uit de projectnota toegankelijk en beknopt in beeld brengen. Via een online formulier was het mogelijk een formele inspraakreactie op het plan te geven.



Maquette Schinkelkwartier.
Bron: Made by Mistake maquettebouw.

De inspraakperiode en de informatiemogelijkheden zijn vooraf breed gecommuniceerd, via zowel off- als online kanalen. In een Nota van beantwoording en wijzigingen zijn de inspraakreacties vervolgens verzameld en beantwoord. Daarin zijn ook de wijzigingen in de projectnota opgenomen ten opzichte van de concept projectnota.

8.4 Consultatie, participatie en communicatie in fase 3 en 4

Bij een grote gebiedsontwikkeling als Schinkelkwartier moet blijvend worden gecommuniceerd, zowel met de huidige ondernemers, bewoners en omwonenden als met externe partijen. En betrekken we stakeholders bij de planvorming. Na vaststelling van de projectnota volgt fase 3. Deze fase bestaat uit het maken van de investeringsnota's per deelgebied. We hebben in totaal zes deelgebieden.



In deze planfase wordt het stedenbouwkundig plan opgesteld met hierin de richtlijnen voor de ontwikkeling van de bebouwing, schetsmatige inrichting van de openbare ruimte en het programma van wonen, werken en voorzieningen. Bij deze fase hoort ook het opstellen van de grondexploitatie als het financiële kader. In deze fase worden nog geen concrete ontwerpen gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte; dat gebeurt conform het Plaberum in fase 4.[1]

1 **Omdat we in de ontwikkelstrategie in de projectnota hebben gekozen voor het parallel laten lopen van de gemeentelijke planvorming en het faciliteren van particuliere initiatieven, worden er wel al bouwenveloppen voor individuele kavels opgesteld vooruitlopend op het investeringsbesluit.**

Bij de projectnota hebben we ons nog vooral gericht op het legitimeren van ambities en doelstellingen. In de volgende fase van de investeringsnota's gaan we een stap verder: we gaan in dialoog met belanghebbenden om inzichtelijk te maken waar de belangen, de ideeën, zorgen en de kansen voor het deelgebied liggen. We beschouwen dit tevens als het vergroten van de ruimte voor stakeholders om mee te doen. We maken hierbij een gedegen afweging tussen het algemeen belang en de verschillende belangen van stakeholders. Belangrijk is dat we bij de uiteindelijke voorstellen in de investeringsnota's goed inzichtelijk maken waar de voorstellen afwijken van de ingebrachte input en een heldere terugkoppeling geven aan de participanten.

We hebben in deze fase nog steeds te maken met een hoog schaalniveau met complexe opgaven waarin veel facetten gewogen moeten worden zoals beleid, maatschappelijke vraagstukken, wettelijke eisen en financiën. Zo moeten bijvoorbeeld grote maatschappelijke belangen worden afgewogen tegen privé belangen en de financiële onderbouwing worden doorgerekend om de plannen tot uitvoering te laten komen. Om deze redenen zien we in deze fase vooral ruimte voor informeren, legitimeren en meedenken, terwijl we meedoen en co-creatie alleen doen waar dat mogelijk is.

Aandacht voor specifieke thema's

Schinkelhaven, De Plantijn en Nieuwe Meer Oost zijn de eerste deelgebieden waarvoor we een investeringsnota opstellen en waar een verdiepingsslag gemaakt wordt met de participatie. Naast algemene sessies om belangen, kansen en zorgen op te halen bij stakeholders speelt er een aantal inhoudelijke thema's waarover we graag op een wat dieper niveau van gedachten willen wisselen met de betrokken stakeholders. Uit onder meer de ingediende inspraakreacties en vragen die we hebben ontvangen tijdens de digitale bijeenkomst over de projectnota Schinkelkwartier, hebben we aantal inhoudelijke thema's kunnen inventariseren zoals (fiets)infrastructuur en mobiliteit, richtlijnen voor een park, groen, programma, duurzaamheid, richtlijnen voor Aalsmeerplein en de identiteit van het makersdistrict. We zullen stakeholders uitnodigen voor de themabijeenkomsten.

Maatwerk

Ook vinden er in de toekomst specifieke bijeenkomsten en gesprekken plaats met (groepen) stakeholders. Voorbeelden van gesprekken die gericht zijn op een doelgroep zijn de gesprekken die reeds lopen met de huidige bewoners van Schinkelhaven en de gesprekken met erfpachters om binnen de ambities en kaders die de gemeente heeft vastgoed te transformeren.

Wel willen we voorkomen dat bij maatwerk de focus teveel naar één doelgroep gaat. In bredere themabijeenkomsten kan iedereen immers zijn inbreng geven.

Participatie en communicatie Uitvoeringsfase – fase 4

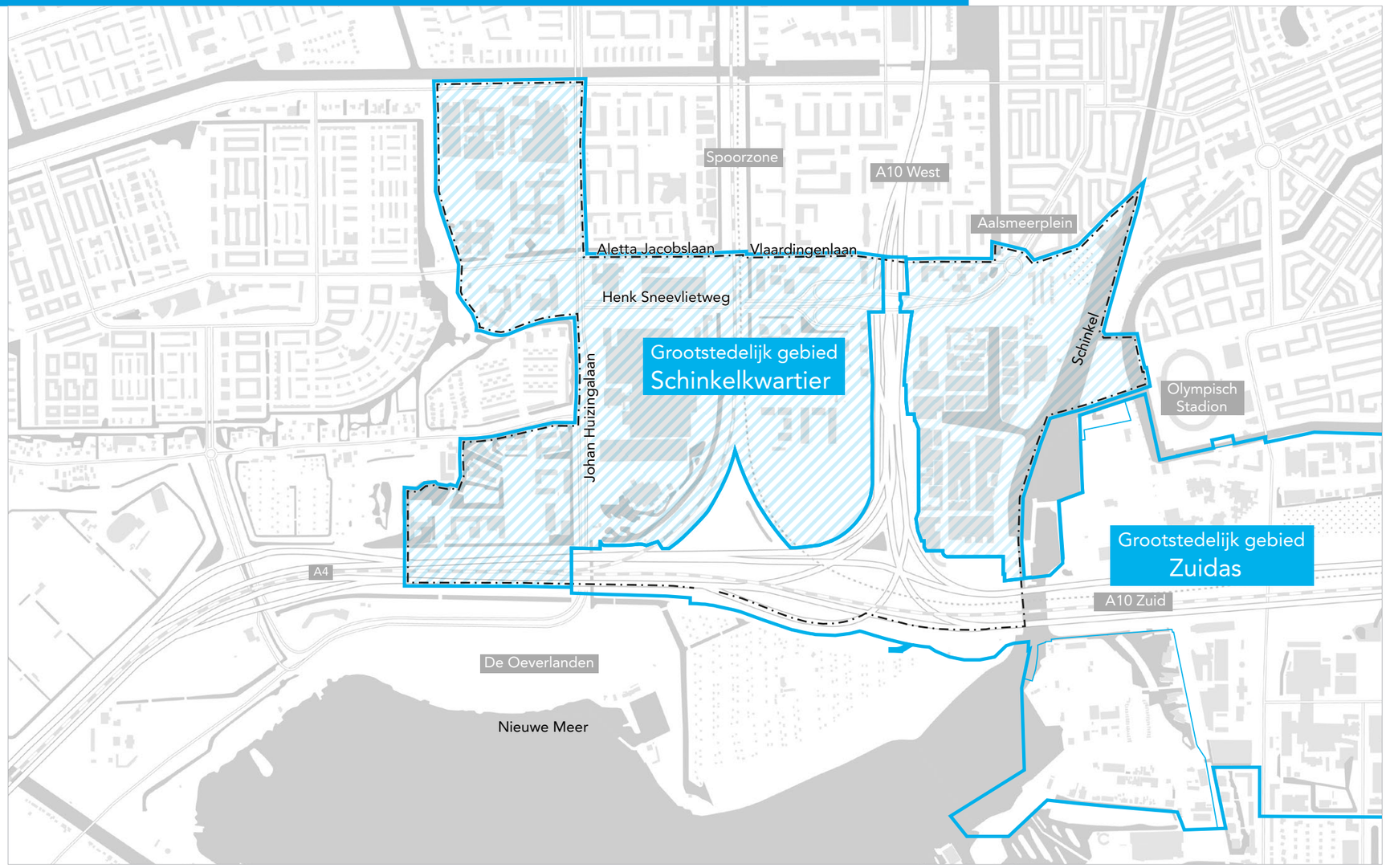
In de uitvoeringsfase (fase 4 van het Plaberum), zijn de opgaven meer projectspecifiek en de kaders helder. Er is dan meer ruimte voor co-creatie, in het bijzonder voor de inrichting van de openbare ruimte.

Blijvend informeren

Interne en externe stakeholders houden we ook in de volgende fasen goed op de hoogte. Daarvoor zetten we verschillende off- en online communicatiemiddelen in.

9 Organisatie

De gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier is een grootstedelijk project gelegen in stadsdelen Nieuw-West en Zuid. Een deel van het plangebied Schinkelkwartier ligt, als onderdeel van Tracébesluit Zuidasdok, tevens in het grootstedelijk gebied Zuidas. De organisatie van het project Schinkelkwartier is gebaseerd op samenwerking van gemeentelijke directies en stadsdelen in teamverband, onder leiding van een senior projectmanager. Directie Grond en Ontwikkeling is de ambtelijk opdrachtgever. Deze organisatiestructuur sluit aan op de werkwijze die bij de meeste gebiedsontwikkelingen in Amsterdam wordt toegepast. Binnen deze structuur behouden stadsdelen hun adviesbevoegdheid zoals in de verordening is opgenomen. De stadsdelen Nieuw-West en Zuid zijn voor hun gebied bevoegd vergunningen te verlenen die afgestemd zijn op de gebiedsontwikkeling en ontwikkelstrategie van Schinkelkwartier. Binnen het gebied van het Tracébesluit Zuidasdok en deelgebied de Plantijn verleent De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied namens het college van B en W van de gemeente Amsterdam vergunningen.

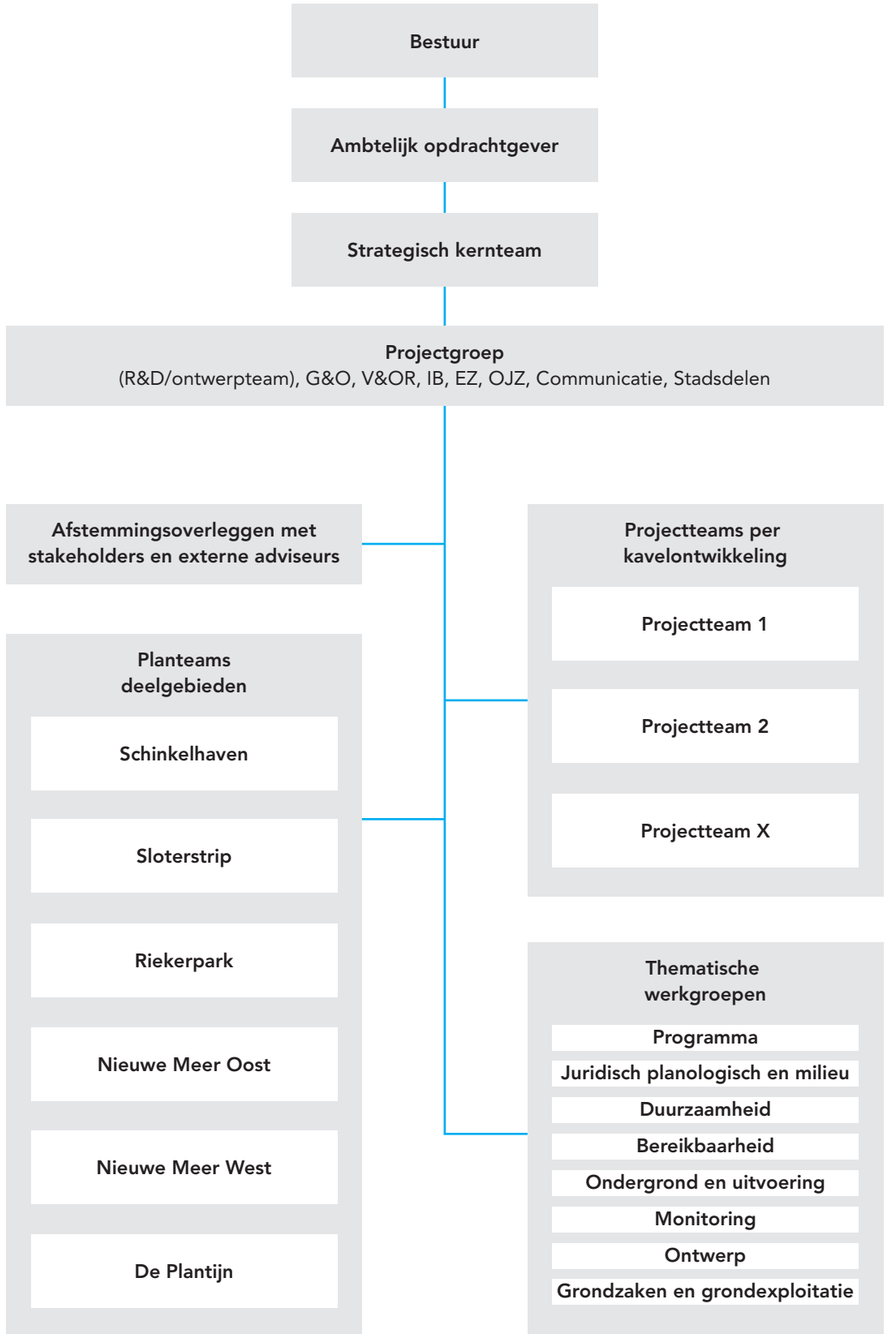


Bij de gekozen ontwikkelstrategie ligt het takenpakket van de projectorganisatie de komende jaren op twee verschillende schaalniveaus. Allereerst is er de verdere ontwikkeling van Schinkelkwartier op het schaalniveau van het gebied. Het voorbereiden en realiseren van nieuwe infrastructuur, zoals openbaarvervoerlijnen en –voorzieningen, de parkwal en overig groen, nieuw water, geluidweringen en sociale infrastructuur. Daarbij hoort ook de verdere planontwikkeling op deelgebiedsniveau door het opstellen van investeringsnota's, een facetbestemmingsplan en andere gemeentelijke producten.

Daarnaast zijn er taken op projectniveau. Diverse private ondernemers en investeerders bereiden momenteel transformatie en bouwprojecten voor. Dat zijn nu al circa 30 projecten. De verwachting is dat dit aantal na de vaststelling van de projectnota alleen maar toeneemt. Omdat daarbij maatwerk nodig is, is actieve gemeentelijke inzet essentieel. Samen met externe partijen moeten aanpassingen van het juridisch planologisch kader worden voorbereid en afspraken over grond en erfpacht worden gemaakt. Ook moeten omgevingsmaatregelen worden bepaald en diverse uitvoeringszaken worden geregeld. Waar de aanleg van de nodige geluidsschermen en de parkwal binnen de grenzen van het gebied van het Tracébesluit Zuidasdok valt, doen we dat in afstemming met en met toestemming van de projectorganisatie Zuidasdok.

Tussen beide vormen van actie bestaan veel afhankelijkheden. Plannen op gebieds- en deelgebiedsniveau moeten corresponderen met private initiatieven. Omgekeerd moeten de projecten passen binnen de op een hoger schaalniveau vastgestelde kaders. De organisatiestructuur van het project moet op dit dubbele takenpakket zijn afgestemd.

Organisatiestructuur van het project.



10 Financiën en risico's

10.1 Financiën

Bij de projectnota hoort een vertrouwelijke bijlage: de zogenaamde financiële paragraaf. Deze financiële vertaling van de ontwikkelingen en ingrepen zoals beschreven in de projectnota houdt rekening met de onzekerheden en risico's waarvan sprake is bij zo'n groot projectgebied en zo'n lange tijdspanne. In de financiële paragraaf behorend bij de projectnota Schinkelkwartier is het voorzichtigheidsprincipe gehanteerd, dat wil zeggen dat bepaalde ontwikkelingen die zijn beschreven in de projectnota, buiten beschouwing zijn gelaten en financieel niet zijn doorgerekend. Het gaat hierbij met name om de mogelijke transformatie van twee terreinen in het gebied: NLR en Global Switch. De kosten en opbrengsten zijn in de financiële paragraaf vooralsnog niet meegenomen. Door het buiten beschouwing laten van transformatie van de twee kavels (NLR en Global Switch) lijkt Schinkelkwartier een haalbaar project met beheersbare risico's.

Na de besluitvorming over de projectnota wordt gewerkt aan verschillende investeringsnota's. Het gebied Schinkelkwartier wordt dan als het ware opgeknipt in zes deelgebieden. Voor ieder deelgebied wordt een grondexploitatie opgesteld en een investeringsbesluit genomen. Voor de grote infrastructurele ingrepen die deelgebiedsoverstijgend zijn, wordt een afzonderlijke grondexploitatie opgesteld. Deze kent geen grondopbrengsten, een groot deel van de financiële voeding moet komen uit de grondexploitatie van de zes deelgebieden, subsidies en bijdragen.

Opbrengsten

Binnen Schinkelkwartier zijn vijf deelgebieden aan te wijzen als transformatiegebieden. Alhoewel deze gebieden zeer van elkaar verschillen, geldt overal dat herontwikkeling en intensivering alleen op gang komen als erfpachters en ontwikkelaars initiatief nemen en durven te investeren. De gemeente heeft hier met betrekking tot de vastgoedontwikkeling de rol om voorwaarden te scheppen en de initiatieven te stimuleren en te begeleiden. Voor de opbrengsten is dit de onzekere factor: welke erfpachters gaan wanneer transformeren? Daarnaast speelt dat bij het herzien van bestaande erfpachtrechten er sprake kan zijn van een ander opbrengstenniveau dan bij nieuwe uitgiftes. De opbrengsten zijn dan ook voorzichtig geraamd. Een aantal transformatieprojecten bevindt zich al in het stadium van contractvorming, over deze opbrengsten bestaat meer zekerheid.

Deelgebied Riekerpark is nog niet in erfpacht uitgegeven. Vanaf 2027 (na afloop van lopende huurcontracten) worden hier verschillende erfpachtpercelen via openbare tenders in de markt gezet. De gemeente heeft hier dus veel meer invloed op de planning en het programma. Ook over de toekomstige opbrengsten bestaat hier meer zekerheid. In deelgebied Nieuwe

Meer West is ook nog een groot perceel van circa 40.000 m² bvo beschikbaar voor nieuwe erfpachtuitgifte.

Kosten

De gemeente is aan zet wat betreft de ingrepen in de openbare ruimte die ervoor moeten zorgen dat Schinkelkwartier transformeert van een perifeer werkgebied naar een gemengde stadswijk. Verschillende ingrepen zijn essentieel, zoals het realiseren en optimaliseren van een robuuste groen- en waterstructuur in het gehele gebied en voorzieningen om het geluid te weren. Daarnaast moet de gemeente investeren in nieuwe infrastructuur om het gebied goed te kunnen ontsluiten en bereikbaar te maken voor nieuwe bewoners. Een belangrijke ingreep is de aanleg van de Nieuwe Sloterweg als centrale langzaam verkeersroute inclusief een fietsbrug over de Schinkel.

Het ver- en bijplaatsen van kabels en leidingen is nodig. Ook moet de openbare ruimte grotendeels opnieuw worden ingericht. Daarnaast houden we rekening met het eventueel actief verwerven voor het realiseren van openbare ruimte, infrastructuur, woonprogramma en/of noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen. Naar verwachting moet een deel van de investeringen, die te maken hebben met de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer naar het centrum en het aanpassen metrostation Henk Sneevlietweg, gefinancierd worden uit de toekomstige grondopbrengsten. Maatgevend voor de planning en fasering van de investeringen die de gemeente doet, zijn vooral private initiatieven. Waar veel investeringsbereidheid bestaat bij erfpachters moet ook de gemeente in actie komen. Bij de huidige stand van zaken zijn vooral investeringsbesluiten voor de deelgebieden Nieuwe Meer Oost, De Plantijn, Schinkelhaven en Sloterstrip noodzakelijk. Deze investeringsnota's en de grondexploitatie voor grote infrastructuur worden dan ook als eerste opgesteld.

Om vooruitlopend op de investeringsbesluiten al uitgaven te kunnen doen voor verwerving, infrastructuur, geluidwerende maatregelen en andere gemeentelijke investeringen wordt bij deze projectnota een voorbereidingsgrondexploitatie ter besluitvorming voorgelegd.

10.2 Risico's

De gebiedsontwikkeling kent een aantal risico's die zijn verkend in een risicosessie van het projectteam Schinkelkwartier. De komende jaren moet risicomanagement een integraal onderdeel zijn van de projectaanpak. Daarbij hoort het aanvullen en actualiseren van de risicoanalyse, het beoordelen van het risicoprofiel en het bepalen van de beheersmaatregelen. Hieronder volgen de voornaamste risico's en beheermaatregelen van dit moment.

Afhankelijkheid van private partijen

De gemeente beschikt in het gebied maar beperkt over grond die nog niet in erfpacht is uitgegeven en is daardoor voor de uitvoering van de plannen afhankelijk van de medewerking van een groot aantal private partijen, met name erfpachters. Hierdoor kunnen infrastructurele ingrepen of maatschappelijke voorzieningen mogelijk niet of pas laat worden gerealiseerd, waardoor de transformatie van het gebied vertraagt.

Ook voor de transformatie van de kavels is veel afhankelijk van marktomstandigheden en particuliere initiatieven. De kans dat een deel van de erfpachters/eigenaars niet wil meedoen is aanzienlijk. Daardoor kunnen mogelijk programmatische doelen niet of niet tijdig worden gehaald. Ook kan de transformatie te versnipperd plaatsvinden met een negatieve invloed op de kwaliteit van het gebied.

Dit alles vraagt om een proactieve houding vanuit de gemeente en overleg met private partijen om te komen tot meerwaarde voor iedereen. Een extra uitdaging daarbij vormt het gemeentelijk beleid en projectgebonden eisen met betrekking tot de betaalbaarheid en kwaliteit van woningen, energievoorziening, duurzaamheid en ondergronds parkeren.

Beperkingen woningbouw

De woningbouw in Schinkelkwartier wordt bemoeilijkt door snelweg-, spoor-, luchtvaart- en industriegeluid. Een groot deel van het gebied ligt binnen de LIB5-zone van Schiphol. Bij woningbouw is daarom een afweging verplicht, waarin rekening wordt gehouden met de geluidbelasting door het vliegverkeer. Deze afweging per bouwplan kan leiden tot de conclusie dat toevoeging van woningen in sommige delen van het plangebied niet acceptabel is. In de volgende fase doen we nader onderzoek naar mogelijke geluidadaptieve maatregelen. Toekomstige besluitvorming over Schiphol of nieuwe rekenregels kunnen tot aanzienlijke beperkingen voor Schinkelkwartier leiden. Daarom worden de ontwikkelingen met betrekking tot luchtvaart en de gevolgen daarvan voor de ontwikkelmogelijkheden nauwgezet gemonitord, zodat we hier tijdig op kunnen inspelen.

Door het geluid van de snelwegen A4 en A10 is woningbouw op sommige kavels afhankelijk van afschermende bebouwing en de ontwikkeling daarvan vraagt samenwerking met private partijen. Als die onvoldoende van de grond komt, kunnen woningbouwplannen stagneren. Dit vraagt een tijdige voorbereiding van de geluidsmaatregelen en een goede planning en coördinatie met ontwikkelaars. Bij publiek gefinancierde geluidsmaatregelen, zoals geluidsschermen, kan realisatie in een vroeg stadium nodig zijn om stagnatie in de woningbouw te voorkomen. In de volgende fase wordt een strategisch geluidsplan opgesteld waarin de condities voor en fasering van geluidsmaatregelen nader worden uitgewerkt.

Weerstand wonen Schinkelhaven

Om in Schinkelhaven woningbouw mogelijk te maken, moet eerst het bedrijventerrein gedeeltelijk gedezoneerd worden. Het toestaan van wonen kan bezwaren oproepen bij de gevestigde bedrijven in het gebied. Daarom moet in een vroeg stadium worden gezocht naar mogelijkheden om bedrijvigheid en woningbouw zo goed mogelijk te mengen. Uitgangspunt is ruimte creëren voor woningbouw zonder de bedrijfsvoering van bedrijven onevenredig te belemmeren. Bijvoorbeeld door aanpassingen aan de woningen of bronmaatregelen bij de bedrijven. Als bedrijfsverplaatsing onvermijdelijk is, kan verwerving worden overwogen.

Stikstof

De wet- en regelgeving ten aanzien van stikstof vormt ook voor de bouw in Schinkelkwartier een risico. Het risico is relatief beperkt, omdat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Botshol) op afstand ligt. De ontwikkeling op landelijk en gemeentelijk niveau moet echter goed worden gemonitord.

Infrastructuur

Om de toekomstige bereikbaarheid van Schinkelkwartier te garanderen, zijn infrastructurele ingrepen nodig. Die raken de belangen van omwonenden en dat kan weerstand oproepen. Overleg in een vroeg stadium is nodig om de nadelige effecten voor de betrokkenen zoveel mogelijk te verzachten en waar nodig compensatie te bieden.
De capaciteit van de in het stedenbouwkundig kader voorgestelde aansluiting van de Henk Sneevlietweg op de A10 is nog een aandachtspunt voor de doorstroming van het autoverkeer. Dit wordt in samenwerking met de wegbeheerder Rijkswaterstaat onderzocht en vervolgens nader uitgewerkt in een verkeerskundig ontwerp.

Onvoldoende ambtelijke capaciteit

De in deze projectnota beschreven ontwikkelstrategie en risicobeheersing vragen een grote en kwalitatief sterke inzet van de gemeente. Daar ligt een aanzienlijk risico, omdat de gemeente Amsterdam veel projecten in voorbereiding heeft en op een krappe arbeidsmarkt de benodigde capaciteit moet vinden. Dit vraagt om flexibel personeelsbeleid dat voldoende ruimte biedt om omvangrijke en complexe opgaven als Schinkelkwartier optimaal te begeleiden.

Bijlage 1
Overzicht huidig beleid en juridisch planologisch kader Schinkelkwartier

Huidig beleid

Naast landelijke wet- en regelgeving is gemeentelijk beleid bepalend voor de ontwikkelrichting van Schinkelkwartier. We noemen de belangrijkste plannen en besluiten.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050
De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 geeft voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam de visie tot 2050 op de inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Daarmee vervangt de Omgevingsvisie de Structuurvisie Amsterdam 2040. Amsterdam wil tot 2050 blijven groeien, maar onder voorwaarden. De Omgevingsvisie beschrijft de gewenste ontwikkeling op basis van vijf strategische keuzes: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stadmaken. Ook vormt de visie een kader voor beleid en programma's voor de fysieke leefomgeving en ruimtelijke projecten.

In lijn met de strategische keuzes is Schinkelkwartier aangewezen als één van de grote ontwikkelgebieden, waar een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan de beoogde groei van de stad. Het (zuid)westen van Amsterdam wordt beter bereikbaar voor langzaam verkeer, door nieuwe routes en een fietsbrug over de Schinkel. Op termijn zal het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Hoofddorp de bereikbaarheid per metro verbeteren. Ook zal de transformatie van Schinkelkwartier leiden tot nieuwe groene openbare ruimte in de stad.

Koers 2025 – Ruimte voor de Stad
Koers 2025 richt zich op een verdichtende, bereikbare, groene, gemengde en duurzame stad. Om een groei met 50.000 woningen tot 2025 mogelijk te maken noemt Koers 2025 een aantal mogelijke woningbouwlocaties. Riekerpark is daarbij aangewezen als versnellingslocatie en Nieuwe Meer Oost als locatie voor nieuwe projecten. De deelgebieden Schinkelhaven en Nieuwe Meer West worden genoemd als strategische ruimte voor gebiedsontwikkeling na 2025.

Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen
Het achterliggende doel van dit beleidsstuk is om een voldoende, divers en kwalitatief aanbod van voorzieningen te verankeren in de planvorming, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende functies (onderwijs, jeugd, zorg, basisvoorzieningen, kunst en cultuur, sport, groen en spelen). De verschillende functies zijn opgedeeld in subcategorieën met elk hun eigen norm. Zo is bijvoorbeeld voor groen onderscheid gemaakt tussen ecosysteemgroen en gebruiksgroen. Het beleid is als richtlijn een onderdeel van het Plaberum en is zodoende als handvat voor ruimtelijke reserveringen van voorzieningen toegepast in deze fase van de planvorming van Schinkelkwartier.

Ruimte voor de Economie van Morgen
De economische uitwerking van Koers 2025 is de visie Ruimte voor de Economie van Morgen. Nieuwe Meer West en Oost zijn aangemerkt als innovatiedistricten, werk-woonbuurten waar clusters van bedrijven verbindingen zoeken ter ontwikkeling van startups en innovatieve bedrijfsconcepten. Riekerpark en Schinkelhaven zijn creatieve buurten, woon-werkbuurten met kleine zelfstandige kantoorruimtes. Daarmee is bij Schinkelhaven afgestapt van de beschermde status als stadsverzorgend bedrijventerrein.
De Johan Huizingalaan, de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan, de Overschiestraat en de Nieuwe Sloterweg zijn aangemerkt als potentiele stadsstraten.

Woonagenda 2025
De Woonagenda heeft als doel te zorgen voor voldoende aanbod van kwalitatief goede en betaalbare woningen in 2025. De agenda bevat uitgangspunten voor de woningbouwprogrammering met een verdeling 40% sociale huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Daarbij zijn spelregels vastgesteld voor het toepassen van deze programmering in projecten zoals Schinkelkwartier.

Bedrijvenstrategie 2020-2030
Met het transformeren van traditionele bedrijventerreinen als Schinkelhaven neemt het aanbod van vestigingslocaties voor productieve bedrijven af, terwijl de vraag naar zulke bedrijfsruimte toeneemt. Bedrijven kunnen zich op transformatie voorbereiden door toekomstbestendig te zijn, zodat andere functies in hun omgeving niet onmogelijk worden. Daarnaast zal de maakindustrie in transformatiegebieden ook als zodanig moeten worden beschermd en gestimuleerd door hier ruimte voor te reserveren.

Kantorenplan Amsterdam 2019-2026
Het kantorenplan noemt de corridor tussen Zuidas en Schiphol kansrijk voor het ontwikkelen van een hoogstedelijk gebied waar groen, economie en wonen elkaar versterken. Bij zo'n gemengd woonwerkmilieu hoort een centrumstedelijk mobiliteitsprofiel waarin de autobereikbaarheid van ondergeschikt belang is ten opzichte van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Voor Schinkelkwartier wordt in het Kantorenplan ingezet op een milieu met een hoge kantoorintensiteit en rond Nieuwe Meer West een innovatiedistrict.

Detailhandelsbeleid 2018-2022
Het gemeentelijk detailhandelsbeleid is gericht op een aanbod van de dagelijkse boodschappen binnen een afstand van 750 meter van de woning. Schinkelkwartier bevindt zich in de stadszone, dicht tegen de centrumzone aan, waar vooral ingezet wordt op versterking van bestaande kansrijke winkelconcentraties. In grote ontwikkelgebieden als Schinkelkwartier is ruimte voor nieuwe winkels, maar de omvang en branchering zijn afhankelijk van het planconcept.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit
In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staat de bereikbaarheid van Amsterdam als groeiende stad centraal. Daarvoor worden drie prioriteiten genoemd. Allereerst een goede doorstroming, die kan toenemen door voor elk vervoermiddel specifieke routes aan te wijzen. Daarnaast een uitbreiding en herinrichting van de openbare ruimte, vooral op plekken waar het wringt zoals in de binnenstad. En als derde betere verbindingen binnen Amsterdam en binnen de regio door nieuwe infrastructuur. Voor Schinkelkwartier is het verkennen van de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol belangrijk. Verder noemt de agenda het optimaliseren van doorgaande fietsroutes en het verbeteren van de autodoorstroming op de uitvalswegen Johan Huizingalaan, Oude Haagseweg en Henk Sneevlietweg.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022
Ambitie in het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is om een bijdrage te leveren aan een gezonde, bereikbare en aantrekkelijke stad. Dit gebeurt aan de hand van drie doelstellingen: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en het nieuwe fietsen. Aan deze doelstellingen zijn maatregelen gekoppeld. In Schinkelkwartier is als maatregel een nieuwe fietsroute door het gebied opgenomen met een brug over de Schinkel ter hoogte van het Olympisch kwartier.

Agenda Amsterdam Autoluw
De speerpunten van de Agenda Amsterdam Autoluw zijn meer leefruimte, schonere lucht en meer ruimte voor fiets, voetganger en openbaar vervoer. Om dat te bereiken worden autobezit en -gebruik beperkt en wordt geïnvesteerd in schone en actieve vormen van vervoer. Woonstraten worden 30 kilometergebied, parkeren op straat wordt ontmoedigd en er komen minder nieuwe parkeervergunningen. Nieuwe fietsroutes, deelfietsen bij stations en betere stallingsmogelijkheden moeten het fietsgebruik stimuleren en de openbare ruimte wordt primair ingericht voor verblijf, actieve verplaatsingen en openbaar vervoer.

Agenda Duurzaamheid
De Agenda Duurzaamheid beschrijft de gemeentelijke ambities voor duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendigheid. De agenda bevat een groot aantal concrete plannen voor energiebesparing en het versneld aardgasloos maken van de stad. De ontwikkeling van Schinkelkwartier biedt een uitgelezen kans om deze plannen te realiseren en nieuwe concepten in de praktijk te testen.

Transitievisie Warmte
De Transitievisie Warmte beschrijft hoe de overstap naar aardgasvrij zorgvuldig en betaalbaar kan zijn, welke oplossingen het beste passen en in welke volgorde. Voor nieuwbouw- en transformatiegebieden zoals Schinkelkwartier wordt met name ingezet op warmtenetten. Daarbij is de fasering van de

gebiedsontwikkeling bepalend voor de uitrol van de warmtetransitie.

Amsterdam Circulair 2020 - 2025
Amsterdam wil in 2050 een circulaire stad zijn. Een stad waar waardevolle materialen en grondstoffen worden hergebruikt en netto geen afval wordt geproduceerd. In de gebiedsontwikkeling kan met hergebruik van materialen in gebouwen en openbare ruimte een grote bijdrage aan deze ambitie worden geleverd, in het geval van een transformatie zoals Schinkelkwartier is dat nog vanzelfsprekender.

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050
De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal is een ambitiedocument met een lange termijn visie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. In de Routekaart zijn de belangrijkste ingrediënten van de strategie beschreven om de overgang van fossiele- naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. De ontwikkelingen en voortgang worden in een jaarlijkse rapportage bijgehouden. Voor nieuwbouw en transformatie zoals in Schinkelkwartier worden voorzien is de uitdaging om deze energieneutraal te houden.

Groenvisie 2020-2050
In de Groenvisie 2020-2050 is de ambitie gesteld om het bestaande groen te verbeteren en toegankelijker te maken, nieuw groen toe te voegen en de groene ruimte in en om de stad beter met elkaar te verbinden. Daarbij worden vier principes gehanteerd: genoeg gevarieerd groen voor iedereen, groen draagt bij aan verschillende opgaven, natuurinclusieve aanleg en beheer en samenwerken aan groen.

Het groene areaal (groene gebouwen en kavels, buurtgroen, parkgebieden en landschap om de stad) wordt vergroot om te zorgen voor een gezond leefklimaat, voldoende berging van hemelwater, voorkoming van extreme temperaturen en een grotere biodiversiteit. Ook in Schinkelkwartier wordt nieuw groen toegevoegd en wordt bestaand groen (en blauw) verbeterd door deze toegankelijker te maken en met elkaar te verbinden (zoals het doortrekken van de Westlandgracht).

Watervisie Amsterdam 2040
De Watervisie is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040 waarin de inrichting en het gebruik van het water centraal staan. Voor Schinkelkwartier is belangrijk de Westlandgracht te verbinden met de Schinkelhaven. De Nieuwe Meer heeft in de visie een functie voor verschillende vormen van waterrecreatie.

Juridisch planologisch kader

Binnen het plangebied gelden op dit moment verschillende bestemmingsplannen.

Bestemmingsplannen

Bedrijventerrein Schinkel-Aalsmeerplein e.o.
Dit bestemmingsplan uit 2013 voorziet voor het deelgebied Schinkelhaven in stadsverzorgende bedrijven met ruimte op de verdiepingen voor kleinschalige, creatieve functies. Om een transformatie naar gemengd stedelijk gebied mogelijk te maken moet voor Schinkelhaven het juridisch planologisch kader gewijzigd worden.

Nieuwe Meer e.o.
Onder dit bestemmingsplan valt het grootste deel van Schinkelkwartier. Het plan maakt werkbestemmingen mogelijk aan de Johan Huizingalaan en sportfuncties in Riekerhaven. Alleen op de locatie Corendon aan de Aletta Jacobslaan is wonen toegestaan. In de plantoelichting wordt het toekomstperspectief van een gemengd stedelijk milieu geschetst, maar om de transformatie mogelijk te maken zal ook dit juridisch planologisch kader moeten worden gewijzigd.

Tennispark Jaagpad
Voor de realisatie van Zuidasdok is een verplaatsing van het tennispark Jaagpad in noordelijke richting mogelijk gemaakt door dit bestemmingsplan.

Groengebied Schinkel
Onder dit bestemmingsplan valt een klein deel van Schinkelkwartier, namelijk de westelijke oever van de Schinkel, de woonboten aan deze oever, het veenweidegebied ten zuiden van Huis te Vraag en een kantoorpand aan de Rijnsburgstraat.

Nieuwe Meer e.o. - Johan Huizingalaan 759
Dit plan voorziet in een uitbreiding van het datacenter Global Switch van circa 36.000 m^2 bvo naar 65.900 m^2 bvo met een maximale bouwhoogte van 20 meter.

Johan Huizingalaan 761-763
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het gebied ten zuiden en oosten van het datacenter Global Switch. Doel is flexibilisering van de bestemming van het kantoorgebouw naar werken en voorzieningen. De ontwikkeling van een gemengd stedelijk milieu wordt mogelijk na de sloop van een bestaande grote hal. Naar verwachting is wijziging van het plan nodig om een betere ruimtelijke structuur te realiseren.

Park Haagseweg e.o.
Het plan voor de woonwijk Park Haagseweg (de Jazzbuurt) en het gebied ten noorden daarvan kent hoofdzakelijk de bestemmingen wonen en groen. Het plan heeft een conserverend karakter, voor een transformatie naar gemengd stedelijk gebied moet het juridisch planologisch kader worden aangepast.

Medisch Centrum Slotervaart
Dit bestemmingsplan voorziet in de bestemming maatschappelijke voorzieningen ten behoeve van de zorginstellingen. Voor de realisatie van een gemengd gebied met wonen zal ook voor dit gebied een nieuw juridisch planologisch kader moeten worden vastgesteld.

HWC Johan Huizingalaan
Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie en exploitatie van een Hulp Warmte Centrale (HWC). Deze inrichting is een grote lawaaimaker zodat aanwijzing als gezoneerd industrieterrein noodzakelijk was. Het bestemmingsplan regelt het industrieterrein alsmede de daarbij behorende geluidzone.

Tracébesluit Zuidasdok
Zuidasdok is een project van Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam om de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en het noordelijke deel van de Randstad te kunnen blijven garanderen, zowel met het openbaar vervoer als over de weg. Dit wordt onder andere bereikt door het station Amsterdam Zuid uit te breiden, inclusief inpassing van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer. De A10 Zuid wordt deels ondergronds gebracht en verbreed naar 2 x 6 rijstroken, waarbij doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer worden gescheiden. Tevens worden de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel aangepast.

Overige bestemmingsplannen
In het oosten van het plangebied is er sprake van enige versplintering aan bestemmingsplannen. Daar gelden in kleinere gedeelten de volgende plannen: Bedrijventerrein Schinkel 1999 eerste herziening, Willemspark-Vondelpark 2019, Olympisch Stadion e.o., Stadion- en Beethovenbuurt, Hoofddorpplein- en Schinkelbuurt.

Hieruit wordt duidelijk dat vrijwel alle bestemmingsplannen zullen moeten aangepast bij gebiedsontwikkeling. Dat zal naar verwachting grotendeels gebeuren binnen een nieuw wettelijk kader, namelijk de Omgevingswet.

Bijlage 2

Spelregels voor gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier

In Schinkelkwartier zijn er drie middelen om de ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en stedelijkheid in bouwplannen te borgen. We hanteren criteria uit het Amsterdamse welstandskader voor Schinkelkwartier, richtlijnen voor beeldkwaliteit uit de (nog op te stellen) investeringsnota voor een specifiek deelgebied en randvoorwaarden uit de bouwenvelop voor een specifiek bouwplan.

De randvoorwaarden in een bouwenvelop hebben niet alleen betrekking op de vorm van de bebouwing (samengevat in de bouwenveloptekening), maar ook op het programma, de parkeeroplossing, duurzaamheidsmaatregelen en de wijze waarop het gebouw aansluit op de openbare ruimte. Een bouwenvelop is meestal het product van een publiekprivate samenwerking, waarbij de gemeente en ontwikkelende partijen in nauw overleg en stap voor stap invulling geven aan de beoogde ambities.

Vooruitlopend op de uitwerking van investeringsnota's hanteren we deze bijlage met algemene en gebiedsspecifieke spelregels voor het transformeren en bouwen in Schinkelkwartier. Deze spelregels zijn richtinggevend voor de gebiedsontwikkeling in het algemeen en de realisatie van bouwplannen in het bijzonder.

Of een plek stedelijk is wordt voor een groot deel bepaald door de wijze waarop bebouwing zich aan de openbare ruimte presenteert, de maat en schaal van de individuele gebouwen, hoe gebouwen zich tot elkaar verhouden en de programmering op straatniveau.

Bouwhoogte
Stedenbouwkundige afwegingen ten aanzien van de maximale bouwhoogte en posities van hoogbouw worden in Schinkelkwartier voor een belangrijk deel beïnvloed door de aanwezigheid van vliegverkeer. Het gebied ligt binnen de zone waar het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van toepassing is. Dat stelt beperkingen aan de hoogte van nieuwe bebouwing. Ontheffing van de hoogtebeperkingen uit het LIB is niet uitgesloten, maar de bouwhoogte is momenteel beperkt tot de 'maatgevende toetshoogte' die op deze locatie varieert van circa 20 meter in het zuidwesten tot circa 50 meter in het noordoosten.

Doel	Spelregel
■ De ruimtelijke samenhang en oriëntatie versterken. ■ Verdichten met relatief lage bebouwing. ■ Hoogbouw realiseren die in alle gevallen een significante bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit en het verblijfsklimaat op straat. ■ Een geluidsluw (woon)klimaat creëren. ■ Schaduwwerking beperken.	■ De basishoogte langs de hoofdstraten varieert van 5 tot 7 lagen. De basishoogte langs de secundaire straten varieert van 3 tot 5 lagen. ■ In het gehele plan zijn losse opbouwen mogelijk van 1 tot 2 terugliggende lagen, die minimaal 2 meter achter de gevel liggen. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ Voor de bebouwing geldt een hoogte van 2 tot maximaal 5 lagen plus eventuele kap. De maximale bouwhoogte bedraagt 21 meter exclusief kap. ■ De geluidafschermende eerstelijnsbebouwing langs de A10 is zoveel mogelijk aaneengesloten en heeft een hoogte die varieert van 5 lagen plus kap tot 7 lagen zonder kap, om het achterliggende gebied af te schermen van snelweggeluid. ■ Hoogteaccenten zijn toegestaan in de tweede linie om zo het industriële gevelbeeld aan de straten te beschermen en schaduwwerking te beperken. De locatie en maatvoering van deze accenten wordt in de volgende fase (investeringsnota) nader uitgewerkt.

Rooilijnen
In de huidige situatie is er niet tot nauwelijks sprake van continue rooilijnen. Veel panden staan los op de kavel, parkeren vindt aan de randen van de kavel plaats.

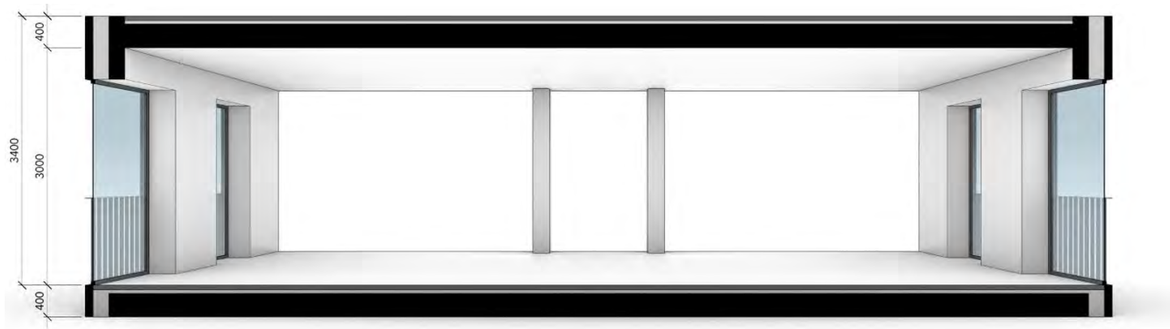
Doel	Spelregel
■ De stedelijkheid vergroten. ■ Een heldere overgang creëren tussen openbaar en privé, in het bijzonder langs de hoofdroutes in het gebied. ■ Continue straten creëren met begeleidende bebouwing (straatwanden).	■ Toekomstige gebouwen staan in de aangegeven rooilijn. Uitzonderingen hierop worden expliciet aangeduid in een bouwenvelop. ■ Gevelwanden moeten aaneengesloten zijn. ■ Bouwblokken hebben gesloten hoeken. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ In de rooilijn worden bij voorkeur poorten, muurtjes en hekwerken toegepast om zo de kenmerkende continuïteit van gevelwanden te behouden en binnenterreinen c.q. stegen op een heldere manier te begrenzen. Deze elementen zijn onderdeel van de architectuur.

Individuele panden

Doel	Spelregel
■ De menselijke maat introduceren voor een prettige leefomgeving. ■ Een afwisselend straatbeeld creëren. ■ Verschillende functies en woningcategorieën mengen binnen een bouwblok. ■ Flexibele panden realiseren die onafhankelijk van elkaar getransformeerd kunnen worden.	■ Bouwblokken zijn samengesteld uit individuele panden met een eigen ontsluiting die zelfstandig gebouwd en/of getransformeerd kunnen worden. ■ Langs de hoofdroutes vormen panden een doorlopend geheel met een gevarieerde breedte en hoogte. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ De pandsgewijze opzet van Schinkelhaven wordt voortgezet. De huidige parcellering is het uitganspunt. **Verbijzondering Sloterstrip** ■ Aan de Henk Sneevlietweg staan langsgevels die minimaal even breed als hoog zijn. De breedte van deze gevels is maximaal 64 meter. **Verbijzondering Nieuwe Meer Oost** ■ Langs de hoofdroutes vormen panden een doorlopend geheel met een breedte tussen de 16 en 64 meter. ■ Langs de straten in de buurt zijn panden smaller, de breedte varieert tussen de 16 en 48 meter.

Duurzaam casco

Doel	Spelregel
■ Kansen op toekomstige transformatie en functieverandering vergroten. ■ De levensduur van gebouwen verlengen. ■ Extra kwaliteit en gebruiksmogelijkheden creëren. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ Creatieve bedrijvigheid en maakindustrie stimuleren en faciliteren.	■ Open bouwsystemen zonder vaste scheidingswanden hebben de uitdrukkelijke voorkeur, gesloten bouwsystemen met vaste scheidingswanden worden zoveel mogelijk vermeden. ■ De begane grond verdieping heeft een bruto hoogte van minimaal 4,5 meter. De overige verdiepingen krijgen bij voorkeur een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,4 meter, maar voldoen minimaal aan de verdiepingshoogte uit het Bouwbesluit. Voor specifieke locaties geldt mogelijk een verplichte minimale verdiepingshoogte; in de stedenbouwkundige plannen per deelgebied en bouwenveloppen worden deze locaties nader uitgewerkt. ■ Gebouwen die een markante positie innemen binnen de hoofdstructuur van het gebied hebben een dubbelhoge plint van minimaal 7,5 meter. Dit geldt in het bijzonder voor commerciële ruimtes, entrees en hoeken van bouwblokken. Een insteekverdieping is toegestaan maar deze moet wel minimaal 4 meter vrij liggen van de gevel. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ Bij de ontwikkeling van bedrijfsruimtes moet rekening gehouden worden met extra vloerbelasting, royale verdiepingshoogte en overheaddeuren. **Verbijzondering Nieuwe Meer Oost** ■ Tot aan de schouderhoogte van gebouwen, de hoogte waar het dak of een losse opbouw met terugliggende lagen begint, krijgen de verdiepingen een royale hoogte; betrokken partijen spannen zich nadrukkelijk in om een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,4 meter te realiseren. De hoogte van de overige verdiepingen voldoet minimaal aan het Bouwbesluit.



We ambiëren een royale verdiepingshoogte en vermijden gesloten bouwsystemen met vaste scheidingswanden. Dit voorbeeld toont een kolommenstructuur met vrij indeelbare vloeren.



Een royale verdiepingshoogte biedt extra kwaliteit en gebruiksmogelijkheden.



Een duurzaam casco van gebouwen maakt transformatie en functieverandering in de toekomst mogelijk. Dit voorbeeld laat zien hoe de eerder getoonde verdieping met kantoorruimte plaatsmaakt voor woonruimte.

Gebouwdiepte en oriëntatie

Doel	Spelregel
■ Goede woonomstandigheden en bezonningscondities creëren. ■ Een afwisselend straatbeeld creëren.	■ Het aantal enkelzijdig op het noorden georiënteerde woningen wordt tot een minimum beperkt. **Verbijzondering Sloterstrip, Riekerpark en Nieuwe Meer Oost** ■ Voor de bouwblokken geldt een maximale gebouwdiepte van 15 meter in oost-westrichting en 16 meter in noord-zuidrichting.

Ontsluiting, programma en plint

Doel	Spelegel
■ De stedelijkheid en levendigheid van de openbare ruimte vergroten. ■ De sociale veiligheid op straat vergroten met publieksfuncties in de plint. ■ De interactie tussen gebouw en openbare ruimte versterken. ■ Het gebied transformeren van een werkgebied naar een gemengde stadswijk. ■ De sociale samenhang in een gebouw versterken.	■ Een bouwblok kent een gemengd programma, geen mono-functioneel gebruik. ■ Iedere functie heeft een eigen entree aan de openbare ruimte. ■ Woningen worden ontsloten via een kleinschalige ontsluiting zoals een portieketage. Lange galerij of lange corridor-ontsluitingen zijn niet toegestaan. ■ Publiekstrekkende functies en voorzieningen worden gerealiseerd in de plint en op de hoeken langs hoofdroutes. ■ Collectieve en ondersteunende functies, zoals een bedrijfskantine, wasruimte of gezamenlijke huiskamer, worden zoveel mogelijk in de plint gerealiseerd. ■ Grootschalige fietsenstallingen en bergingen aan de straat zijn niet toegestaan. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ Aan de noordzijde van de havenkom wordt bij voorkeur horeca en maatschappelijk programma gerealiseerd. Deze gevels liggen gunstig op de zon en hebben een dubbelhoge plint. ■ De oevers en kades worden zoveel mogelijk publiek toegankelijk.

Gevels en daken

Doel	Spelregel
■ Continue straten creëren met begeleidende bebouwing. ■ Een heldere overgang creëren tussen openbaar en privé. ■ Het contrast versterken tussen de stedelijkheid buiten het blok en de geborgenheid binnen het blok. ■ Bijdragen aan een prettig leefklimaat, natuurinclusiviteit en klimaatbestendigheid.	■ Het bouwblok kent aan de buitenzijde een formele straatgevel. Inpandige balkons en loggia's zijn toegestaan. De diepte van uitstekende delen, zoals erkers, of Franse balkons, hebben een beperkte diepte van circa 70 centimeter. ■ De binnenzijde van het blok is informeler van aard, de architectuur van deze gevel kent veel plasticiteit. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ Nieuwe gebouwen sluiten qua architectuur aan bij de al aanwezige industriële bebouwing. ■ Toepassing van bakstenen gevels, hoge ramen en karakteristieke dakvormen heeft de voorkeur. Elk pand krijgt een duidelijke beëindiging, bij voorkeur met een onderscheidende dakvorm, om ervoor te zorgen dat panden individueel leesbaar zijn. **Verbijzondering Nieuwe Meer Oost** ■ Voor de buitengevels worden bij voorkeur aardse tinten en warme materialen toegepast. Het bestaande en toekomstige hoofdkantoor van IBM vormen hierop een uitzondering.

Binnenterreinen
Het stedenbouwkundig kader maakt een hoge dichtheid mogelijk in de vorm van (grote) bouwblokken met groene binnenterreinen.

Doel	Spelregel
■ Een prettige, geluidsluwe en hoog-waardige leefomgeving creëren. ■ De onbebouwde ruimte optimaal benutten voor verblijf en langzaam verkeer. ■ De sociale samenhang in een gebouw versterken. ■ De interactie tussen gebouw en openbare ruimte versterken. ■ Voldoen aan de gemeentelijke referentienorm voor groen en bijdragen aan de referentienorm voor spelen. ■ De klimaatbestendigheid en biodiversiteit vergroten	■ De binnenterreinen in het ontwerp zijn groen, openbaar toegankelijk en zoveel mogelijk geluidsluw. Ze zijn met elkaar verbonden door een netwerk van informele routes voor voetganger en fiets. ■ Binnenterreinen zijn niet verhoogd en sluiten zo aan op het omliggende maaiveld. ■ Om de waterbergende functie van het binnenterrein te waarborgen moet bovenop het dak van een parkeergarage een waterdoorlatende leeflaag gerealiseerd worden van tenminste één meter. ■ Binnenterreinen dragen voor minimaal 50% bij aan het realiseren van de norm voor ecosysteemgroen; het overige oppervlak kan worden ingezet als ruimte voor sport, spel en verblijf. ■ In sommige binnenterreinen zijn speelvoorzieningen voorgeschreven. ■ Overgangen tussen privé en openbaar zijn onderdeel van de architectuur en het ontwerp van de buitenruimte (zoals poorten, hekwerken en tuinmuren). ■ De binnenterreinen die in erfpacht zijn uitgegeven worden ontworpen door een landschapsarchitect of aanverwante specialist. **Verbijzondering Schinkelhaven** ■ De meeste bouwblokken hebben een beperkte afmeting. Pocketparken en stegen worden toegevoegd om zo de doorwaadbaarheid van het gebied te verbeteren en ruimte voor groen te creëren. **Verbijzondering Sloterstrip** ■ Bij de realisatie van grootschalig programma op de begane grond, zoals een bouwmarkt of kringloopwinkel, is een opgetild binnenterrein toegestaan.

Parkeren
De Nota Parkeernormen Auto (2017) en de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018) zijn kaderstellend voor de gebiedsontwikkeling in Schinkelkwartier. Meer informatie is beschikbaar op:
https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/865234/nota_parkeernormen_auto_1.pdf en
https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/865242/nota_parkeernormen_fiets_en_scooter_-_2018.pdf

Doel	Spelregel
■ Auto's (zoveel mogelijk) uit het straatbeeld verwijderen om de openbare ruimte optimaal te benutten voor verblijf en langzaam verkeer. ■ De bereikbaarheid verbeteren. ■ Duurzame mobiliteit (fietsen en wandelen, deelgebruik, elektrische auto's) en lichaamsbeweging stimuleren. ■ Faciliteren van kort parkeren voor bezorgdiensten.	■ Het ruimtebeslag van autoparkeren is beperkt, autoparkeren wordt gerealiseerd in ondergrondse garages op eigen terrein. ■ We stimuleren dubbelgebruik van parkeerplaatsen en creëren extra ruimte voor deelauto's en elektrische auto's met laadpunten. ■ Voor woningen geldt een maximum van 0,3 parkeerplaats per woning, inclusief 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Bewoners krijgen geen parkeervergunning op straat. ■ Bezoekersparkeren vindt plaats in openbaar toegankelijke garages en, indien dat niet mogelijk is, op straat. ■ Garages en collectieve stallingen zijn van binnenuit bereikbaar. ■ Voor kantoren geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m^2 bvo. Voor gebieden binnen een loopafstand van 400 meter van een (bestaand of op te leveren) metrostation geldt een norm van maximaal 1 parkeerplek per 250 m^2 bvo. Dit is inclusief bezoekersparkeren. Bedrijven krijgen geen parkeervergunning op straat. ■ Voor bedrijven en voorzieningen geldt maatwerk conform de richtlijnen in publicatie 381 van het CROW. ■ Tijdelijke parkeergebouwen zijn onder nader te bepalen voorwaarden mogelijk, mits deze gebouwen bijdragen aan een versnelde uitvoering van de definitieve bouwplannen. ■ De Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg hebben een belangrijke functie als stroomweg voor het autoverkeer; parkeergarages worden niet direct via deze wegen ontsloten. ■ Fiets- en scooterparkeren vindt inpandig plaats. In verband met de beoogde verdichting en functiemenging hanteren we voor niet-woonfuncties de normen van zone 1 uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018). Hantering van deze zone en bijbehorende normen is onder voorbehoud van bestuurlijke vaststelling. ■ Minimaal 6% van alle fietsparkeerplekken is geschikt voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen. We streven naar goede voorzieningen in de stallingen, zoals een service of reparatie punt, een deelfietsenstalling en oplaadpunten voor e-bikes. ■ Het gemak van de fietser moet worden bediend, zodat fietsen in stallingen worden geplaatst in plaats van op straat. **Verbijzondering Nieuwe Meer Oost** ■ Er komen zo weinig mogelijk straten voor autoverkeer. ■ Er rijdt geen doorgaand verkeer over het buurtplein.

Afval en techniek
Door voortschrijdende verdichting en functiemenging neemt de druk op de ruimte toe. Technische opgaven onder de 'motorkap' van onze stad, zoals auto en fietsparkeren, bevoorrading, elektriciteitsvoorziening en afvalinzameling, staan op gespannen voet met de ruimte voor groen en verblijf op straat en de ruimte voor woningen en publiekstrekkende functies op de begane grond van gebouwen.

Doel	Spelregel
■ De kwaliteit van gebouwen en openbare ruimte verbeteren. ■ De impact van afvalopslag en transport in de openbare ruimte beperken. ■ De interactie tussen gebouw en openbare ruimte versterken.	■ Nutsvoorzieningen, fietsenstallingen en inzamelpunten voor afval moeten uit het zicht worden gehouden. Toegangen tot dergelijke functies worden zoveel mogelijk gecombineerd. ■ Vooralsnog is het uitgangspunt dat afval voor wonen wordt opgevangen in ondergrondse afvalcontainers in de openbare ruimte. De gemeente is verantwoordelijk voor het aanbieden en legen van deze containers. ■ Afval voor overige functies wordt inpandig opgeslagen, uit het zicht en logistiek goed bereikbaar. De gemeente is daar niet voor verantwoordelijk. ■ Technische installaties op het dak en aan de gevel, zoals een glaswasinstallatie (GWI) of airco, worden aan het zicht onttrokken en geïntegreerd in de architectuur.

Duurzaamheid
We zetten in op duurzame energie, circulariteit, klimaatbestendigheid en natuurinclusief bouwen.

Doel	Spelregel
■ De belasting van het milieu beperken. ■ Het gebruik van duurzame energie stimuleren. ■ De levensduur van bouwmaterialen verlengen. ■ De leefbaarheid, klimaatbestendigheid en biodiversiteit vergroten.	■ Alle nieuwbouw is aardgasvrij. ■ We streven naar warmtelevering op lagere temperatuur. Dit is onder andere mogelijk door aansluiting op een retourleiding en/of decentraal laag temperatuurnet. ■ Voor het overgrote deel van Schinkelkwartier geldt tot 2030 een concessie met Westpoort Warmte. In deze concessie staat dat alle nieuwbouw een aansluiting op stadswarmte krijgt. Voor eventuele koeling op gebouw of gebiedsniveau zijn afzonderlijke afspraken met Westpoort Warmte mogelijk. ■ De nieuwbouweisen voor de Amsterdamse Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) gaan onder voorbehoud in op 1 juli 2022. Meer informatie is beschikbaar op: https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/beng-nieuwe-manier-bouwen/ ■ De gemeente wenst het gebruik van een grondstoffen paspoort. ■ Het gebruik van materialen met een lage milieuimpact, zoals hout of biobased materialen, is verplicht. Een MPG score ≤ 0,8 is het uitgangspunt. ■ Bij gebruik van hout wordt alleen hout toegestaan met een FSC keurmerk of een vergelijkbare kwaliteit. Het gebruik van schadelijke materialen, zoals lood, zink en koper, moet worden voorkomen om het hemelwater niet te verontreinigen. ■ Bij het ontwerp van gebouwen gelden eisen voor het vast houden en vertragen van infiltrerend hemelwater. Uitgangspunt is dat gebouwen een bui van 60 millimeter in een uur zelf opvangen en daarna geleidelijk afvoeren. Deze ontwerpeis is terug te vinden in de Hemelwaterverordening Amsterdam (2020). ■ In het handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen (2019) is een puntensysteem opgenomen. Binnen dit systeem is veel vrijheid maar aan een ondergrens van 30 punten moet in elk geval worden voldaan. Meer informatie is beschikbaar op: https://issuu.com/gemeenteamsterdam/docs/brochure_nibeo-definitief-web02_1_

Colofon

Projectnota Schinkelkwartier, december 2021

Opgesteld door projectteam Schinkelkwartier, gemeente Amsterdam, met bijdragen van stadsdelen Nieuw West en Zuid en afdelingen Economische Zaken, Grond en Ontwikkeling, Ingenieursbureau, Onderwijs Jeugd en Zorg, Projectmanagementbureau, Ruimte en Duurzaamheid, Sport en Bos, Verkeer en Openbare Ruimte, en Wonen.

Redactieteam Schinkelkwartier
Frank Karssing
Ivar Branderhorst
Klaas-Jan Dolman
Marleen Steegstra
Martijn de Wit
Roberta Gielisse-Schermelé
Ruben Dijkhof
Ruben Visser
Sebastiaan Borghans
Tom Wesseling

Grafische vormgeving
Patrick Keeler / www.vormdestad.nl

www.amsterdam.nl/schinkelkwartier

Projectnota Schinkelkwartier
Vastgesteld door college van B&W
December 2021
www.amsterdam.nl/schinkelkwartier

Gemeente Amsterdam

Bijlage 4 OER Schinkelkwartier
Achtergrondrapport bodem en ondergrond

Gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Inhoud achtergrondrapport

a. Historisch onderzoek ondergrond (Ingenieursbureau gemeente Amsterdam)

b. Archiefonderzoek bodemkwaliteit (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied)

c. Notitie kabels en leidingen (Ingenieursbureau gemeente Amsterdam)

a. Historisch onderzoek ondergrond (Ingenieursbureau gemeente Amsterdam)

Gemeente Amsterdam

Definitief
Versie 3
17 oktober 2019

Schinkelkwartier - Historisch onderzoek ondergrond



Auteurs
A. Bakker
R. van Toorenburg
G. Dolmans

Opdrachtgever
Ruimte & Duurzaamheid

Contactpersoon
Klaas-Jan Dolman

Kenmerk
34215

	Rol	Paraaf	Datum
A. Bakker	Opsteller		17-10-2019
G. Dolmans	Goedgekeurd en vrijgegeven		17-10-2019

Inhoud

1 Inleiding 3

2 Algemene gegevens 4
2.1. Situatie 4
2.2. Situatie historisch 4

3 Geologische historie 6
3.1. Algemene bodemopbouw 6
3.2. Pleistoceen 6
3.3. Holoceen 7

4 Polders 11
4.1. Historische polders 11
4.2. Polders in 2019 16

5 Stedelijke ontwikkeling 20
5.1. Interbellum 20
5.2. Tweede Wereldoorlog 24
5.3. Periode na 1945 28

6 Milieuhygiënische aspecten bodem 58
6.1. Bodemkwaliteit en saneringen 58
6.2. Saneringsnoodzaak en mogelijke maatregelen 60

7 Obstakels 62

8 Conclusies en aanbevelingen 63

9 Bronnen 65

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Situatie
Bijlage 2 - Historisch bodemonderzoek Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

1 Inleiding

Aan het Ingenieursbureau is gevraagd om een globaal historisch onderzoek te verrichten voor het plangebied MER Schinkelkwartier. Aanleiding voor het onderzoek is het opstellen van een milieueffectrapportage (MER). In het plangebied vindt een transformatie plaats naar gemengd stedelijk gebied met woningbouw.

Volstaan kan worden met een globaal onderzoek en het raadplegen van bestaande gegevens. Een diepgaand en gedetailleerd archiefonderzoek is niet nodig.

Voor de MER is het wenselijk om inzicht te hebben op het gebied van archeologie, bodemkwaliteit, geologie, obstakels en explosieven.

Het is gebruikelijk om een dergelijk type onderzoek conform NEN 5725 uit te voeren. Daarbij ligt de nadruk op historische activiteiten en functies die mogelijk tot bodemverontreiniging hebben geleid. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Dit rapport is als bijlage bijgevoegd en de resultaten van dat onderzoek zijn in dit rapport verwerkt. Archeologie valt buiten de scope van dit onderzoek, hiervoor wordt door Monumenten en Archeologie een separaat onderzoek uitgevoerd.

Het onderzoek naar de historie van het gebied leidt tot een inventarisatie van de bodemopbouw, geologie, ondergrondse obstakels en mogelijke erfenissen uit de Tweede Wereldoorlog.

2 Algemene gegevens

2.1. Situatie

De locatie is gelegen in Amsterdam-West tussen de Olympiabuurt en Nieuw-Sloten. De noordelijke en zuidelijke begrenzingen liggen bij de Slotervaart en de Nieuwe Meer.

Hieronder is het plangebied weergegeven:

Figuur 2.1: Situatie plangebied Schinkelkwartier



Bron: Atlas Amsterdam; luchtfoto 2018

2.2. Situatie historisch

Om zeker te zijn dat alle relevante historische gegevens naar voren komen is het zoekgebied van het historisch onderzoek iets groter gemaakt. Het onderzoeksgebied in brede zin strekt zich uit van het Olympisch Stadion tot Nieuw Sloten en het Nieuwe Meer tot de Slotervaart. Wijken met als hoofdfunctie wonen, zoals Slotervaart deel B en de recente nieuwbouwwijk Park Haagseweg (1991-1992), vallen buiten het onderzoeksgebied. Ten noorden van de Louwesweg behoort alleen het complex met ziekenhuizen (AVL, Slotervaart) tot het onderzoeksgebied.

Centraal in het onderzoeksgebied is de (voormalige) Sloterweg gelegen, die het dorp Sloten via de Sloterkade met de Overtoom verbond. De weg fungeerde ook als polderkade tussen de Bovenwegspolder en de meer landinwaarts gelegen polders. De waterkerende functie van de Sloterweg is vergroot door een polderkrans, een grondlichaam dat enkele eeuwen geleden langs de zuidzijde van de weg is aangebracht (IBA 2012). De hoofdkering lag langs de zuidzijde van de Bovenwegspolder in de vorm van een kade (met jaagpad) langs de Nieuwe Meer.

Figuur 2.2: Situatie onderzoeksgebied in brede zin en complex ziekenhuizen, Sloterweg en Ceintuurspoorbaan



Bron: Atlas Amsterdam; luchtfoto 2018

In de twintigste eeuw zijn als lijnstructuren toegevoegd: Ceintuurspoorbaan, Oude (en Nieuwe) Haagseweg, Rijkswegen 4 en 10 (later A4 en A10 geheten), de boog van de NS-Westtak en de Ringlijn van het GVB.

In de jaren vijftig zijn er de uitbreidingen Riekerpolder, Slotervaart (deel C) en Westlandgracht gerealiseerd.

3 Geologische historie

3.1. Algemene bodemopbouw

De algemene bodemopbouw binnen het plangebied bestaat uit een antropogene deklaag (vaak zand) van 1-3 meter op het Holocene pakket. Dit Holocene pakket heeft globaal een dikte van 12 meter en bestaat uit een laag Hollandveen met een dikte van 2 tot 3 meter met daaronder zandige klei tot kleiig zand met een dikte van 9 tot 10 meter. Hieronder is het basisveen aanwezig met een dikte van circa 0,5 meter. In de diepere ondergrond is het pleistocene zand aanwezig. Het Pleistocene zand aan de noordoostzijde van het plangebied kent nog een invulling van het glaciale bekken waar een deel van het Pleistocene zand is in het Saalien vervangen door glaciale afzettingen (deels zand, deel klei) op een diepte vanaf 40 tot 50 tot een einddiepte van 60 meter-NAP. Verder naar de zuidwestzijde is het glaciale bekken afwezig en is tot grotere diepte Pleistoceen zand aanwezig.

3.2. Pleistoceen

Het Pleistoceen kende perioden van ijstijden en tussenijstijden. Met name in de tussenijstijden is in West-Nederland zand afgezet. Afhankelijk van de bron is dat eolisch zand of rivierzand.

3.2.1. Saalien

Een voor Amsterdam en omgeving belangrijke periode is het Saalien (250.000-130.000 jaar geleden). Tijdens deze periode is een dik pakket landijs afgezet die in Amsterdam in de ondergrond een diep bekken heeft gevormd. Dit bekken is na het afsmelten van het landijs opgevuld met sedimenten (hoofdzakelijk kleiige afzettingen).

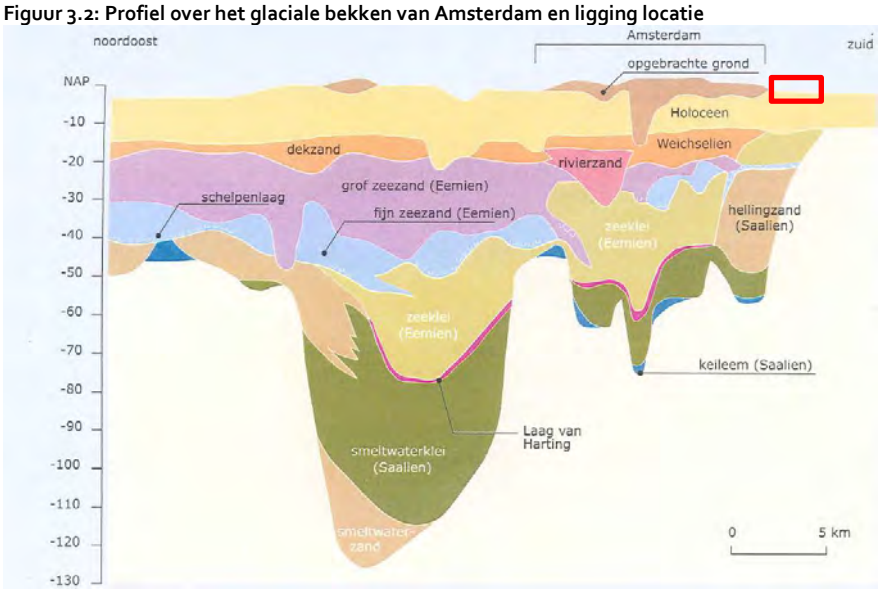
Figuur 3.1: Contour glaciale bekken en profiel



Bron: Gans 2011

Het noordoostelijke deel van het onderzoeksgebied bevindt zich boven het glaciale bekken. Hier is in het Pleistocene zand in de ondergrond een opgevuld bekken aanwezig als gevolg van het wegtrekken van een gletsjertong.

Figuur 3.2: Profiel over het glaciale bekken van Amsterdam en ligging locatie



Bron: Gans 2011

Bovenstaand profiel vanuit het zuidwesten bij de Poel bij Amstelveen naar het noordoosten in Waterland geeft een beeld van de grondsoorten in het bekken.

Ten aanzien van het deel dat is gelegen op het glaciale bekken geldt dat bij het toepassen van hoogbouw, in de ordegrootte van de Nederlandsche Bank, torens op de Omval en hoogbouw aan de Zuidas, er gefundeerd moet worden op de derde zandlaag (Pleistocene zandlaag op 60 m diepte).

3.3. Holoceen

Tijdens het Holoceen steeg de gemiddelde temperatuur en is het ijs in de poolkappen en de gletsjers gesmolten wat een stijging van het zeeniveau tot gevolg had. Door de stijging in de temperatuur ontstond er ook meer neerlag en dit had als gevolg dat de hoeveelheden sediment die werd aangevoerd uit het achterland aanzienlijk steeg.

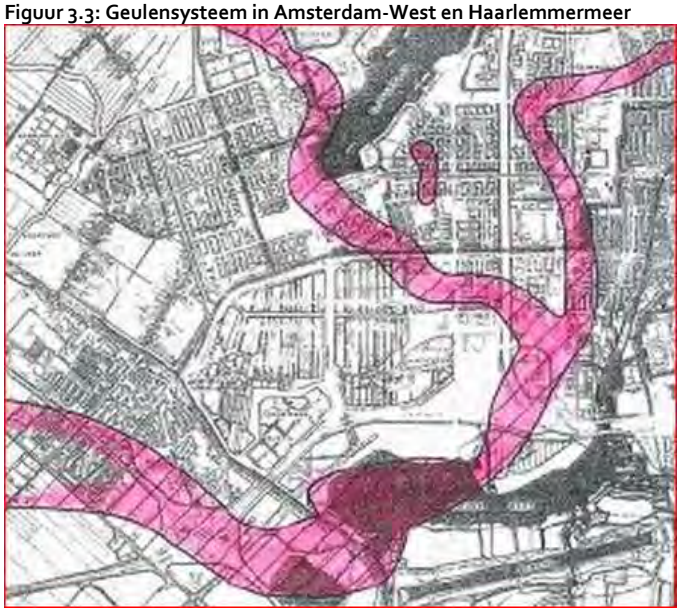
3.3.1. Geulensysteem Zeegat van Haarlem en nevengeul

Tijdens het Holoceen was er rond 5000-3000 AD een getijdegeul aanwezig ter plaatse van het IJ. Door de inwerking van getijden sneed deze geul diep in tot in het Pleistocene zand. Deze Oergeul

of Oer IJ werd door de vorming van strandwallen omstreeks 1000 AD weer afgesloten. Na de sluiting van de monding in de Noordzee zijn de geulen opgevuld met kleiige sedimenten.

D.T. Biewenga et al. (1995) hebben gepubliceerd over een geulensysteem, dat een onderdeel was van het Zeegat van Haarlem. Het artikel bevat een figuur met geulen die zich uitstrekken tot aan het onderzoeksgebied. De voormalige afdeling Grondmechanica Amsterdam (OMEGAM) heeft een geulenkaart gemaakt. De gekarteerde geulen hebben de eerste zandlaag (deels) geërodeerd.

Figuur 3.3: Geulensysteem in Amsterdam-West en Haarlemmermeer



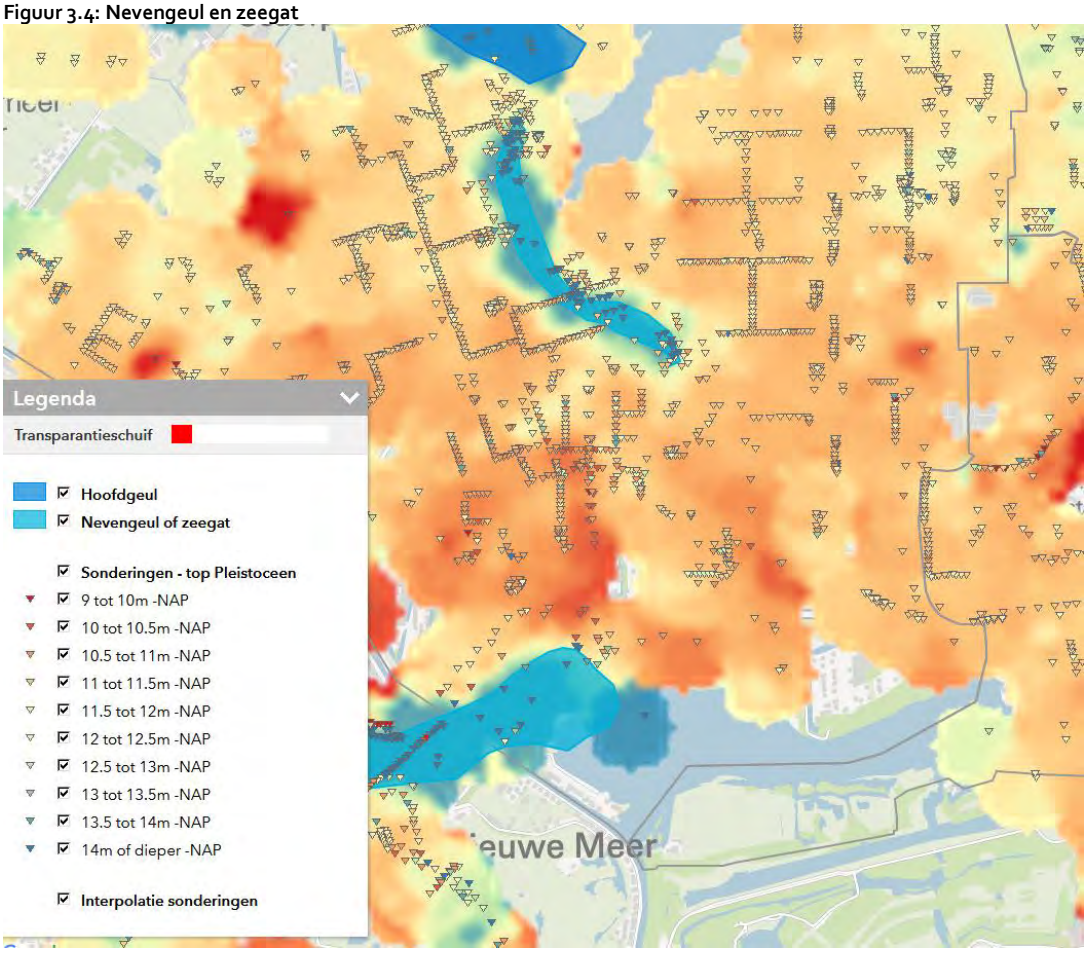
Bron: OMEGAM

Het onderzoeksgebied wordt doorkruist door een geulensysteem, dat in het noorden in verbinding staat met de geulen van het Oer IJ.

Een recente actualisatie de gekarteerde geulen door het Ingenieursbureau van gemeente Amsterdam laat zien dat binnen het onderzoeksgebied geen geulen aanwezig zijn die de eerste zandlaag hebben geërodeerd. De zuidelijke begrenzing van de nevengel ligt ter hoogte van de Slotervaart. Het geulensysteem van het Zeegat van Haarlem reikt in oostelijke richting tot aan de Anderlechtlaan volgens de geactualiseerde kaart.

Op basis van de inventarisatie van het Ingenieursbureau is het geulensysteem wel in de ondergrond aanwezig maar ligt dit binnen het Holocene pakket en heeft het hooguit een geringe invloed op de stabiliteit in de ondergrond. In het kader van funderingsonderzoek moet er altijd geotechnisch onderzoek worden verricht.

Figuur 3.4: Nevengeul en zeegat



Hoogteligging van het pleistocene zand en de ligging van nevengeulen. Bron: maps.amsterdam.nl/oergeul

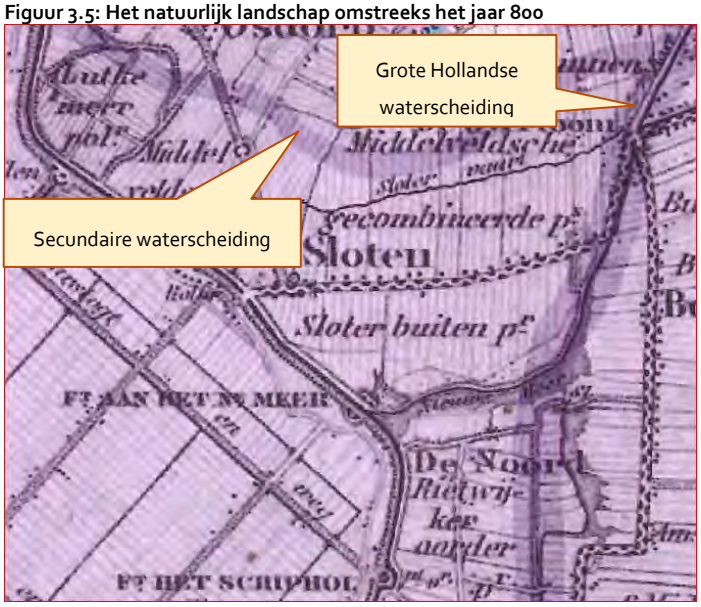
3.3.2. Veenvorming

Tijdens het Holoceen ontwikkelde zich een veenpakket op de kleiige ondergrond van het waddenlandschap. In de Riekerpolder en de rest van het onderzoeksgebied ontwikkelde zich hoogveen in de vorm van mosveen blijkens de aanwezigheid van Spahgnum (veenmos; Tesch 1935, p. 61).

Bennema (1949) stelde wel dat het oorspronkelijke mosveen plaatselijk was geërodeerd vanuit een voorloper van het Haarlemmermeer zoals blijkt uit de aanwezigheid van slibrijk zeggeveen in de Riekerpolder.

De historisch geograaf Chris de Bont (2014) heeft het natuurlijke veenlandschap gereconstrueerd. Volgens hem lag het onderzoeksgebied in de "oksel" van de Grote Hollandse waterscheiding en een secundaire waterscheiding (figuur 3.2). Het gebied waterde ten tijde van de veenontginning af op een watergang in het zuidwestelijke verlengde van het Nieuwe Meer.

Figuur 3.5: Het natuurlijk landschap omstreeks het jaar 800



Bron: Bewerkt naar De Bont 2014, Kaart 1

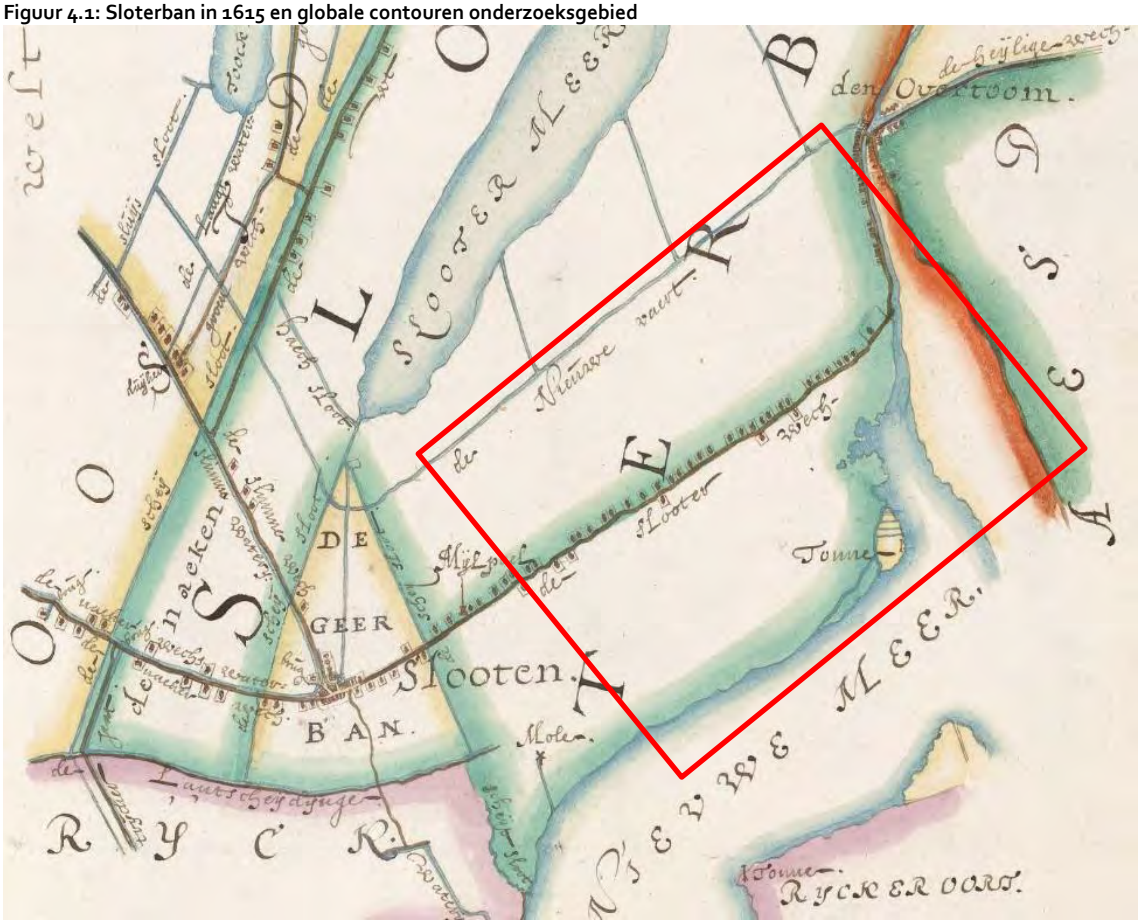
4 Polders

4.1. Historische polders

De veenontginning waterde op natuurlijke wijze af op "De Nieuwe Meer". Op de kaart van Floris Balthasarsz en zijn zoon Balthasar Florisz van Berckenrode uit 1615 is te zien dat de onderzoekslocatie in de Sloter Ban lag. Langs het Nieuwe Meer was (nog) geen kade aanwezig. Wel is een voorloper van de latere Riekermolen te herkennen op de kaart. Op de hoek van de Nieuwe Meer en de Schinkel stond een "Tonne", een houten paal met bovenop een ton, als baken voor de scheepvaart (Bakker 2013).

De voortdurende inklinking van het veen leidde tot wateroverlast. De Riekerpolder werd ingesteld in 1636. Er werden toen polderkaden aangelegd om het gebied te vrijwaren van overstroming door het Haarlemmermeer, het Nieuwe Meer en de Schinkel.

Figuur 4.1: Sloterban in 1615 en globale contouren onderzoeksgebied



Bron: Beeldbank Hoogheemraadschap Rijnland A-4169

De polder werd bemalen door de Riekermolen, die het water via een molentocht uitsloeg op het Nieuwe Meer. Het zomerpeil werd gehandhaafd op een niveau van NAP -1,80 m (in 1905 en 1941). Ten noorden van de Sloterweg lag: "De Binnenpolder van Slooten en Sloterdyck" die zich uitstrekte tot de Haarlemmerweg. De landmeter J. J. Dou maakte in 1687 een kaart van Rijnland, waarop beide polders zijn vermeld.

Figuur 4.2: Situatie in 1687



Bron: Beeldbank Rijnland A-004r6

In 1700 maakte G. Drogenham een kaart van Amsterdam en omgeving.

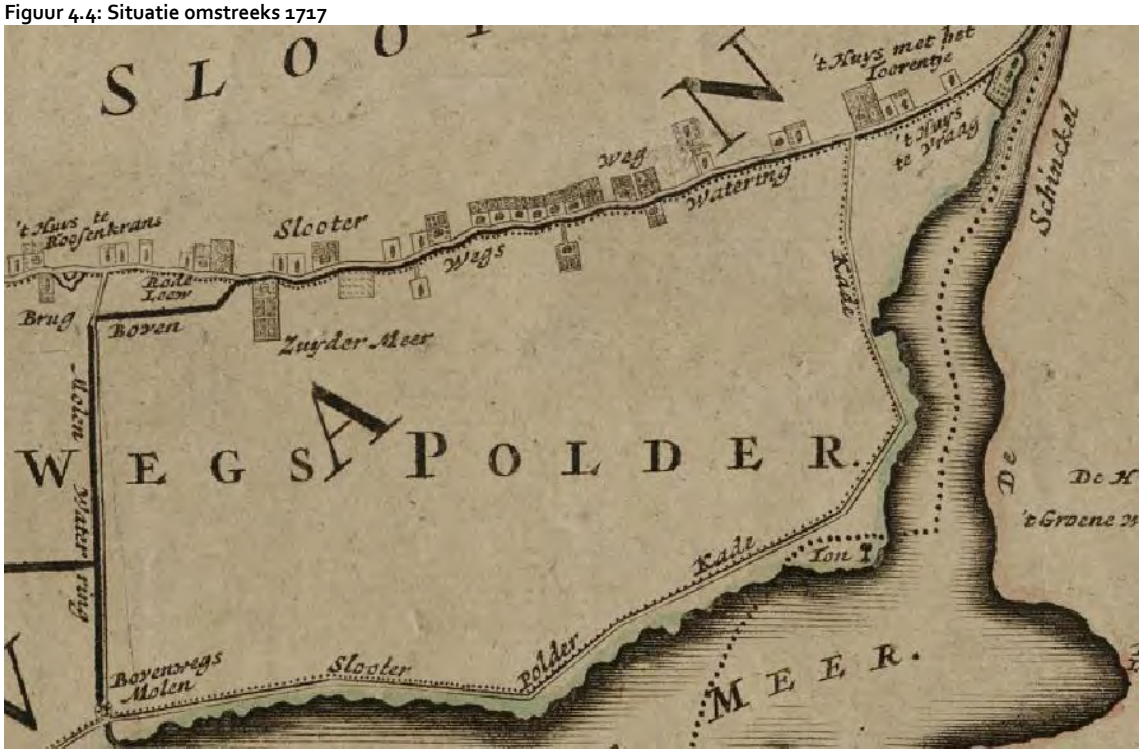
Figuur 4.3: Situatie in 1700



Bron: Noord-Hollands Archief 1795

Op de kaart worden enkele huizen of buitenplaatsen langs de Sloterweg benoemd: 't Huis te Vraag, 't Huijs met het Toorentje en Zuijder Meer.

Figuur 4.4: Situatie omstreeks 1717



Bron: SAA Afbeeldingsbestand STOK0100019000001

In september 1787 werd na de inval van de Pruissen in allerijl een verdedigingslinie ingericht rondom Amsterdam. De Pruisische troepen vonden een gat in de linie en landden vanuit Aalsmeer bij de haven van Sloten en bij de Amstelveenseweg, niet gehinderd door batterijen van de Patriotten.

Figuur 4.5: Landingsplaatsen van Pruisische troepen in 1787

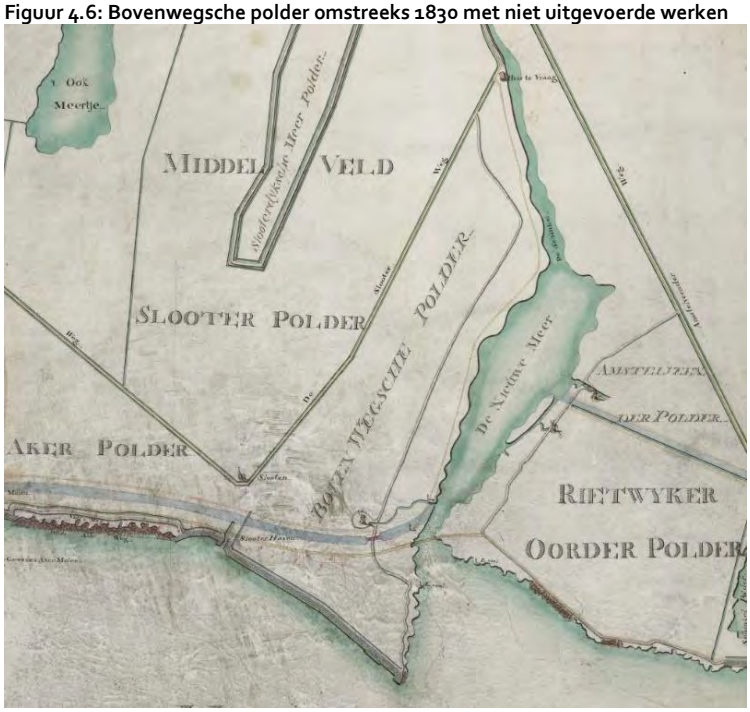


Bron: Vervat 1887

Vanaf 1805 werd verder gebouwd aan de verdedigingslinie rondom Amsterdam, op de locatie Zuidfront geheten (Abrahamse & Kosian 2013, p. 62).

Omstreeks 1830 maakte Hanegraaff een tekening bij een rapport van Arie Blanken, waarop een stenen oeververdediging is te zien vanaf de Slooter Haven tot aan de batterij.

Figuur 4.6: Bovenwegsche polder omstreeks 1830 met niet uitgevoerde werken



Bron: Beeldbank Hoogheemraadschap Rijnland A-0947

In bovenstaande figuur is een (niet uitgevoerd) ontwerp uit 1830 van de Ringvaart te zien. Met het graven van de daadwerkelijke Ringvaart om het Haarlemmermeer werd gestart in 1840.

Figuur 4.7: Situatie in 1850



Bron: Topographisch Militaire Kaart 1:50.000

Na de drooglegging van het Haarlemmermeer kreeg de Sloter Bovenwegs polder een nieuwe naam: Riekerpolder.

Figuur 4.8: Polderpeilen in 1905



Bron: Hoekwater e.a. 1905, Polderkaart van de landen tusschen Maas en IJ.

Het oppervlaktewaterpeil van de Riekerpolder is in de loop der eeuwen geleidelijk verlaagd: van NAP -0,60 m in de 17de eeuw via NAP -1,50 m in 1878 naar NAP -1,80 m in 1894 (Anonymus 1981, Polderboek. Deel I) en 1936 (D. Kooiman 1936, De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland. Alphen a/d Rijn: N. Samsom N.V.).

Ten behoeve van de aanleg van de particuliere begraafplaats Huis te Vraag voor de protestantse gemeente van Sloten liet de eigenaar het polderland in 1891 plaatselijk ophogen met twee meter zand. Het puin van het in 1891 gesloopte huis was een goed draagvlak voor de ophoging. Roever (2004, p. 56) rept over een ophoging met zo'n drie meter zand.
Vrij snel na de opening werd een strook ten zuiden van de begraafplaats opgehoogd voor uitbreiding.
De gemeente Sloten verleende vergunning voor de exploitatie van een gasfabriek aan de Sloterweg ten noorden van de begraafplaats. De gemeente Amsterdam annexeerde op 1 januari 1921 haar buurgemeente Sloten, waarna de gasfabriek buiten gebruikt gesteld werd (Ingenieursbureau Amsterdam 2012).

Volgens een overzicht uit 1936 ligt: "Onder den Sloterstraatweg nabij het huis de Vraag een inlaatduiker om het water uit de Schinkel in den [Gecombineerde] polder te laten" (D. Kooiman 1936, pp. 215-216).

4.2. Polders in 2019

De aanvankelijke tweedeling van het (merendeel van het) onderzoeksgebied in Riekerpolder en Gecombineerde polders is door infrastructurele werken gefragmenteerd. In de oksel van de Ceintuurspoorbaan is een aparte polder Sportpark Riekerpolder ontstaan. De opheffing van de Overtoomsesluis, na de aanleg van de schutsluis Nieuwe Meer in 1941, leverde als erfenis een minipolder bij de Generaal Vetterstraat op. In het knooppunt Nieuwe Meer is voor de opvang van hemelwateroverschot een vijver gecreëerd. Het effluent wordt via een persleiding geloosd op het oppervlaktewater van sportpark Riekerpolder.

4.2.1. Peilen

Anno 2014 / 2019 worden in het onderzoeksgebied diverse peilen van het oppervlaktewater gehandhaafd.

Tabel 4.1: Peilen in Riekerpolder

benaming	Peilgebied nr.	Waterstanden in m t.o.v. N.A.P.
Bemalen peilgebied	143/134-1	JP: -1,90
Sportpark Sloten	143/134-2	ZP: -0,60 / WP: -1,10
Knooppunt Nieuwe Meer	143/134-3	JP: -4,25
Sportpark Xenios	143/134-4	JP: -1,30
Volkstuinpark VAT	143/134-5	JP: -2,20
Volkstuinpark Eigenhof	143/134-6	ZP: -1,90 / WP: -2,30
Domeinen/fort Nieuwe Meer	143/134-7	JP: -1,20
Volkstuinpark Lissabon	143/134-8	JP: -2,50
Sportpark Riekerhaven	143/134-9	ZP: -0,70 / WP: -1,20

Bron: Ontwerp Peilbesluit Amsterdam Nieuw-West II; 9 oktober 2014

Volgens een kaart van de voormalige dienst Riolering en Waterhuishouding Amsterdam zijn het knooppunt Nieuwe Meer en Sportpark Riekerhaven gelegen binnen een "waterscheiding, respectievelijk binnenkering" (RWA 1991).

Een publicatie van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht uit 2014, (pp. 44-46) bevat als beschrijvingen: "Ten noorden van de Sloterweg tegen de Johan Huizingalaan is in de jaren negentig van de vorige eeuw de woonwijk Oude Haagse weg ontstaan. Ten zuiden van deze woonwijk ligt het bedrijvencomplex Riekerpolder 1 en 2. De Riekerpolder heeft drie sportparken: Xenios, Sloten en Riekerhaven. Ze zijn opgehoogd en hebben afzonderlijke zomer- en winterpeilen." (p. 44)

In de Riekerpolder liggen vijf volkstuincomplexen, waarvan "Ons Buiten" gerioleerd is:
- "Eigenhof" (159 huisjes);
- "V.A.T." (Vereniging Amateur Tuinders; 220 huisjes);
- "Lissabon"(100 huisjes);
- "Bijenpark" (30 huisjes) en
- "Ons Buiten" (448 huisjes).

"Vanwege de hoge kosten is er van afgezien om de naoorlogse uitbreiding in zijn geheel op stadspeil aan te leggen. De maaiveldhoogte in de Riekerpolder wisselt:
- restanten veenpolder, waaronder de volkstuincomplexen: NAP -1,40 à -1,65 m;
- sportcomplexen: NAP -0,30 m en NAP -0,40 m;
- omgeving Riekerhaven: circa NAP +0,10 m;
- brede strook langs Schinkel en Nieuwe Meer: circa NAP +0,50 m.

In het verkeersknooppunt Nieuwe Meer wordt een ingesloten vijver bemalen door Rijkswaterstaat (waarschijnlijke peil NAP -4,25 m). Het water wordt geloosd op het sportcomplex Riekerhaven. Deze vijver maakt geen deel uit van het oppervlaktewatersysteem en vangt en regenwater van het verkeersknooppunt op.

De stijghoogte in de eerste zandlaag is circa NAP -3,50 m. Gerelateerd aan de doorlatendheid van de bovenste bodemlaag en de (meeste) polderpeilen is de inzijging verwaarloosbaar.
"In de Riekerpolder is alleen in de woonwijk Oude Haagseweg sprake van grondwaterklachten" (p. 45).

Het kunstenaarseiland (voormalige stort) laat continu water uit van peilvak 143/134-7 (NAP -1,20 m) via een stuw naar het hoofdpeilvak 143/134-1 (NAP -1,90 m). Ook na onderzoek blijft de bron van het water (zoals kwelwater, riolering of drinkwater) onduidelijk" (p. 46).

Figuur 4.9: Situatie 1977-1978



Bron: Stadsarchief 10039/1237, blad N1 verkend in 1977

In het Centraal Tekeningenarchief (55473) is een situatie uit 1976 aangetroffen, waarop een kennelijke verbinding vijver in noordwestelijke richting naar Sportpark "Riekerhaven" is aangegeven. De verbinding is ook ingetekend op blad N1 van de Kaart van Amsterdam 1:1.000

Figuur 4.10: Luchtfoto in 2018



Bron: Google Maps Satelliet

Op een luchtfoto uit 2018 lijkt een gemaal zichtbaar te zijn.

In een rapport van het Ingenieursbureau Zuidasdok is een beschrijving van de bemaling opgenomen (IBZ 2015, p. 73) "In het knooppunt de Nieuwe Meer is een onderbemaling gesitueerd, die met een streefpeil van NAP -4,25 m fors lager ligt dan het omliggende poldergebied. De onderbemaling is vooral bedoeld om voor de wegen in het knooppunt voldoende ontwateringsdiepte te genereren. Afwatering van deze onderbemaling vindt plaats via een gemaal op de Riekerpolder (als gebied 143/134-3)."

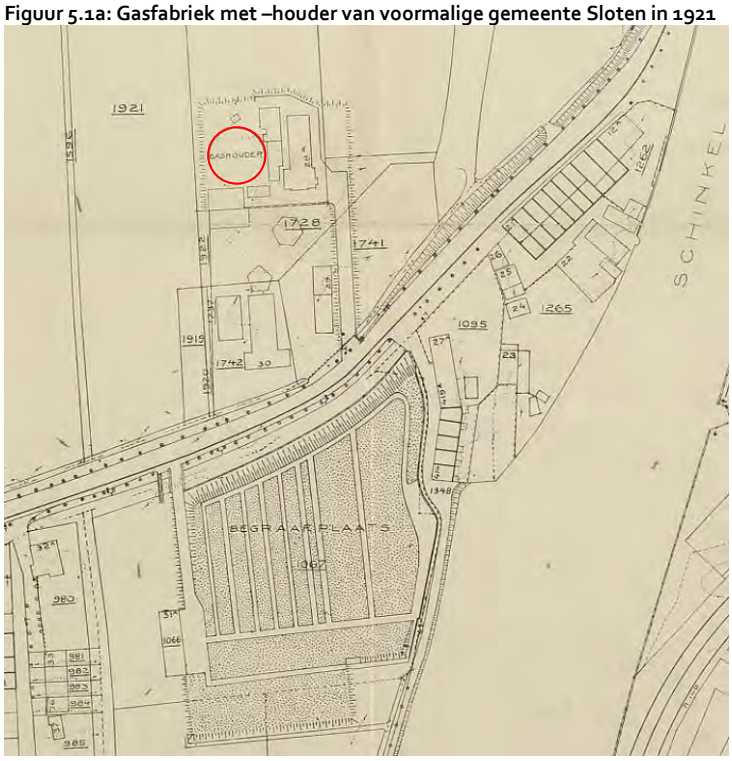
5 Stedelijke ontwikkeling

5.1. Interbellum

5.1.1. Gasfabriek

Net voor de Eerste Wereldoorlog zijn in 1913 plannen gemaakt voor de levering van gas aan de gemeente Sloten via een 6" leiding. De gashouder kwam te staan aan de Schinkel (SAA 5248/221).

Figuur 5.1a: Gasfabriek met –houder van voormalige gemeente Sloten in 1921



Bron: Stadsarchief Amsterdam; inventaris 10039, blad M1

In 1921 annexeerde Amsterdam de gemeente Sloten, waarna de voorbereidingen startten voor het uitbreidingsplan van Amsterdam-West.
Ter plaatse van de voormalige Slotense gasfabriek verrees het bouwblok tussen de Sassenheim- en Woubruggestraat.

5.1.2. Sloterweg

In de jaren twintig is een eerste serie boerderijen langs de Sloterweg gesloopt voor de Aalsmeerpleinbuurt en voor de stadsuitbreiding naar de Westlandgracht (de vroegere Duikersloot).

Zo waren tegenover het kerkhof van 't Huis te Vraag al afgebroken de boerderijen van J. van Rijn, J. H. Roozenboom, J. van Driel en H. Hogenes, genaamd Vredehof (Veldt 2003, p. 70).

Tabel 5.1: Boerderijen langs de Sloterweg

nr	Boerderij naam	Laatste bewoner	Afbraak	Nog vermeld
125	Harte Rust (1)			M1 1921-1930 geannoteerd
136				M1 1951
170				M1 1951
210	Het Torentje			M1 1951
225	Harte Rust (2)			M1 1921-1930 geannoteerd
250	Land en Veelust	De Jong		M1 1951
266				
360		Blauwhof		Tekening C. Schut 1952
	Mildenrust		1953	
515		Van Bladeren	1964	Veldt 2003, p. 122
600	Tussen Meer	Van den Broek	1954	Veldt 2003, p. 127
720	Zomerlust	Rijnierse	Eind '90	Veldt 2003, p. 128-131 Voorhuis staat er nog
	Weltevreden		1954	Ter plaatse van Park Haagseweg
824	Veldzicht			

Bronnen: Kaart van Amsterdam 1:1.000, Veldt 2003

Een tweede serie boerderijen werd gesloopt in de jaren dertig voor de aanleg van de Haagseweg, onder andere ten noorden van het Luchtvaart Laboratorium (Harte Rust op Sloterweg 125). Met de aanleg van de Haagseweg kwam de boerderij op Sloterweg 515 in een vork te staan. De Haagseweg ging achter en de Sloterweg voor langs. De boerderij is in 1964 afgebroken (Veldt 2003, p. 122).

"Langs de Sloterweg stonden rond 1950 nog circa veertig boerderijen, de meeste aan de kant van de Sloterpolder, dicht naast elkaar." In de daarop volgende jaren werden boerderijen gesloopt voor het latere sportpark Riekerhaven (Veldt 2003, pp. 70 en 74).

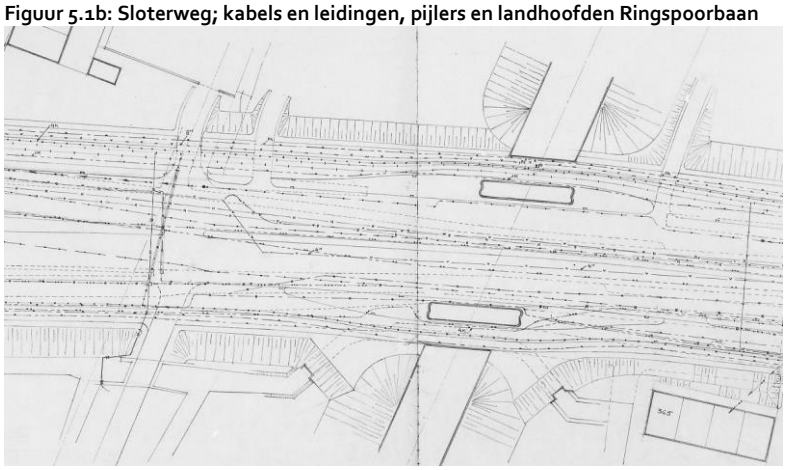
5.1.3. Ceintuurspoorbaan

Al omstreeks de eeuwwisseling waren plannen ontwikkeld voor een "Ceintuurspoorbaan" rond Amsterdam. Vanaf 1925 vonden ophogingen met zand plaats voor het baanlichaam. Het zand,

afkomstig uit de omgeving van IJmuiden, werd op het maaiveld aangebracht, zonder cunet. Er zijn daardoor diverse oppersingen opgetreden (Bardet).

De Ceintuurspoorbaan kruiste de Sloterweg middels een viaduct, waarvan de landhoofden en pijlers zijn weergegeven op een tekening met kabels en leidingen tussen de Haagseweg en de Generaal Vetterstraat (figuur 6.1).

Figuur 5.1b: Sloterweg; kabels en leidingen, pijlers en landhoofden Ringspoorbaan



Bron: CTA 30685-2 (30685-1 P.W. 6 oktober 1939), 1939-1948

De Ceintuurspoorbaan, later Ringspoorbaan geheten, is nooit voorzien van bielzen en rails. Pas in 1986 met de oplevering van de Westtak van de NS zou op de locatie een spoorlijn in gebruik komen.

5.1.4. Haagseweg

Op het 1e schema van hoofdverkeers- en waterwegen voor Plan West uit 1929 was al een tracé van de Haagseweg ingetekend.

Figuur 5.2: Plan West. Schema hoofdverkeers- en waterwegen in 1929



Bron: Dienst der Publieke Werken 1929 in Van Rossem 1993

Het wetsvoorstel voor de onteigening van de benodigde gronden verscheen op 19 februari 1932 in de Staatscourant. Eind 1932 werd met de grondaankoop begonnen, het eerste bestek is daarop aanbesteed op 17 februari 1933, waarna op 13 maart van hetzelfde jaar de eerste spade in de grond werd gestoken. "Mei 1935 kon reeds de klinkerverharding op het eerste deel aangebracht worden. Op 1 november 1935 was Schiphol nader tot Amsterdam gebracht. Ook die verharding van dat eerste deel was een moeilijk werk. Want in den Riekerpolder stuitte men op een drie meter dikke veenlaag. Het zetten van den weg duurde drie jaar, zoodat men eerst thans tot 't aanbrengen van het definitieve wegdek kon overgaan." (De Telegraaf, 23-06-1938).

De Dienst der Publieke Werken bracht in april 1933 een herdruk uit van blad 5 van de kaart 1:5.000 uit 1930. Op de kaart is de Haagseweg al aangegeven.

Figuur 5.3: Situatie 1930-1933



Bron: DPW op Beeldbank

De naamgeving van de Haagseweg kwam aan de orde in een Raadsbesluit van 10-6-1936. Twee jaar later werd ook het gedeelte Schiphol-Sassenheim voor het verkeer open gesteld.

5.1.5. Zandrapport 1931

Vooruitlopend op het Algemeen Uitbreidingsplan is een studie gewijd aan de voor- en nadelen van de gebruikelijke ophoging tot boven het boezempeil en van ophoging tot boven het polderpeil: het rapport "Bouwen op al dan niet opgehoogden grond". In het rapport, gemakshalve zandrapport genaamd, werd geconcludeerd dat binnen de Ringspoorbaan tot boven boezempeil opgehoogd moest worden (met een laag zand van vier meter) en daar buiten tot boven het polderpeil met een laag zand van twee meter (Locher 1985, p. 139).

5.1.6. Algemeen Uitbreidingsplan 1934-35

De afdeling Stadsontwikkeling publiceerde in 1934 het Algemeen Uitbreidingsplan. De gemeenteraad nam het plan aan in 1935. Het uitbreken van de oorlog belemmerde de realisatie van het plan. Na 1945 hervatte men de uitvoering.

Een onderdeel van het AUP was de Tuinstad Slotervaart, waarvan de Dienst der Publieke Werken een kaart 1:5.000 maakte in 1934-1937 (SAA 10033/2676). De bouw van Slotervaart vond vanwege de oorlog pas plaats in de periode 1954-1965 (www.vaneesterenmuseum.nl).

5.2. Tweede Wereldoorlog

5.2.1. Schutsluis Nieuwe Meer 1941

In 1941 is de Nieuwe Meer-sluis in gebruik genomen ter vervanging van de Overtoomse sluis uit 1806. De sluis scheidde de boezempeilen van Amstelland en Rijnland, respectievelijk NAP -0,40 en -0,60 m. De verlegging naar het zuiden verklaart het bestaan van een stadspolder bij de Generaal Vetterstraat, waar een peil van NAP -0,60 m gehandhaafd wordt.

5.2.2. Industriegebied Schinkel

De plannen uit het Algemeen Uitbreidingsplan voor het industriegebied Riekerhaven (nu Schinkel) werden in de Tweede Wereldoorlog verder uitgevoerd.
Het bestek no. 24 voor "Het ophoogen van gronden tusschen den Sloterweg en de Ringspoorbaan naby de Schinkel, met bybehoorende werken" werd in 1941 geschreven (bijlage 4). De algemene ontwerphoogte van het maaiveld was NAP +1,0 m en ter plaatse van de latere Henk Sneevlietweg NAP +1,70 m.
Op de Kaart van Amsterdam 1:1.000 blad N1 uit 1943 is weliswaar vermeld "in ophoging", maar uit een tekening in het Centraal Tekeningenarchief uit 1946 blijkt dat bestek no. 24 voortijdig beëindigd werd; de ophoging reikte vanaf de Sloterweg nog maar tot net ten zuiden van de te graven Riekerhaven.
Rondom het zuidelijk deel van de geplande ophoging was wel een perskade aangelegd, zoals te zien is op een luchtfoto van de Royal Air Force van 27 mei 1944, maar daarbinnen was niet opgehoogd. De aanvoer van zand was kennelijk beëindigd nadat de bezetter in de zomer van 1942 een algehele bouwstop had afgekondigd.

Tussen 25 en 30 september 1946 werd de hoogte van de reeds uitgevoerde ophoging bepaald met behulp van waterpassingen. Het bleek dat de ophoging nog niet reikte tot de ontwerphoogte van NAP +1,00 m.

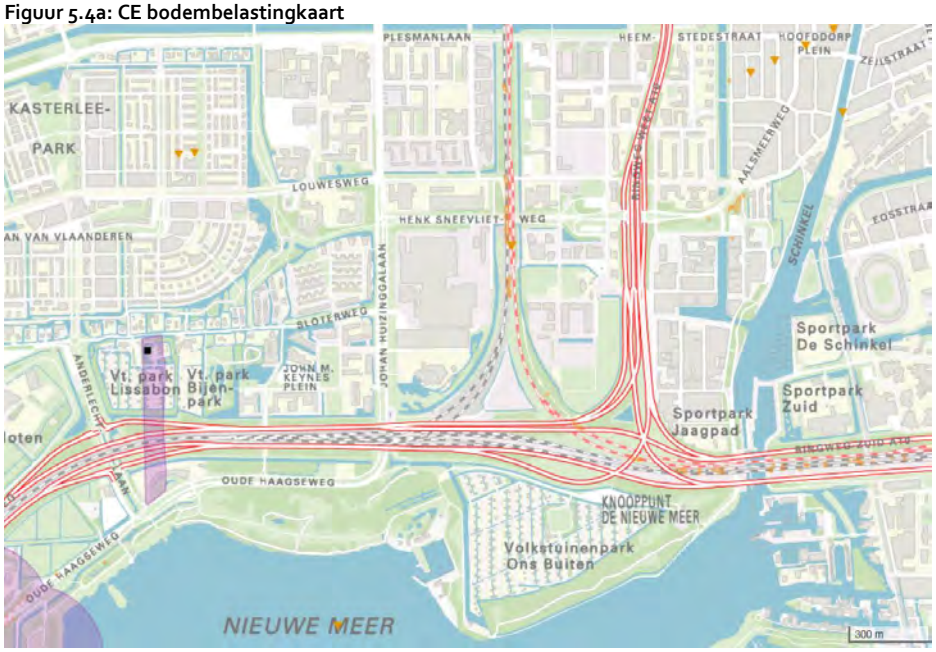
Op 30 september 1946 werd een overeenkomst gesloten voor het hervatten van de opspuitwerkzaamheden. De fijne fractie in het proceswater kon bezinken in een 'slibput' langs de noordzijde van de Ringspoorbaan.
Op de bestektekening zijn ook de te graven Riekerhaven en de Westlandgracht aangegeven. De toegang tot het havenbekken bevond zich ten noorden van brug(getje) nr. 319 in het Jaagpad.
Er zijn geen gegevens beschikbaar over de verwerkingslocatie van het vrijkomende materiaal uit het gegraven havenbekken (Ingenieursbureau Amsterdam 2012, pp. 4-5).

5.2.3. Bombardementen en crashes

Vanaf de nacht van 10 mei 1940 werd Schiphol aangevallen door Duitse bommenwerpers. In het onderzoeksgebied vielen geen bommen. Ten zuiden van de Sloterweg is op 23 juni 1940 op het perceel Sloterweg 833 een Brits vliegtuig van het type Blenheim IV brandend neergestort. De crashlocatie is verdacht van brisantbom(men) t/m 500 lbs en 7,7 mm patronen die het vliegtuig aan boord gehad kan hebben (Bombs Away 2018, RAP_400523B).

Op onderstaande figuur zijn de historisch bekende gegevens op het gebied van explosieven weergegeven: bominslagen, crashlocatie, geschutopstellingen, loopgraven en meldingen van de EODD. Slechts enkele locaties zijn verdacht: het perceel Sloterweg 833 en de omgeving van het Aalsmeerplein.

Figuur 5.4a: CE bodembelastingkaart



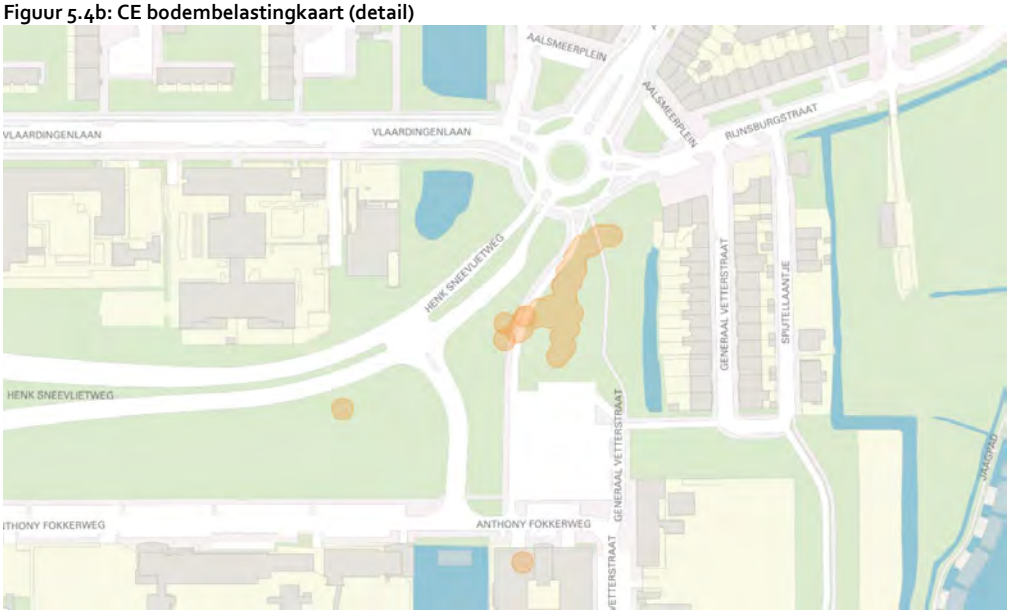
Bron: Armaex, Bombs Away en gemeente Amsterdam (2018) op City Data

In het Historisch bodemonderzoek van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (bijlage 3) wordt een locatie in de Schinkel genoemd, waar drie bommen gevallen zouden zijn.

Er is een schets gemaakt in 1941 met de richtingen waarin de bommen volgens de melder vielen. De melding is nadien als onbetrouwbaar gekwalificeerd. De locatie is op in bovenstaande figuur 6.4a niet verdacht.

Ten zuiden van het Aalsmeerplein bevonden zich loopgraven en geschutsopstellingen.

Figuur 5.4b: CE bodembelastingkaart (detail)



Bron: Armaex, Bombs Away en gemeente Amsterdam (2018) op City Data

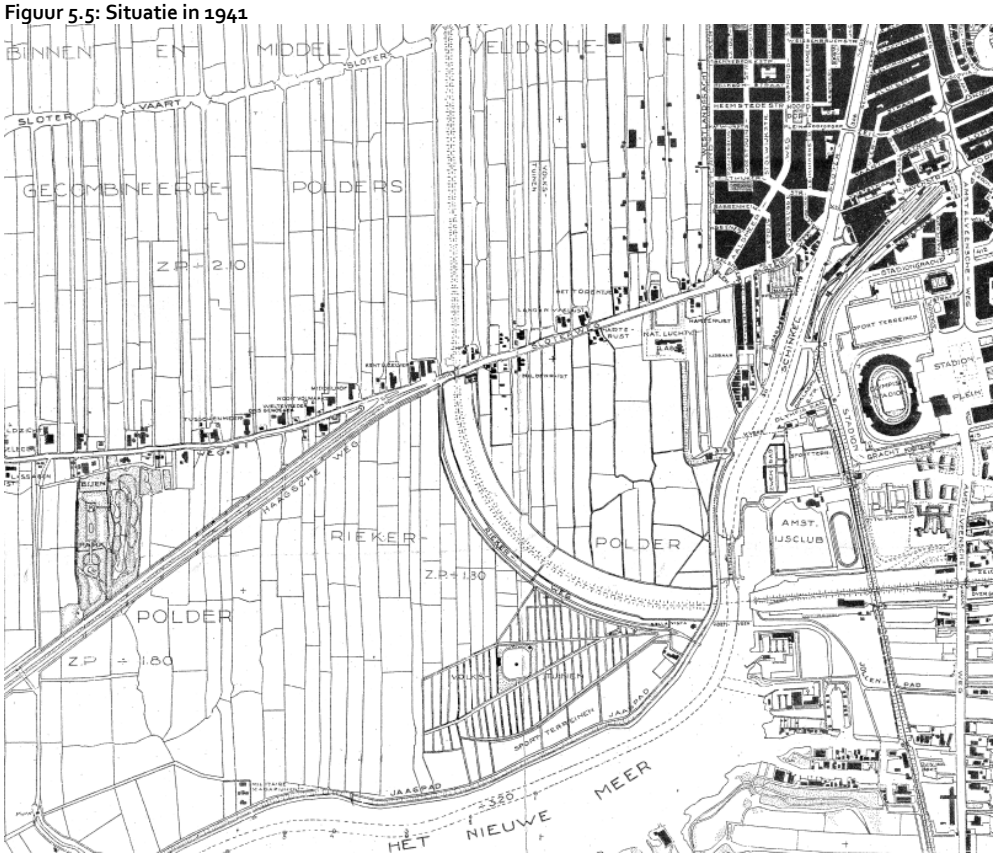
Hier kunnen geschutmunitie, klein kaliber munitie, munitietoebehoren, handgranaten, geweergranaten, ontstekingsinrichtingen en munitie voor granaatwerpers in de bodem voorkomen tot een maximale diepte van circa twee meter onder het (toenmalige) maaiveld.

Bij voorgenomen werkzaamheden op de verdachte locaties dient een risicoanalyse conventionele explosieven uitgevoerd te worden. De RA CE, waarbij onder andere werkzaamheden na 1945 worden geïnventariseerd en geanalyseerd, kan leiden tot een inperking van het verdachte gebied.

5.2.4. Hauptkampflinie

In mei 1943 startten Duitse pioniers met de aanleg van versterkingen rondom Amsterdam ter vorming van een zogenaamde Hauptkampflinie (HKL). In het onderzoeksgebied volgde de HKL de, inmiddels zo geheten, Ringspoorbaan. Er stond al een zoeklichtinstelling (SAA 5229/559). Op last van de "Pionieroffizier beim Befehlshaber der Waffen-S.S." werden overige stukken grond in beslag genomen. Op de kruin van de (niet gerealiseerde) spoorbaan werden kleine bunkers, loopgraven en luchtafweerstellingen aangelegd door de "SS-Stellungsoffizier" in samenwerking met de Verteidigungsstab Amsterdam (SAA 5229/559).

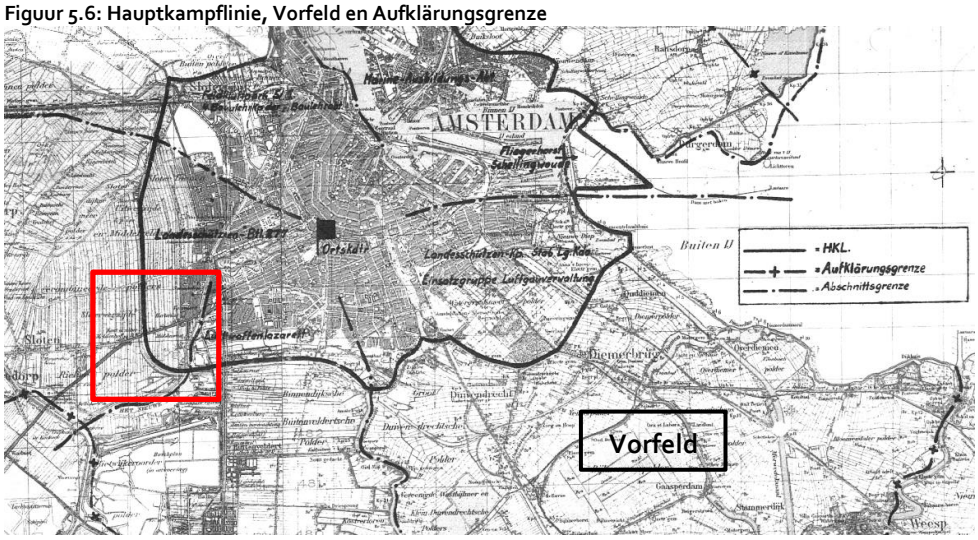
Figuur 5.5: Situatie in 1941



Bron: Stadsarchief Amsterdam 10039/DPW 1:10.000 blad no. 3

Buiten de Hauptkampflinie lag in principe het zogenaamde Vorfeld, dat zich uitstrekte tot de Aufklärungsgrenze.

Figuur 5.6: Hauptkampflinie, Vorfeld en Aufklärungsgrenze



Bron: Bewerkt naar Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg

In Amsterdam-West lagen tussen Sloterdijk en Badhoevedorp ook versterkingen die deel uitmaakten van een tweede linie, de Vordere Wasserstellung.
Deze linie lag buiten het onderzoeksgebied.

In 1944 is de oever van de Westlandgracht gewijzigd

Figuur 5.7: Wijziging oever Westlandgracht in 1944



Bron: CTA 27299

5.3. Periode na 1945

Vanaf eind jaren veertig ontwikkelde de gemeente Amsterdam plannen om zand te winnen uit de Nieuwe Meer voor het bouwrijp maken van terreinen in Amsterdam-West en Buitenveldert.
De plannen stuitten op bezwaren van het Hoogheemraadschap Rijnland, dat bevreesd was voor een toename van de zoute kwel in de Haarlemmermeer, en bezwaren inbracht bij de Kroon (HHR Rijnland 1.1.2/2529).

In 1953 vonden voorbereidingen plaats om de Nieuwe Meer te vergroten ten behoeve van zandwinning. Nog voordat er zand gewonnen werd, vond de ontwikkeling van het Sportpark Riekerpolder plaats. Volgens de pers was voor de "verbetering van de sportterreinen in de Riekerpolder f 6500,- nodig." (Het Parool 30-04-1949).
Er werden drie deelgebieden in de Riekerpolder onderscheiden (Algemeen Handelsblad, 19-04-1951, "Kennisgeving onteigening Riekerpolder"):
A. de Riekerpolder binnen de Ringspoorbaan (deel 1);
B. de Riekerpolder buiten de Ringspoorbaan, tussen de Sloterweg en het Nieuwe Meer (deel 2);
C. de Riekerpolder nabij het dorp Sloten tussen de Sloterweg en Ringvaart (deel 3).

De Haagseweg volgde in 1949 deels de Sloterweg, die daartoe verbreed werd. Nabij het Aalsmeerplein werd een kruising gemaakt.

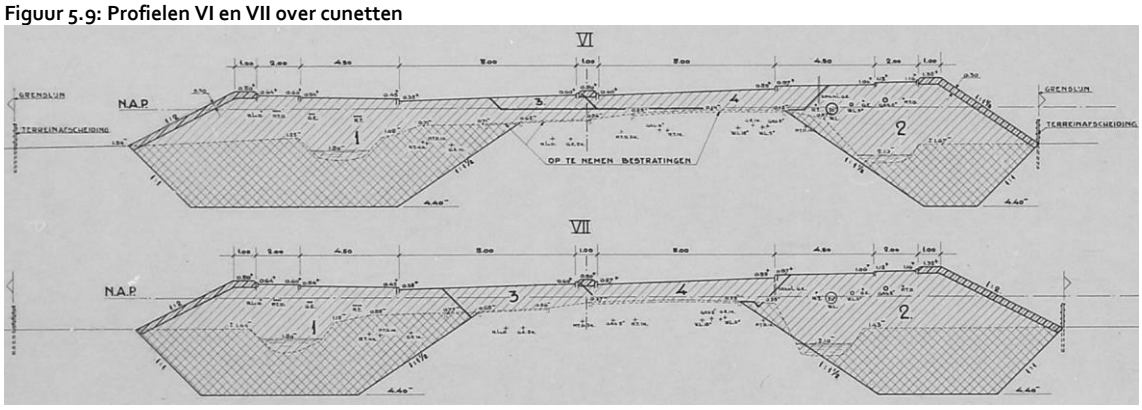
Figuur 5.8: Verbreden Sloterweg en maken kruising Haagseweg 1949



Bron: CTA 27852-1

De tekening bevat een detailsituatie ten oosten van de Ringspoorbaan met de profielen VI t/m XII over de Haagseweg met twee cunetten tot NAP -4,40 m aan weerszijden.

Figuur 5.9: Profielen VI en VII over cunetten



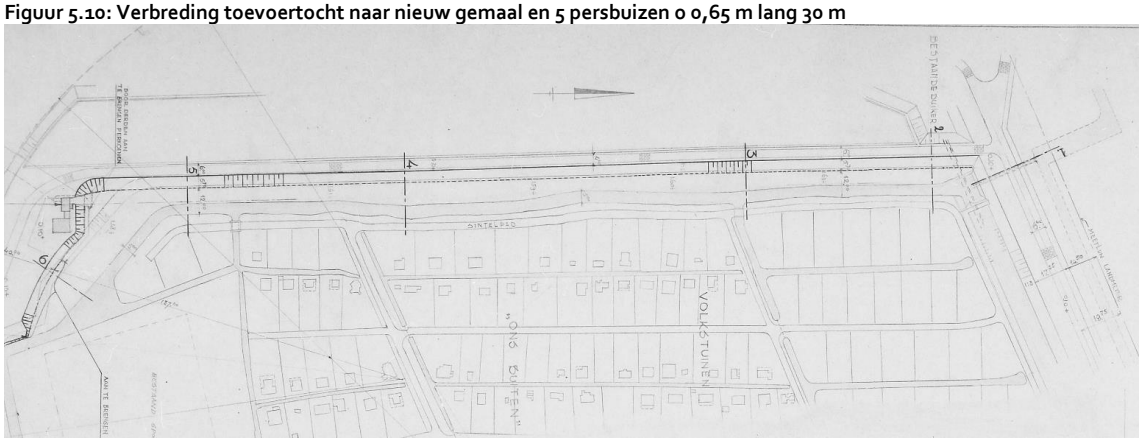
Bron: CTA 27852-8

Ten behoeve van het industrieterrein aan de Schinkel vonden in 1950 baggerwerkzaamheden plaats in de Westlandgracht, Riekerhaven en een deel van de Schinkel. De bodem van de Riekerhaven en de Westlandgracht moest komen op NAP -3,50 m. Van de vrijkomende specie diende ± 13.500 m^3 verwerkt te worden tussen de begraafplaats Buitenveldert en het Zuider Amstelkanaal. De overblijvende ± 15.500 m^3 moest geborgen worden in de "baggerbergplaats tegenover de Coenhaven" (CTA 27980).

Het Raadsbesluit Uitbreidingsplan Industrieterrein Schinkel dateert van 31 mei 1950 (BWT 297). Na opdracht (18-5-'54) werd het noordwestelijke deel van de locatie opgehoogd met bovengrond uit de ontgraving Nieuwe Meer en vervolgens met zand. Het toenmalige maaiveld bevond zich op een hoogte van circa NAP -1,5 m (CTA 24484).

Het volkstuinencomplex "Ons Buiten " is in 1952 in noordelijke richting uitgebreid (CTA 29272). Op het complex lagen sintelpaden (CTA 30827 1954). De tocht langs de westzijde van het complex is verbreed in 1954 (CTA 30827).

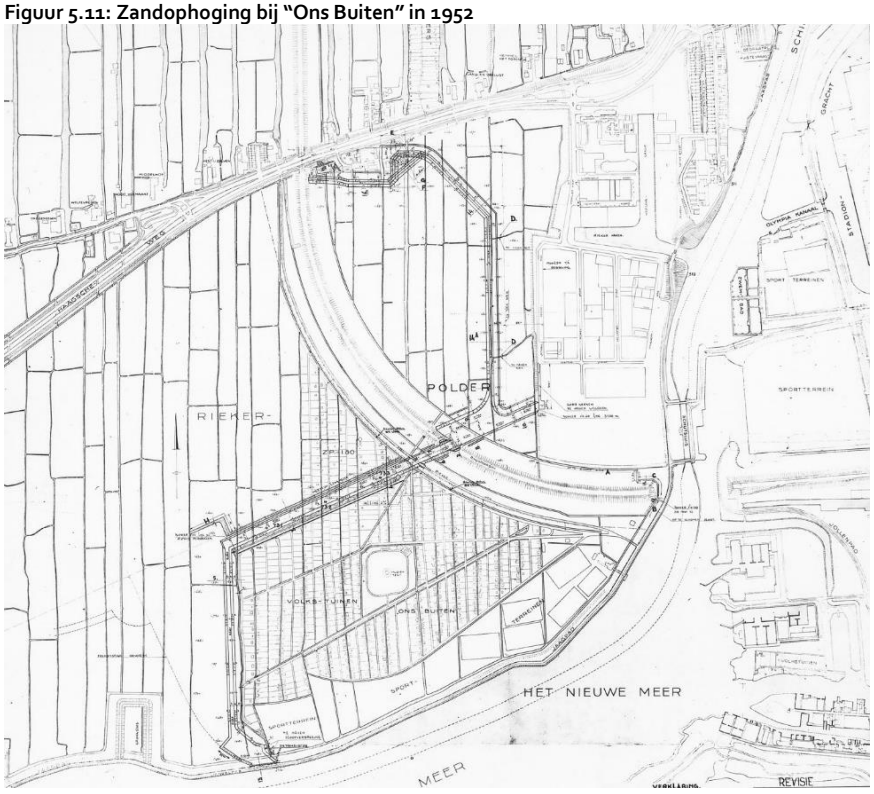
Figuur 5.10: Verbreding toevoertocht naar nieuw gemaal en 5 persbuizen o 0,65 m lang 30 m



Bron: CTA 30827 1954)

De afdeling Gereedmaken Terreinen van de Dienst der Publieke Werken maakte in 1952 een tekening voor een zandophoging in de Riekerpolder nabij "Ons Buiten:" en een doorgraving van de Ringspoorbaan.

Figuur 5.11: Zandophoging bij "Ons Buiten" in 1952



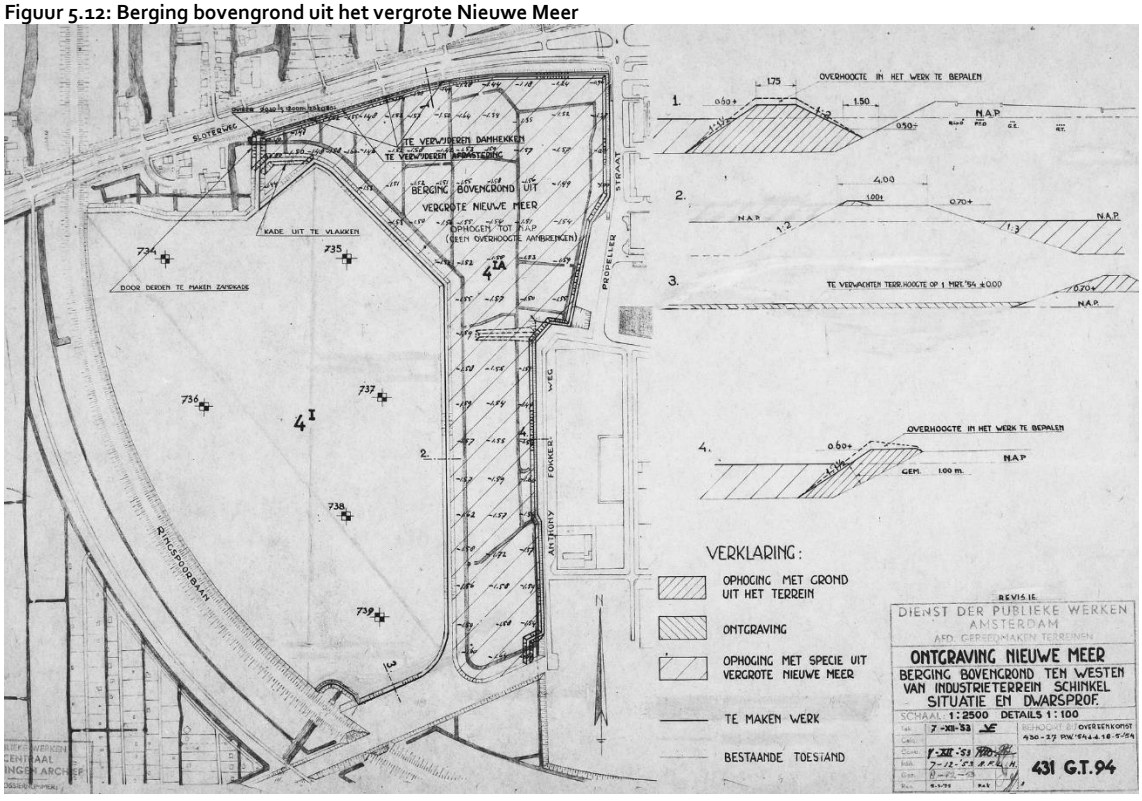
Bron: CTA 30453-1

Volgens De Waarheid moesten 35 tuinders wijken in 1952 voor een "werkweg, waarover alle materialen moeten worden aangevoerd van de sluis in De Nieuwe Meer naar het punt waar de grondsluis moet komen voor het inlaten van de baggermachine in de Riekerpolder."

In September 1953 begon men in de Riekerpolder, langs het Jaagpad, "de millioenen kubieke meters veen en klei te vergraven om de zandlaag te kunnen bloot leggen. De drie meter dikke turflaag is reeds voor een goed deel van de klei afgesneden en het is zo goed als zeker, dat per 1 april begonnen kan worden met het verwijderen van de zanderige klei, die de eigenlijke zandlaag nog negen meter dikt bedekt. Deze turfgrond wordt door honderden meters buis onder de haagweg door gezogen. Grote bergen zwarte aarde liggen daar nu, vlak tegen Sloten aan, te wachten om tot groene grasmatten – sportvelden – te worden omgetoverd." (De Waarheid 1954).

Op het industrieterrein Schinkel was volgens De Telegraaf in 1952 voor de kleinindustrie een moderne fabrieksstad aan de rand van Amsterdam ontstaan. Het gebied ten westen van het industrieterrein Schinkel is in 1953 opgehoogd met bovengrond uit het vergrote Nieuwe Meer

Figuur 5.12: Berging bovengrond uit het vergrote Nieuwe Meer



Bron: CTA 31185-4

Ten noorden van de voorgenomen vergroting van het Nieuwe Meer is in 1953 een zandbaan aangelegd als onderdeel van een ooit geplande rondweg.

Figuur 5.13: Zandbaan voor geprojecteerde rondweg in 1953



Bron: CTA 30600

Ten noordwesten van de kruising van de Ringspoorbaan en de Sloterweg bevond zich een opslagterrein op het perceel 386-398.

Figuur 5.14: Sloterweg 386-398 vanaf de Ringspoordijk

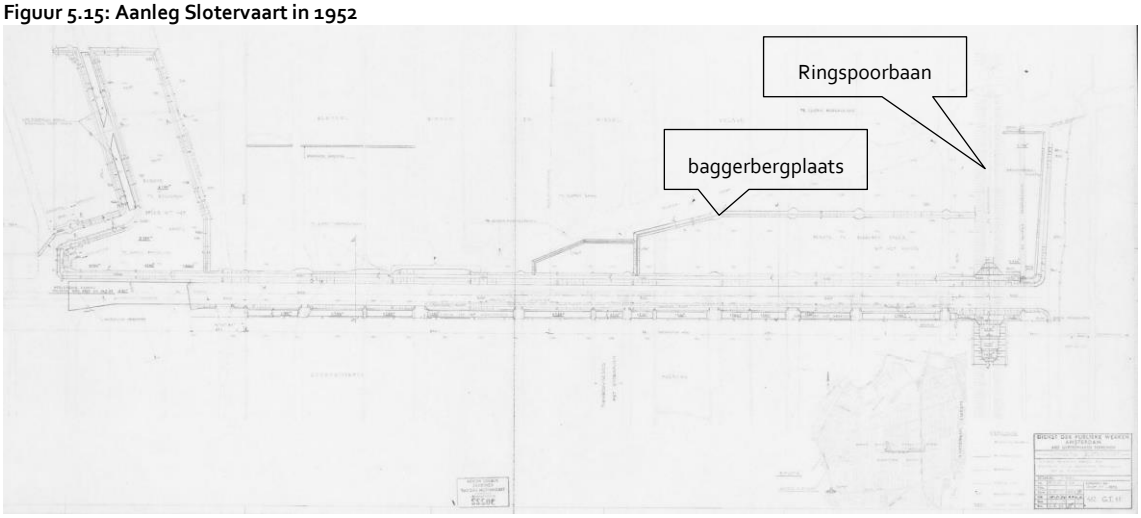


Bron: Beeldbank; afbeeldingsbestand 010009010638

Noot: voor locatie zie CTA 24883-1 1953-1957

De middeleeuwse Slotervaart is in 1952 ten westen van de, inmiddels zo geheten, Ringspoorbaan vervangen door een kanaal

Figuur 5.15: Aanleg Slotervaart in 1952



Bron: CTA 30222

De vrijkomende specie is geborgen in twee baggerbergplaatsen ten noorden van het kanaal.

De nieuw gegraven Slotervaart en het opgespoten gebied ten noorden daarvan zijn zichtbaar op een luchtfoto van 10 november 1953. In het onderzoeksgebied is het volkstuinencomplex van de "Amateur Tuinders" herkenbaar.

Figuur 5.16: Luchtfoto 10 november 1953

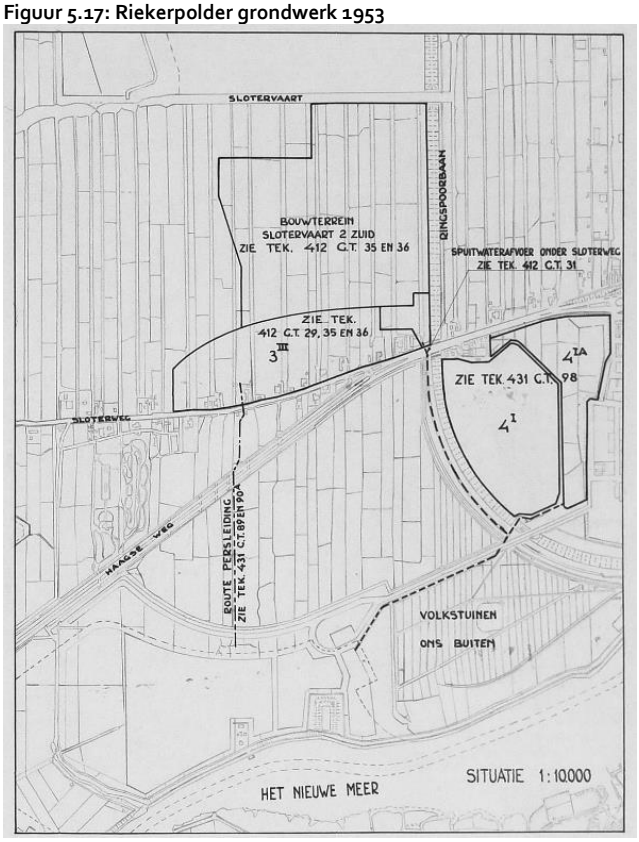


Bron: Beeldbank, afbeeldingsbestand A04139001184

Waar de Ringspoorbaan de Sloterweg kruiste, resteerden slechts twee landhoofden, nadat de spoorbrug was afgevoerd om elders in het land ingezet te worden ter vervanging van een in de oorlog beschadigde brug.

De afdeling Gereedmaken Terreinen maakte in 1953 een tekening "Ontgraving Nieuwe Meer. Situatie – ontgravingswerken Riekerpolder en ophogingswerken Riekerpolder en Slotervaart"

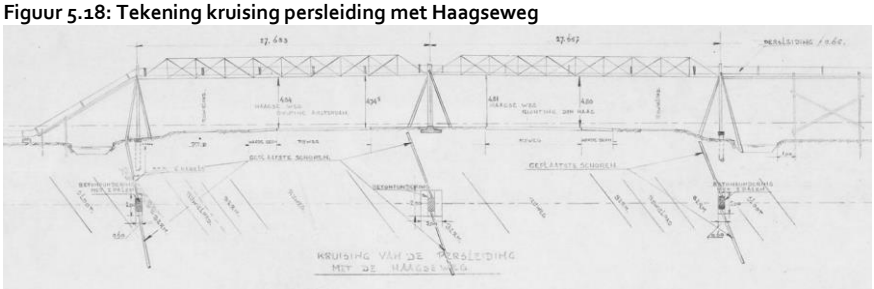
Figuur 5.17: Riekerpolder grondwerk 1953



Bron: CTA 26127-1 1953 (revisie 1957)

Het zand is aangevoerd via een persleiding. Voor de kruising met de Haagseweg is een overbrugging gemaakt, gefundeerd op een betonplaat in de middenberm en heipalen in de zijbermen.

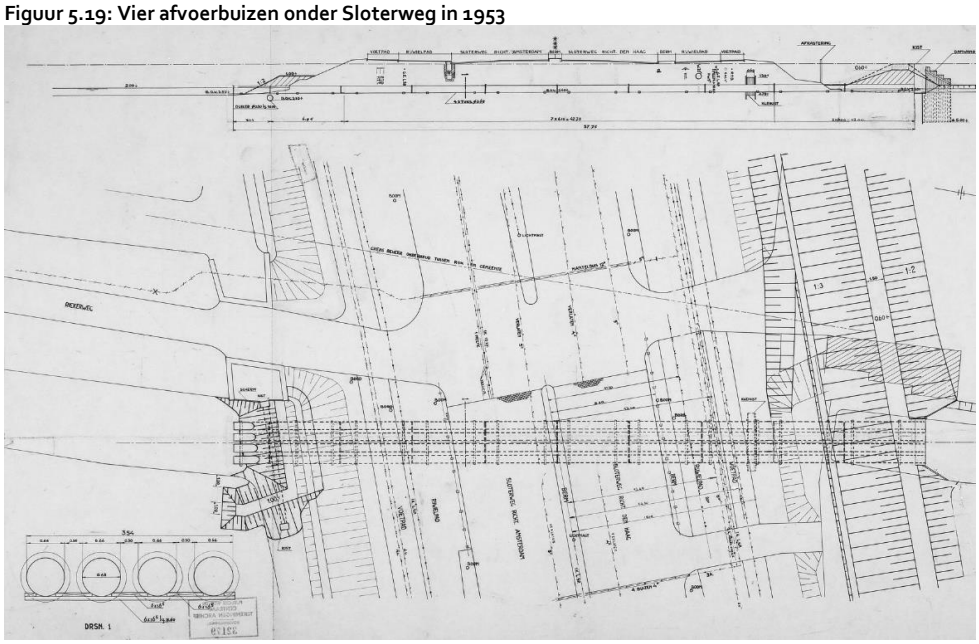
Figuur 5.18: Tekening kruising persleiding met Haagseweg



Bron: CTA 30178 (tekening oktober 1953, revisie februari 1954)

Voor de afvoer van het proceswater dat vrijkwam bij het opspuiten van Slotervaart is in 1953 een spuitwaterafvoer aangelegd, bestaande uit vier buizen onder de Sloterweg ten westen van het viaduct in de Ringspoorbaan.

Figuur 5.19: Vier afvoerbuizen onder Sloterweg in 1953



Bron: CTA 32179

Hierna kon gestart worden met het opspuiten.

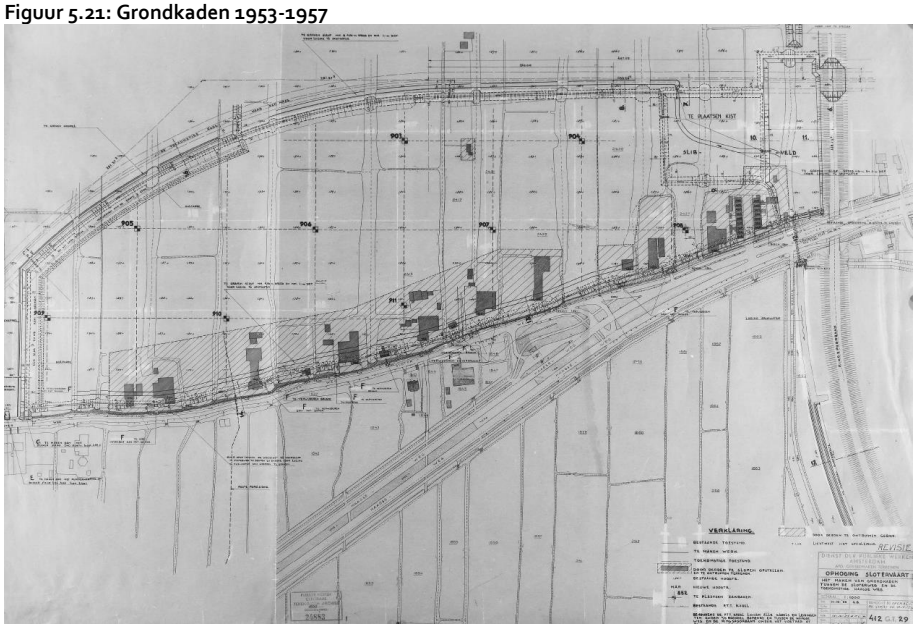
Figuur 5.20: Opspuiten van terrein bij Ringspoorbaan in mei 1954



Bron: Beeldbank afbeeldingsbestand 5293FO007025

In 1953 (revisie 1957) is een tekening gemaakt voor "het maken van grondkaden tussen de Sloterweg en de toekomstige Haagse weg".

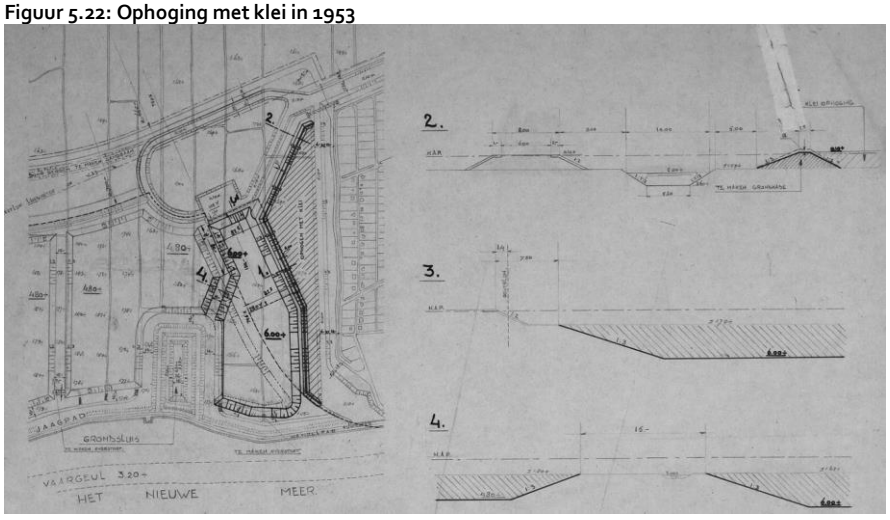
Figuur 5.21: Grondkaden 1953-1957



Bron: CTA 24883-1

Vooruitlopend op de vergroting van het Nieuwe Meer is in 1953 een grondsluis gemaakt: "Situatie en dwarsprofielen van te maken kleine slibput t.p.v. toek. Oostelijke jachthaven; ontgraven en ophogen ged. Riekerpolder"

Figuur 5.22: Ophoging met klei in 1953

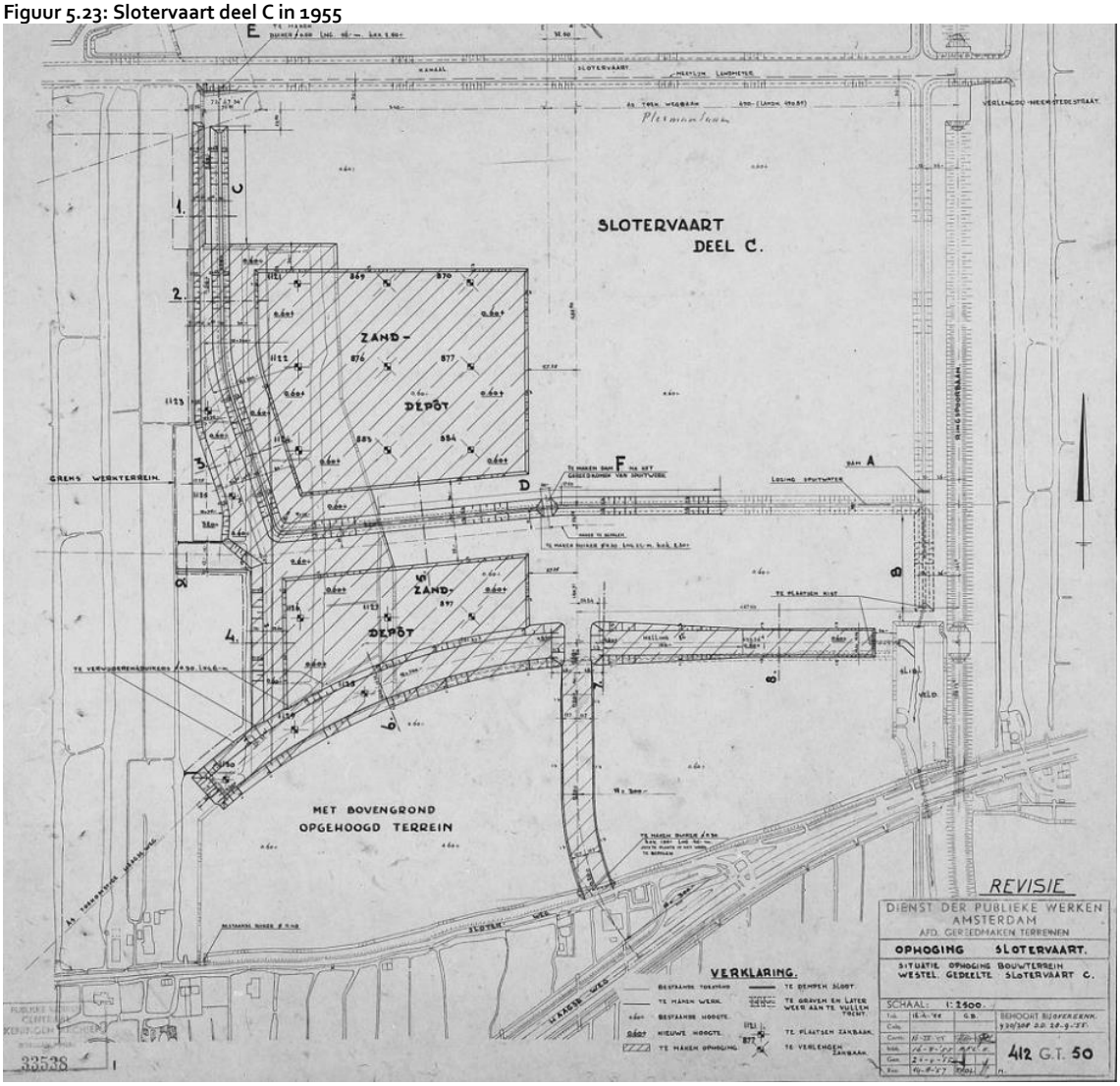


Bron: CTA 31185-7

De eerste paal in Slotervaart werd geslagen op 28 mei 1954 (www.vaneesterenmuseum.nl).

In 1955 was een deel van Slotervaart tussen de Sloterweg en de nieuwe Haagse weg opgehoogd met bovengrond, afkomstig uit de toplaag van de vergrote Nieuwe Meer.

Figuur 5.23: Slotervaart deel C in 1955



Bron: CTA 33538-1 (profielen in 33538-2)

Noot: Deel B ligt ten noorden van deel C

In 1955 maakte de Dienst der Publieke Werken een overzicht van op te hogen en reeds (met zand en grond) opgehoogde terreinen (helaas is van de tekening een microfiche in spiegelbeeld gemaakt).

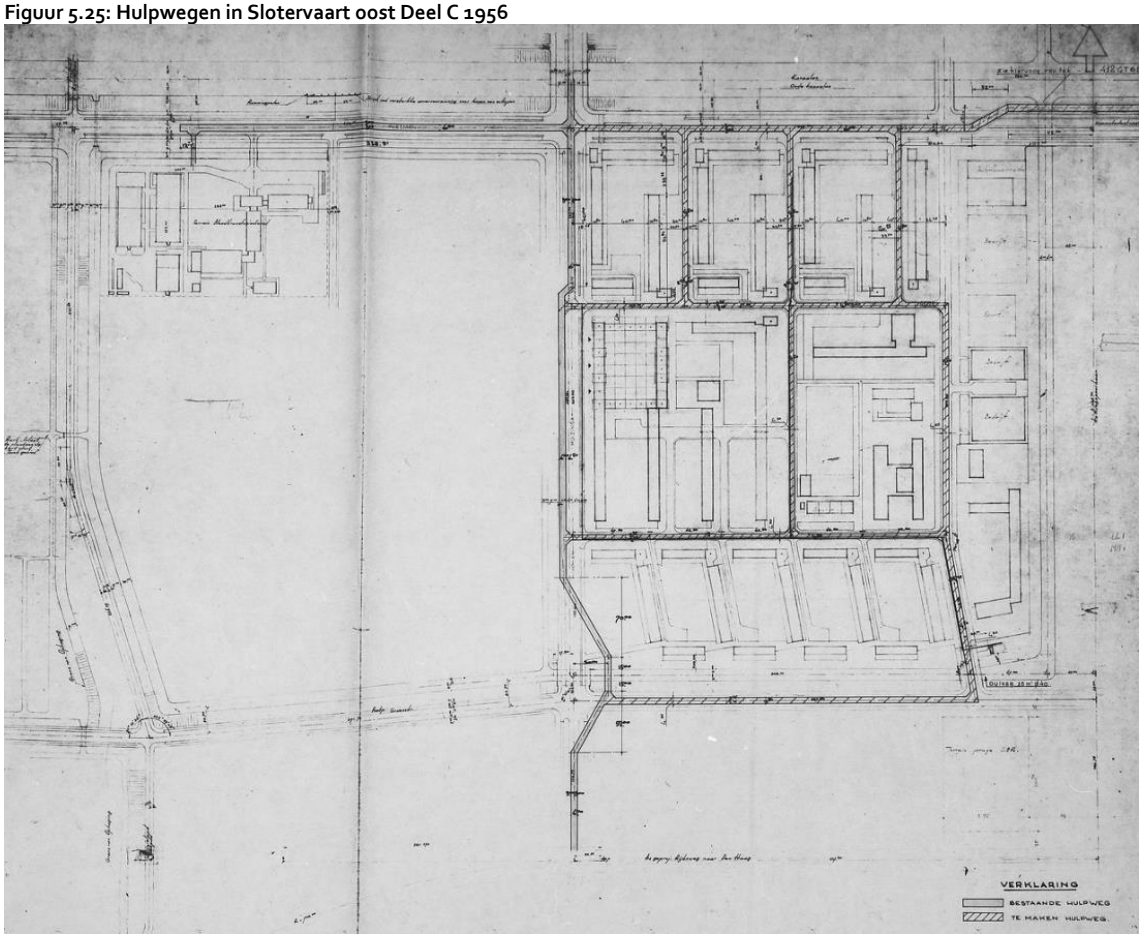
Figuur 5.24: Overzicht ophogingen met zand en grond in 1955



Bron: CTA 35680-1

In 1956 waren de grondwerkzaamheden in een deel van Slotervaart zover gevorderd dat begonnen kon worden met de aanleg van hulpwegen voor de te realiseren nieuwbouw.

Figuur 5.25: Hulpwegen in Slotervaart oost Deel C 1956

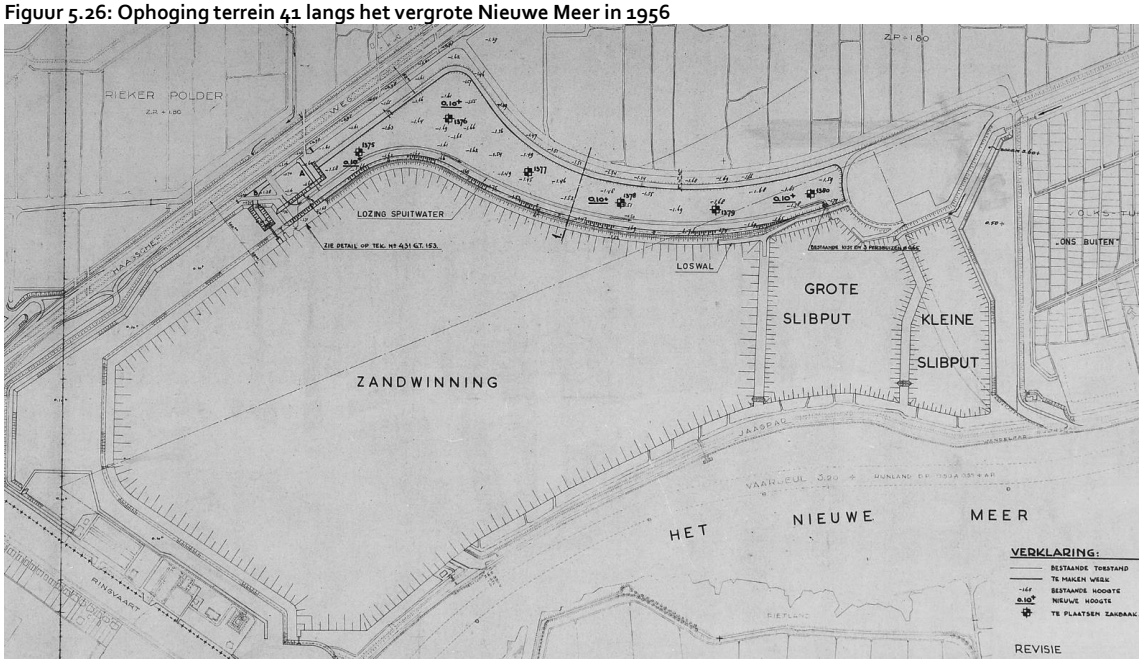


Bron: CTA 32906-1

In 1955 maakte aannemer J.H. Meijer de bestratingen in Slotervaart (CTA 34180). Twee jaar later maakte de zelfde aannemer de bestratingen in Geuzenveld en Slotervaart (CTA 33976).

De randen van de vergrote Nieuwe Meer zijn gefaseerd opgehoogd met de uitkomende grond in 1956, 1960 en 1964. Eén van die ophogingen uit 1956 betreft terrein 41 (figuur 5.24), een onderdeel van de nieuwe waterkering langs het meer, die nodig was na de vergraving van het Jaagpad (With 1958, p. 57).

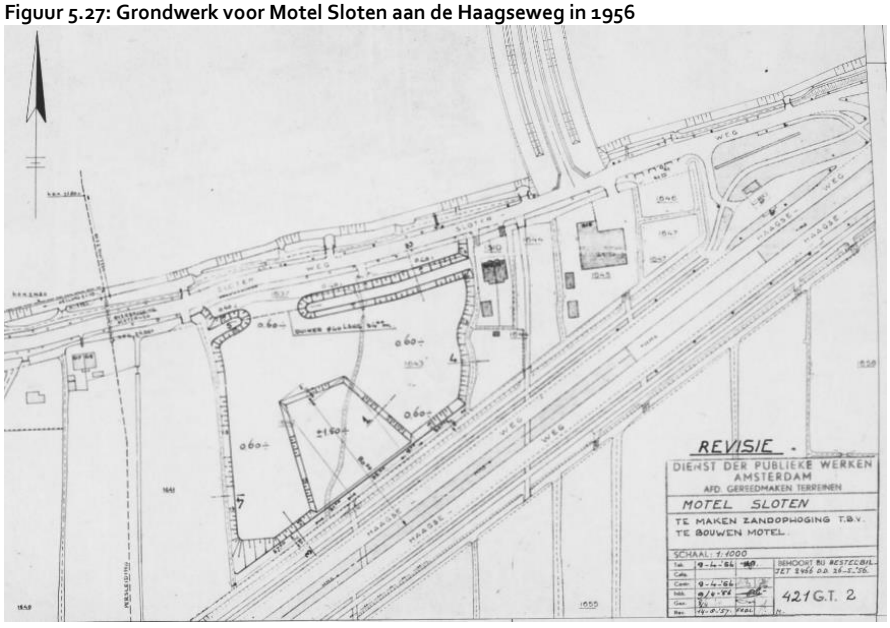
Figuur 5.26: Ophoging terrein 41 langs het vergrote Nieuwe Meer in 1956



Bron: CTA 21014-1 Ontgraving Nieuwe Meer 1956

Ter voorbereiding van de bouw van een motel (naar Amerikaans concept) is in 1956 een ophoging gerealiseerd aan de noordzijde van de Haagseweg.

Figuur 5.27: Grondwerk voor Motel Sloten aan de Haagseweg in 1956



Bron: CTA 26097-1

Een jaar later was het "Motel Sloten" gereed.

Figuur 5.28: Luchtfoto 24 juli 1957 motel Amsterdam, Sloterweg 535

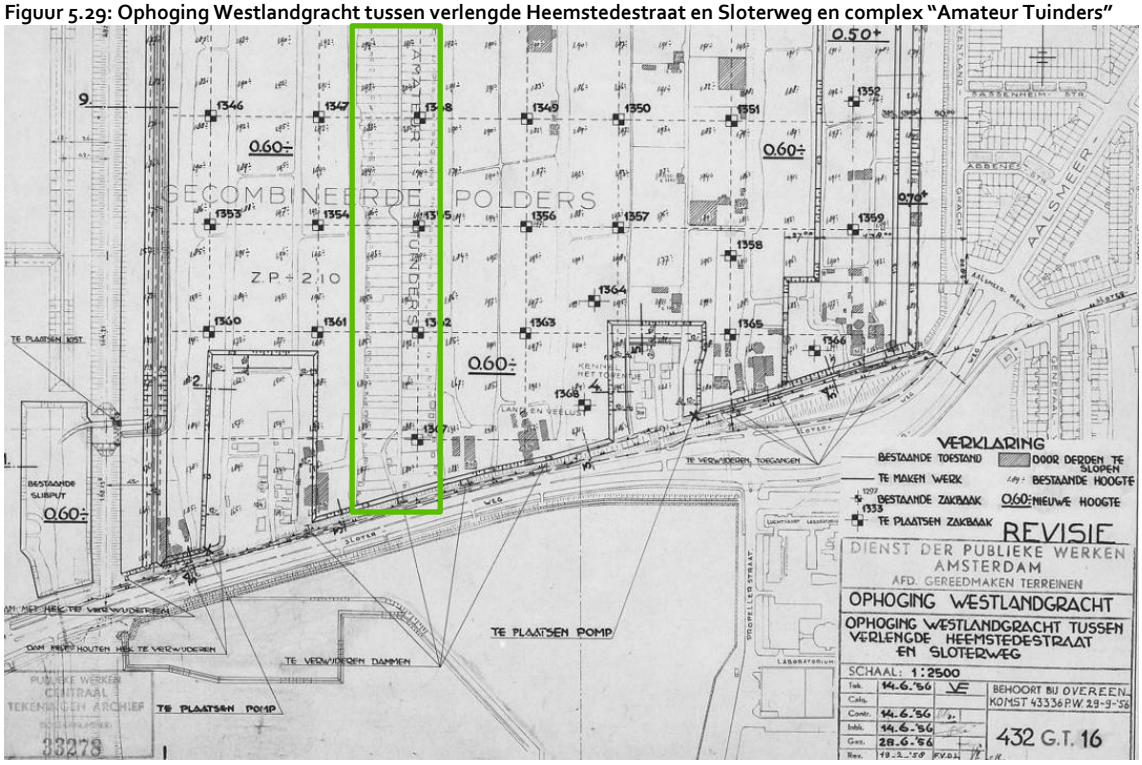


Bron: Beeldbank A04139001197

Het motel bleef in gebruik tot in de jaren tachtig. Het werd toen vervangen door het huidige Mercure-hotel (dorpsraadslotenoudosdorp: Erik Swierstra).

De ophoging van het gebied Westlandgracht in 1956 besloeg een deel van het onderzoeksgebied. Daarbij verdween het sinds 1917 bestaande complex van de "[Vereniging] Amateur Tuinders", gelegen op een toenmalige maaiveldhoogte van circa NAP -1,90 m onder een laag zand, met als nieuwe hoogte NAP -0,60 m.

Figuur 5.29: Ophoging Westlandgracht tussen verlengde Heemstedestraat en Sloterweg en complex "Amateur Tuinders"



Bron: CTA 33278-1 1956

In maart 1957 maakte Aerocarto een foto van Amsterdam-West.

Figuur 5.30: "foto van een groeiende stad" in 1957

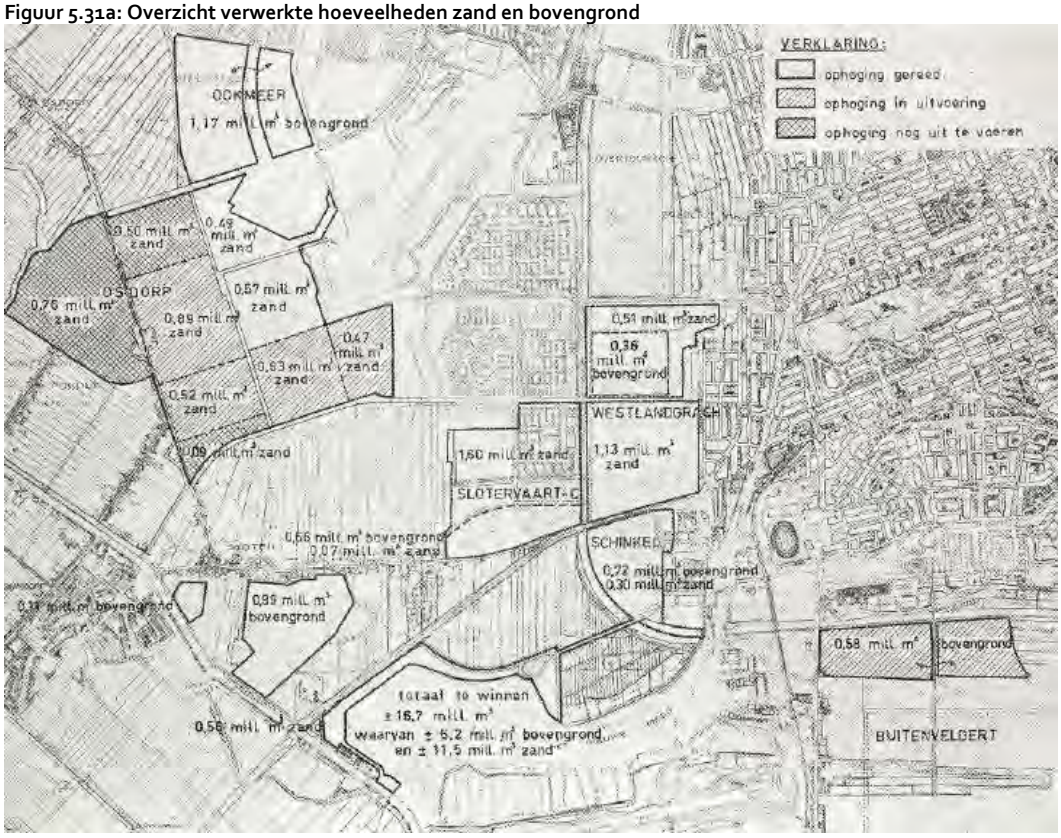


Bron: Wegener Sleeswijk 1957

"Ten noorden van het Jaagpad is al een uitgestrekte waterplas ontstaan. Op de foto is deze wit door het teruggevoerde slib. Het water van het Nieuwe Meer is zwart op de foto." (Wegener Sleeswijk 1957, p. 19). Op de foto is in het tuinbouwgebied Sloten ook de aanzet te zien voor de te verleggen Rijksweg 4, die uiteindelijk zuidelijker aangelegd werd.

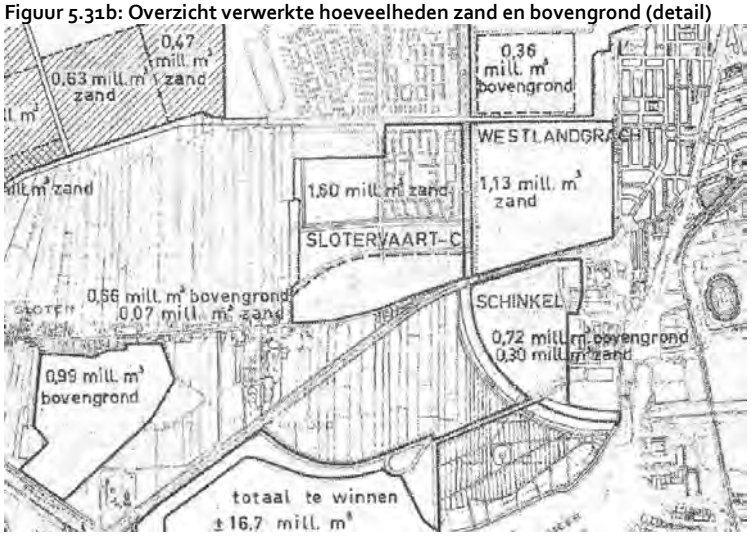
De With (1958) presenteert een overzicht van de verwerkingslocaties van de bovengrond en het zand uit de Nieuwe Meer.

Figuur 5.31a: Overzicht verwerkte hoeveelheden zand en bovengrond



Bron: A. de With 1958, p. 56

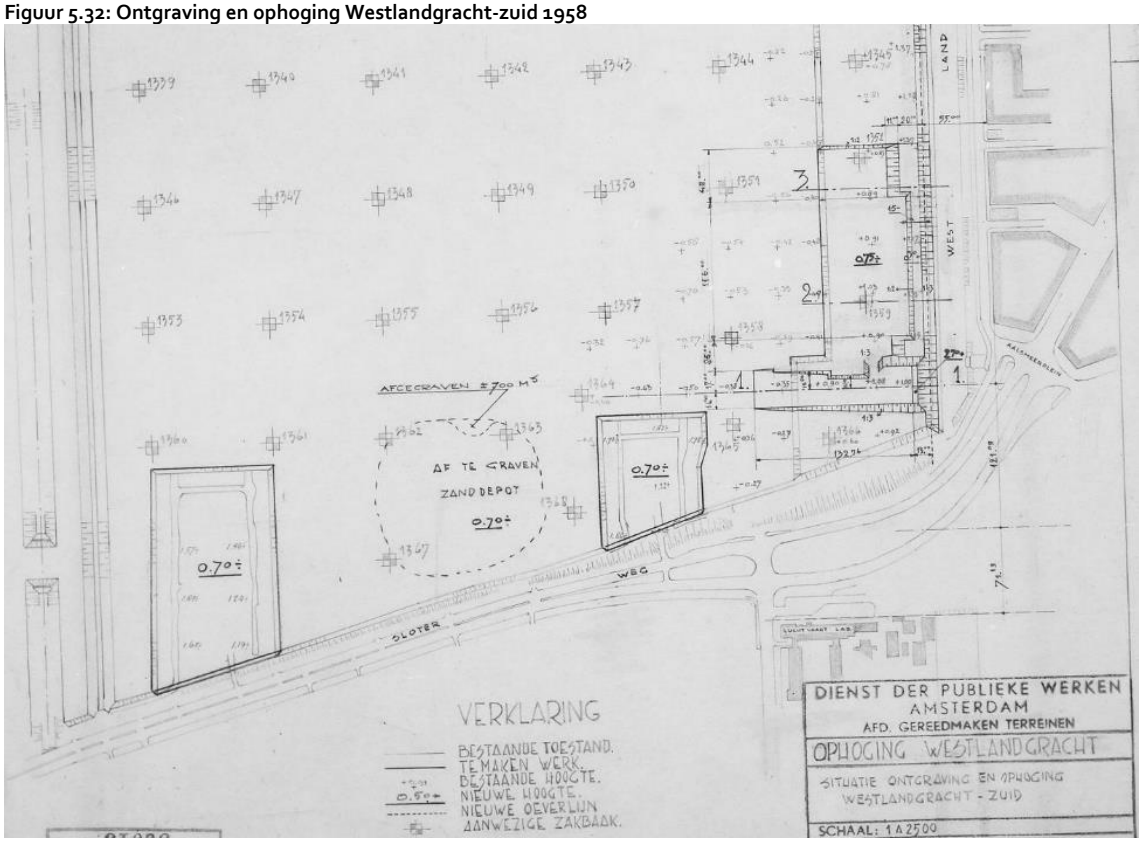
Figuur 5.31b: Overzicht verwerkte hoeveelheden zand en bovengrond (detail)



Bron: A. de With 1958, p. 56

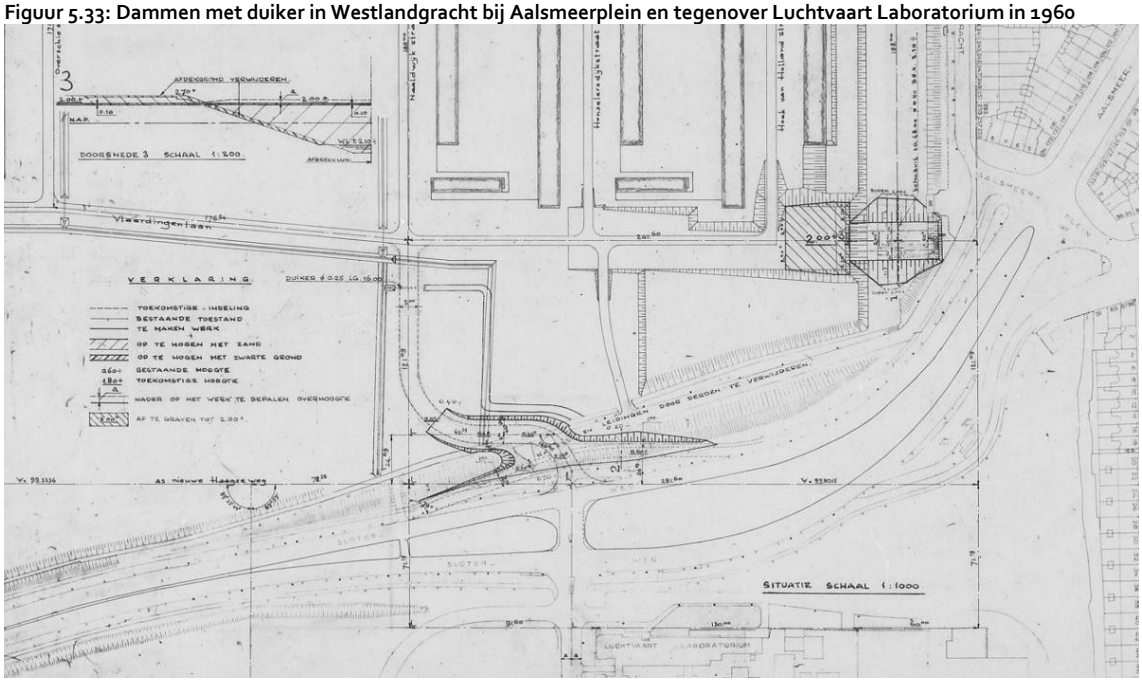
In 1958 is een zanddepot afgegraven. Langs de zuidwestzijde van de Westlandgracht is een ophoging gerealiseerd.

Figuur 5.32: Ontgraving en ophoging Westlandgracht-zuid 1958



Bron: CTA 36013

Figuur 5.33: Dammen met duiker in Westlandgracht bij Aalsmeerplein en tegenover Luchtvaart Laboratorium in 1960



Bron: CTA 38523

In 1961 ontwierp de Afdeling Stadsontwikkeling een aansluiting van de Nieuwe Haagseweg op de "Rondweg Zuid en West + Geerban" (CTA 43045-3). Op het ontwerp is de "oude Haagseweg" aansluitend op de Sloterweg herkenbaar. Het ontwerp maakt duidelijk dat in plaats van een "nieuwe Haagseweg" via de huidige Henk Sneevlietweg al een zuidelijker tracé via de huidige A4 in beeld was. |

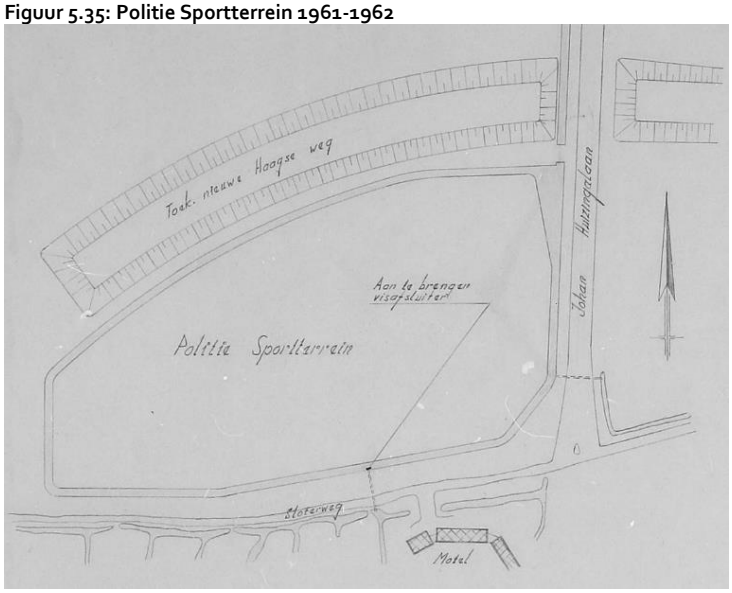
Figuur 5.34: Ontwerp wegen in 1961



Bron: CTA 43045-3

Desondanks bleef de "toekomstige nieuwe Haagse weg" nog verschijnen op tekeningen, zoals van het Politie Sportterrein aan de Sloterweg.

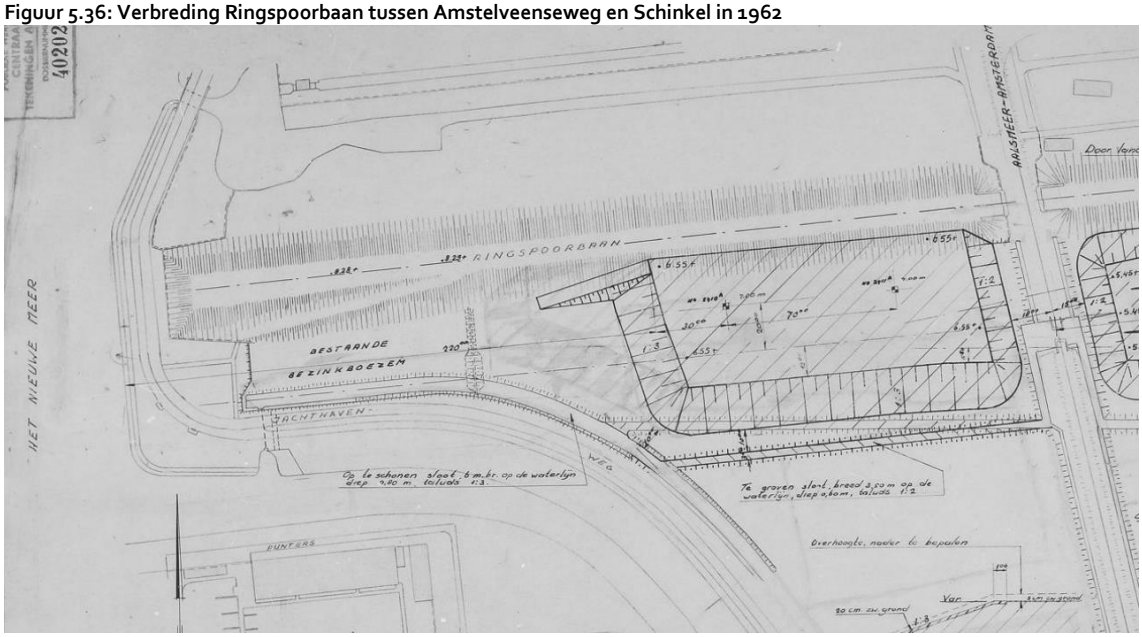
Figuur 5.35: Politie Sportterrein 1961-1962



Bron: CTA 40221

Ten oosten van de Schinkel werd de Ringspoorbaan verbreed in 1962 voor de toekomstige Rijksweg 10.

Figuur 5.36: Verbreding Ringspoorbaan tussen Amstelveenseweg en Schinkel in 1962



Bron: CTA 40202

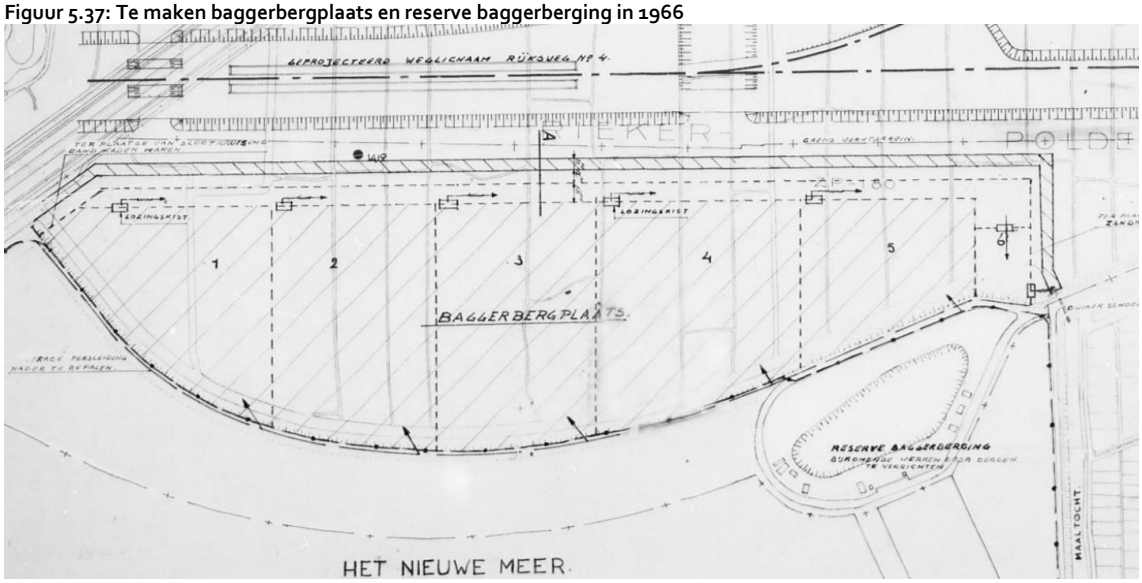
Voor de aanleg van de Einsteinweg ten noorden van het onderzoeksgebied zijn zandpalen aangebracht langs de westzijde van de toekomstige weg (CTA 41043, 1963) en ontlastingsvloeren (CTA 41338, 1963). In 1972 werd het deel tussen de Jan van Galenstraat en de Cornelis Lelylaan in gebruik genomen (Blaauw 2005). Het deel van de Einsteinweg tussen de Cornelis Lelylaan en het knooppunt De Nieuwe Meer is in 1975 geopend (Wikipedia).

De afdeling Landmeten en Kartografie maakte omstreeks 1964 een kaart 1:10.000 van Slotervaart en het Overtoomseveld (SAA 10033/1557).

5.3.1. Baggerbergplaats; aanvankelijke en uiteindelijke locatie

In augustus/september 1966 (geen revisie beschikbaar) is een tekening gemaakt met de titel "Ophoging Riekerpolder. Te maken baggerbergplaats t.b.v. vrijkomende specie uit de Slotervaart"

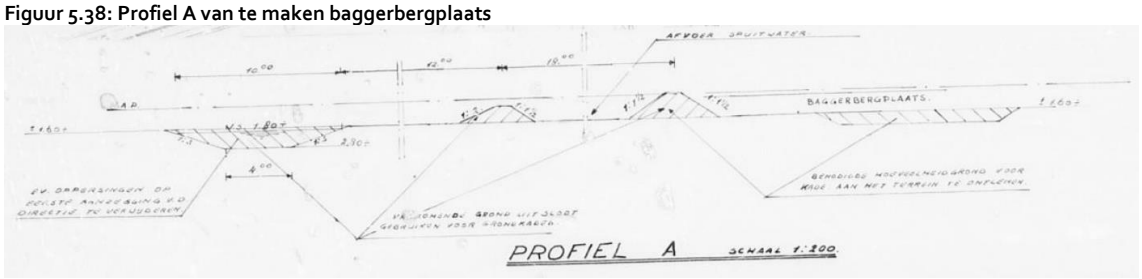
Figuur 5.37: Te maken baggerbergplaats en reserve baggerberging in 1966



Bron: CTA 62232

De plannen waren in een vergevorderd stadium; er is een schets gemaakt voor de kade van de baggerbergplaats.

Figuur 5.38: Profiel A van te maken baggerbergplaats

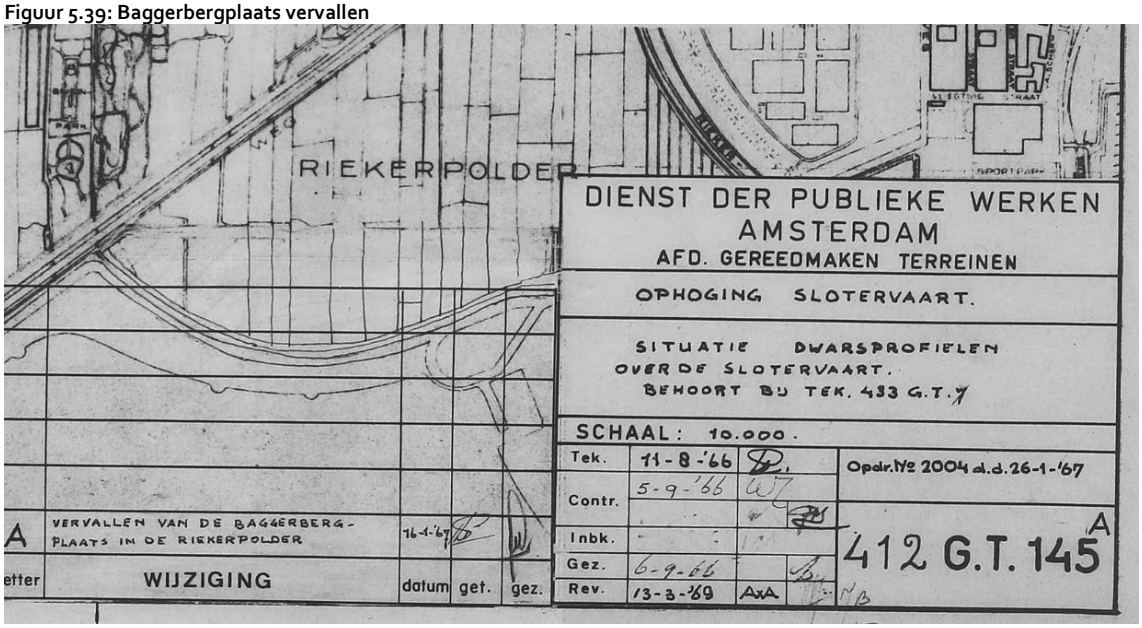


Bron: CTA 62232

De "benodigde hoeveelheid grond voor kade aan het terrein te ontlenen" en "vrijkomende grond uit sloot gebruiken voor grondkaden" (CTA 62232).
Ten zuidoosten van de geplande baggerbergplaats was ook een "reserve baggerberging" voorzien (bijkomende werken door derden te verrichten).

In augustus/september 1966 (revisie 13-3-1969) is tekening 412.G.T. 145A gemaakt "Ophoging Slotervaart. Situatie dwarsprofielen over de Slotervaart. Behoort bij tek. 433 G.T. 7".
Op de tekeningenset (47242-1 t/m 3) staan dwarsprofielen van de te baggeren Slotervaart tussen de Ringspoorbaan en de Akersluis bij het dorp Sloten. Op de situatie is als wijziging A vermeld: "vervallen van de baggerbergplaats in de Riekerpolder" (16-1-'67)

Figuur 5.39: Baggerbergplaats vervallen



Bron: CTA 47242-1

Volgens het dagboek is het werk voor de berging van de baggerspecie op de definitieve verwerkingslocatie op 26-1-1967 gegund aan N.V. J. Prins v. Wijngaarden Hattem (Gld). De aannemer moest de specie bergen in "het Zuidelijk deel van de Sloterplas, e.e.a. met bijbehorende werken, tek 412 GT 145A, 146 en 147".

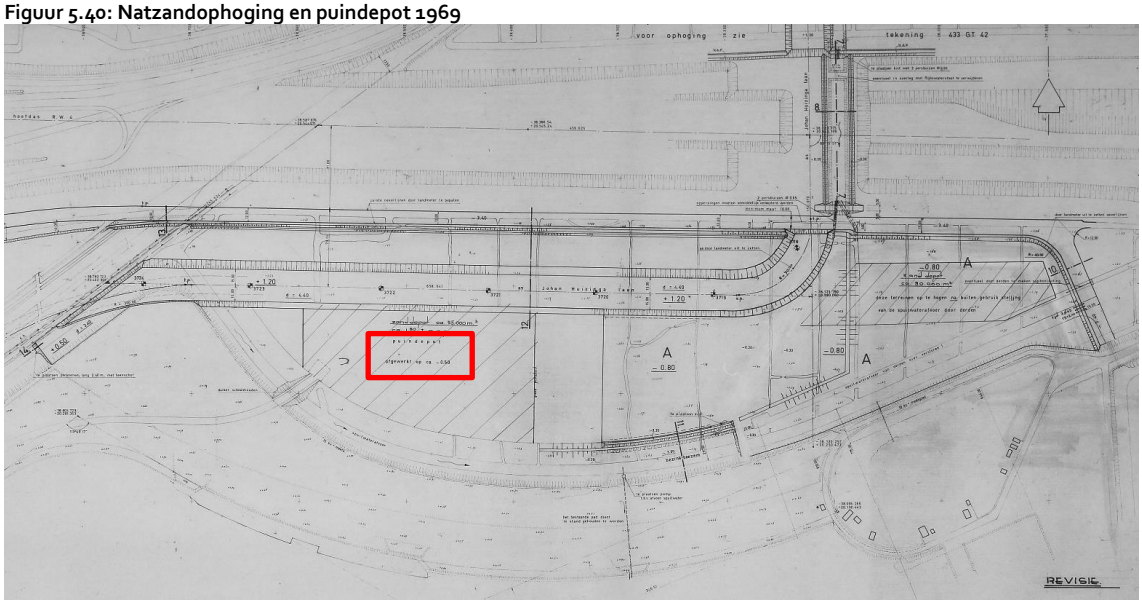
Geconcludeerd kan worden dat de geprojecteerde baggerbergplaats tussen het Nieuwe Meer en de toekomstige Rijksweg 4 niet is uitgevoerd. Aannemer J. Prins van Wijngaarden heeft de specie in de Sloterplas geborgen.

5.3.2. Puinstortplaats Riekerpolder

Aannemer K.M.W. (Kon. Maatschappij Wegenbouw N.V. Duivendrecht) asfalteerde een weg naar de puinstortplaats in de Riekerpolder (opdracht 113 van 1-8-1968 (CTA 50748 alleen dagboek)). Op 20 juni 1968 was al opdracht gegeven aan KMW voor het asfalteren van de verbindingsweg tussen de A. Fokkerweg en het Jaagpad ten zuiden van de Ringspoorbaan (CTA 50778).

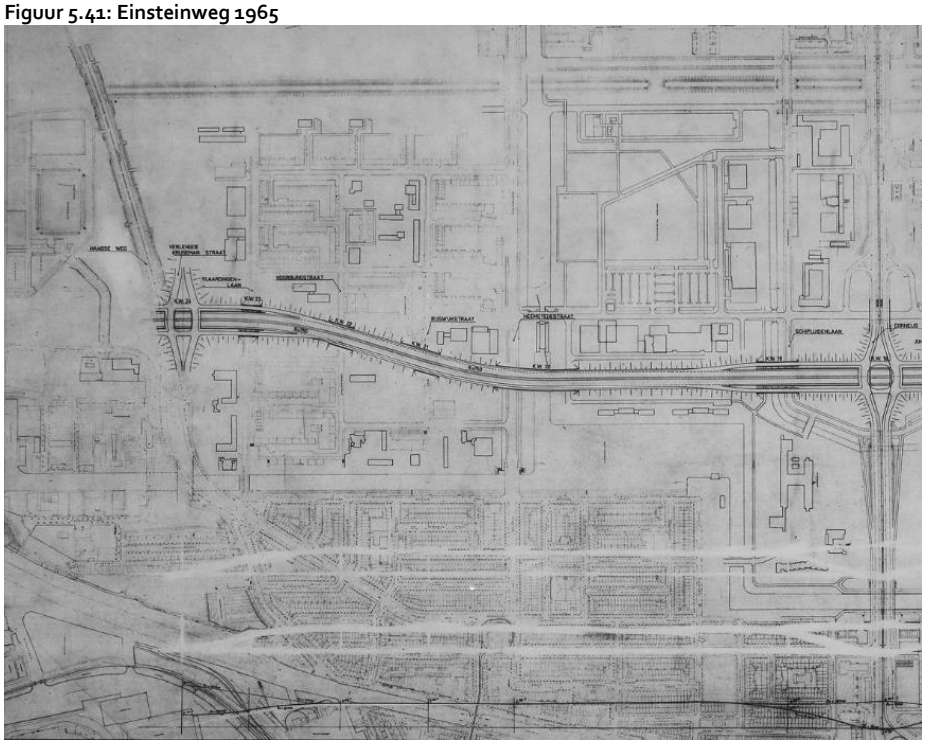
In 1969 is een tekening gemaakt voor een "natzandophoging ten zuiden van nieuwe R.W. 4" . Op de revisietekening is ook een "puindepot afgewerkt op ca. -0.50" vermeld en ter plekke van het puindepot een zanddepot ca. 55.000 m^3 ca. 1.80 + n.a.p."

Figuur 5.40: Natzandophoging en puindepot 1969



Bron: CTA 51940-2

Figuur 5.41: Einsteinweg 1965



Bron: CTA 49935

5.3.3. Rijksweg 4

Het deel van de huidige A4 vanaf Schiphol tot het Bijenpark werd in 1966 geopend, waarna de Oude Haagseweg tussen het Bijenpark en Schiphol een lokale functie kreeg.

Eind jaren zestig werden voorbereiding getroffen voor het definitieve (en huidige) tracé van Rijksweg 4 in samenhang met de Einsteinweg (de huidige A10-West). De veengrond ter plaatse van het toekomstige knooppunt Nieuwe Meer werd weg gebaggerd.

Figuur 5.42: Luchtfoto aanleg knooppunt Nieuwe Meer circa 1968



Bron: Stadsarchief Amsterdam

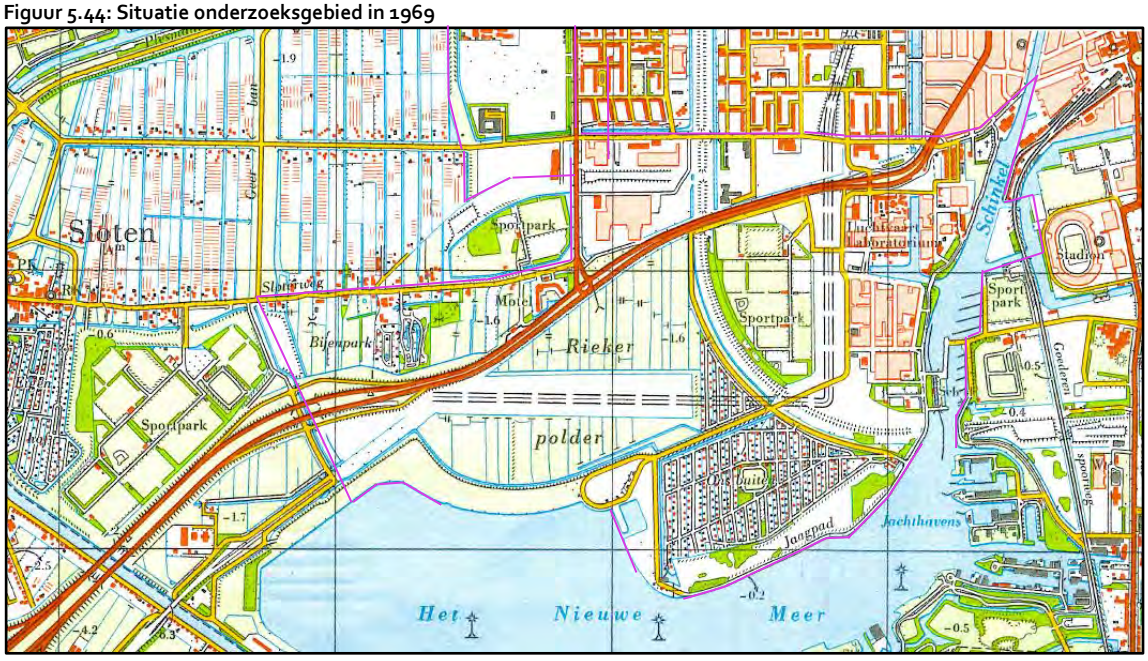
Figuur 5.43: Luchtfoto aanleg knooppunt Nieuwe Meer / ophoging Riekerpolder 4 november 1968



Bron: Systeemkaart dRO en Stadsarchief Amsterdam; Beeldbank afbeeldingsbestand 010009015634

De toekomstige wegen in de Riekerpolder en Amsterdam-West zijn weergegeven op de topografische kaart 1:25.000.

Figuur 5.44: Situatie onderzoeksgebied in 1969



Bron: Topografische kaart 1:25.000 1967-1969 (coll. Alfred Bakker)

Na de voltooiing van het laatste stukje A4 door de Riekerpolder werd ten zuiden van de Sloterweg de Johan Huizingalaan doorgetrokken tot bij de Nieuwe Meer, van waaraf een nieuwe weg naar het motel werd aangelegd. Deze weg kreeg in 1975, ten onrechte, de naam Oude Haagseweg.

Nadat de weg uit gebruik genomen was, kon de bestrating van de Haagseweg ter plaatse van de Sloterweg opgenomen worden.

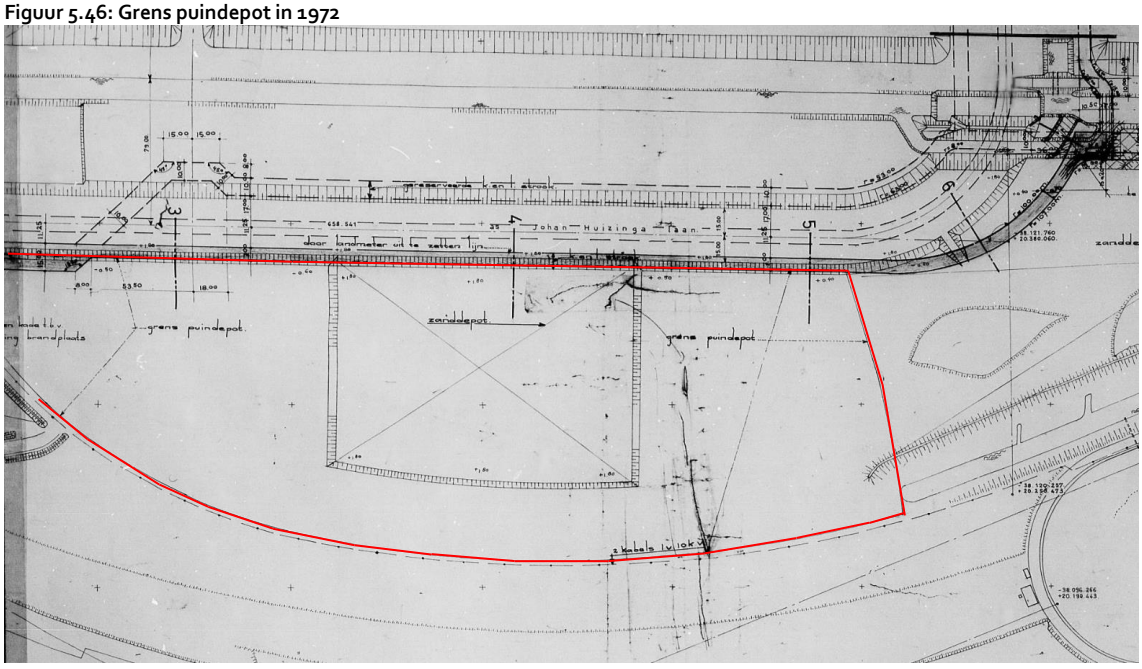
Figuur 5.45: Opnemen bestrating Sloterweg in 1971



Bron: CTA 54972

In de jaren zeventig verrees pal ten westen van de latere Westtak het IBM-hoofdkantoor naar een ontwerp van Lucas en Niemeyer uit 1973 (Meurs 2008, p. 9).

Figuur 5.46: Grens puindepot in 1972

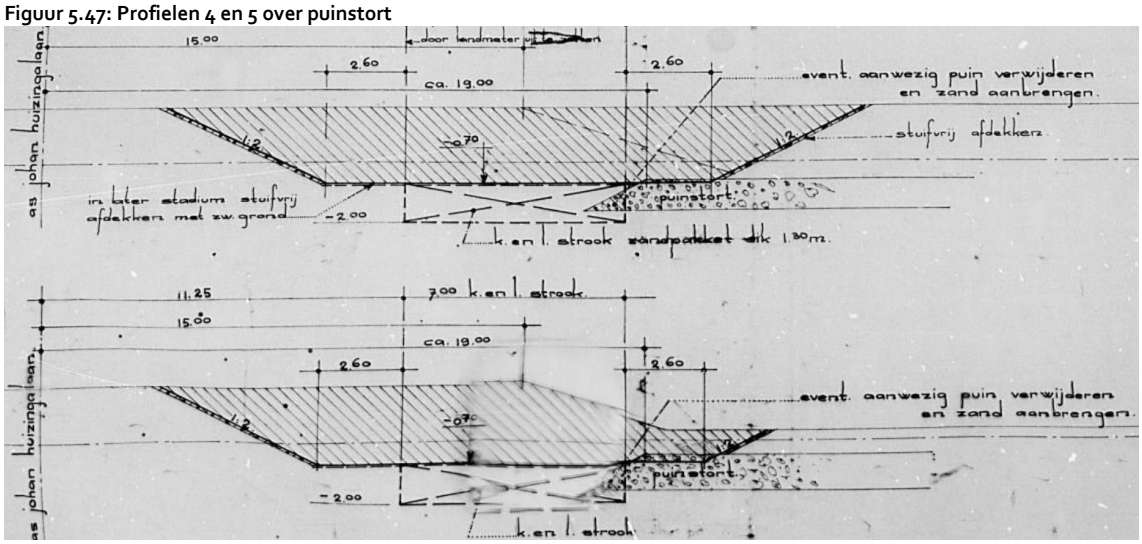


Bron: CTA 58464

In 1972 is een tekening gemaakt "Bestrating Riekerpolder. Situatie met L&K van de Riekerpolder ten westen van Volkstuinencomplex Ons Buiten." Op de tekening is de begrenzing van een puindepot aangegeven.

Voor de ontgraving van de kabels- en leidingenstrook bestond de verplichting "event. aanwezig puin verwijderen en zand aanbrengen" (profielen 4 en 5).

Figuur 5.47: Profielen 4 en 5 over puinstort



Bron: CTA 58464

Figuur 5.48: Luchtfoto mei 1972



Bron: Beeldbank B00000033941

Figuur 5.49: Luchtfoto 9 april 1972



Bron: afbeeldingsbestand B00000034008

Figuur 5.50: Luchtfoto augustus 1972



Bron: Beeldbank B00000034185

In 1977 is de hoge wegbaan ten noorden van sportpark Haagseweg afgegraven tot een niveau van NAP -0,60 m. Ten zuiden van de afgraving is op de tekening een "sekundaire waterkering -0,40" aangegeven. De tekening is gemaakt en gezien op 14 juli 1966. De revisie is gedateerd op 7 maart 1977.

Figuur 5.51: Af te graven deel hoge wegbaan noordelijk van sportpark Haagseweg en westelijk van de Johan Huizingalaan

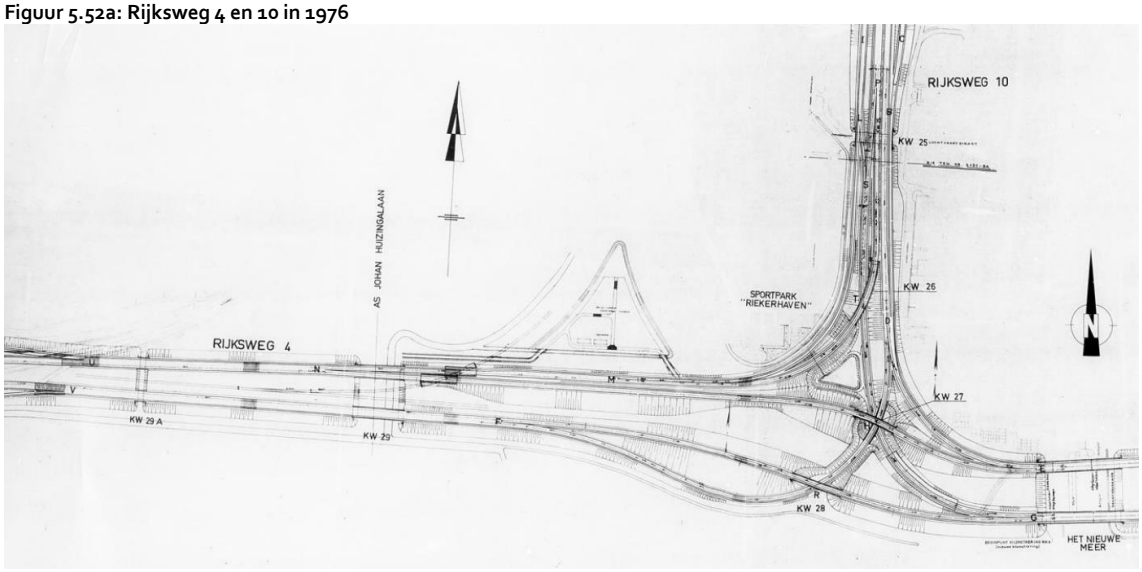


Bron: CTA 55834 (1966, revisie 1977)

Op blad MM2 van september 1970 (bijgewerkt april 1978) zijn de bermsloten, onder andere door de tuinderijpercelen, langs de vervallen weg nog ingetekend.

Een tekening van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, arrondissement Haarlem (tekeningnummer 2151, volgnummer 95, d.d. 23-3-1971, gew. 1-7-1976), is door de Dienst der Publieke Werken voorzien van een stempel "Overzicht R.W. 10 gedeelte Henk Sneevlietweg-Amstelveenseweg" 12-10-1976.

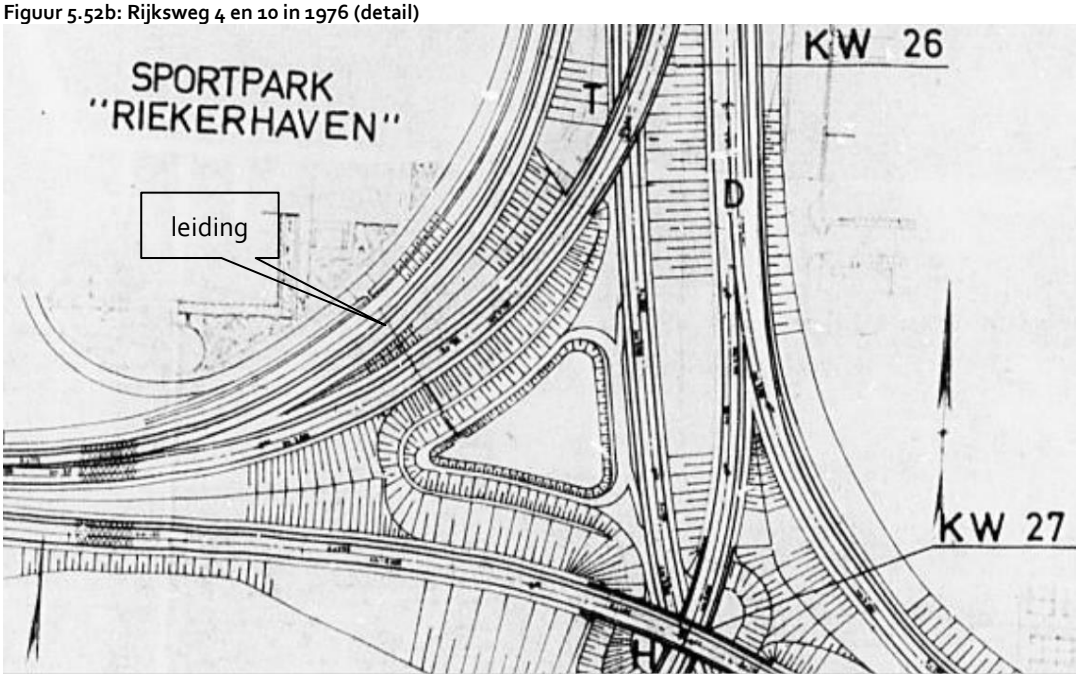
Figuur 5.52a: Rijksweg 4 en 10 in 1976



Bron: CTA 55473

Knooppunt De Nieuwe Meer is in detail weergegeven op onderstaande figuur.

Figuur 5.52b: Rijksweg 4 en 10 in 1976 (detail)



Bron: CTA 55473

Op het detail is een leiding zichtbaar tussen de vijver in het knooppunt en de watergang langs sportpark "Riekerhaven".

Figuur 5.54: Luchtfoto 1 juli 1987



Bron: Beeldbank B00000037905

5.3.4. Oeverlanden

Na de vergroting van de Nieuwe Meer (waardoor het Jaagpad verdween) ontstond een geïsoleerde zone. De aanleg van de A4 in 1966 versterkte de isolatie. "Het terrein [de Oeverlanden] werd een crossstrook voor auto's en motoren, aannemers stortten er illegaal grote hoeveelheden puin. In 1983 zijn de Oeverlanden "gekraakt" en op een dag werden vier vuilnisboten en vijf vrachtwagens gevuld met afval dat er in al die jaren was gedumpt. De bodem bestaat uit klei, zand en veen, een schatkamer voor planten en tientallen vogels" (Berg 2011).

De gemeenteraad nam op 22 juni 1994 een besluit om een pad te vernoemen naar degene die zich had ingezet voor het behoud van de Oeverlanden: Anton Schlepers (1945-1993).

5.3.5. Ringlijn GVB 1992-1997

De raad besloot in 1992 tot de aanleg van de Ringlijn. De in gebruik name vond plaats op 1 juni 1997. Het baanlichaam in Amsterdam-West is aangelegd langs de oostzijde van de voormalige Ceintuurspoorbaan, waarop in 1987 de Westtak van de NS in gebruik is genomen.
Langs de zuidwestzijde van het sportpark Riekerhaven heeft hergebruik van AVI-as plaats gevonden een deel van het baanlichaam, de zogenaamde 'banaan'.

5.3.6. Sloop politieschool 2014

De naast de wijk Park Haagseweg gelegen politieschool uit 1969 (Sloterweg 700) is in 2014 gesloopt. Dit terrein, Route 1066 genaamd, wordt omgevormd tot twee eilandjes met in totaal 39 zelfbouwkavels (nl.wikipedia.org).

5.3.7. Spoorverdubbeling

In het kader van het project SAAL is het aantal sporen tussen Schiphol en Duivendrecht uitgebreid. Vanaf augustus 2016 is het complete tracé vanaf de Schipholtunnel tot aan station Duivendrecht in gebruik genomen (Anonymus 2015).

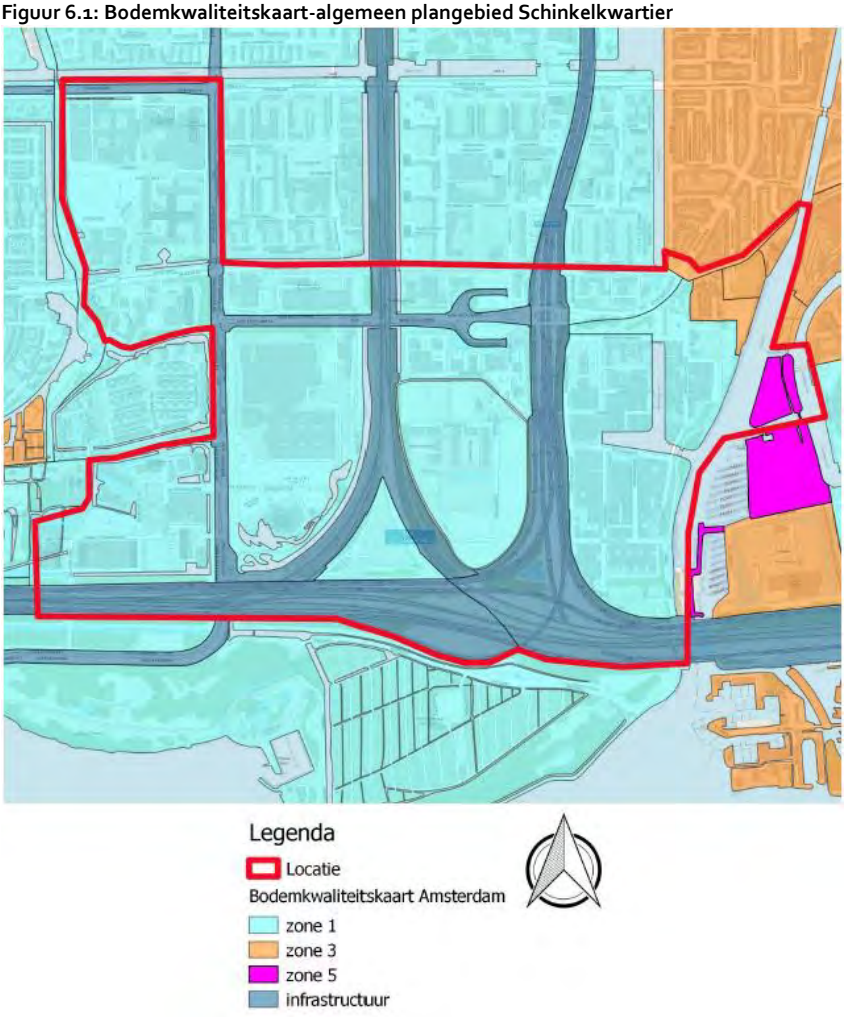
6 Milieuhygiënische aspecten bodem

6.1. Bodemkwaliteit en saneringen

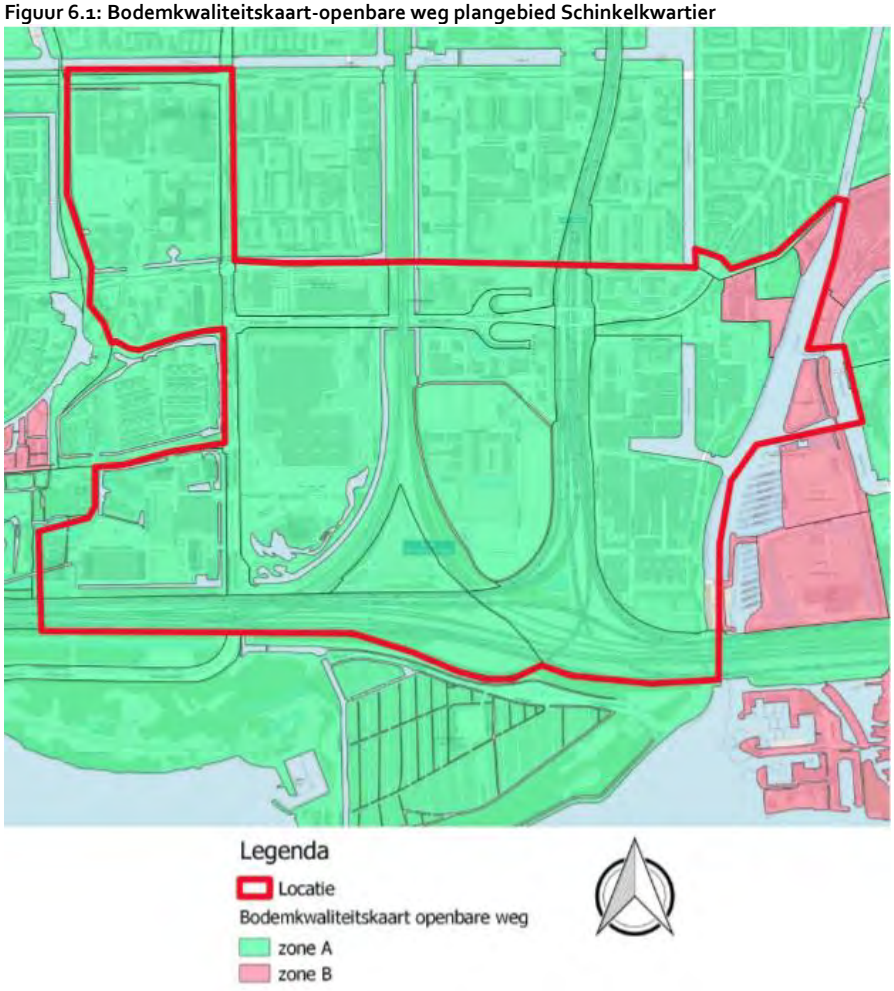
De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft voor dit plangebied een historisch onderzoek uitgevoerd en daarnaast is Nazca-i geraadpleegd. Nazca-i is het bodem informatiesysteem van de Omgevingsdienst.

De conclusies uit het historisch onderzoek en uit de bestudering van Nazca-i worden hieronder samengevat:

Figuur 6.1: Bodemkwaliteitskaart-algemeen plangebied Schinkelkwartier

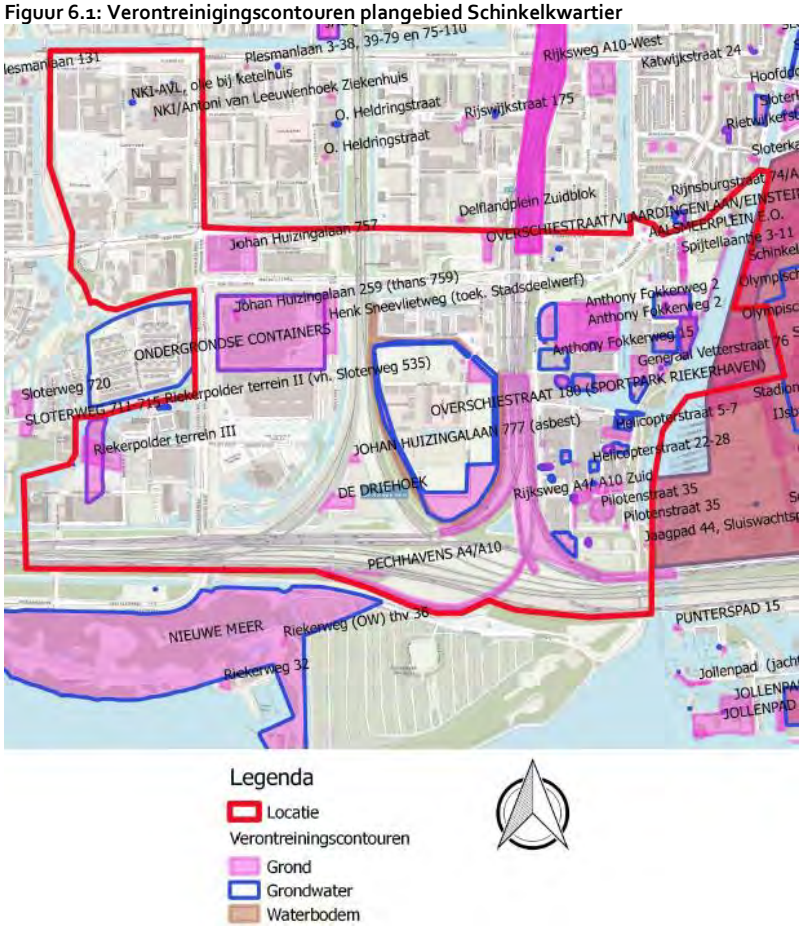


Figuur 6.1: Bodemkwaliteitskaart-openbare weg plangebied Schinkelkwartier



Uit het historisch onderzoek (zie bijlage) d.d. 5 maart 2019, kenmerk 8817285, komt naar voren dat binnen het onderzoeksgebied lichte tot sterke verontreinigingen worden aangetroffen. Deze verontreinigingen zijn vaak te relateren aan oude bedrijfsmatige activiteiten of ophogingen met bodemvreemd materiaal.

Figuur 6.1: Verontreinigingscontouren plangebied Schinkelkwartier



Binnen het deelgebied zijn in meerdere gebouwen gebouwd in de tijd dat asbest veelvuldig werd toegepast asbest. Het kan dan ook zijn dat met de bouw of met eerdere sloop asbest in de bodem terecht is gekomen, het gehele plangebied moet dan ook als asbestverdacht worden aangemerkt. Er heeft maar op beperkte schaal onderzoek naar asbest in de bodem plaatsgevonden. Dit is een aandachtpunt bij bodemonderzoek bij verdere planvorming.

6.2. Saneringsnoodzaak en mogelijke maatregelen

Bodemverontreinigingen kunnen een belemmering zijn voor de realisatie van nieuwe functies, waarbij het risico als gevolg van de aanwezige bodemverontreiniging moet worden weggenomen. Grofweg zijn de volgende risico's te onderscheiden:

- Risico's voor de mens;
- Risico's voor verspreiding;
- Risico's voor het ecosysteem.

Hierbij moet worden opgemerkt dat risico voor het ecosysteem minder speelt in sterk stedelijke gebieden.

Voor het saneringsspoor zijn er 2 sporen te onderscheiden:

Wet milieubeheer
Bij bestaande bedrijventerreinen moet bij het beëindigen van de bedrijfssituatie het terrein weer teruggebracht worden in de oorspronkelijke staat. Vaak is dit een moeilijke opgave omdat de beginsituatie niet goed was vastgelegd of niet bekend was. Als er duidelijk sprake is van een verontreiniging met een risico die zijn toe te wijzen aan bedrijfsactiviteiten dan moet dat risico bij bedrijfsbeëindiging worden weggenomen. Een probleem bij dit spoor is dat men dan vaak terugsaneerwaarden gebruikt die gekoppeld zijn aan het bedrijfsmatige gebruik.

Wet bodembescherming
De Wet bodembescherming geeft een duidelijk kader voor de overige verontreinigingen. Hier is duidelijk aangegeven dat het risico moet worden weggenomen ook in het kader van een toekomstige ontwikkeling.

Vanuit de Wet bodembescherming en de relevante besluiten is een basis gelegd voor standaardaanpak van verontreinigingen. We kennen hier de volgende aanpak:

Contactrisico:
(Deels) verwijderen verontreiniging en of het aanbrengen van een duurzame afdeklaag, hetzij een leeflaagconstructie of een gesloten verharding. Hiermee wordt contact met de verontreiniging weggenomen, wordt veel toegepast bij verontreinigingen die zich niet verspreiden (immobiele verontreinigingen).

Risico voor verspreiding c.q. uitdampen
Bron verwijderen en nastreven stabiele eindsituatie. Hierbij worden met name mobiele verontreinigingen aangepakt en wordt het verspreidingsrisico weggenomen.

Beheersen/ nazorg
Indien de bovengenoemde mogelijkheden zien of onvoldoende kunnen worden ingezet dan kan er sprake zijn van een situatie met actieve nazorg of actieve beheersmaatregelen. Dit soort situaties moet men zoveel mogelijk zien te voorkomen maar er zijn situaties waarbij het wegnemen van verontreiniging niet mogelijk is.

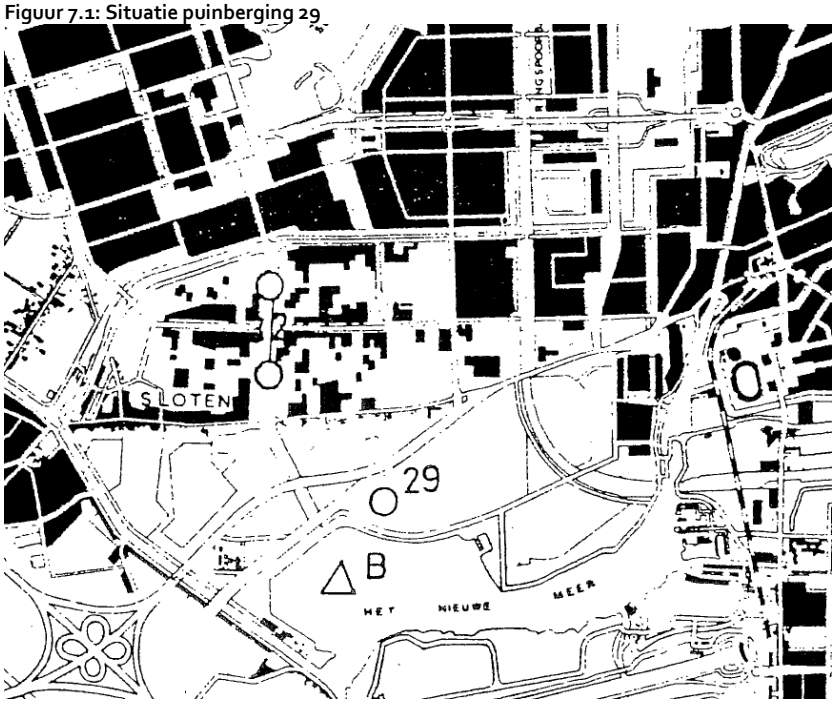
Actualiseren bodemkwaliteit
Indien men op een locatie wil herontwikkelen moet men altijd de actuele bodemkwaliteit bepalen, eerder uitgevoerde bodemonderzoeken kunnen daarbij helpen en dienen altijd geraadpleegd te worden. Hieronder zijn enkele locaties toegevoegd waar men bodeminformatie digitaal kan verkrijgen:

http://odnzkg.nazca4u.nl/rapportage/viewerLookUp/Geolocator.aspx
http://www.bodemloket.nl
http://odnzkg.nazca4u.nl/rapportage/

7 Obstakels

De voormalige Dienst der Publieke Werken heeft in de jaren zestig en zeventig tientallen gecontroleerde puinbergingen ingericht. Er werd puin afkomstig van gesloopte boerderijen en huizen in geborgen.
In de Riekerpolder is puinberging 29 "Riekerpolder nabij Nieuwe Meer" ingericht, waarin totaal 90.000 m^3 puin is geborgen gedurende de jaren 1968 en 1969 (OMEGAM 2002).

Figuur 7.1: Situatie puinberging 29



Bron: OMEGAM 2002

De locatie van puinberging 29 komt overeen met de puinbergplaats die uit de geïnventariseerde gegevens naar voren is gekomen. De locatie ligt buiten het onderzoeksgebied.

Overige ondergrondse obstakels zijn naar voren gekomen uit het historisch onderzoek en/of een afgeleide van de bovengrondse obstakels.

- Boerderijen en buitenplaatsen langs de Sloterweg (zie archeologisch onderzoek);
- Dempingen (zie HO Omgevingsdienst);
- Funderingen van voormalige landhoofden en pijlers Ceintuurspoorbaan (zie figuur 5.1b)
- Fundering van Motel uit 1957 tot in de jaren tachtig (zie figuur 5.28);
- Leidingen onder Sloterweg (proceswater opspuiten) (zie figuur 5.19).

8 Conclusies en aanbevelingen

De inventarisatie heeft honderden civieltechnische tekeningen, topografische kaarten en luchtfoto's opgeleverd. Slechts op enkele van die documenten zijn aanwijzingen of bewijzen gevonden voor mogelijke restricties in de uitvoeringsfase.

Geotechnisch:
In de ondergrond moet men rekening houden met de volgende aspecten:

- Glaciaal bekken in het noordoostelijk deel van het onderzoeksgebied;
- Fossiele nevengeul en geul van het Zeegat van Haarlem; karteringen wijken echter af en de geulen beperken zich waarschijnlijk tot het reguliere Holocene pakket;
- Aanleg Nieuwe Haagseweg in de jaren vijftig (zandlichamen afgegraven; zetting heeft tot afwijkend bodemprofiel geleid);
- Puinberging in 1968-1969.

Wat betreft aan te brengen funderingspalen ter plaatse van de mogelijk aanwezige fossiele geulen moeten de sonderingen die in het kader van de ontwikkeling ter plekke uitgevoerd moeten worden, uitwijzen of de eerste zandlaag er daadwerkelijk (deels) ontbreekt. Indien een deel van de zandlaag ontbreekt dan moeten er lange palen worden toegepast.

Ten aanzien van het glaciale bekken geldt dat bij het toepassen van hoogbouw, in de ordegrootte van de Nederlandsche Bank, torens op de Omval en hoogbouw aan de Zuidas, er gefundeerd moet worden op de derde zandlaag (Pleistocene zandlaag op 60 m diepte).

De geïnventariseerde gegevens kunnen in de volgende deelaspecten onderscheiden worden:

Cultuurhistorisch:
Binnen het plangebied zijn de volgende cultuur-historische aspecten aanwezig:

- Historische bebouwing aan weerszijden Sloterweg;
- Ceintuur- / Ringspoorbaan;
- Aanleg Oude Haagseweg in de jaren dertig;
- Ophogingen in de jaren vijftig;
- A4, A10-West en Zuid, cunet Nieuwe Meer en vermoedelijke polderconstructie.
- Volkstuincomplexen, bestaand en voormalig;

Niet gesprongen conventionele explosieven:

- Crashlocatie, loopgraven en geschutsopstellingen;

De van explosieven verdachte locaties leveren naar verwachting geen restricties op. Indien werkzaamheden gepland zijn in de van explosieven verdachte gebieden, wordt een risicoanalyse conventionele explosieven aanbevolen. Hierbij wordt de diepteligging van de mogelijk aanwezige explosieven nagegaan en worden de civieltechnische werkzaamheden na 1945 geïnventariseerd. De verwachting is dat de dan uit te voeren risicoanalyse conventionele explosieven zal uitwijzen

dat er geen ontoelaatbare risico's meer zijn door de grote hoeveelheden naoorlogse grond- en heiwerkzaamheden.

Milieuhygiënisch:
Daar waar herontwikkeling gaat spelen moet de bodem, zeker indien deze verdacht is op basis van bodembedreigende activiteiten, worden onderzocht. Indien er bodemverontreiniging wordt aangetroffen dan moet deze conform de saneringssporen worden aangepakt.

In het algemeen geldt dat voor de ondergrond er binnen het onderzoeksgebied enkele beperkingen zijn die technisch en financieel echter overkomelijk zijn.

9 Bronnen

De geologische beschrijving is gebaseerd op secundaire bronnen. Voor de topografische ontwikkeling zijn historische kaarten geraadpleegd. Een belangrijke bron van informatie voor de stedelijke ontwikkeling van het gebied is het Centraal Tekeningenarchief, dat sinds medio 2018 gedigitaliseerd is. De volgende zoekopdrachten zijn in het CTA gegeven:

Tabel 9.1: Zoekopdrachten in het CTA en aantal folders

Benaming	Folders
Einsteinweg	40
Haagse Weg	3
Haagseweg	42
Louwesweg	37
Overtoomseveld	14
Politieschool [Sloterweg 700]	5
Riekerpolder	22
Ringspoorbaan	204
Slotervaart	66
Sloterweg	100
Westlandgracht	46

Bron: Stadsarchief Amsterdam; inventaris 10057

Een overzicht van relevante tekeningen uit het CTA is ondergebracht in bijlage 2.

In het Stadsarchief Amsterdam zijn voorts geraadpleegd de inventarissen 10039 (Kaart van Amsterdam 1:1.000) en 10040 (kaarten van Bouw- en Woningtoezicht).

Voor het aspect conventionele explosieven is de gemeentelijke CE bodembelastingkaart geraadpleegd. De kaart is gebaseerd op een vooronderzoek door Armaex, Bombs Away en de gemeente Amsterdam, dat in de periode 2015-2016 is verricht. In november 2018 is de kaart geactualiseerd.

Een overzicht van relevante tekeningen uit het CTA is hieronder weergegeven.

Tabel 9.2: Geraadpleegde bestanden in het Centraal Tekeningenarchief

nummer	Volgnr.	jaar	Omschrijving
21014		1956	Ophoging terrein 41 [langs noordzijde Nieuwe Meer]
24995		1949	Situatie Haagseweg t.p.v. Sloterweg
26127	1	1955-1957	
26687-1		1956	Grondwerk Motel Sloten
27299		1944	
27376	2 R	1941-1946	Het ophoogen van gronden tusschen den Sloterweg en de Ringspoorbaan naby de Schinkel, met bybehoorende werken
27852-1		1949	Verbreden Sloterweg kruising Haagseweg
	8		Dwarsprofielen o.a. cunet -4.40
	15		Boringen [geen toegang ! ?]
27980		1950	Baggeren Riekerhaven Westlandgracht Schinkel
29272		1952	Ons Buiten uitbreiding
29649		1952	Grondsluis
30453	1	1952	zandophoging Ringspoorbaan
30600		1953	Zandbaan ten noorden Riekerpolder
30685	1	1939-1948	Leidingen en kabels gedeelte Sloterweg van Haagse weg tot Gen. Vetterstraat.
30696		1934	Wegprofielen ten westen Aalsmeerweg
32178		1954	Het maken van een overbrugging over de Haagseweg en Sloterweg t.b.v. persleiding zandophoging vanaf Nieuwe Meer.
31185	4	1953	Berging bovengrond ind. terrein
33278	1	1956	Ophoging Westlandgracht "Amateur Tuinders"
35680	1	1955	Reeds opgehoogde terreinen grond/zand [spiegelbeeld]
35939		1958	Te maken hulpwegen Westlandgracht-zuid en afwateringssloten
36013		1958	Ontgraving en ophoging Westlandgracht-zuid
36046		1958	Riolen noordelijk Aalsmeerplein
38523		1960	Dam Westlandgracht t.o. Luchtvaart Lab
38833		1960	Slopen van percelen Sloterweg 333-335
38834		1953	Slopen van percelen Sloterweg 355 t/m 365
38836		1960	Slopen van percelen Sloterweg 339-341
39728	1	1960	Ophogen oostoever Westlandgracht
39996		1961	Walmuren uitlaten Westlandgracht
40202		1961	Het verbreden van de Ringspoorbaan tussen de Schinkel en de Amstelveenseweg
40515		1962	[ ] Jaagpad bij gemaal Rieker
41086			Westlandgracht
41091		1965	Maken van een zandophoging en het leggen van een duiker t.b.v. bouw garage Stadsreiniging. aan de Generaal Vetterstraat
41093		1962-1963	
41714		1959	Sloterweg; aansluiting op Westlandgracht-zuid
42409	4	1964	Westlandgracht-Zuid; tijdelijke situatie

42445		1965	Tuinstad Slotervaart Deel C
43046		1960	Aansluiting Haagseweg Joh. Huizinga
43240			
45170		1960	Het verhogen van de dijk langs de Ringvaart bij Haagseweg in Riekerpolder
45251		1960	Plan aansluiting Haagseweg via Havenstraatterrein op circuit Amstelveenseweg
45979		1966	Ophoging Riekerpolder; Geerban tussen RW4 en Sloterweg
46886		1968	Einsteinweg [noord]
47242		1967	Baggeren Slotervaart Ringspoorbaan-Baden Powell
47242	1		Baggerbergplaats Riekerpolder vervallen
48996	1	1967	Lissabon verenigingsgebouw en ophoging vt complex
49358		1970	Inrichting en meubilairing t.b.v. de Regionale Politieschool Noord Holland aan de Sloterweg (sportpark Haagseweg) tekeningenstaat Aanwezig
49935			Einsteinweg; verl. Krusemanstr.-
50748		1968	Asfalteren weg naar puinstort Riekerpolder
50778		1968	Asfalteren verbindingsweg A. Fokker Jaagpad
5194		1972	
51940	2	1969-1973	[ ] puindepot
52140		1970	Indeling en maatvoering tennisbanen t.b.v. Politie-oefen en sportterreinen in sportpark Haagseweg
52148		1970	Indeling en maatvoering tennisbanen t.b.v. Politie-oefen en sportterreinen in sportpark Haagseweg
53107		1974	Te graven en te dempen gedeelten tocht ten oosten van verl. Johan Huizingalaan tussen R.W. 4 en oude Haagse weg
54398		1975	Ontruimen terrein Luchtvaartstraat
54419		1975	Brug 701 Joh. Huizingalaan / Slotervaart
55307		1968	Situatie kunstwerken en kostenschema van de Einsteinweg tussen Henk Sneeuwvlietweg en Rijksweg 10, Rijksweg 10 tussen Amstelveenseweg en Einsteinweg en een gedeelte Rijksweg 4 aansluitend aan Rijksweg 10
55385		1960	Nieuwe Meer situatie afgedekte en niet afgedekte grond
55386		1949	Grondwerk Nieuwe Meer. Geologisch hydraulisch onderzoek t.b.v. chloorgehalte en grondwaterstanden van het Nieuwe Meer
55473		1976	Overzicht R.W. 10 gedeelte Henk Sneevlietweg-Amstelveenseweg [vijver]
55481	6	1962	Sloterweg; toekomstige politieopleidingsschool
56019		1976	Politie sportvereniging Amsterdam Situatie [tennis- en voetbalvelden, motel]
58464		1972	
62189			Ophoging Riekerpolder noorden Nieuwe Meer
62231		1966	
62239		1969	Ophogen terrein langs Nieuwe Haagseweg t.p.v. Volkstuinencomplex Ons Buiten
62240		1969	Te maken natzand-ophoging begrensd door Haagseweg, Ringspoorbaan en nieuwe R.W. 4
	3		[puindepot afgewerkt op ca. -0.50]
62245		1975	Te maken wegbaan ten noorden van Volkstuinencomplex Ons Buiten langs Oude haagseweg
62249		1978	Peilingen Nieuwe Meer 1971, 1977

Bron: Stadsarchief Amsterdam; inventaris 10057

In het Stadsarchief Amsterdam zijn voorts geraadpleegd de inventarissen 10039 (Kaart van Amsterdam 1:1.000) en 10040 (kaarten van Bouw- en Woningtoezicht).

Voor het aspect conventionele explosieven is de gemeentelijke CE bodembelastingkaart geraadpleegd. De kaart is gebaseerd op een vooronderzoek door Armaex, Bombs Away en de gemeente Amsterdam, dat in de periode 2015-2016 is verricht. In november 2018 is de kaart geactualiseerd.

De overige geraadpleegde bronnen zijn:

Abrahamse, J.E. & M. Kosian (2013), 'Als uit- en inlandsch schuim gereet stont in te spatten' De verdediging van Amsterdam van de middeleeuwen tot de Koude Oorlog. Holland historisch tijdschrift 2013, #2, 45ste jaargang;
Anonymus (1925), Een nieuwe oplossing voor het vraagstuk van de sluis in de Nieuwe Meer; Architectura. Weekblad v.h. Genootschap "Architectura et Amicitia" 29ste jaargang, 3 januari 1925, pp 21-22;
Anonymus (1981), Polderboek. Deel I;
Anonymus (2015), Schier onmogelijke spoorverdubbeling. Grond weg en waterbouw 21, maart 2015;
Bakker, A. (2013), Tonnen en lantaarns langs het Haarlemmermeer. MeerHistorie 2013-4;
Bakker, A. (2015), Diemen in het Vorfeld der Hauptkampflinie. In: Diemens Oorlog. Diemen: Historische Kring Diemen;
Bakker, M. 2006, Stadsatlas Amsterdam. Straatnamen en brugnamen verklaard;
Bennema, J. (1949), Het oppervlakteveen in West-Nederland Boor & Spade III p. 139. In: Commissie inzake indrogende gronden rondom de Noordoostpolder (1953 ca.), Deel IV Concept-eindrapport;
Berg, P. van den (2011), Wandeling langs het Nieuwe Meer. Ons Amsterdam, nummer 10, oktober 2011;
Biewenga, D.T., A.P. Pruissers en A.C. Seijmonsbergen (1995), "De geologie van het kustprofiel tussen Noordwijk aan Zee en IJmuiden en een geofysische verkenning aan de duinvoet" H_2O 28, nr. 15, pp. 142-149;
Blaauw, M. (2005), De stad is nooit af: ontstaan en ontwikkeling van het stadsdeel Slotervaart, van Algemeen Uitbreidingsplan tot stedelijke vernieuwing;
Boer, J.F.M. Den & S. Duparc (1948), Kroniek van Amsterdam over de jaren 1940-1945. Amsterdam: Drukkerij en uitgeverij J.H. de Bussy;
Bombs Away & Gemeente Amsterdam (2018), CE bodembelastingkaart;
Bombs Away (2018), RAP_400623B Crash 23 juni 1940;
Bont, Ch. de (2015), Boeren in Amsterdam. Hilversum: Verloren;
Bureau Monumenten & Archeologie, 2011, Archeologische Signaleringskaart Amsterdam.
Dienst der Publieke Werken (1929), Plan West. 1e schema hoofdverkeers- en waterwegen. 25 april 1929;
Dienst der Publieke Werken (1972), Puinbergplaatsen; vol, in gebruik en geprojecteerd;
Dienst der Publieke Werken (1979), Puinstortplaatsen Amsterdam. Vol – in gebruik – geprojekteerd; situatie sept. 1979. Tek. 348 G.T. 178C 60 x 45 cm;
Gans, W. de (1991), Kwartairgeologie van West-Nederland. Grondboor en Hamer, november,

pp. 103-114;
Gans, W. de (2011), De bodem onder Amsterdam. Een geologische stadswandeling. Delft: Geologische Dienst Nederland van TNO;
Heyman (1951), Werk in Uitvoering, 1e jaargang, december 1951 [aanleg grondsluis];
Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (2014), watergebiedsplan Amsterdam Nieuw-West, maart, definitief;
IBZ (2015), Zuidasdok Deelrapport water Zuidasdok Milieueffectrapport – bijlage 11 Maart 2015 PP 28-Rp-02;
Ingenieursbureau Amsterdam (2012), Historisch bodemonderzoek. Bestemmingsplan; "Bedrijventerrein Schinkel-Aalsmeerplein e.o." Projectnummer 55578, 1 maart 2012;
Kooiman, D. (1936), De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland. Alphen a/d Rijn: N. Samsom N.V.;
Koppers, G. (1999), Kroniek van grote branden in Amsterdam. Amsterdam: NBDC;
Kruijf, T. de (2006), Een Duitse verdedigingslinie in het Groene Hart. De 1. of Vordere Wasserstellung. Saillant 06(1), pp. 4-14;
Locher, F. (1985), Het water in de stadsuitbreiding. In: H. Hellinga en P. de Ruijter (red.), Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stedebouw
Meurs, P. (2008), Advies Monumentenlijst Amsterdam Slotervaart;
Nederlands Normalisatie-Instituut (2017), NEN 5725 Bodem – Landbodem – Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek;
Nederlands Normalisatie-Instituut (2015), NEN 5707 Bodem – Inspectie en monsterneming van asbest in bodem en partijen grond;
OMEGAM (2002), Ophoging en bodemgebruik voorheen en anno 2000 te Amsterdam. Project 1026279, d.d. 9 januari 2002;
Het Parool 30-04-1949, "Sportvelden in Amsterdam worden verbeterd";
Pater, B. de & B. Schoenmaker (2005), Grote Historische Atlas van Nederland 1935-1955. Zierikzee: Atlas Maior/NIMH;
Pennock, J. J. (1953), De vergroting van het Nieuwe Meer. Werk in Uitvoering, 3e jaargang, december 1953, pp. 46-50;
Riolering en Waterhuishouding Amsterdam (1991), Polders en waterkeringen;
Roever, M. de & J. Bierenbroodspot (2004), De begraafplaatsen van Amsterdam. Amsterdam: Bas Lubberhuizen;
Rossem, V. van (1993), Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en ontwerp;
Tauw (2001), Hergebruikmogelijkheden van asbesthoudend puin(granulaat) onder wegen. In: L. de Leur (2003), Omvang asbestproblematiek. Studiecentrum voor Bedrijf en Overheid. Asbestbeleid 'in (water)bodem, grond en puin(granulaat';
De Telegraaf, 23-06-1938, "Amsterdam-Den Haag in 40 minuten. Feestdag voor autorijdend Nederland.";
De Telegraaf, 2-5-1952, "Voor de klein-industrie. Moderne fabrieksstad aan rand Amsterdam.";
Tesch, P. (1935), "De vorming van de Nederlandsche duinkust" Groningen: J. B. Wolters;
Veldt, M. van der (2003), Ruim Zicht. Boerderijen onder het zand van Amsterdam Nieuw West. Stichting Uitgeverij Noord-Holland;
Vervat, J.M. (1887), De Pruisen voor Amsterdam in 1787. Verdediging en verovering der Stelling. Met eene kaart. Amsterdam: J.H. & G. van Heteren;
De Waarheid, 17-06-1952, "Dit jaar October een werkweg dwars door "Ons Buiten";

De Waarheid, 4-1-1954, "Weggevreten polder vergroot Nieuwe Meer";
C. Wegener Sleeswijk (1957), Foto van een groeiende stad. Werk in Uitvoering, 8e jaargang no. 2, oktober 1957, pp. 18-19;
Wieberdink, G.L. (1990), Historische Atlas Noord-Holland. Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000. Landsmeer: Robas Producties;
With, A. de (1958), Uitbreiding Zandwinning Riekerpolder. Werk in Uitvoering, 8e jaargang no. 5, januari 1958, pp.55-57;
Wolters Noordhoff (1992), Grote Historische Provinciale Atlas 1:25.000. Noord-Holland 1849-1859.

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Onderzoeksgebied



Bijlage 2 – Historische onderzoek Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

b. Archiefonderzoek bodemkwaliteit (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied)

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Ebbehout 31
1507 EA Zaandam
088-5670200

www.odnzkg.nl

Betreft: Archiefonderzoek Schinkelkwartier

Zaaknummer
8817285

Datum
5 maart 2019

Geachte heer, mevrouw,

Op uw verzoek van 19 februari 2019 heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) een archiefonderzoek uitgevoerd naar het mogelijke gevolg van vroegere activiteiten voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit op de bovengenoemde locatie. De aanleiding tot dit archiefonderzoek is het bepalen van de onderzoeksstrategie voor het verkennend bodemonderzoek.

Bij dit onderzoek zijn de volgende bronnen uit het DMB archief geraadpleegd:

- bodemonderzoeksrapporten
- gegevens over ondergrondse tanks
- gegevens over bedrijfsactiviteiten
- de bodemkwaliteitskaart
- de bodemkaart "*dempingen en ophogingen in Amsterdam*"
- het onderzoeksrapport "*Ophoging en Bodemgebruik te Amsterdam*" (OMEGAM, rapportnummer: 1026279, 9 januari 2002)

Het onderzoek richt zich op de locatie zelf en de directe omgeving. Er is geen locatiebezoek uitgevoerd.

In de bijlagen vindt u een overzichtstekening en een lijst met onderzoeksrapporten.

Resultaten

Bodemonderzoek(en)

Uit de geraadpleegde rapporten blijkt dat op de locatie van lichte tot sterke verontreinigingen worden aangetroffen.
Een overzicht van de ons bekende relevante bodemonderzoeksrapporten is opgenomen als bijlage 9.
Een overzicht van sterke verontreinigingen is opgenomen als bijlage 10.

(Ondergrondse) tanks
Er zijn (ondergrondse) tanks nabij de locatie bij ons bekend. Het is niet altijd bekend of ze zijn gesaneerd. Een overzicht van alle tanks is opgenomen als bijlage 11.

Bedrijfsactiviteiten
Er zijn bedrijfsactiviteiten op of nabij de locatie aangetroffen. Een overzicht van alle bedrijfsactiviteiten is opgenomen als bijlage 11.

Bodemkwaliteitskaart
De locatie ligt gedeeltelijk in zone 1 van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam. De boven- en ondergrond vallen in kwaliteitsklasse achtergrondwaarde (niet verontreinigd).

De locatie ligt gedeeltelijk in zone 3 van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam. De boven- en ondergrond vallen in kwaliteitsklasse industrie (matig verontreinigd).

De locatie ligt gedeeltelijk in zone 5 van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam. De boven- en ondergrond vallen in kwaliteitsklasse >industrie (sterk verontreinigd).

De openbare weg valt gedeeltelijk in zone A van de bodemkwaliteitskaart van de Openbare Weg van Amsterdam. Voor deze zone kunnen vrijstellingen verkregen worden bij graven in de weg. De spelregels hiervoor staan in de Nota Bodembeheer.

De openbare weg valt gedeeltelijk in zone B van de Bodemkwaliteitskaart van de Openbare Weg van Amsterdam. In deze zone kunnen sterke verontreinigingen voorkomen. Onder voorwaarden kunnen vrijstellingen voor bodemonderzoek worden verleend. Zie hiervoor de Nota Bodembeheer (par. 4.7).

Bodemkaart "dempingen en ophogingen in Amsterdam"
Op de bodemkaart staan dempingen aangegeven op de locatie. Ze zijn weergegeven op de overzichtstekening in bijlage 4.

Onderzoeksrapport "Ophoogperiodes Amsterdam"
De locatie is opgehoogd tussen 1945 en 1975. In deze periode meestal gebruik gemaakt van niet-verontreinigd ophoogmateriaal. Een deel van de locatie is opgehoogd tussen 1920 en 1945. In deze periode werd soms gebruik gemaakt van verontreinigd ophoogmateriaal.

Duizendknoop
Op de locatie is eerder de Japanse duizendknoop waargenomen. Deze extreem woekerende plant kan grote schade toebrengen aan wegen en gebouwen. Grond die mogelijk duizendknoopwortels bevat kan niet zomaar worden hergebruikt. De locaties waar de duizendknoop is waargenomen zijn aangegeven op een overzichtstekening in de bijlagen.

Asbest
Er zijn asbestonderzoeken op de locatie bij ons bekend. Hierbij is in enkele gevallen asbest aangetroffen. In bijlage 2 is een overzichtstekening opgenomen met de asbestmonsters.

Er zijn verder geen relevante gegevens bekend bij de ODNZKG.

Conclusie en aanbevelingen

Uitgezonderd de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden (tanks, bedrijfsactiviteiten, eerder aangetroffen verontreinigingen, bodemkwaliteitskaart zone 3 en 5, bodemkwaliteitskaart openbare weg zone B) is het onderzochte gebied niet verdacht.

Voor het onverdachte gebied geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) er een ontheffing van de onderzoeksplicht verstrekt kan worden op basis van dit archiefonderzoek. Ook in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning is een ontheffing van de onderzoeksplicht mogelijk, zie hiervoor paragraaf 4.6 van de Nota Bodembeheer.

Voor het potentieel verdachte gebied geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen), er een oriënterend bodemonderzoek (OO) moet worden uitgevoerd dat voldoet aan de *ARVO*, 2011. Hierin wordt, naast het standaard analysepakket, op alle stoffen onderzocht die op basis van de historische gegevens kunnen worden verwacht.

Als tijdens het uitvoeren van bodemonderzoek of werkzaamheden in de bodem een bodemverontreiniging wordt waargenomen anders dan beschreven in dit rapport, moet de onderzoeksstrategie of de vrijstelling hiervan opnieuw worden beoordeeld.

Reikwijdte archiefonderzoek ODNZKG

Ons archiefonderzoek is beperkt van karakter. Alleen een bodemonderzoek kan uitsluitsel geven over de verontreinigingsituatie. Het uitgevoerde archiefonderzoek is gebaseerd op de NEN 5725, maar is beperkter van opzet. Voor het door u aangegeven doel acht de ODNZKG dit onderzoek voldoende voor het bepalen van de onderzoeksstrategie van het bodemonderzoek of de vrijstelling hiervan.

Het onderzoek richt zich op het verleden. Er is geen onderzoek gedaan naar actuele bodembedreigende activiteiten op de locatie. Het is niet bekend of er nog teerhoudend asfalt aanwezig is in eventueel aanwezige verhardingen. In (wegen)bouwkundige constructies die voor 1993 zijn gebouwd zijn mogelijk asbesthoudende materialen verwerkt. Dit kan tot lokale asbestverontreinigingen in de bodem hebben geleid.

Meer informatie

Meer informatie over hergebruik van grond en verplichtingen uit de Wet Bodembescherming kunt u vinden op de website van de ODNZKG, www.odnzkg.nl. U kunt vanaf de website ook meldingsformulieren en de onderzoeksrichtlijn (ARVO) downloaden.

Wij baseren ons besluit op de ingediende en de ons al bekende gegevens. Indien blijkt dat deze gegevens onjuist of onvolledig zijn, is het bevoegd gezag Wbb niet aansprakelijk voor eventuele schade als gevolg hiervan.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Als u nog vragen heeft, neem dan contact op met de als contactpersoon genoemde medewerker van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Met vriendelijke groet,

de directeur van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied,

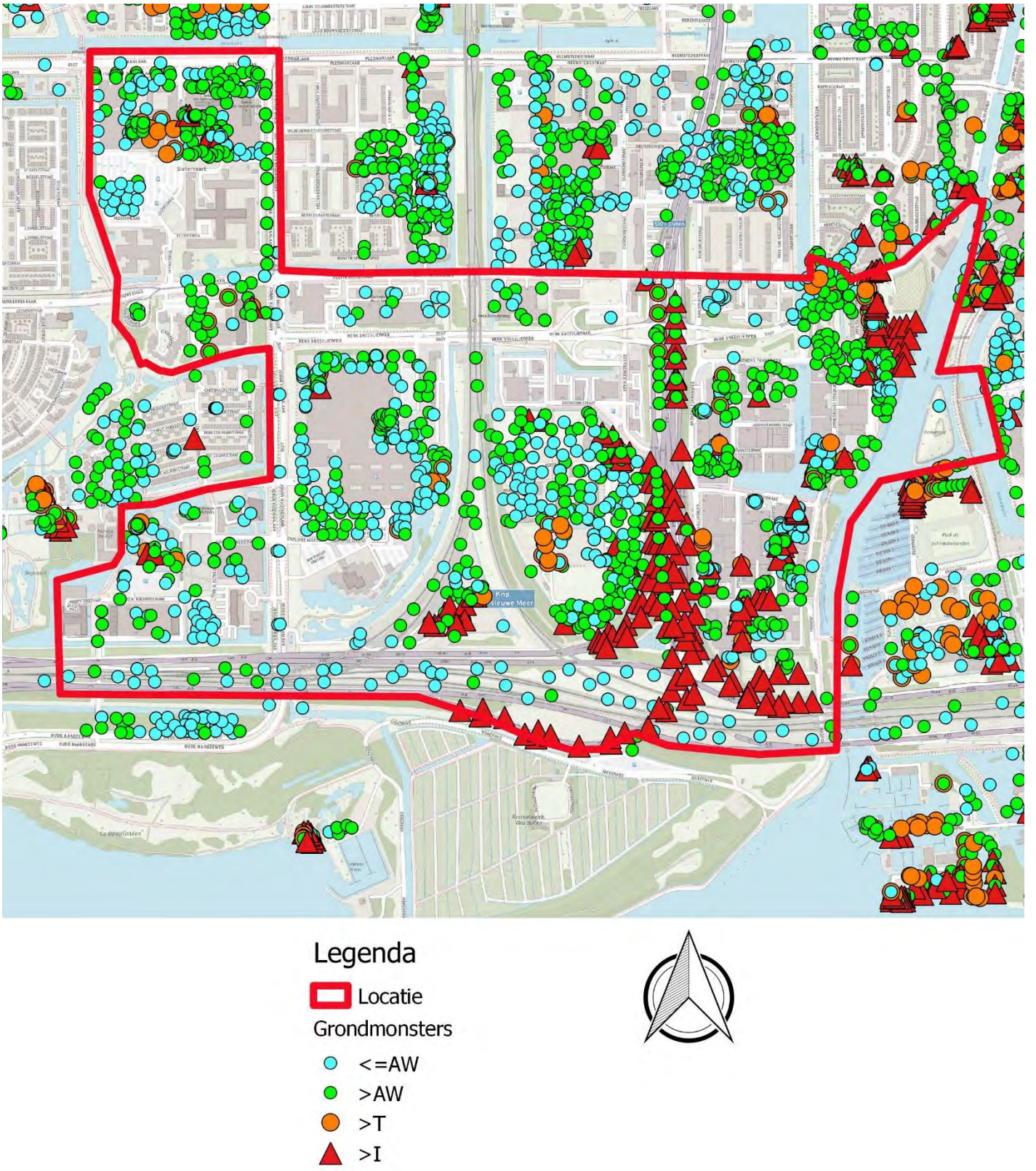
voor deze,

de adviseur bodem

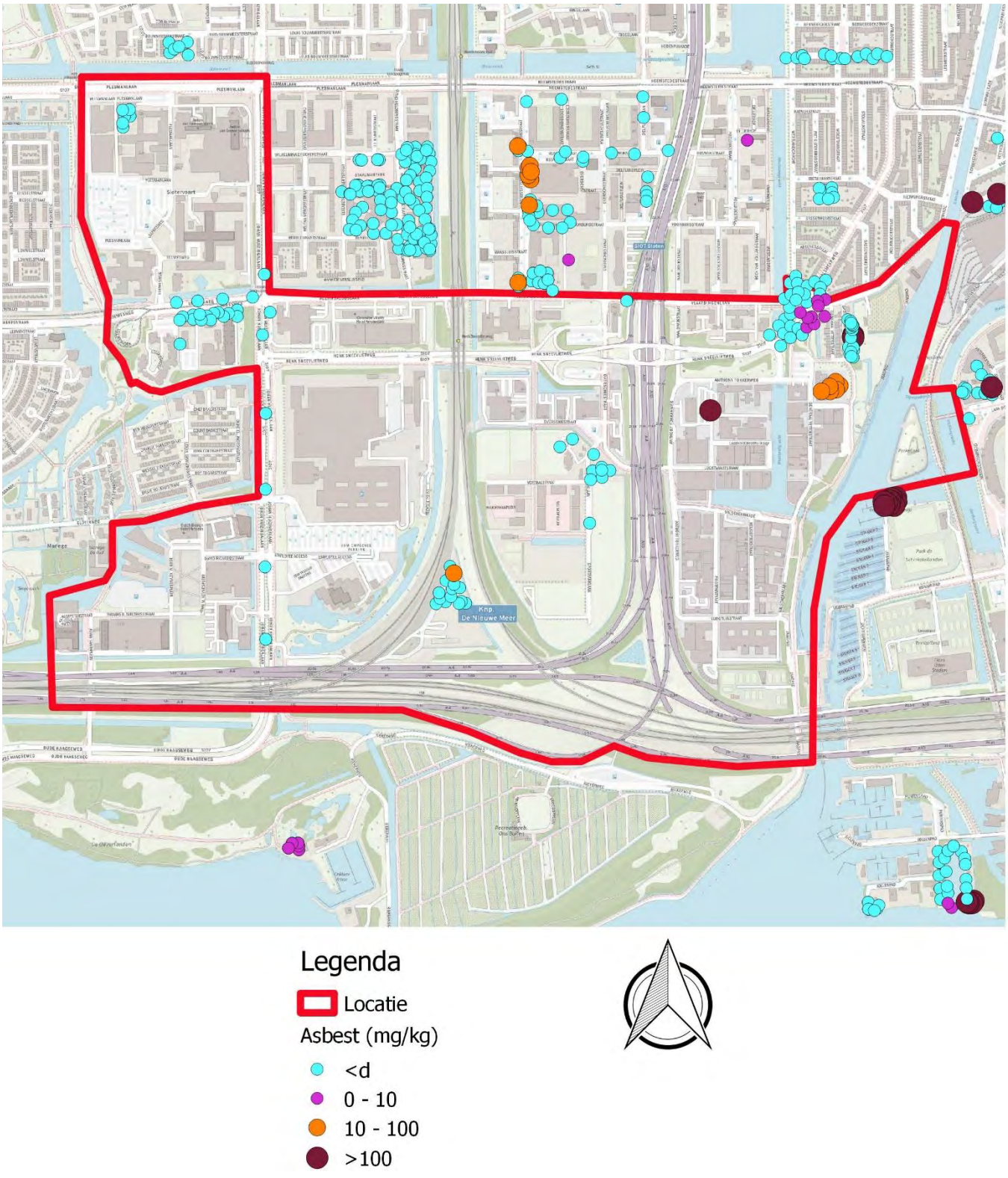
Dit document is digitaal vastgesteld. Een fysieke of ingescande handtekening is daarom niet nodig. Meer informatie: https://www.odnzkg.nl/mozard/toon/digitalewerkwijze

Bijlage

1) Overzichtstekening grondmonsters

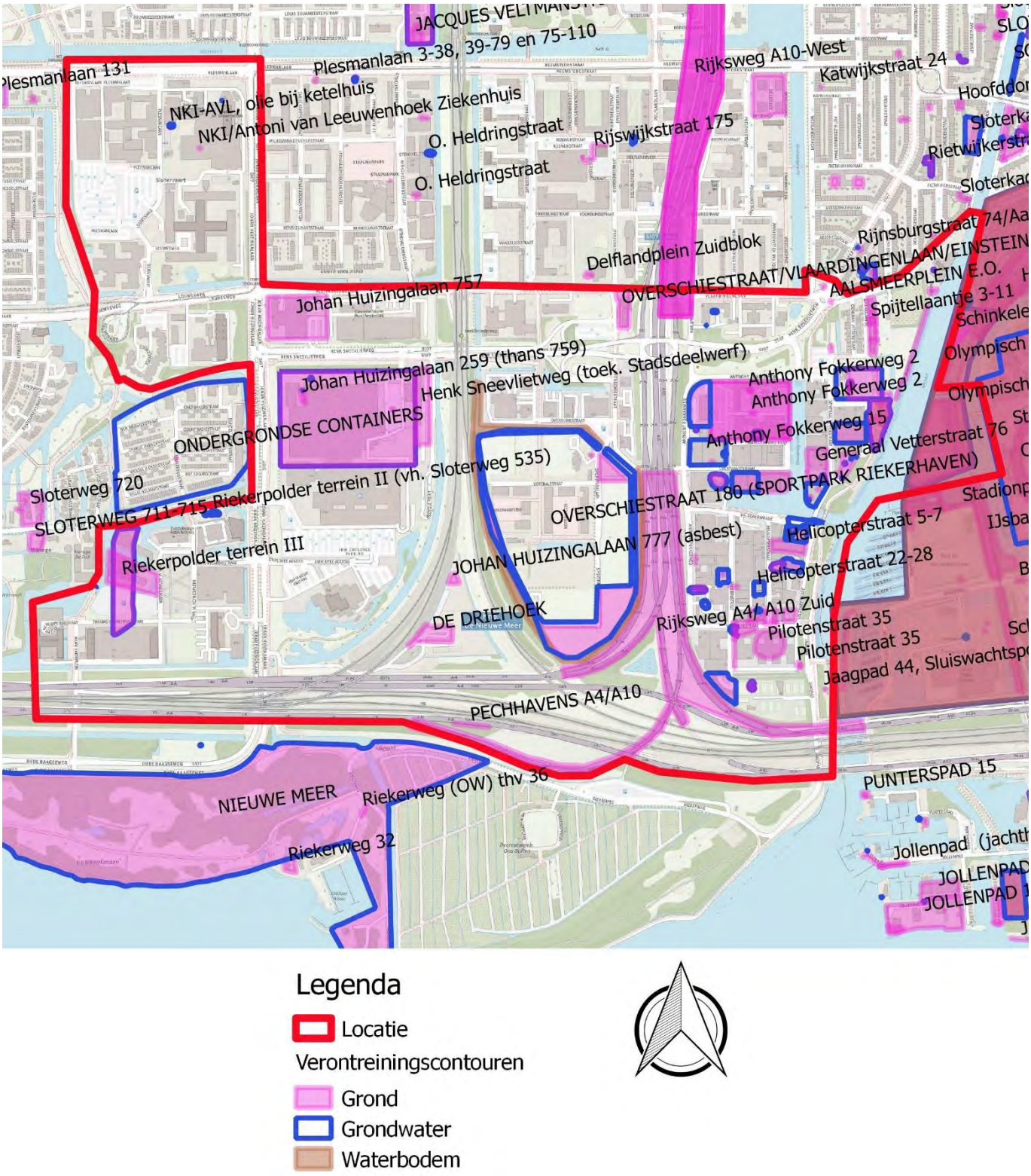


2) Overzichtstekening asbest

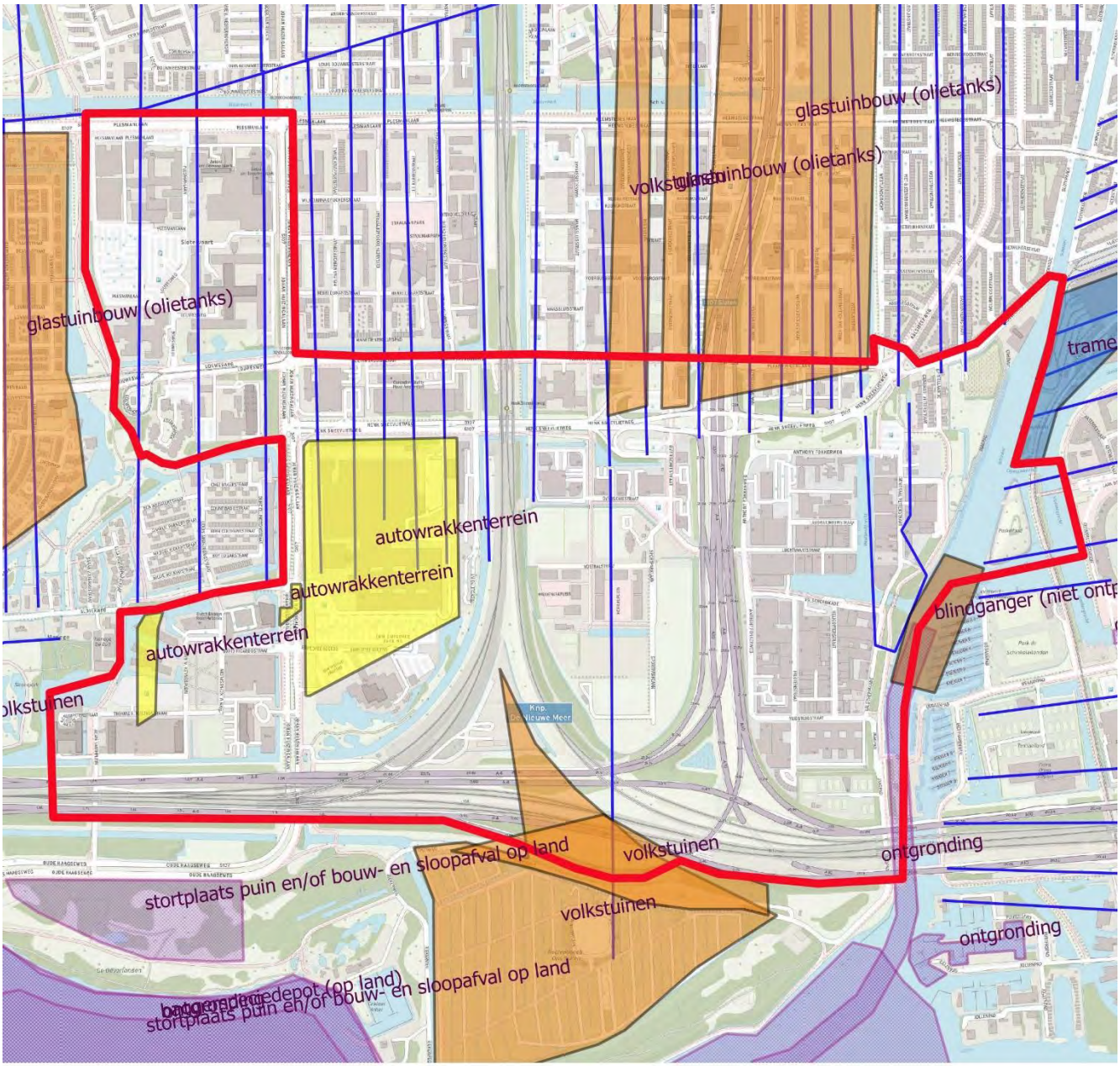


Nota bene: bovenstaande kaarten zijn gemaakt met behulp van het bodeminformatiesysteem Nazca. Helaas zijn nog niet alle bij ons bekende bodemonderzoeken in dit systeem opgenomen.

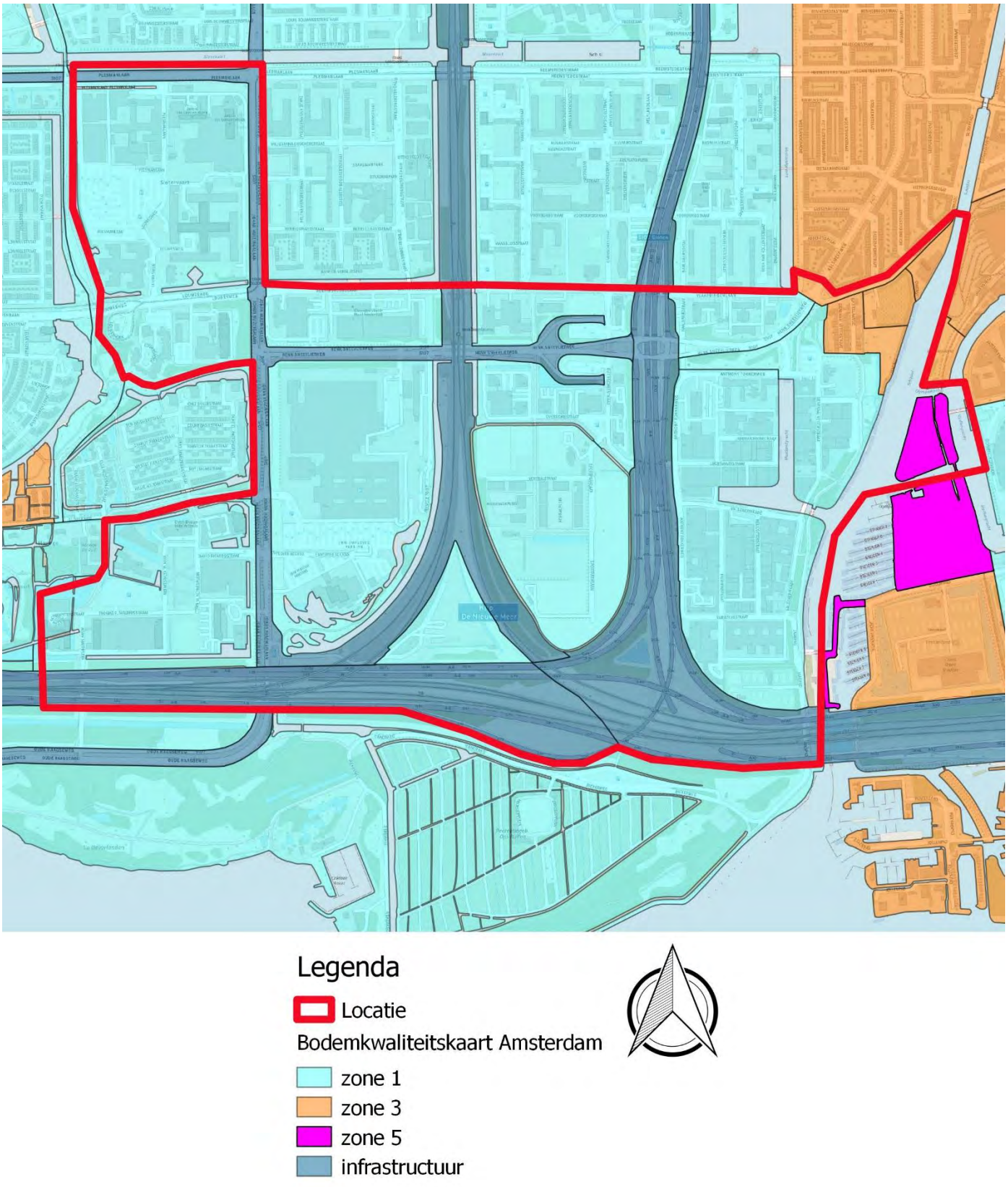
3) Overzichtstekening verontreinigingscontouren



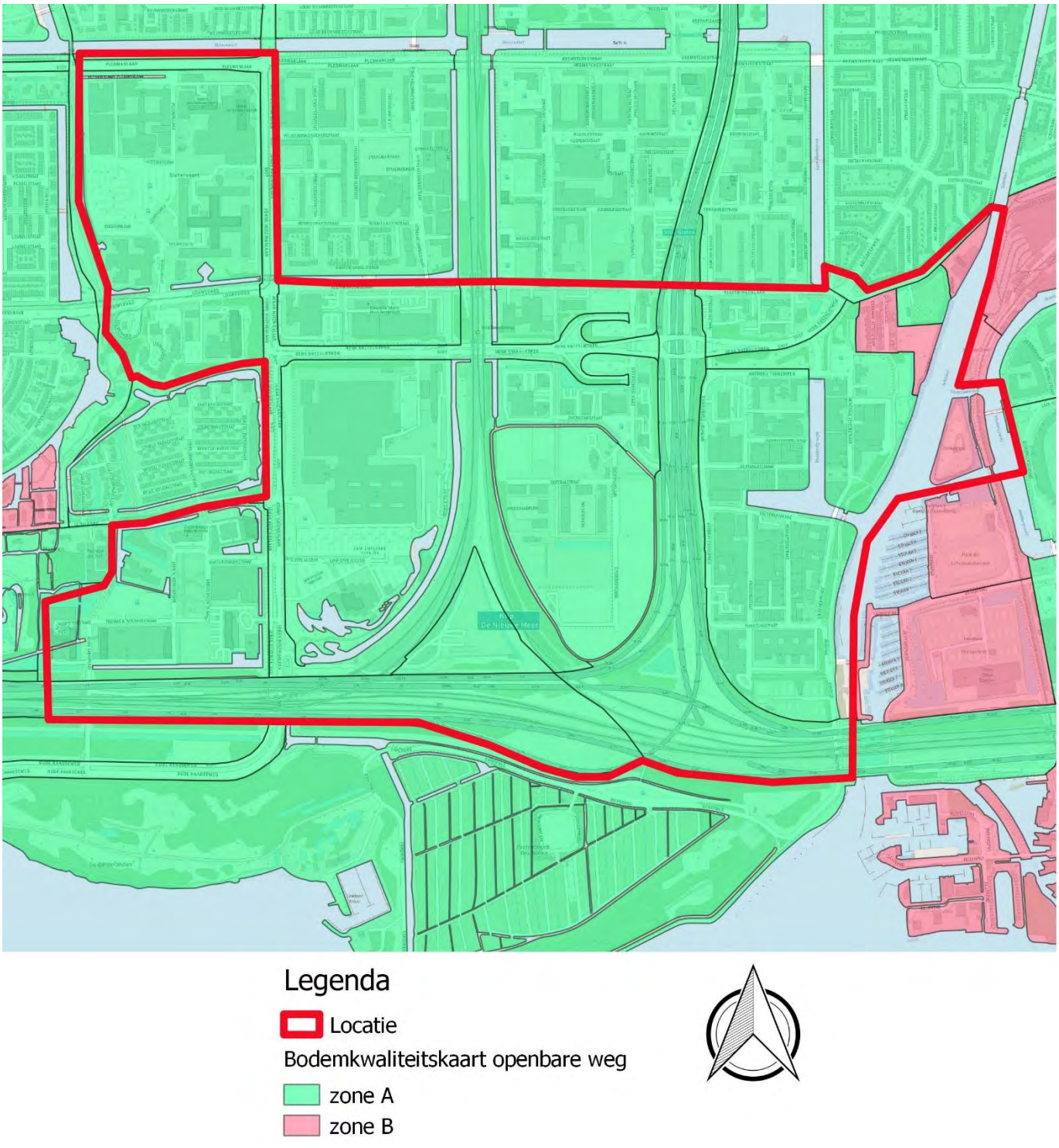
4) Overzichtstekening historisch bodembestand



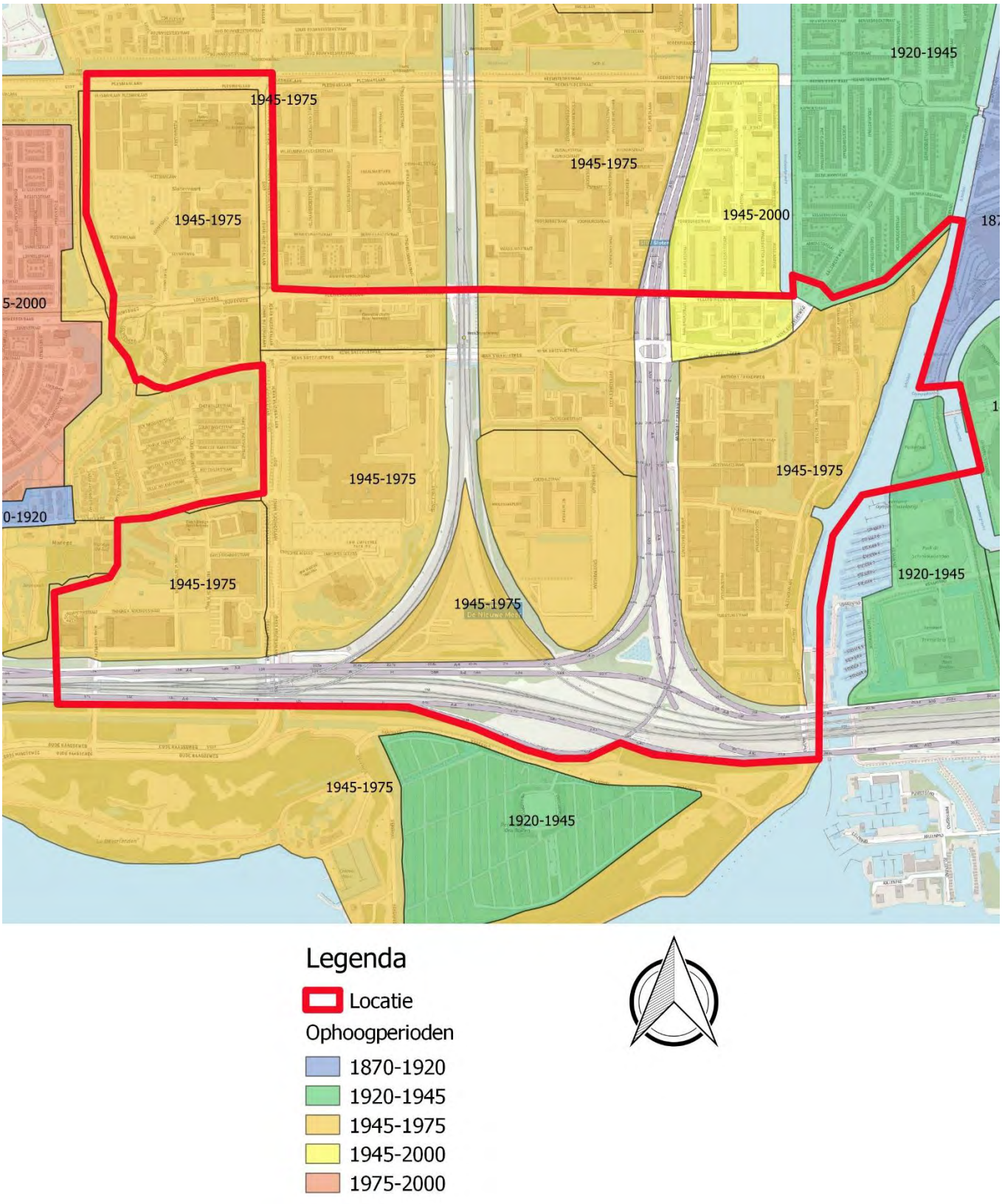
5) Overzichtstekening bodemkwaliteitskaart



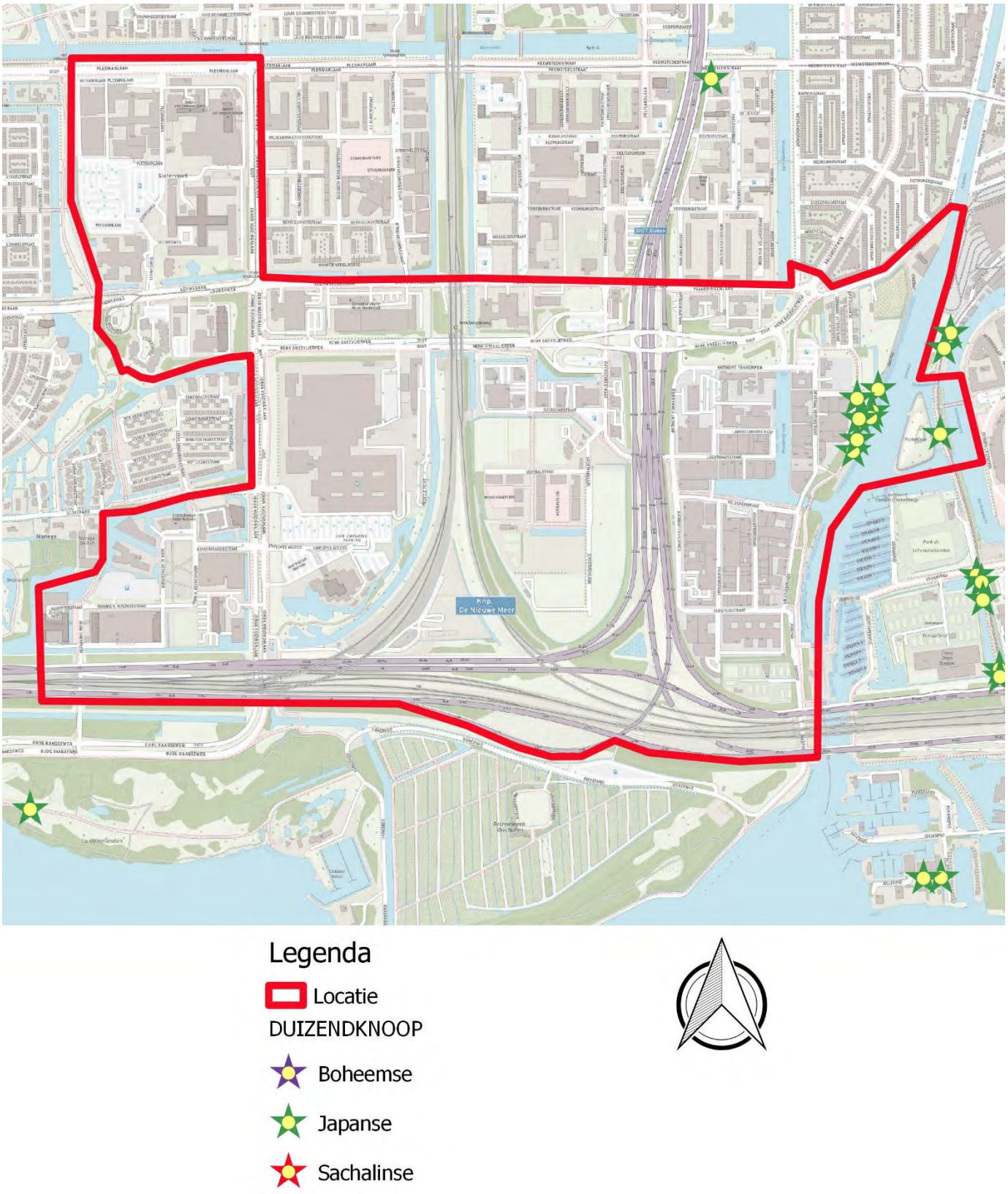
6) Overzichtstekening bodemkwaliteitskaart openbare weg



7) Overzichtstekening ophoogperioden



8) Overzichtstekening Duizendknoop



9) Onderzoeksrapporten

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
A10 West Amsterdam	AM036319440	BM170433.004160	Multiconsult	26-4-2017	VO
A10 West Amsterdam	AM036319440	AM0363/19440	Multiconsult	4-5-2017	BUS se
A10 West Amsterdam	AM036319440	Z3879778	Multiconsult	4-5-2017	BUS sp
Aalsmeerplein	AM036309405	12.688	DWR	30-12-2003	Brf
Aalsmeerplein	AM036309405	12.688	DWR	23-2-2004	Brf
Aalsmeerplein	AM036309405	-	DWR	30-3-2006	SE
AALSMEERPLEIN E.O.	AM036313174	4600938	TAUW	1-7-2009	VO
Adam Smithplein	AM036309360	04-P-045	Hopman/Peters	4-3-2004	Bouwst
Adam Smithplein	AM036309360	5112.06	Van Dijk	1-5-2006	Brf
Adam Smithplein	AM036309360	401109	Bamma	25-1-2007	SE
Adam Smithplein	AM036309360	06-p-359	Hopman/Peters	25-1-2007	Brf
Adam Smithplein	AM036309360	2007-16	Bamma	5-6-2007	VO
Aletta Jacobslaan (naast nr. 3)	AM036306409	11095631	Omegam	3-3-1999	IO
Aletta Jacobslaan 7	AM036304618	11042677	DMB	6-8-1996	IO
Aletta Jacobslaan 7	AM036304618	11042611	OMEGAM	1-1-1999	VO
Aletta Jacobslaan 7	AM036304618	1103592	OMEGAM	1-1-1999	VO
Aletta Jacobslaan 7	AM036304618	1.317.738	Lankelma	11-4-2013	VO
Aletta Jacobslaan 7	AM036304618	750737	Van Dijk	23-11-2017	VO
Amsterdam Riekerhaven	AM036318611	1237269	TAUW	17-3-2016	Avr
Amsterdam Riekerhaven	AM036318611	1236841	TAUW	7-12-2018	SO
Anthony Fokkerweg	AM036318053	M15A0438.r01	MWH	23-12-2015	VO
ANTHONY FOKKERWEG 0	AM036313727	20081730-02	Cauberg-Huygen	19-9-2008	VO
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	958504	Jac. Amerika	1-1-1989	IO
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	C91-162	Arnicon	1-11-1991	NO
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	C92-155	Arnicon	10-6-1992	Avr
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	97123	Eco Control	13-10-1997	OO
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	98094/RB/brf2	Eco Control	30-7-1998	Avr
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	L1337.10	CSO	14-2-2000	NO
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	L1337.40	CSO	14-2-2000	SP
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	100896	Oranjewoud	1-11-2000	IO
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	L1337.60	CSO	3-7-2001	SE
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	2401070DR01	KWA	28-5-2004	Nul
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	2404290DR01	KWA	25-8-2004	Brf
Anthony Fokkerweg 15	AM036302019	28202	Grondslag	16-1-2018	NO
Anthony Fokkerweg 2	AM036312982	60502109	IJsselmeerbeton	23-11-2005	VO
Anthony Fokkerweg 2	AM036301968	9V9585.C1	Royal Haskoning	5-7-2011	VO
Anthony Fokkerweg 2	AM036301968	1504549A00.R15.544	RPS	13-8-2015	Asb
Anthony Fokkerweg 2	AM036301968	030022_ANL	RPS	11-5-2016	BUS sp
Anthony Fokkerweg 2	AM036301968	n.v.t.	Van Dijk	1-8-2016	BUS se
Anthony Fokkerweg 2, dieseltank	AM036308992	37	Grondslag	22-9-1991	NO
Anthony Fokkerweg 2, dieseltank	AM036308992	64	Grondslag	20-12-1991	SE
Anthony Fokkerweg 2, gebouw 75	AM036308994	62891	IJsselmeerbeton	15-2-2000	VO
Anthony Fokkerweg 2, HBO-tank	AM036308998	3461	Grondslag	9-2-1998	OO

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Anthony Fokkerweg 2, HBO-tank	AM036308998	60502109	IJsselmeerbeton	23-11-2005	VO
Anthony Fokkerweg 2, nieuwbouw oost 10	AM036308995	62890	IJsselmeerbeton	16-2-2000	VO
Anthony Fokkerweg 2, nieuwbouw oost 10	AM036308995	62948	IJsselmeerbeton	7-3-2000	NO
Anthony Fokkerweg 2, partijkeuring	AM036308997	64523	IJsselmeerbeton	12-8-2002	Bouwst
Anthony Fokkerweg 2, windtunnel	AM036308991	631	Grondslag	28-6-1993	VO
Anthony Fokkerweg 2, windtunnel	AM036308991	631	Grondslag	22-10-1993	SE
Anthony Fokkerweg 21	AM036305178	98.10.038	Soilution	1-12-1998	IO
Anthony Fokkerweg 21	AM036305178	9850016	Soilution	3-12-1998	Avr
Anthony Fokkerweg 3	AM036307323	1107617	Omegam	5-10-2001	SE
Anthony Fokkerweg 3	AM036307323	1101689	OMEGAM	5-10-2001	VO
Anthony Fokkerweg 51 Amsterdam	AM036317861	403496-95	Antea Group	28-9-2015	VO
Anthony Fokkerweg 51 Amsterdam	AM036317861	-	Antea Group	29-9-2015	BUS sp
Anthony Fokkerweg 51 Amsterdam	AM036317861	-	Antea Group	22-1-2016	BUS se
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	961.032	Terrascan	10-12-1996	Avr
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	99242	Chemielinco	18-3-1999	VO
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	19494-29608	Oranjewoud	16-6-1999	NO
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	19494-29608	Oranjewoud	31-1-2000	SP
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	19494-29608	Oranjewoud	29-8-2000	SP
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	19047-29608	Oranjewoud	28-11-2001	SE
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	8415	Oranjewoud	7-10-2002	Brf
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	8415	Oranjewoud	14-2-2003	Brf
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	8415	Oranjewoud	7-5-2003	Mon
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	8415	Oranjewoud	4-8-2003	Brf
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	8415	Oranjewoud	26-11-2003	Brf
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	8415	Oranjewoud	27-7-2005	SE
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	AM036306310	8415	Oranjewoud	25-11-2008	Mon
Anthony Fokkerweg 75	AM036306634	5002.00	Van Dijk	25-1-2000	IO
Anthony Fokkerweg 75	AM036306634	5002	Van Dijk	25-1-2000	IO
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	A930213.5475	De Ruiter	8-2-1993	IO
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	A91-025	De Ruiter	18-4-1994	SE
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	0091-025	R&B	18-4-2000	Mon
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	6032	R&B	11-8-2004	Mon
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	0091-025	Grondslag	13-10-2004	Mon
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	6032	Grondslag	4-2-2005	NO
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	0091-025/4366	R&B	15-3-2005	SP
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	0091-025/4366	R&B	1-5-2006	SE
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	6032	Grondslag	2-11-2017	VO
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	AM036301387	SOB006847	Lievense	18-9-2018	VO
ANTHONY FOKKERWEG verspreide boringen		4411346	TAUW	7-10-2005	VO
CHRISTOFFEL PLANTIJNPAD	AM036313226	08007rapp1.doc	KWINFRA	28-3-2008	IO
David Ricardostraat/John M. Keynesplein	AM036313681	8.020.105	Waternet	27-10-2008	VO
DE DRIEHOEK	AM036311240	1264-110	T&A	14-2-2006	IO
DE DRIEHOEK	AM036311240	111667	Aveco	6-12-2011	NO
Delflandplein (en omgeving)	AM036306047	B05G0188	Syncera	18-10-2005	VO
Delflandplein (en omgeving)	AM036306047	8.010.898	Waternet	9-6-2008	VO

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
DELFLANDPLEIN ZUIDBLOK	AM036314015	5686-A1	HB	11-6-2007	IO
DELFLANDPLEIN ZUIDBLOK	AM036314015	2090945	BK Ingenieurs	13-11-2009	VO
generaal vetterstraat	AM036302191		Omegam	8-6-2001	IO
generaal vetterstraat	AM036302191	1101677	OMEGAM	8-6-2001	VO
generaal vetterstraat	AM036302191	19982-119194	Oranjewoud	3-10-2002	NO
Generaal Vetterstraat (kuip B)	AM036309424	12.688	DWR	30-12-2003	Brf
Generaal Vetterstraat (kuip B)	AM036309424	12.688	DWR	23-2-2004	Brf
Generaal Vetterstraat (kuip B)	AM036309424		DWR	29-3-2006	SE
Generaal Vetterstraat (kuip C)	AM036309403	284, 12.285	Omegam	28-9-2000	Brf
Generaal Vetterstraat (kuip C)	AM036309403	(12)12.689	Omegam	8-8-2003	Brf
Generaal Vetterstraat (kuip C)	AM036309403	605 8107.004	DWR	9-3-2004	Brf
Generaal Vetterstraat (kuip C)	AM036309403	605-8096	DWR	4-6-2004	NO
Generaal Vetterstraat (kuip C)	AM036309403	-	Waternet	30-3-2006	SE
GENERAAL VETTERSTRAAT 66	AM036313715	09050058-3	UDM	25-3-2010	OO
Generaal Vetterstraat 67-69	AM036305222	E5301\003mr	Wareco	7-7-1995	NO
Generaal Vetterstraat 67-69	AM036305222	R3630595.A02/EVS	TAUW	16-2-1998	NO
Generaal Vetterstraat 67-69	AM036305222	E5301\007nb	Wareco	17-3-1998	Brf
Generaal Vetterstraat 67-69	AM036305222	1106902	Omegam	10-4-2001	SO
Generaal Vetterstraat 67-69	AM036305222	VI/NW/12629/RS/JB	VROM	1-4-2004	Brf
Generaal Vetterstraat 68	AM036305434	8050	Overig	26-11-1997	Brf
Generaal Vetterstraat 6-8	AM036320084	BM2863	Back Milieu	23-2-2018	VO
Generaal Vetterstraat 76	AM036301096	D-1963	Fugro	28-11-1988	IO
Generaal Vetterstraat 76	AM036301096	1530/hv.252	Wareco	13-1-1989	NO
Generaal Vetterstraat 76	AM036301096	8813/jb.252	Wareco	25-6-1993	SP
Generaal Vetterstraat 76	AM036301096	25201\005hm	Wareco	12-1-1995	SE
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	R3630595.A02/EVS	TAUW	1-2-1998	VO
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	HA-06314/4612070	Hoogveld sond.	5-11-2008	VO
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	4612070	TAUW	25-11-2008	VO
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	M09.0065	Vink	18-6-2009	Avr
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	M10.0029.S1_1	Vink	2-7-2010	SP
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	246188-28-S1	Oranjewoud	20-2-2012	VO
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	408747-03	Antea Group	19-4-2014	SP
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	275426-49	Antea Group	4-12-2014	VO
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	275426-49	Antea Group	5-12-2014	BUS sp
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	-	Antea Group	18-5-2015	BUS se
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	403496-76	Antea Group	9-3-2016	SE
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	AM036313753	408747-03	Antea Group	23-9-2016	SE
Generaal Vetterstraat 78	AM036320188	R18-B333	APS mileu	1-4-2018	VO
Generaal Vetterstraat 78	AM036320188	R18-B380	APS mileu	1-6-2108	NO
generaal vetterstraat 82	AM036303064	24011016	Omegam	4-3-1999	IO
generaal vetterstraat 82	AM036303064	-	Search	15-5-2001	BOOT
generaal vetterstraat 82	AM036303064	6058107008	DWR	23-11-2004	Nul
generaal vetterstraat 82	AM036303064	4.790.801	DWR	23-11-2004	Nul
generaal vetterstraat 82	AM036303064	6058107010	DWR	29-4-2005	NO
generaal vetterstraat 82	AM036303064	6058107010	DWR	29-4-2005	NO

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
generaal vetterstraat 82	AM036303064	R026307-RH_2	Onbekend	12-10-2007	VO
generaal vetterstraat 82	AM036303064	R026507-RH_2	MOS	19-10-2007	VO
generaal vetterstraat 82	AM036303064	P08-402-O	Arnicon	1-10-2008	NO
Generaal Vetterstraat nabij 27/ 49	AM036309347	1104538	Omegam	9-1-2001	IO
Generaal Vetterstraat nabij 27/ 49	AM036309347	1105978	Omegam	27-2-2001	Avr
Generaal Vetterstraat nabij 27/ 49	AM036309347	onbekend	BAM NBM Infra	17-5-2002	Brf
Generaal Vetterstraat nabij 27/ 49	AM036309347	VI/ZW-10619/FP/TS	Geofox	2-3-2004	Brf
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	-	Overig	1-6-1987	IO
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	14072	GCML	28-3-1988	OO
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	1095	Omegam	12-10-1992	NO
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	1104538	Omegam	9-1-2001	OO
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	219963.0	Search	3-12-2001	NO
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	115134	Oranjewoud	9-7-2002	SP
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	115134	Oranjewoud	27-1-2003	fax
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	115134	Oranjewoud	1-4-2003	SE
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	V3140/CB/rv	Geofox	2-3-2004	SE
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	152263	Geofox	2-3-2004	OO
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	152263	Oranjewoud	28-2-2005	Mon
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	152263	Oranjewoud	2-5-2005	Mon
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	165118	Oranjewoud	7-6-2005	Mon
Generaal Vetterstraat t/o 49	AM036300643	165118	Oranjewoud	7-6-2006	Mon
GENERAAL VETTERSTRAAT trace		9.024.096	Waternet	20-10-2009	VO
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	992.272	Lankelma	18-2-1999	IO
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	26-7-1999	NO
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	4-5-2000	Avr
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	19-2-2001	NO
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	5-3-2001	NO
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	26-6-2001	NO
Helicopterstraat 11-15	AM036306057		Grondslag	12-2-2002	SP
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	niet aangegeven	Grondslag	12-2-2002	SP
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	24-2-2002	SP
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	24-6-2002	SP
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	3-9-2002	Avr
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	4471	Grondslag	13-9-2002	Brf
Helicopterstraat 11-15	AM036306057	135.875 RS/mo	Overige	26-11-2002	Brf
Helicopterstraat 13		18.005.507	Waternet	23-1-2018	Brf
Helicopterstraat 14-16	AM036308720	02230HEA	Overig	10-4-2003	Nul
Helicopterstraat 22-28	AM036304570	86.600.077.001	Intron	9-2-1996	IO
Helicopterstraat 22-28	AM036304570	82.502	BMC	12-2-1997	Avr
HELICOPTERSTRAAT 25	AM036311459	R06-B176	APS mileu	1-10-2006	VO
HELICOPTERSTRAAT 25	AM036311459	r07-b053	APS mileu	1-3-2007	Asb
HELICOPTERSTRAAT 25	AM036311459		APS mileu	18-12-2007	SP
HELICOPTERSTRAAT 25	AM036311459	--	APS mileu	3-3-2008	Brf
HELICOPTERSTRAAT 25	AM036311459		-	6-5-2008	SE
HELICOPTERSTRAAT 25	AM036311459		APS mileu	1-4-2009	VO

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Helicopterstraat 25 (openbare weg)	AM036319603	402619-07	Antea Group	20-5-2015	VO
Helicopterstraat 25 (openbare weg)	AM036319603	Z5083602	Antea Group	28-7-2017	BUS sp
Helicopterstraat 25 (openbare weg)	AM036319603	1.0	Stantec	9-7-2018	BUS se
Helicopterstraat 32	AM036317191	T.14.7666	Terrascan	24-10-2014	Nul
HELICOPTERSTRAAT 4-8, AMSTERDAM		11068604	Omegam		VO
Helicopterstraat 5-7	AM036306819	12827	Omegam	14-4-1993	IO
Helicopterstraat 5-7	AM036306819	GH00139	Groenholland	24-11-2000	IO
Helicopterstraat 5-7	AM036306819	4072	Groenholland	25-5-2005	IO
HELIKOPTERSTRAAT 19		11054344	OMEGAM		VO
Henk Sneevlietweg (toek. Stadsdeelwerf)	AM036303553	A941223.107700	De Ruiter	15-12-1994	VO
Henk Sneevlietweg (toekomstig afvalsorteerstation)	AM036306376	asd241.16	Witteveen & Bos	23-2-1999	VO
Henk Sneevlietweg (toekomstig afvalsorteerstation)	AM036306376	20050760/BKWA	Geofox-Lexmond	1-8-2005	Mon
IJSBAANPAD dlg3-5 AO nieuwe stoffen		258659	Oranjewoud	23-4-2013	Avr
J.Huizingalaan/H.Sneevlietweg	AM036308614	Ah63.002abo.rap	Wareco	21-6-2003	Bouwst
JAAGPAD	AM036310059	GH01144	Groenholland	31-1-2001	IO
JAAGPAD	AM036310059	01144-2	Groenholland	24-11-2004	IO
JAAGPAD	AM036310059	20121461-02	Cauberg-Huygen	9-8-2012	VO
Jaagpad	AM036318020	15HB0540	HB	12-11-2015	VO
Jaagpad	AM036318020	1617ban/amo1	HB	4-12-2015	SP
Jaagpad	AM036318020	15HB0708	HB	17-12-2015	VO
JAAGPAD	AM036310059	P15-0726-014	BOOT	20-5-2016	VO
Jaagpad	AM036318020	16HB0368	HB	28-10-2016	VO
Jaagpad	AM036318020	170220-17HB0030	HB	2-3-2017	SP
Jaagpad	AM036318020	170220-17HB0030	HB	3-3-2017	SP
JAAGPAD 1-15 (woonbootaansluitingen)	AM036315393	-	Waternet	16-1-2012	BUS sp
JAAGPAD 1-15 (woonbootaansluitingen)	AM036315393	120896	BK Ingenieurs	26-4-2012	SE
Jaagpad 44, Sluiswachtspost	AM036309411	04.8603/TM	Lankelma	5-4-2004	IO
Jaagpad 44, Sluiswachtspost	AM036309411	04.8603/TM	Lankelma	3-5-2004	VO
JOHAN HUIZINGALAAN	AM036315773	692004	OMEGAM	21-8-2017	BIO
Johan Huizingalaan (ow)		1265946	TAUW	22-8-2018	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	O.N. 86/0019	Grontmij	1-3-1986	Avr
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	O.N. 15338	Grontmij	1-1-1992	SE
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	O.N. 15280	Grontmij	1-1-1992	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	O.N. 25770	Grontmij	1-4-1992	SE
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	Dames & Moore	Overig	22-3-1994	Brf
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	19140-049	Overig	14-7-1994	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	onbekend	Overig	21-7-1994	Mon
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	45682-001-451	Overig	14-4-2000	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	45708-001-451	Overig	21-4-2000	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	M02.6007/MG	Spijker	17-1-2002	SE
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	35049	Grontmij	3-4-2002	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	URS 46461-007	Overig	11-2-2003	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	46461-006-L02WW	Overig	27-2-2003	Brf
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	R1202302-RH_1	MOS	4-7-2012	VO
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	AM036300344	P2058.01	Kobessen	23-8-2013	NO

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Johan Huizingalaan 757	AM036303094	8463	Grontmij	1-4-1994	IO
Johan Huizingalaan 757	AM036303094	2867	Grondslag	5-3-1997	SE
Johan Huizingalaan 757	AM036303094	27004	Grontmij	25-11-1997	VO
Johan Huizingalaan 759	AM036315616	R1202302-RH_1	MOS	4-7-2012	VO
Johan Huizingalaan 761-763	AM036307928	35049-PN108685	Grontmij	3-4-2002	VO
JOHAN HUIZINGALAAN 777 (asbest)	AM036315324	111434	Aveco	26-10-2011	VO
JOHAN HUIZINGALAAN 777 (asbest)	AM036315324		Aveco	29-11-2011	BUS sp
JOHAN HUIZINGALAAN 777 (asbest)	AM036315324	120581	BK Ingenieurs	7-5-2012	BUS se
JOHAN HUIZINGALAAN 777 (asbest)	AM036315324	M18A0180.R01	Stantec	4-6-2018	VO asb
JOHAN HUIZINGALAAN 777 (asbest)	AM036315324	Z8675886	Stantec	27-11-2018	BUS sp
Johan Huizingalaan naast 765	AM036309592	169217	Grontmij	26-5-2004	VO
JOHAN HUIZINGALAAN tracÃ©		7.003.135	Waternet	31-1-2007	VO
JOHN M. KEYNESPLEIN	AM036312943	PB/07239	GIAM	21-1-2008	IO
JOHN M. KEYNESPLEIN	AM036312943	132835	GAIM	29-1-2008	Bouwst
JOHN M. KEYNESPLEIN	AM036312943	bAMMA-2006-07	BAM NBM Infra	4-4-2008	VO
JOHN M. KEYNESPLEIN	AM036312943	160673	BK Ingenieurs	2-3-2016	Bouwst
Leimuidenstraat OW	AM036317823	12.082.758	Waternet	26-6-2012	VO
Leimuidenstraat OW	AM036317823	406805-44	Antea Group	21-1-2016	VO
LOUWESWEG	AM036309982	200433120	GRS	13-9-2004	VO
Louwesweg 1	AM036305378	MA-03236	Joustra Geomet	4-10-1994	IO
Louwesweg 1	AM036305378	MA-05201.brf	Joustra Geomet	23-2-1998	IO
Louwesweg 1	AM036305378	MB-05201.brf	Geomet	7-6-2000	SE
Louwesweg 6/Plesmanlaan 121 (MC Slotervaart)	AM036305385	B7596/111	Fugro	20-2-1998	IO
Louwesweg 6/Plesmanlaan 121 (MC Slotervaart)	AM036305385	461.583/FST	DIBEC	15-12-2005	VO
Louwesweg 6/Plesmanlaan 121 (MC Slotervaart)	AM036305385	993	Grondslag	19-10-2012	VO
Louwesweg ts Antwerpenbaan en Huizingalaan	AM036310130	6058282120	DWR	26-1-2006	IO
Louwesweg ts Antwerpenbaan en Huizingalaan	AM036310130	6058282120	Waternet	27-1-2006	IO
Louwse weg ACTA	AM036319439	RA16764d	CRUX	26-7-2016	VO
Louwse weg ACTA	AM036319439	RA17712b	CRUX	7-4-2017	Asb
Luchtvaartstraat 1-3	AM036309390	7500/aj.169	Wareco	20-11-1992	IO
Luchtvaartstraat 1-3	AM036309390	93336	Landview	1-8-1993	IO
LUCHTVAARTSTRAAT 3C	AM036310731	05G0323B/B05G0152	Syncera	12-7-2005	Nul
LUCHTVAARTSTRAAT 3C	AM036310731	BO5G0152	De Straat	22-11-2005	VO
LUCHTVAARTSTRAAT 3C	AM036310731	B06G00007	Syncera De Straat	20-3-2006	NO
LUCHTVAARTSTRAAT 3C +9		11053623	Omegam		VO
Luchtvaartstraat 5	AM036302824	93491	Landview	1-11-1993	VO
Luchtvaartstraat 5	AM036302824	93417	Landview	1-12-1993	SP
Luchtvaartstraat 5	AM036302824	94318	Landview	1-7-1994	SE
Luchtvaartstraat 6-12	AM036307859	5285.02	Van Dijk	9-5-2003	IO
LUCHTVAARTSTRAAT 9	AM036316373	-	Overig	25-10-2012	VO
LUCHTVAARTSTRAAT 9	AM036316373	256844-03	Oranjewoud	1-6-2013	VO
LUCHTVAARTSTRAAT 9	AM036316373	256844-03	Oranjewoud	1-7-2013	VO
LUCHTVAARTSTRAAT 9	AM036316373	256844.03	Oranjewoud	1-12-2013	SP
LUCHTVAARTSTRAAT 9	AM036316373	256844.03	Antea Group	21-2-2014	SP
LUCHTVAARTSTRAAT 9	AM036316373	1424001S	P & J	26-5-2014	SE

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Luchtvaartstraat trace	AM036318039	256844-03.01	oranjewoud	23-7-2013	
Luchtvaartstraat trace	AM036317852	15.108.887	Waternet	18-9-2015	VO
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	26239 (in 1995)	Oranjewoud	1-1-1995	OO
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	17795-90762D	Oranjewoud	21-3-1997	NO
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	219788.0	Search	22-10-2001	VO
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	226043.0	Search	6-3-2002	NO
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	223240.1	Search	10-2-2003	IO
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	03/0011/RvD/927	Bakker-Straathof	1-6-2003	SP
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	03/0011/RvD/927	Bakker-Straathof	1-6-2003	SP
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	223240.1	Search	22-10-2003	SE
Naaldwijkstraat 45	AM036304590	1303F255/HG0/rap1	IDDS	22-4-2013	VO
Naaldwijkstr/Poeldijkstr/Voorburgstr	AM036302688	6749.0	Omegam	15-7-1993	IO
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	AM036303920	U-9075	Fugro	3-8-1993	IO
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	AM036303920	77270/AV/gk	Fugro	16-10-1996	Nul
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	AM036303920	24017467	Omegam	8-7-1999	VO
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	AM036303920	24024649	Omegam	21-9-1999	NO
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	AM036303920	1107568	Omegam	31-7-2001	IO
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	AM036303920	993	Grondslag	21-7-2005	VO
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	AM036303920	Project 993	Grondslag	18-10-2012	VO
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	AM036309938	8704-0032-000	Fugro	21-7-2004	NO
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	AM036309938	BB051534.5574059	BAM NBM Infra	15-8-2005	SP
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	AM036309938	BB060335A.5574059	BAM NBM Infra	20-9-2006	SE
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	AM036309938	993	Grondslag	30-11-2011	VO
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	AM036309938	993	Grondslag	18-1-2012	NO
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	AM036309938	993	Grondslag	19-7-2012	VO
Olympisch stadion deelgebied 7	AM036302003	1107342/V01	Omegam	30-10-2001	IO
Olympisch stadion deelgebied 7	AM036302003	1107342	Omegam	30-10-2001	VO
Olympisch stadion deelgebied 7	AM036302003	87030101	Fugro	8-8-2003	NO
Olympisch stadion deelgebied 7	AM036302003	87030101	Fugro	5-9-2003	SO
Oude Haagseweg 18-20 (terrein)	AM036301995	TJ/IO/A910541.4504	De Ruiter	1-5-1991	OO
Oude Haagseweg 18-20 (terrein)	AM036301995	24017453	Omegam	16-7-1999	IO
Oude Haagseweg 18-20 (terrein)	AM036301995	24025852	Omegam	7-10-1999	IO
Oude Haagseweg 18-20 (terrein)	AM036301995	618259/MM/01	Dura Vermeer	1-9-2008	VO
OVERSCHIESTRAAT	AM036312252	950017	Moleman	24-5-2007	VO
OVERSCHIESTRAAT (SNACK/KIOSK)	AM036304341	11047857	OMEGAM		VO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	4494.BWT/LB	Grontmij	1-1-1993	OO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	5701.bwt/tve	Grontmij	1-9-1993	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	7137.bwt/bs	Grontmij	3-5-1995	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	7137.bwt/bs	Grontmij	9-8-1995	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449		Grontmij	22-1-1997	SP
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	97-2601	Omegam	13-6-1997	Brf
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	M97.2132	BK Ingenieurs	3-4-1998	SE
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	11092011	Omegam	18-12-1998	Nul
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	T.04.3907	Terrascan	31-1-2005	Mon
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	T.05.4126	Terrascan	22-8-2005	Brf

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	162924	Oranjewoud	5-9-2006	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	16294	Onbekend	19-12-2006	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	t.07.4897	Terrascan	2-7-2007	Brf
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	171659	Oranjewoud	18-9-2007	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1211724	TAUW	14-9-2012	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1211724	TAUW	11-1-2013	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449		TAUW	26-3-2013	
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	BB140351.3350054	BAM NBM Infra	4-3-2014	Mon
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	263767	Antea Group	14-11-2014	SE
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1228647	TAUW	14-4-2015	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1228647	TAUW	13-5-2015	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1228647	TAUW	13-5-2015	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1228647	TAUW	15-6-2015	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1228647	TAUW	16-6-2015	SP
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	2016-2390	A'dam	14-3-2016	Brf
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1237269	TAUW	17-3-2016	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	0	A'dam	8-4-2016	Brf
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	26-5-2016	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	xxxx	A'dam	22-8-2016	SP
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	29-8-2016	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	28-9-2016	SP
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	13-2-2017	VO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	1-9-2017	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	1-12-2018	Avr
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	7-12-2018	NO
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	AM036302449	1236841	TAUW	13-12-2018	SP
OVERSCHIESTRAAT 192	AM036305033	770804 v.o.	Isotank Opijnen	2-7-1997	fax
Overschiestr/Vlaardingenl/Einsteinweg	AM036301443	S 21.801	Tjaden	13-11-1989	IO
Overschiestr/Vlaardingenl/Einsteinweg	AM036301443	(12)10.172	Omegam	19-12-1994	IO
Overschiestr/Vlaardingenl/Einsteinweg	AM036301443	(12)10.172	Omegam	19-12-1994	NO
PECHHAVENS A4/A10	AM036311381	04.10.1327.837	Adverbo	12-10-2004	NO
PECHHAVENS A4/A10	AM036311381	03.10.1129.837	Adverbo	10-6-2006	VO
PECHHAVENS A4/A10	AM036311381		KWS NH	29-6-2006	SP
PECHHAVENS A4/A10	AM036311381		KWS NH	16-11-2006	SE
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	405775-57	Antea Group	18-1-2016	VO
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	405775-57	Antea Group	20-1-2016	BUS sp
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	405775-5720	Antea Group	20-1-2016	SP
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	405775-57	Antea Group	29-6-2016	BUS sp
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	nvt	Antea Group	1-7-2016	SE
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	405775-57	Antea Group	1-7-2016	
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	405775-57	Antea Group	8-7-2016	SE
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	AM036318106	EVA TU	Antea Group	29-9-2016	BUS se
PILOTENSTRAAT 17-27	AM036312700	6600077	Intron	10-4-1996	IO
Pilotenstraat 18	AM036301904	1794	Tukkers	1-5-1991	NO
Pilotenstraat 18	AM036301904	-	Tukkers	12-8-1991	fax

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Pilotenstraat 18	AM036301904	1794	Tukkers	3-12-1991	SE
PILOTENSTRAAT 19 O.W.	AM036316372	263154-74	Oranjewoud	1-10-2013	VO
PILOTENSTRAAT 19 O.W.	AM036316372		Oranjewoud	3-10-2013	BUS sp
PILOTENSTRAAT 19 O.W.	AM036316372		Antea Group	10-3-2015	SE
Pilotenstraat 35	AM036301530	PvdH/MJ/A900123	De Ruiter	19-1-1990	IO
Pilotenstraat 35	AM036301530	95457	Chemielinco	6-12-1995	NO
Pilotenstraat 35	AM036301530	98059	Chemielinco	6-8-1998	SP
Pilotenstraat 35	AM036301530	R6801\004jb	Wareco	28-4-1999	Avr
Pilotenstraat 35	AM036301530	R6802\003av	Wareco	12-10-2000	IO
Pilotenstraat 35	AM036301530	25.16.00313.2	Search	28-7-2017	VO asb
Pilotenstraat t/o Sportpark Jaagpad	AM036305574	1100811	Omegam	8-3-2000	IO
Pilotenstraat t/o Sportpark Jaagpad	AM036305574	1106811	OMEGAM	8-3-2000	Nul
Pilotenstraat t/o Sportpark Jaagpad	AM036305574	1103053/1107950	Omegam	29-8-2001	SP
Pilotenstraat t/o Sportpark Jaagpad	AM036305574	01/0157/RD/798	Bakker-Straathof	10-1-2002	SE
Pilotenstraat t/o Sportpark Jaagpad	AM036305574	01/0157/RD/798	Bakker-Straathof	1-3-2002	SE
PILOTENSTRAAT/ Vliegtuigstraat OW	AM036317354	400101-50	Antea Group	20-1-2015	VO
PILOTENSTRAAT/ Vliegtuigstraat OW	AM036317354	400101-50	Antea Group	22-1-2015	BUS sp
PILOTENSTRAAT/ Vliegtuigstraat OW	AM036317354	400101-50	Antea Group	21-12-2015	BUS se
PILOTENSTRAAT/ Vliegtuigstraat OW	AM036317354	405775-57	Antea Group	24-6-2016	VO
PLESMANLAAN 121	AM036314150	project 993	Grondslag	14-7-2009	VO
PLESMANLAAN 121	AM036314955	993	Grondslag	9-4-2010	VO
PLESMANLAAN 121	AM036314955	P2011-1062	Certicon	31-5-2011	VO
Plesmanlaan 121 Bouwdeel JCS	AM036316657	Project 993	Grondslag	30-1-2014	VO
Plesmanlaan 125	AM036305541	3808	Grondslag	3-4-1998	IO
PLESMANLAAN 125	AM036313849	533.108.09l.rl	MBS	6-2-2009	BIO
PLESMANLAAN 125	AM036313849	201011146	GRS	6-4-2010	VO
PLESMANLAAN 125	AM036313849	T.17.9147	TerraScan	13-7-2017	BOOT
Plesmanlaan 125	AM036305541	T.18.9543	TerraScan	12-2-2018	VO
PLESMANLAAN OW	AM036310478	605-8282-054	DWR	30-6-2005	VO
PLESMANLAAN OW	AM036310478				
Plesmanlaan/Johan Huizingalaan (openbaar)	AM036302464	6589.0	Omegam	20-10-1992	IO
Riekenpolder: overig terrein	AM036308856	(12)11.885	Omegam	25-10-1999	OO
Riekenpolder: overig terrein	AM036308856	240255518	Omegam	11-1-2000	Nul
Riekerploder terrein BK2	AM036308853	(12)11.885	Omegam	25-10-1999	IO
Riekerploder terrein BK2	AM036308853	24025518	Omegam	23-12-1999	IO
Riekerpolder	AM036306594	(12)11.885	Omegam	24-10-1999	BIO
Riekerpolder	AM036306594	24025518 BK3	OMEGAM	23-12-1999	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518 BK1	Omegam	23-12-1999	Nul
Riekerpolder	AM036306594	21025518	Omegam	23-12-1999	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518 BK2	OMEGAM	23-12-1999	Nul
Riekerpolder	AM036306594	21025518	Omegam	23-12-1999	Nul
Riekerpolder	AM036306594	21025518	Omegam	23-12-1999	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518	Omegam	10-1-2000	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518 BK 4	OMEGAM	10-1-2000	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518	Omegam	10-1-2000	Nul

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Riekerpolder	AM036306594	24025518 BK 5	OMEGAM	10-1-2000	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518	OMEGAM	11-1-2000	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518 BK7	OMEGAM	11-1-2000	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518	Omegam	11-1-2000	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518	Omegam	11-1-2000	Nul
Riekerpolder	AM036306594	24025518	Omegam	29-2-2000	Avr
Riekerpolder	AM036306594	24025518 BK7	OMEGAM	29-2-2000	Bouwst
Riekerpolder	AM036306594	1103962	Omegam	9-10-2000	Avr
Riekerpolder	AM036306594	1103961	Omegam	12-10-2000	Avr
Riekerpolder	AM036306594	1104572	Omegam	7-11-2000	SP
Riekerpolder	AM036306594	1104733	Omegam	21-12-2000	IO
Riekerpolder	AM036306594	3923819	TAUW Infra	9-4-2001	IO
Riekerpolder	AM036306594	87010269	Fugro	31-10-2001	SE
Riekerpolder	AM036306594	1104733	OMEGAM	21-12-2001	IO
Riekerpolder	AM036306594	2003-OGA-1	Bamma	27-5-2004	SE
Riekerpolder	AM036306594	124290	Bamma	23-1-2006	Brf
Riekerpolder	AM036306594	2005-17	Bamma	23-1-2006	SE
Riekerpolder	AM036306594	Bamma-2006-07	Bamma	4-4-2006	VO
Riekerpolder	AM036306594	2005-10	Bamma	6-6-2006	Brf
RIEKERPOLDER		11014359			VO
Riekerpolder Adam Smithplein	AM036313879	9.003.446	Waternet	4-2-2009	IO
Riekerpolder Adam Smithplein	AM036313879	62529-2	Waternet	4-2-2009	VO
Riekerpolder BK1	AM036301216	1873	Omegam	10-7-1989	Nul
Riekerpolder BK1	AM036301216	(12)11.885	Omegam	25-10-1999	OO
Riekerpolder BK1	AM036301216	24025518	Omegam	23-12-1999	Nul
Riekerpolder BK1	AM036301216	1104733	Omegam	21-12-2000	IO
Riekerpolder BK1	AM036301216	Bamma-2005-17	Bamma	23-1-2006	SE
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	AM036301250	2328	Oranjewoud	29-11-1989	OO
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	AM036301250	4068	Oranjewoud	3-9-1990	NO
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	AM036301250	17795-23165	Oranjewoud	1-11-1991	SP
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	AM036301250	17795-23165	Oranjewoud	17-6-1992	SE
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	AM036301250	17795-23165	Oranjewoud	1-11-1992	SE
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	AM036301250	(12)11.885	Omegam	25-10-1999	IO
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	AM036301250	24025518	Omegam	23-12-1999	IO
Riekerpolder terrein III	AM036301251	2329	GCML	19-10-1989	OO
Riekerpolder terrein III	AM036301251	3958	Omegam	14-5-1990	Nul
Riekerpolder terrein III	AM036301251	3956	Omegam	15-5-1990	Nul
Riekerpolder terrein III	AM036301251	3955	Omegam	28-6-1990	Nul
Riekerpolder terrein III	AM036301251	3957	Omegam	16-7-1990	Nul
Riekerpolder terrein III	AM036301251	M24.399/TB	Tjaden	14-10-1993	Brf
Riekerpolder terrein III	AM036301251	-	Tjaden	9-12-1993	Brf
Riekerpolder terrein III	AM036301251	A960714.107760	De Ruiter	17-7-1996	OO
Riekerpolder terrein III	AM036301251		Tjaden	7-8-1996	SO
Riekerpolder terrein III	AM036301251	(12)11.885	Omegam	25-10-1999	OO
Riekerpolder terrein III	AM036301251	24025518	Omegam	23-12-1999	Nul

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Riekerpolder terrein III	AM036301251	24025518	Omegam	10-10-2000	OO
Riekerpolder terrein III	AM036301251	1103961	Omegam	12-10-2000	NO
Riekerpolder terrein III	AM036301251	87010269	Fugro	31-10-2001	SE
Riekerpolder terrein V (later: BK 3)	AM036301531	3955	Omegam	28-6-1990	Nul
Riekerpolder terrein VI	AM036301532	3956	Omegam	15-5-1990	Nul
Riekerpolder terrein VII	AM036301533	3957	Omegam	16-7-1990	Nul
Riekerpolder terrein VII	AM036301533	11047004-E	Omegam	15-11-1996	IO
Riekerpolder terrein VII	AM036301533	11047004	OMEGAM	15-11-1996	VO
Riekerpolder terrein VII	AM036301533	(12)11885	Omegam	25-10-1999	OO
Riekerpolder terrein VII	AM036301533	24025518	Omegam	11-1-2000	Nul
Riekerpolder terrein VII	AM036301533	24025518	Omegam	29-2-2000	NO
Riekerpolder terrein VIII	AM036301534	3958	Omegam	14-5-1990	Nul
Riekerpolder terrein VIII	AM036301534	11047004-D	Omegam	15-11-1996	IO
Riekerpolder terrein VIII	AM036301534	11047004	OMEGAM	15-11-1996	VO
Riekerpolder terrein VIII	AM036301534	(12)11885	Omegam	25-10-1999	OO
RIETWIJKERSTRAAT	AM036315298	B06G0460	MWH	23-2-2010	VO
RIETWIJKERSTRAAT	AM036315298	M10G0259.r01	MWH	15-3-2011	Avr
Rijksweg A10-West	AM036306887	H2332.EO/ROO5	Haskoning	17-10-2000	Avr
Rijksweg A10-West	AM036306887	H2332.E0/R005	Royal Haskoning	17-10-2000	VO
Rijksweg A10-West	AM036306887	H2332.EO/NOO1	Haskoning	29-11-2000	fax
Rijksweg A10-West	AM036306887	H2332.EO/ROO5	Haskoning	22-12-2000	Brf
Rijksweg A10-West	AM036306887	4H2332.J1	Royal Haskoning	10-3-2003	IO
Rijksweg A10-West	AM036306887	4H2332.J1	Haskoning	17-3-2003	IO
Rijksweg A4/ A10 Zuid	AM036314660	57.4-58.1	Movares	8-4-2010	IO
Rijksweg A4/ A10 Zuid	AM036314660	10050119-10/11	UDM	1-6-2010	VO
Rijksweg A4/ A10 Zuid	AM036314660	27430	Grondslag	6-7-2017	VO
Rijksweg A4/ A10 Zuid	AM036314660	z4814443	Grondslag	12-7-2017	BUS sp
Rijksweg A4/ A10 Zuid	AM036314660				
RIJNSBURGSTRAAT - begraafplaats		64386-1	Waternet	5-8-2009	OO
Rijnsburgstraat (vml gasverdeelstation)	AM036301050	7614	Omegam	3-12-1991	OO
Rijnsburgstraat (vml gasverdeelstation)	AM036301050	7614			VO
RIJNSBURGSTRAAT 75	AM036311178	BM540	Back Milieu	1-3-2006	VO
RIJNSBURGSTRAAT 75	AM036311178	-	-	21-9-2006	BUS sp
RIJNSBURGSTRAAT 75	AM036311178	-	-	21-8-2008	BUS se
Rijnsburgstraat 75-91/Gen Vetterstraat 1-24	AM036303055	11020508	Omegam	24-6-1994	IO
Rijnsburgstraat 75-91/Gen Vetterstraat 1-24	AM036303055	96-2427	Omegam	9-12-1996	Avr
Rijnsburgstraat 81	AM036319309	R17-B010	APS mileu	2-1-2017	VO
Rijnsburgstraat 9-11	AM036305440	9969jb	Ghydos	18-9-1996	VO
Rijnsburgstraat 9-11	AM036305440	R0501\001av	Wareco	5-11-1998	Avr
Ringlijn-west	AM036302603	5837	Omegam	11-2-1991	IO
Ringlijn-west	AM036302603	5792	Omegam	19-2-1991	IO
Ringlijn-west	AM036302603	12452	Omegam	15-2-1993	IO
Ringlijn-west	AM036302603	000 215	IBA	18-3-1993	(Na)zorg
Ringlijn-west	AM036302603	14361	Omegam	9-8-1993	OO
Ringlijn-west	AM036302603	200758.01	IBA	5-6-1995	(Na)zorg

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
Ringlijn-west	AM036302603	200758.01	IBA	1-1-1997	(Na)zorg
Ringlijn-west	AM036302603	200758.02	IBA	1-1-1998	(Na)zorg
Ringlijn-west	AM036302603	112072	IBA	1-1-1999	(Na)zorg
Ringlijn-west	AM036302603	123296	IBA	1-2-2000	(Na)zorg
Ringlijn-west	AM036302603	124320	IBA	15-1-2001	(Na)zorg
Ringlijn-west	AM036302603	20036 (127849)	IBA	28-11-2007	(Na)zorg
Ringlijn-west	AM036302603	32679	A'dam	15-1-2018	Bouwst
Ringlijn-west	AM036302603	11019298	OMEGAM		VO
Sanquin bloedbank	AM036310333	M04.1144/RH	Spijker	22-12-2004	Nul
Sanquin bloedbank	AM036310333	M04.1144ap04/MG	Spijker	25-1-2005	Bouwst
Sanquin bloedbank	AM036310333	M04.1144/RH	Spijker	15-2-2005	Nul
Sanquin bloedbank	AM036310333	M05.1136/RH	Spijker	8-9-2005	NO
Sanquin bloedbank	AM036310333	M05.1136/RH/AS	Spijker	8-9-2005	NO
Sanquin bloedbank	AM036310333	201402004	GRS	17-1-2014	VO
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4336068	TAUW	23-11-2004	Asb
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4336068	TAUW	12-5-2005	SP
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4336068A00	TAUW	27-5-2005	Brf
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	153689	Oranjewoud	28-6-2005	Bouwst
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4344934	TAUW Infra	22-9-2005	VO
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4344934	TAUW	11-10-2005	OO
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4344934	TAUW	12-10-2005	Avr
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4344934	TAUW	13-10-2005	fax
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4344949	TAUW	27-10-2005	Brf
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4344934	TAUW	23-11-2005	Brf
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4344934	TAUW	1-12-2005	SP
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	4422352	TAUW	28-12-2005	SE
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	u06-0098	HMT	25-1-2006	IO
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	206985 W7047	Heijmans	29-3-2006	Brf
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	RB-SE20061812	DHV	1-6-2006	Brf
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	206985W7047	Heijmans	7-6-2006	Brf
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363		ABT adviesb.	20-9-2006	SP
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	206985 W7047D	Heijmans	16-10-2006	Avr
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	u07-0154	HMT	30-1-2007	IO
Schinkeleilanden bij Olymp Stad	AM036310363	a0123-01-001	DHV	1-1-2008	SE
Sloterweg (Sportpark Haagseweg)	AM036300334	1037	Omegam	24-1-1989	IO
Sloterweg vuilwaterriool	AM036303345	(12)10.050	Omegam	14-9-1994	IO
SPIJTELLAANTJE	AM036313225	BM801	Back Milieu	1-4-2008	VO
SPIJTELLAANTJE	AM036313225	801-1	Back Milieu	30-4-2008	VO
Spijtellaantje 3-11	AM036300847	153642	BK Ingenieurs	16-11-2015	VO
Spijtellaantje 3-11	AM036300847	153642/ 160566	BK Ingenieurs	9-2-2016	VO
Spijtellaantje 3-11	AM036300847	-	-	2-3-2016	BUS sp
Spijtellaantje 3-11	AM036300847	AM0363000847	BK Ingenieurs	22-3-2017	BUS se
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612	BM614	Back Milieu	28-2-2007	VO
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612	BM614	Back Milieu	10-4-2007	VO
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612	801-2	Back Milieu	1-4-2008	NO

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612	801-2	Back Milieu	30-4-2008	NO
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612	08/010902/EB	Back Milieu	1-9-2008	NO
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612	BM931	Back Milieu	25-11-2013	VO
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612			17-7-2014	BUS sp
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612			19-1-2015	BUS se
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612			23-1-2015	BUS sp
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	AM036311612	17/23011/EB	Back Milieu	22-6-2017	Avr
Stadionplein 18-36 (Olympisch Stadion)	AM036301083	-	Omegam	6-6-1990	NO
Stadionplein 18-36 (Olympisch Stadion)	AM036301083	7347	Omegam	15-1-1992	NO
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	14317/7.12	GCML	24-5-1984	IO
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	-	GCML	24-9-1985	OO
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	-	GCML	30-3-1987	OO
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	-	Nederland Gifvrij	12-7-1989	Brf
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	3014	GCML	1-12-1989	IO
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	3905	GCML	23-4-1990	Avr
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	9039	Omegam	18-5-1992	IO
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	6690.0	Omegam	29-4-1993	IO
TUINBOUWGEB. SLOTEN	AM036300141	-	IBA	17-11-1994	fax
Valschermkade-G. Vetterstraat (brugtalud)	AM036305179	11061874	Omegam	5-8-1997	OO
VALSCHERKADE 16	AM036305647	92-1727-2	Van Limborgh	1-6-1992	IO
VALSCHERKADE 16	AM036305647	98.011	CSO	5-1-1998	IO
VALSCHERKADE 16	AM036305647	98.012	CSO	6-1-1998	SP
VALSCHERKADE 16	AM036305647	99.255	CSO	22-6-1999	SE
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	1140	Grondslag	19-9-1994	NO
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	1140-II	Grondslag	14-11-1994	VO
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	AO.96195	BMA Milieu	16-12-1996	NO
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	EV.96195	BMA Milieu	18-3-1997	SE
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	P/96195	BMA Milieu	16-10-1997	SE
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	255497.1	Search	18-1-2006	VO
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	06.111156/JS	Lankelma	22-5-2006	Brf
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	60420	Almad Eco	7-6-2006	IO
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	60117	Almad Eco	3-7-2006	Avr
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	06.11156a/JS	Lankelma	3-7-2006	Brf
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	60117	Almad Eco	16-2-2007	NO
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	6007-0091-000	Fugro	22-2-2007	Brf
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	1307-0029-000	Fugro	14-3-2007	Brf
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	060117-SP	Almad Eco	15-3-2007	SP
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	6117	Almad Eco	26-3-2007	Avr
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459		Overige	16-5-2007	Brf
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	Eva071026	Almad Eco	26-11-2008	SE
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	EVA071026	Almad Eco	15-1-2009	SE
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	MONO71026-3	Almad Eco	20-8-2010	SE
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	MON071026-4	Almad Eco	10-3-2011	Mon
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	mon071026-6	Almad Eco	15-3-2012	Mon
VALSCHERMKADE 18A-20	AM036304459	MON071026-8	Almad Eco	10-3-2014	Mon

Locatienaam	Locatiecode	Rapportnr	Bureau	Datum	Type
VALSCHERMKADE 25-26	AM036303156	11017616	Omegam	3-3-1994	IO
VALSCHERMKADE 28	AM036306725	GH96154	Groenholland	18-12-1996	IO
VALSCHERMKADE 28	AM036306725	96154-2	Groenholland	8-4-1997	Avr
VALSCHERMKADE 28	AM036306725	98195	Groenholland	24-12-1998	Avr
VALSCHERMKADE 36	AM036312513	R01-75625-ROS	IBA	12-4-2007	VO
Valschermkade 37 te Amsterdam	AM036319251	25.15.00065.1	Search	30-3-2015	VO
VALSCHERMKADE 38	AM036314058	R09-B103A	APS mileu	1-4-2009	VO
VALSCHERMKADE 38	AM036314058	R09-B103b	APS mileu	1-5-2009	VO
VALSCHERMKADE 38	AM036314058	4009-0137-000	Fugro	16-9-2009	IO
VALSCHERMKADE 38	AM036314058	R11-B081	APS mileu	31-3-2011	Avr
VALSCHERMKADE to 30		4411346	TAUW	7-10-2005	VO
Vlaardingenl, Overschiestr /H.Sneevlietweg	AM036310126	6058282109	DWR	5-12-2005	IO
Vlaardingenl, Overschiestr /H.Sneevlietweg	AM036310126	6058282109	DWR	5-12-2006	IO
Vlaardingenlaan 25	AM036319031	402558	Antea Group	16-4-2015	VO asb
Vlaardingenlaan 3-5	AM036305501	1102574	Omegam	28-9-2000	IO
Vlaardingenlaan 3-5	AM036305501	1107665	Omegam	13-9-2001	Brf
Vliegtuigstraat 10-24	AM036302383	50/2354MD1992	DMB	8-4-1993	Avr
Vliegtuigstraat 10-24	AM036302383	95022	Intron	13-6-1995	NO
Vliegtuigstraat 10-24	AM036302383	970561	BMC	25-8-1997	VO
Vliegtuigstraat 10-24	AM036302383	970940	BMC	29-10-1997	VO
Vliegtuigstraat 10-24	AM036302383	971000	BMC	3-12-1997	NO
VLIEGTUIGSTRAAT 8	AM036310925	8395/mr.A24	Wareco	23-4-1993	IO
WESTLANDGRACHT	AM036310271	4560630	TAUW Infra	31-1-2008	VO
Zuidelijke Ringspoorbaan	AM036300401	W320152	BAM NBM Infra	30-8-2011	Brf

10) Sterke verontreinigingen

Locatienaam	Medium	Stof en gehalte	Opp	Volume	Van (m)	tot (m)
A10 West Amsterdam	G	Zink [Zn] 510 mg/kg		80	0	1
Aalsmeerplein	G	Lood [Pb] 560 mg/kg	41	82	0	2
AALSMEERPLEIN E.O.	G	Lood [Pb] 1600 mg/kg	25	13	0,8	1,3
Anthony Fokkerweg 15	G	Minerale olie 6500 mg/kg			1	2
Anthony Fokkerweg 15	G	Minerale olie 8400 mg/kg	30	90	0	3
Anthony Fokkerweg 15	G	Minerale olie 16000 mg/kg		15	0,8	1,3
Anthony Fokkerweg 15	GW	Minerale olie 660 µg/l			0,5	2,5
Anthony Fokkerweg 15	GW	benzeen 25 µg/l ethylbenzeen 2600 µg/l Minerale olie 6300 µg/l som xyleen 7300 µg/l tolueen 1600 µg/l	84	250	1	4,5
Anthony Fokkerweg 2	G	Lood [Pb] 570 mg/kg	50	50	0,5	1,5
Anthony Fokkerweg 2	G	asbest 140 mg/kg	5	3	0	0,5
Anthony Fokkerweg 2	G		5	3	0	0,5
Anthony Fokkerweg 2, dieseltank	G	Minerale olie 60700 mg/kg	120	360	0	3
Anthony Fokkerweg 2, windtunnel	G	Minerale olie 72000 mg/kg	25	30	0	1,2
Anthony Fokkerweg 2, windtunnel	GW	Minerale olie 2000 µg/l		30	1	2
Anthony Fokkerweg 3	G	Minerale olie 0 mg/kg	67	20	0	1,5
Anthony Fokkerweg 3	GW	Minerale olie 0 µg/l				
Anthony Fokkerweg 51 Amsterdam	G	Lood [Pb] 700 mg/kg		6	0,5	1
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	G	Arseen [As] 74 mg/kg chroom 340 mg/kg Koper [Cu] 11000 mg/kg Zink [Zn] 1700 mg/kg	100	50	0,5	0,8
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	G	Minerale olie 7200 mg/kg	75	75	0,7	1
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	GW	VOCL 3800 µg/l		800	1	3,8
ANTHONY FOKKERWEG 59-61	GW	Minerale olie 4000 µg/l		150	0,9	1,9
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	G	Minerale olie 9600 mg/kg	15	21	0,6	2
Anthony Fokkerweg 8 (Hansa garagebedrijf)	GW	Minerale olie 3200 µg/l	24	34	0,6	2
CHRISTOFFEL PLANTIJNPAD	GW	Arseen [As] 66 µg/l				
DE DRIEHOEK	G	Lood [Pb] 840 mg/kg Zink [Zn] 490 mg/kg	170	85	0	0,5
DE DRIEHOEK		Minerale olie 930				
generaal vetterstraat	G	Minerale olie 4100 mg/kg	120	270	0,2	2,5
generaal vetterstraat	G	PAK 66 mg/kg	800	320	1,5	2,5
generaal vetterstraat	GW	Minerale olie 1100 µg/l	120	320	0,2	2,5
generaal vetterstraat	GW	Nikkel [Ni] 84 µg/l	100	100	1,5	2,5
Generaal Vetterstraat (kuip B)	G	PAK 100 mg/kg	64	92	0	1,5
Generaal Vetterstraat (kuip C)	G	Koper [Cu] 150 mg/kg Minerale olie 4700 mg/kg PAK 860 mg/kg Zink [Zn] 820 mg/kg	58	77	1,1	2,1

Locatienaam	Medium	Stof en gehalte	Opp	Volume	Van (m)	tot (m)
Generaal Vetterstraat 67-69	G	Arseen [As] 77 mg/kg Koper [Cu] 650 mg/kg PAK 25 mg/kg Zink [Zn] 410 mg/kg			0	3,4
Generaal Vetterstraat 67-69	GW	ethylbenzeen 165 µg/l Minerale olie 17500 µg/l naftaleen 180 µg/l som xyleen 710 µg/l PAK 0 µg/l				
Generaal Vetterstraat 76	G	Minerale olie 3000 mg/kg				
Generaal Vetterstraat 76	GW	Minerale olie 2400 µg/l				
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	G	Barium [Ba] 610 mg/kg Lood [Pb] 20000 mg/kg Minerale olie 53000 mg/kg Nikkel [Ni] 50 mg/kg PAK 8100 mg/kg Zink [Zn] 120000 mg/kg	1392	4000	0,1	3
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	G	PAK 140 mg/kg Zink [Zn] 510 mg/kg	8	12	0	1,5
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	GW	PAK 2,8 µg/l	8	8	0,7	1,7
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	GW	Minerale olie 630 µg/l	20	20	1,5	2,5
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	GW	Barium [Ba] 15000 µg/l Minerale olie 4000 µg/l naftaleen 1400 µg/l	10	10	1,5	2,5
GENERAAL VETTERSTRAAT 77	GW	Barium [Ba] 1200 µg/l	10	10	1,5	2,5
Generaal Vetterstraat 78	G	Lood [Pb] 1100 mg/kg		0	0,9	1,3
generaal vetterstraat 82	G	Minerale olie 3700 mg/kg	15	15	1	2
generaal vetterstraat 82	G	Minerale olie 2400 mg/kg	20	10	0,5	1
generaal vetterstraat 82	G	Minerale olie 3900 mg/kg			0	0,5
generaal vetterstraat 82	GW	Minerale olie 1200 µg/l			0,9	1,2
generaal vetterstraat 82	GW	Minerale olie 1100 µg/l			0,4	1,4
Generaal Vetterstraat nabij 27/ 49	G	Koper [Cu] 4400 mg/kg Lood [Pb] 680 mg/kg Minerale olie 3800 mg/kg PAK 210 mg/kg Zink [Zn] 480 mg/kg				
Generaal Vetterstraat t/o 49	G	Koper [Cu] 140 mg/kg Lood [Pb] 680 mg/kg gewogen asbest 7700 mg/kg PAK 230 mg/kg Zink [Zn] 460 mg/kg	4000		0	1
Generaal Vetterstraat t/o 49	G	Minerale olie 15000 mg/kg	191		0	1,5
Generaal Vetterstraat t/o 49	GW	Minerale olie 1300 µg/l				
Generaal Vetterstraat t/o 49	WB	Koper [Cu] 0 mg/kg Lood [Pb] 0 mg/kg Minerale olie 0 mg/kg PAK 0 mg/kg Zink [Zn] 0 mg/kg				
Helicopterstraat 11-15	G	Koper [Cu] 120 mg/kg Minerale olie 37000 mg/kg	500	750	0	1,5
Helicopterstraat 11-15	GW	Minerale olie 47000 µg/l	500	850	0,5	3
Helicopterstraat 22-28	GW	Cadmium [Cd] 16 µg/l				

Locatienaam	Medium	Stof en gehalte	Opp	Volume	Van (m)	tot (m)
HELICOPTERSTRAAT 25	G	Koper [Cu] 1200 mg/kg	352	246	0,3	1
Helicopterstraat 25 (openbare weg)	G	Cadmium [Cd] 48 mg/kg chroom 160 mg/kg		39	0	1,4
Helicopterstraat 5-7	G	Minerale olie 4400 mg/kg	20	20	1	1,5
Henk Sneevlietweg (toek. Stadsdeelwerf)	G	PAK 120 mg/kg			0,2	1,5
J.Huizingalaan/H.Sneevlietweg						
JAAGPAD	G	Minerale olie 5000 mg/kg	190	140	1	1,5
Jaagpad	G			10	0	1
JAAGPAD 1-15 (woonbootaansluitingen)	G	Lood [Pb] 0 mg/kg	140	280	0	2
Jaagpad 44, Sluiswachtspost	G	Koper [Cu] 200 mg/kg	10	5	0	0,5
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	G	Minerale olie 1900 mg/kg	20	20	0,9	1,7
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	G	Minerale olie 4100 mg/kg	20	10	0	0,5
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	G	PAK 58 mg/kg	10	10	0,9	1,7
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	GW	cis-1,2-dichlooretheen 64 µg/l	10		2	4
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	GW	benzeen 19 µg/l t-1,2-dichlooretheen 68 µg/l 1,1-dichloorethaan 330 µg/l 1,1,1-trichloorethaan 2700 µg/l			1,6	2,6
Johan Huizingalaan 259 (thans 759)	GW	minerale olie 1300 µg/l	10	10	1,5	2,5
Johan Huizingalaan 757	G	Minerale olie 2800 mg/kg			2	2,5
JOHAN HUIZINGALAAN 777 (asbest)	G	Totaal asbest 296 mg/kg	400	200	0	0,5
Louwse weg ACTA	G	som 2 PCB mg/kg		25	0	0,5
Luchtvaartstraat 5	G	Minerale olie 14000 mg/kg				
Luchtvaartstraat 5	GW	Minerale olie 5000 µg/l				
LUCHTVAARTSTRAAT 9	G	Cyanide 1000 mg/kg	900	1100	0,5	2,7
LUCHTVAARTSTRAAT 9	GW	cyanide-vrij 15000 µg/l	800	2370	1	4
Naaldwijkstraat 45	G	Minerale olie 10000 mg/kg	200	280	0	3
Naaldwijkstraat 45	GW	Minerale olie 1300 µg/l	5		1	2
Naaldwijkstraat 45	GW	benzeen 51 µg/l Minerale olie 95000 µg/l som xyleen 370 µg/l	200	400	1	3
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	G	Zink [Zn] 2200 mg/kg	15	8	0	0,5
NKI/Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis	GW	Arseen [As] 76 µg/l			2,5	3,5
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	G	Minerale olie 9000 mg/kg	30	20	1,3	2
NKI-AVL, olie bij ketelhuis	GW	benzeen 11 µg/l ethylbenzeen 39 µg/l Minerale olie 2000 µg/l naftaleen 82 µg/l som xyleen 66 µg/l	30	20	1,3	2
Olympisch stadion deelgebied 7	G	Totaal asbest 0 mg/kg	1000	860		
Olympisch stadion deelgebied 7	G	Koper [Cu] 0 mg/kg Lood [Pb] 0 mg/kg PAK 0 mg/kg	13500		0	2
Olympisch stadion deelgebied 7	G	Arseen [As] 0 mg/kg PAK 0 mg/kg Zink [Zn] 0 mg/kg	4500		0	0,5

Locatienaam	Medium	Stof en gehalte	Opp	Volume	Van (m)	tot (m)
Olympisch stadion deelgebied 7	GW	Arseen [As] µg/l benzeen µg/l Lood [Pb] µg/l Minerale olie µg/l				
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	G	Koper [Cu] 150 mg/kg som 29 dioxines 158 mg/kg	16000	5810	0	0,6
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	G		1800	900	0	0,5
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	G		30	24	0,7	1,5
Overschiestraat 180 (SPP Riekerhaven)	GW	som 29 dioxines 0,0000098 ng/l			1,5	2,5
Overschiestr/Vlaardingenl/Einsteinweg	G	PAK 13 mg/kg				
PECHHAVENS A4/A10	G	Zink [Zn] 800 mg/kg	250	90	0	0,35
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	G	Cadmium [Cd] 97 mg/kg chroom 160 mg/kg Nikkel [Ni] 75 mg/kg		206	0	1,5
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	G	Minerale olie 12000 mg/kg	150	150	0	1
Piloten 35-37/Vliegtuigstraat 10-24 (OW)	GW	Minerale olie 490 µg/l	150	50	1	1,3
Pilotenstraat 18	G	Minerale olie 62000 mg/kg	35	90	0,4	2,5
Pilotenstraat 18	GW	Minerale olie 0 µg/l	35			
PILOTENSTRAAT 19 O.W.	G	minerale olie 2200 mg/kg PAK 63 mg/kg	4	4	0	1
Pilotenstraat 35	G	Cadmium [Cd] 800 mg/kg chroom 6500 mg/kg Cyanide 370 mg/kg Koper [Cu] 185 mg/kg Lood [Pb] 360 mg/kg Nikkel [Ni] 4700 mg/kg	3500	8000	0,5	2,6
Pilotenstraat 35	G	minerale olie 24000 mg/kg	750	600	0,5	1,5
Pilotenstraat 35	G	Minerale olie 23000 mg/kg	70	100	0,7	2,2
Pilotenstraat 35	G			15	1	1,2
Pilotenstraat t/o Sportpark Jaagpad	G	Minerale olie 6800 mg/kg			0,5	1,8
Pilotenstraat t/o Sportpark Jaagpad	GW	Minerale olie 1900 µg/l			2,6	3,6
PILOTENSTRAAT/ Vliegtuigstraat OW	G	Nikkel [Ni] 110 mg/kg	35	35	0,05	0,9
PILOTENSTRAAT/ Vliegtuigstraat OW	GW	Minerale olie 780 µg/l		25	1,3	2,3
Riekerpolder	G	PAK 150 mg/kg	1028	216	0	0,21
Riekerpolder terrein II (vh. Sloterweg 535)	GW	PAK 3,9 µg/l	240			
Riekerpolder terrein III	G	Minerale olie 9400 mg/kg PAK 1400 mg/kg Zink [Zn] 630 mg/kg	10745		0	3,5
Riekerpolder terrein III	GW	Minerale olie 1400 µg/l				
Rijksweg A10-West	G	Lood [Pb] 170 mg/kg PAK 5,8 mg/kg	10		0,1	1
Rijksweg A10-West	G	Minerale olie 1300 mg/kg			1	1,5
Rijksweg A4/ A10 Zuid	G	Koper [Cu] 340 mg/kg Zink [Zn] 3600 mg/kg	4000	635	0	0,15
Rijksweg A4/ A10 Zuid	G	Zink [Zn] 670 mg/kg	320	160	0	0,5
RIJNSBURGSTRAAT 75	G	Lood [Pb] 620 mg/kg PAK 72 mg/kg Zink [Zn] 760 mg/kg	513	770	0	1,5
Rijnsburgstraat 9-11	G	Minerale olie 1500 mg/kg			0,8	1,7

Locatienaam	Medium	Stof en gehalte	Opp	Volume	Van (m)	tot (m)
Rijnsburgstraat 9-11	G	Lood [Pb] 3100 mg/kg Zink [Zn] 650 mg/kg			1	2
Rijnsburgstraat 9-11	GW	Minerale olie 780 µg/l				
Schinkeleilanden nabij Olympisch Stadion	G	Koper [Cu] 120 mg/kg PAK 60 mg/kg Totaal asbest 160 mg/kg	2100	2100	0	1
Schinkeleilanden nabij Olympisch Stadion	G	Koper [Cu] 3000 mg/kg Lood [Pb] 780 mg/kg PAK 110 mg/kg Zink [Zn] 960 mg/kg	4000	8000	0	2
Schinkeleilanden nabij Olympisch Stadion	G	Koper [Cu] 260 mg/kg Lood [Pb] 380 mg/kg PAK 350 mg/kg Zink [Zn] 560 mg/kg	16800	33600	0	2
Schinkeleilanden nabij Olympisch Stadion	G	Koper [Cu] 0 mg/kg Lood [Pb] 0 mg/kg Zink [Zn] 0 mg/kg	4000	4000	0	1
Schinkeleilanden nabij Olympisch Stadion	G	Zink [Zn] 1200 mg/kg	3400	1700	0	0,5
Spijtellaantje 3-11	G	Zink [Zn] 1470 mg/kg	200	100	0	0,5
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	G	Minerale olie 6400 mg/kg	100	70	0	0,7
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	G	asbest 14000 mg/kg	14	7	0	0,5
SPIJTELLAANTJE nieuwbouwkavels	G	Lood [Pb] 1300 mg/kg PAK 84 mg/kg Zink [Zn] 520 mg/kg	1625	3250	0	2
Stadionplein 18-36 (Olympisch Stadion)	G	Kwik [Hg] mg/kg Lood [Pb] mg/kg Minerale olie mg/kg PAK mg/kg				
Stadionplein 18-36 (Olympisch Stadion)	GW	Kwik [Hg] µg/l Lood [Pb] µg/l Minerale olie µg/l PAK µg/l				
Stadionplein 18-36 (Olympisch Stadion)	WB	Kwik [Hg] mg/kg Lood [Pb] mg/kg Minerale olie mg/kg PAK mg/kg				
TUINBOUWGEB. SLOTEN	G	Minerale olie 6800 mg/kg			0,5	1
TUINBOUWGEB. SLOTEN	GW	benzeen 41 µg/l Minerale olie 0 µg/l				
VALSCHERMKADE 18A-20	G	Minerale olie 29000 mg/kg	14	28	0,5	2,5
VALSCHERMKADE 18A-20	G	VOCL 1000 mg/kg	248	545	1	3
VALSCHERMKADE 18A-20	G	Minerale olie 7300 mg/kg Zink [Zn] 1400 mg/kg	90	180	1	3
VALSCHERMKADE 18A-20	GW	VOCL 190000 µg/l	1350	2860	1	3,5
VALSCHERMKADE 18A-20	GW	benzeen 35 µg/l Minerale olie 120000 µg/l som xyleen-isomeren 100 µg/l	90	180	1	3
VALSCHERMKADE 28	G	Minerale olie 1500 mg/kg			1,3	1,75
VALSCHERMKADE 28	GW	Minerale olie 4900 µg/l	220	220	1	2
VALSCHERMKADE 38	G	Minerale olie 8800 mg/kg		2	1,1	1,3
Vliegtuigstraat 10-24	G	Cadmium [Cd] 440 mg/kg chroom 16100 mg/kg	819			
Vliegtuigstraat 10-24	GW	Cadmium [Cd] 320 µg/l chroom 31000 µg/l	67			

11) Tanks en bedrijfsactiviteiten

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Aletta Jacobslaan	5	9	516 machinegroothandel 2811 metaalconstructiebedrijf 3002 computerfabriek 3162 elektrische benodigdhedenfabriek n.e.g. 5050 benzine-service-station 285132 verfspuitinrichting (metaal) 453101 elektrotechnisch installatiebedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds) 725001 computerreparatiebedrijf
Anthony Fokkerweg	1		29 machine- en apparatenindustrie 516 machinegroothandel 2811 metaalconstructiebedrijf 291201 pompen- en compressorenfabriek 291202 pompen- en compressorenreparatiebedrijf 292406 machine- en apparatenreparatiebedrijf 501034 bulldozer- en graafmachinereparatiebedrijf 631240 brandstoftank (ondergronds)
Anthony Fokkerweg	2		2811 metaalconstructiebedrijf 4542 timmerwerkplaats 50511 benzinepompinstallatie 73104 laboratorium 261202 glasbewerkingsbedrijf (vlakglas) 285201 bankwerkerij 287504 smederij 332001 instrumentenmakerij 501044 autoreparatiebedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds) 631268 smeerolietank (ommuurd) 631302 hbo-tank (bovengronds) 631305 stookolietank (bovengronds) 631306 benzinetank (bovengronds)
Anthony Fokkerweg	3		18 kledingindustrie 5050 benzine-service-station 50511 benzinepompinstallatie 222273 offsetdrukkerij 631241 dieseltank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds) 631265 stookolietank (ommuurd)
Anthony Fokkerweg	8		5050 benzine-service-station 6022 taxibedrijf 7110 autoverhuurbedrijf 501044 autoreparatiebedrijf 631241 dieseltank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds)

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Anthony Fokkerweg	15		5050 benzine-service-station 7110 autoverhuurbedrijf 222402 zetterij 501044 autoreparatiebedrijf 502042 autoplaatwerkerij annex -spuiterij 631240 brandstoftank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds) 747012 schoonmaakbedrijf 222 drukkerijen en aanverwante activiteiten
Anthony Fokkerweg	21		631240 brandstoftank (ondergronds)
Anthony Fokkerweg	49	50	5246 doe-het-zelf winkel 331023 medische, chirurgische en tandheelkundige apparaten en instrumentenfabriek 631240 brandstoftank (ondergronds)
Anthony Fokkerweg	51	59	3430 auto-onderdelen- en accesoiresfabriek 502032 radiateurenreparatiebedrijf 515322 verfwarengroothandel 631240 brandstoftank (ondergronds)
Anthony Fokkerweg	51	59	2822 ketel- en radiatorenfabrieken 3430 auto-onderdelen- en accesoiresfabriek 50201 auto-onderdelen servicebedrijf 292406 machine- en apparatenreparatiebedrijf 501044 autoreparatiebedrijf 502032 radiateurenreparatiebedrijf
Anthony Fokkerweg	61		29 machine- en apparatenindustrie 3001 kantoormachinefabriek 22 grafische industrie, uitgeverijen
Anthony Fokkerweg	75		6024 transportbedrijf
Generaal Vetterstraat	27		501044 autoreparatiebedrijf 631241 dieseltank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds) 631247 afgewerkte olietank (ondergronds) 900024 straat- en puttenreinigingsbedrijf 9002 afvaloverslagbedrijf
Generaal Vetterstraat	31		2222 drukkerij (algemeen)
Generaal Vetterstraat	33		18 kledingindustrie 452111 burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf 631240 brandstoftank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	49		5050 benzine-service-station 26611 betonwarenfabriek 50511 benzinepompinstallatie 204002 kistenfabriek 292406 machine- en apparatenreparatiebedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds) 631245 stookolietank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds) 631306 benzinetank (bovengronds)

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Generaal Vetterstraat	51	55	3430 auto-onderdelen- en accesoiresfabriek 7110 autoverhuurbedrijf 501044 autoreparatiebedrijf 502042 autoplaatwerkerij annex -spuiterij 502053 autowasserij 631241 dieseltank (ondergronds) 631245 stookolietank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds) 502054 overige auto-onderhoudsbedrijven
Generaal Vetterstraat	57		7110 autoverhuurbedrijf 50511 benzinepompinstallatie 50512 dieselpompinstallatie 631122 laad-, los-, op- en overslagbedrijf (goederen) 631240 brandstoftank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	60		2420 bestrijdingsmiddelen- en landbouwchemicaliÃƒÂ«nindustrie
Generaal Vetterstraat	66		2811 metaalconstructiebedrijf 4532 isolatiebedrijf 222284 plastic drukkerij 295604 machine- en apparatenfabriek voor specifieke doeleinden n.e.g. 297202 kachel- en haardenfabriek 452111 burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf 454401 schildersbedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	68		2811 metaalconstructiebedrijf 3550 transportmiddelenfabriek n.e.g. 292406 machine- en apparatenreparatiebedrijf 631240 brandstoftank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	70		2222 drukkerij (algemeen) 631240 brandstoftank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	71		2040 houten emballage-industrie 291102 motorenrevisiebedrijf 501044 autoreparatiebedrijf 631240 brandstoftank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	72		33101 tandtechnische werkplaats 73104 laboratorium 73108 medisch laboratorium 631241 dieseltank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	75		501044 autoreparatiebedrijf
Generaal Vetterstraat	77	79	292406 machine- en apparatenreparatiebedrijf 452111 burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf 501044 autoreparatiebedrijf 631245 stookolietank (ondergronds)
Generaal Vetterstraat	78	80	51554 grafische artikelengroothandel 246601 schrijfmachinelintenfabriek 275408 lettergieterij (zetterij) 631240 brandstoftank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds) 22 grafische industrie, uitgeverijen
Generaal Vetterstraat	78	80	222274 lichtdrukkerij

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Generaal Vetterstraat	82		4542 timmerwerkplaats 26611 betonwarenfabriek 285202 lasinrichting 631242 hbo-tank (ondergronds)
Helicopterstraat	4	8	3616 houtmeubelfabriek 182221 regen- en oliekledingfabriek 292402 weegwerktuigen- en winkelmachinesfabriek
Helicopterstraat	5	7	21 papier- en papierwarenindustrie 211 papier- pulp- en kartonindustrie 2112 papier- en kartonfabriek 158201 biscuit-, koek- en banketfabrieken 631242 hbo-tank (ondergronds)
Helicopterstraat	5	7	4542 timmerwerkplaats 631240 brandstoftank (ondergronds) 20 houtbe- en -verwerkende industrie
Helicopterstraat	9		1586 koffiebranderij en theepakkerij 192007 kofferfabriek (leer) 292201 liftenfabriek 501044 autoreparatiebedrijf
Helicopterstraat	10		222271 vlakdrukkerij 20 houtbe- en -verwerkende industrie
Helicopterstraat	11		3616 houtmeubelfabriek 4542 timmerwerkplaats 361601 meubelververij en -spuiterij 631241 dieseltank (ondergronds)
Helicopterstraat	12		2811 metaalconstructiebedrijf 5050 benzine-service-station 61201 binnenvaartbedrijf 222273 offsetdrukkerij 285202 lasinrichting 285203 metaalslijp-, -polijst-, -straal- en -graveerbedrijf 287504 smederij 501044 autoreparatiebedrijf 631304 petroleum- of kerosinetank (bovengronds)
Helicopterstraat	13	15	1596 bierbrouwerij 287503 metaalwarenfabriek 631242 hbo-tank (ondergronds)
Helicopterstraat	14	18	5050 benzine-service-station 34201 carrosseriefabriek 285201 bankwerkerij 452111 burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf 502042 autoplaatwerkerij annex -spuiterij 631221 koelpakhuis
Helicopterstraat	17		2913 afsluiters-, kleppen-, kranen-, ventielenfabrieken 287504 smederij 332002 meet- en regelapparatenfabriek 631245 stookolietank (ondergronds) 28 metaalwarenindustrie

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Helicopterstraat	19	25	4542 timmerwerkplaats 45331 loodgieters-, fitters- en sanitairinstallatiebedrijf 45332 cv- en luchtbehandelingsapparatuurinstallatiebedrijff 453101 elektrotechnisch installatiebedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds)
Helicopterstraat	19	25	292406 machine- en apparatenreparatiebedrijf 334001 optische en fototechnische artikelen industrie
Helicopterstraat	19	25	50511 benzinepompinstallatie 292204 heftrucks-/interne transportmiddelenreparatiebedrijf 515322 verfwarengroothandel
Helicopterstraat	20		516 machinegroothandel 2811 metaalconstructiebedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds) 51551 chemische grondstoffen en chemicalienngroothandel
Helicopterstraat	22		2681 slijp- en polijstmiddelenfabriek 24303 vernisfabriek 285134 vernisinrichting (metaal) 285203 metaalslijp-, -polijst-, -straal- en -graveerbedrijf
Helicopterstraat	24		24179 vulcaniseerinrichting 25121 autobandencoveringsbedrijf 501044 autoreparatiebedrijf
Helicopterstraat	26		2222 drukkerij (algemeen) 501044 autoreparatiebedrijf 515321 verfgroothandel 517142 schildersbenodigdhedengroothandel 631242 hbo-tank (ondergronds)
Helicopterstraat	28	32	292204 heftrucks-/interne transportmiddelenreparatiebedrijf 314002 accumulatorenreparatiebedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds)
Helicopterstraat	10A	10B	2811 metaalconstructiebedrijf 285202 lasinrichting 631304 petroleum- of kerosinetank (bovengronds)
Jaagpad	25		900011 rioolwaterzuiveringsinrichting (rwzi)
Johan Huizingalaan	757		631242 hbo-tank (ondergronds) 631301 dieseltank (bovengronds)
Johan Huizingalaan	759		3001 kantoormachinefabriek 73104 laboratorium 631240 brandstoftank (ondergronds) 631241 dieseltank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds) 631245 stookolietank (ondergronds) 631302 hbo-tank (bovengronds) 631280 chemicalienopslagplaats 631203 opslag van aldehyden, ethers, esters of ketonen
Johan Huizingalaan	761	765	631242 hbo-tank (ondergronds)
Johan Huizingalaan	761	765	3001 kantoormachinefabriek 3002 computerfabriek

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Laboratoriumstraat	3		2971 huishoudelijke apparatenfabriek (electrische) 3320 elektronische meet-, regel- en controle-apparatenfabriek 285202 lasinrichting 295604 machine- en apparatenfabriek voor specifieke doeleinden n.e.g. 453101 elektrotechnisch installatiebedrijf 631245 stookolietank (ondergronds)
Laboratoriumstraat	1A	1E	2811 metaalconstructiebedrijf 2874 schroeven-, massadraaiwerk-, verenindustrie
Louwesweg	1		33101 tandtechnische werkplaats 631242 hbo-tank (ondergronds)
Louwesweg	6		8511 ziekenhuis 631242 hbo-tank (ondergronds) 631243 white spirit-/terpentinatank (ondergronds) 631244 petroleum- of kerosinetank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds) 631302 hbo-tank (bovengronds) 631203 opslag van aldehyden, ethers, esters of ketonen
Louwesweg	10		8511 ziekenhuis 631245 stookolietank (ondergronds) 900011 rioolwaterzuiveringsinrichting (rwzi)
Louwesweg	33		631302 hbo-tank (bovengronds)
Luchtvaartstraat	1	3	5246 doe-het-zelf winkel 50511 benzinepompinstallatie 266401 metselspeciebereiderij 266403 betonmortelcentrale 266404 kalkmortelfabriek 631300 brandstoftank (bovengronds) 631302 hbo-tank (bovengronds)
Luchtvaartstraat	2		2811 metaalconstructiebedrijf 2874 schroeven-, massadraaiwerk-, verenindustrie 287503 metaalwarenfabriek 631300 brandstoftank (bovengronds)
Luchtvaartstraat	4	12	2971 huishoudelijke apparatenfabriek (electrische) 3320 elektronische meet-, regel- en controle-apparatenfabriek 285202 lasinrichting 295604 machine- en apparatenfabriek voor specifieke doeleinden n.e.g. 631245 stookolietank (ondergronds)
Luchtvaartstraat	4	12	2040 houten emballage-industrie 205102 grafkistenfabriek
Luchtvaartstraat	5		266403 betonmortelcentrale 631241 dieseltank (ondergronds)
Luchtvaartstraat	9		452316 wegensteunpunt/zoutopslag 631240 brandstoftank (ondergronds) 900024 straat- en puttenreinigingsbedrijf 900025 stortplaats veegvuil op land 900027 chemische afvalstoffenopslag/kca-depot
Luchtvaartstraat	20		5050 benzine-service-station 501044 autoreparatiebedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds)
Luchtvaartstraat	14A	16	1722 wolweverij 631245 stookolietank (ondergronds)

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Naaldwijkstraat	45		80222 technische school 631242 hbo-tank (ondergronds)
Overschiestraat	65		631300 brandstoftank (bovengronds)
Overschiestraat	170		631242 hbo-tank (ondergronds)
Overschiestraat	176		2222 drukkerij (algemeen) 222278 cliche-platenfabriek/chemigrafisch bedrijf 222402 zetterij 22 grafische industrie, uitgeverijen
Overschiestraat	190		631242 hbo-tank (ondergronds)
Overschiestraat	192		631242 hbo-tank (ondergronds)
Pilotenstraat	1		2451 zeep-, was- reinigings- en onderhoudsmiddelenindustrie 24513 wasmiddelenfabriek 24514 reinigingsmiddelenfabriek 631245 stookolietank (ondergronds)
Pilotenstraat	8		631245 stookolietank (ondergronds)
Pilotenstraat	9	11	5050 benzine-service-station 24513 wasmiddelenfabriek 24514 reinigingsmiddelenfabriek 50512 dieselpompinstallatie 51513 minerale olieproductengroothandel (geen brandstoffen) 501044 autoreparatiebedrijf 631245 stookolietank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds)
Pilotenstraat	16		5050 benzine-service-station 501044 autoreparatiebedrijf 502053 autowasserij
Pilotenstraat	17		631240 brandstoftank (ondergronds) 631243 white spirit-/terpentinatank (ondergronds) 930120 chemische wasserij/stomerij 930128 chemisch reinigingsbedrijf
Pilotenstraat	18		501044 autoreparatiebedrijf
Pilotenstraat	19		18 kledingindustrie 285103 verchroominrichting
Pilotenstraat	21		1930 schoenenfabriek 631245 stookolietank (ondergronds)
Pilotenstraat	22		631245 stookolietank (ondergronds)
Pilotenstraat	25	27	2953 machine- en apparatenfabriek voor de voedings- en genotmiddelenindustrie 5050 benzine-service-station 50511 benzinepompinstallatie 453101 elektrotechnisch installatiebedrijf 526335 brandstoffendetailhandel (vloeibaar) 631246 benzinetank (ondergronds)
Pilotenstraat	25	27	18 kledingindustrie
Pilotenstraat	35		3542 fietsenfabriek 631241 dieseltank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds) 354 rijwiel- en motorrijwielindustrie
Pilotenstraat	2A	6	222276 reprografisch bedrijf 222278 cliche-platenfabriek/chemigrafisch bedrijf

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Pilotenstraat	2A	6	222276 reprografisch bedrijf
Plesmanlaan	121		8511 ziekenhuis 73108 medisch laboratorium 631241 dieseltank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds)
Propellerstraat	1	5	292405 machine-onderdelenfabriek 292406 machine- en apparatenreparatiebedrijf 453101 elektrotechnisch installatiebedrijf 747012 schoonmaakbedrijf
Propellerstraat	1	5	1722 wolweverij 631242 hbo-tank (ondergronds)
Rijnsburgstraat	9	11	5050 benzine-service-station 74813 foto- en filmontwikkelcentrale 246112 buskruitmolen 501044 autoreparatiebedrijf 631300 brandstoftank (bovengronds)
Rijnsburgstraat	54		5050 benzine-service-station 204002 kistenfabriek 285111 moffelinrichting 631246 benzinetank (ondergronds) 900035 faecalienstortplaats
Rijnsburgstraat	74		5050 benzine-service-station 452111 burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf 501044 autoreparatiebedrijf 631246 benzinetank (ondergronds) 631306 benzinetank (bovengronds) 20 houtbe- en -verwerkende industrie
Sloterweg	535		5050 benzine-service-station 502053 autowasserij 631241 dieseltank (ondergronds) 631245 stookolietank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds) 502054 overige auto-onderhoudsbedrijven
Sloterweg			631236 autowrakkenterrein
Valschermkade	10		222276 reprografisch bedrijf
Valschermkade	16		5050 benzine-service-station 24513 wasmiddelenfabriek 24514 reinigingsmiddelenfabriek 501044 autoreparatiebedrijf 631241 dieseltank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds) 631245 stookolietank (ondergronds) 631246 benzinetank (ondergronds)
Valschermkade	18		2452 parfum- en cosmetica-industrie 24421 geneesmiddelenfabriek 631242 hbo-tank (ondergronds) 631302 hbo-tank (bovengronds)

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Valschermkade	20		516 machinegroothandel 50511 benzinepompinstallatie 334001 optische en fototechnische artikelen industrie 334002 opticienswerkplaats 453101 elektrotechnisch installatiebedrijf 22 grafische industrie, uitgeverijen
Valschermkade	22	24	21 papier- en papierwarenindustrie 211 papier- pulp- en kartonindustrie 1581 broodfabriek 2112 papier- en kartonfabriek 4542 timmerwerkplaats 158201 biscuit-, koek- en banketfabrieken 631240 brandstoftank (ondergronds) 20 houtbe- en -verwerkende industrie 22 grafische industrie, uitgeverijen
Valschermkade	25	26	2122 sanitaire en huishoudelijke papierwarenfabriek 2923 luchttechnische, koel- en droogapparatenfabrieken en -installatiebedrijven 45331 loodgieters-, fitters- en sanitairinstallatiebedrijf 45332 cv- en luchtbehandelingsapparatuurinstallatiebedrijff 297202 kachel- en haardenfabriek 631242 hbo-tank (ondergronds)
Valschermkade	27	28	2112 papier- en kartonfabriek 2222 drukkerij (algemeen) 20301 timmerfabriek 22254 boekbinderijen, brocheerderijen 453101 elektrotechnisch installatiebedrijf 526335 brandstoffendetailhandel (vloeibaar) 631240 brandstoftank (ondergronds) 527402 overige reparatiebedrijven tbv particulieren
Valschermkade	29	30	2442 farmaceutische produktenfabriek 452111 burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf 631241 dieseltank (ondergronds) 2466 overige chemische productenindustrie n.e.g.
Valschermkade	36		2811 metaalconstructiebedrijf 51522 metalen en metaalhalffabrikatengroothandel 285202 lasinrichting 287404 wieldraaierij (metaal)
Valschermkade	38		1598 frisdranken- en mineraalwaterfabriek 2615 glasproduktenfabriek 4532 isolatiebedrijf 4542 timmerwerkplaats 261202 glasbewerkingsbedrijf (vlakglas) 452111 burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf 454401 schildersbedrijf 631242 hbo-tank (ondergronds) 4545 overige gebouwenafwerkingsbedrijven
Vlaardingenlaan	1		631240 brandstoftank (ondergronds)
Vlaardingenlaan	9		631242 hbo-tank (ondergronds)

Straat	Nr van	Nr tot	Alle UBI's
Vlaardingenlaan	11		252 kunstofproduktenindustrie 631241 dieseltank (ondergronds) 631242 hbo-tank (ondergronds) 24 chemische industrie 51551 chemische grondstoffen en chemicaliengroothandel
Vliegtuigstraat	10	14	29 machine- en apparatenindustrie 2851 metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf 287401 bouten-, schroeven- en moerenfabriek 291102 motorenrevisiebedrijf 631240 brandstoftank (ondergronds)
Vliegtuigstraat	22		2112 papier- en kartonfabriek 287504 smederij 515732 oudpapiergroothandel
Vliegtuigstraat	24		2951 machinefabriek voor de ijzer- en staalindustrie
Vliegtuigstraat	25		3542 fietsenfabriek 354 rijwiel- en motorrijwielindustrie
Vliegtuigstraat	26		631245 stookolietank (ondergronds)
Windtunnelkade	2		2811 metaalconstructiebedrijf 2874 schroeven-, massadraaiwerk-, verenindustrie
Windtunnelkade	4	10	2874 schroeven-, massadraaiwerk-, verenindustrie

12) Saneringen

Locatie	Medium	Opp	Vol gr	Van	Tot	Datum	Werk sanmeth boven	Werk sanmeth onder
AM036300344	G	2578		0	3	27-4-1992	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, geen restverontr./zorg/mon.
AM036300344	G					23-1-1992	Niet van toepassing	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036300344	G	20	10	0	0,5	11-1-2002	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036300643	G	4100	6150	0	1,5	12-5-2003	aanbrengen schone leeflaag	restverontreiniging, IBC
AM036300847	G		55	0	0,5	20-6-2016	aanbrengen schone leeflaag	Niet van toepassing
AM036301096				0	2	2-11-1995	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, geen restverontr./zorg/mon.
AM036301250	GW					1-7-1992	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036301251	G	10746				18-12-1997	voll. verw., aanvulgr achtergr	stabiel, geen restver
AM036301387	G en GW	24	30	0,8	2,2	16-8-2006	voll. verw., aanvulgrond BGW	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036301904	G	30		0	1,4		Niet van toepassing	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036301968	G	12	6	0	0,5			
AM036302019	G en GW	84	90	0	4,5	31-7-2001	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, geen restverontr./zorg/mon.
AM036302449	G	480	240	0	0,6	22-12-2014	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036302449	G			0	0,9	20-8-1998	aanbrengen schone leeflaag	restverontreiniging, IBC
AM036302449	Waterbodem					20-8-1998		
AM036303094	G		97			1-3-1999	voll. verw., aanvulgr schoon	restverontreiniging, IBC
AM036304313	G	372	399	0	3,5	22-12-1997	voll. verw., aanvulgr achtergr	stabiel, gr.restver./pas.zorg, geen mon
AM036304313	G	188	245	0	1,45	13-9-2000	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036304313	GW	1003	0	1	3,5	24-2-1998	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036304459	G	73	73	0	3,5	28-10-1997	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036304459	G en GW	198	554	0,8	3,5	4-2-2009	voll. verw., aanvulgr schoon	restverontreiniging, IBC
AM036304459		0		0	0	28-10-1997	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, geen restverontr./zorg/mon.
AM036304590	G en GW	200	280	0	3	3-3-2004	Niet van toepassing	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036305574	G	144	187	0,5	1,8	22-3-2002	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036306310	G	426	213	0,5	1	14-1-2002	aanbrengen verharding/isolatie	restverontr, monitoring
AM036306310	GW	456	0			27-8-2003	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036306310	GW	0	0				Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036306594	G	3070	6493	0	4,5	17-1-2005	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036306594	G	1028	216	0	0,21	27-5-2002	voll. verw., aanvulgr achtergr	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036306594		7131	10697	1,5	3		aanbrengen verharding/isolatie	stabiel, gr.restver./pas.zorg, geen mon
AM036307323	G	67	20	0	1,5	12-1-2004	voll. verw., aanvulgr achtergr	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036308991	G en GW	25		0	2	18-8-1994	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, geen restverontr./zorg/mon.
AM036308992	G	120		0	3	18-8-1994	voll. verw., aanvulgr schoon	stabiel, geen restverontr./zorg/mon.
AM036309347		2400		0	0,6		Niet van toepassing	Niet van toepassing

Locatie	Medium	Opp	Vol gr	Van	Tot	Datum	Werk sanmeth boven	Werk sanmeth onder
AM036309403	G	68	120	0	2	6-4-2006	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036309405	G	80	80	0	-1	6-4-2006	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036309424		64	100	0	2,2	7-4-2006	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036309938	G en GW			0	2,3		voll. verw., aanvulgr schoon	restverontr, monitoring
AM036310363	G	30800	49900	0	2	3-7-2009	aanbrengen leeflaag BGW	restverontreiniging, IBC
AM036310363						3-7-2009	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036310363						3-7-2009	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036310363		157	157	0	0,1	10-3-2006	aanbrengen schone leeflaag	stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon
AM036311178	G	406	609	0	1,5	14-8-2009	aanbrengen schone leeflaag	Niet van toepassing
AM036311178	G	107	160	0	1,5	14-8-2009	aanbrengen verharding/isolatie	Niet van toepassing
AM036311381	G	250	90	0	0,35	28-3-2007	voll. verw., aanvulgr achtergr	Niet van toepassing
AM036311459	G	352	246	0	2	1-7-2008	aanbrengen verharding/isolatie	Niet van toepassing
AM036311612	G	1056	1026	0	1	7-3-2015	aanbrengen schone leeflaag	restverontreiniging, IBC
AM036313753	G		0	0	0,8	27-7-2016	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036313753	G			0,1				
AM036313849	G	0	0	0	0	19-2-2009	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036315324	G	453	225	0	0,5	21-5-2012	aanbrengen verharding/isolatie	restverontreiniging, IBC
AM036315393	G	140	280	0	2	22-5-2012	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036316372	G			0	1			
AM036316373	G	170	88	0	0,5		aanbrengen verharding/isolatie	Niet van toepassing
AM036316373	G	350	1100	0	1	5-5-2014	Niet van toepassing	restverontreiniging, IBC
AM036316584								
AM036316813	G	190	55	0	1	17-6-2014	Niet van toepassing	Niet van toepassing
AM036317354	G			0	0,8			
NZ036320173	G		10	0,8	1		Niet van toepassing	Niet van toepassing

c. Notitie kabels en leidingen (Ingenieursbureau gemeente Amsterdam)

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Notitie

Aan	Klaas-Jan Dolman (Ruimte en Duurzaamheid)
Van	Bert van Nieuwenhuijzen (Ingenieursbureau)
Datum	30 september 2019
Bijlage(n)	11
Onderwerp	Notitie kabels en leidingen MER Schinkelkwartier.

1 INLEIDING

Voor de milieueffectrapportage (MER) en de projectnota Schinkelkwartier is het Ingenieursbureau gevraagd om een notitie op te stellen over de ondergrondse infra. Deze notitie geeft een beeld van de belangrijkste kabels en leidingen en worden aandachtspunten voor plantontwikkeling (beperkingen en verleggingsmogelijkheden) beschreven. Veel informatie komt van de nutspartijen en zal hierin gebundeld worden net als het gemeentelijk beleid van de WIOR, Werken in de Openbare Ruimte, waarin gemeentelijk veel zaken zijn vastgelegd om in een vroeg stadium eventuele conflicten met ondergrondse infra te bekijken. Op aspecten elektromagnetische velden en externe veiligheid wordt niet op ingegaan in deze notitie.



Figuur 1 – Plangebied Schinkelkwartier

2 KABELS EN LEIDINGEN

2.1 Algemeen

In het Schinkelkwartier komen alle disciplines aan kabels en leidingen voor. Met name langs de Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg, parallel aan de A4 en onder de Schinkel door lopen grote hoofdroutes voor nuts, o.a. data, hoogspanning, hogedruk gas, water, persriool e.d..

In het gebied zitten enkele grote partijen met belangrijke nutsconnecties. Datacenter Global Switch zit op de hoek Henk Sneevlietweg met de Johan Huizingalaan. Dit zorgt voor een grote concentratie aan datakabels die door het gebied hier naar toe komen. Aan de Luchtvaartstraat zit ook een datacentrum, Colt Telecom .

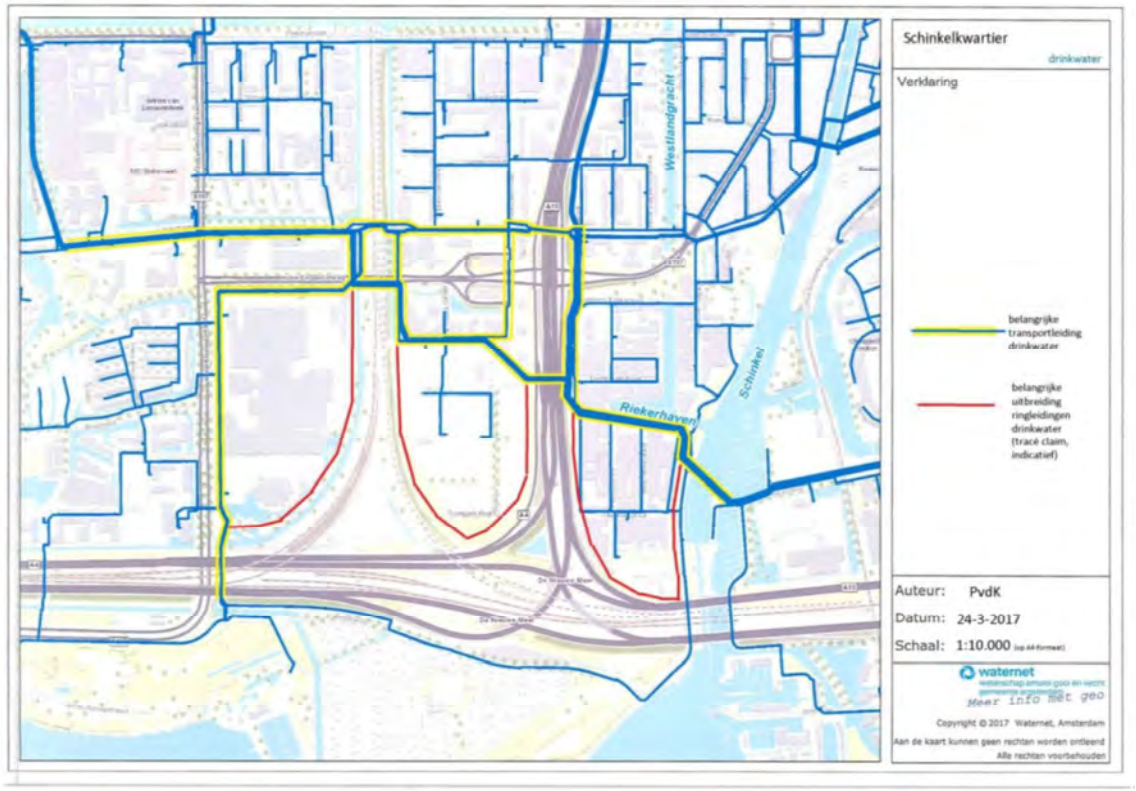
In de Sporendriehoek wordt een Hulpwarmtecentrale gebouwd voor stadswarmte. Hiervoor zullen door het gebied primaire warmteleidingen aangelegd worden, met name door Sportpark Riekerhaven en de Overschiestraat.

Verder zijn er in het projectgebied nog een aantal grote stakeholders die voorzien moeten blijven van nutsvoorzieningen waaronder het voormalig Slotervaart Ziekenhuis, het Antonie van Leeuwenhoek, Sanquin, het NKI, IBM, het Atoomagentschap en het NLR.

In de bijlagen zit de volledige klicmelding van Schinkelkwartier geknipt in verschillende deelgebieden zodat een goed beeld gevormd kan worden van de hoeveelheid kabels en leidingen.

2.2 Drinkwater

In figuur 2 is te zien hoe het huidig drinkwatersysteem is aangelegd. De met geel omlijnde transportleidingen betreft het primaire drinkwaternet en zijn onontbeerlijk voor een goede bedrijfsvoering en leveringszekerheid. Bij de nieuwe invulling en ontwikkeling van het Schinkelkwartier moet ervoor gezorgd worden dat de bedrijfsvoering en de leveringszekerheid geborgd blijft. Bij het ontwikkelen van de bebouwing en/of de nieuwe invulling van het gebied moet gestreefd worden de primaire leidingen zoveel mogelijk te ontzien. Het is mogelijk om deze leidingen tijdelijk uit te bedrijf te nemen of om te kiezen voor een ander tracé. Dit is niet altijd gewenst vanwege de grootschalige gevolgen die dit met zich meebrengt, zoals tijdelijke voorzieningen, omleidingen en de excessieve kosten *(Bron: Wateradvies Schinkelkwartier).*



Figuur 2 – Transportleidingen drinkwater

Voor drinkwater geldt de Drinkwaterwet. De strekking is dat de drinkwatervoorziening niet in gevaar mag worden gebracht en er een leveringszekerheid is. Om deze doelen te bereiken, geeft drinkwaterleidingbeheerder Waternet aan dat de beheerbaarheid, bereikbaarheid en de risicovrije ligging (in niet uitgegeven grond) van deze leidingen gewaarborgd dient te blijven. In een zone van 10 meter ter weerszijden van drinkwaterleidingen mag geen bebouwing worden gepland. Daarnaast moeten toekomstige drinkwaterleidingen in openbaar gebied (blijven) liggen.

Versie 20141117

RICHTLIJNEN VOOR HET WERKEN NABIJ BIJ WATERNET IN BEHEER ZIJNDE KABELS, LEIDINGEN EN OVERIGE OBJECTEN

Waternet is de gemeenschappelijke organisatie van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht, de gemeente Amsterdam en de NV WRK en is te bereiken op tel: 0900-9394, Postbus 94370, 1090 GJ Amsterdam.

AFSTANDENTABEL

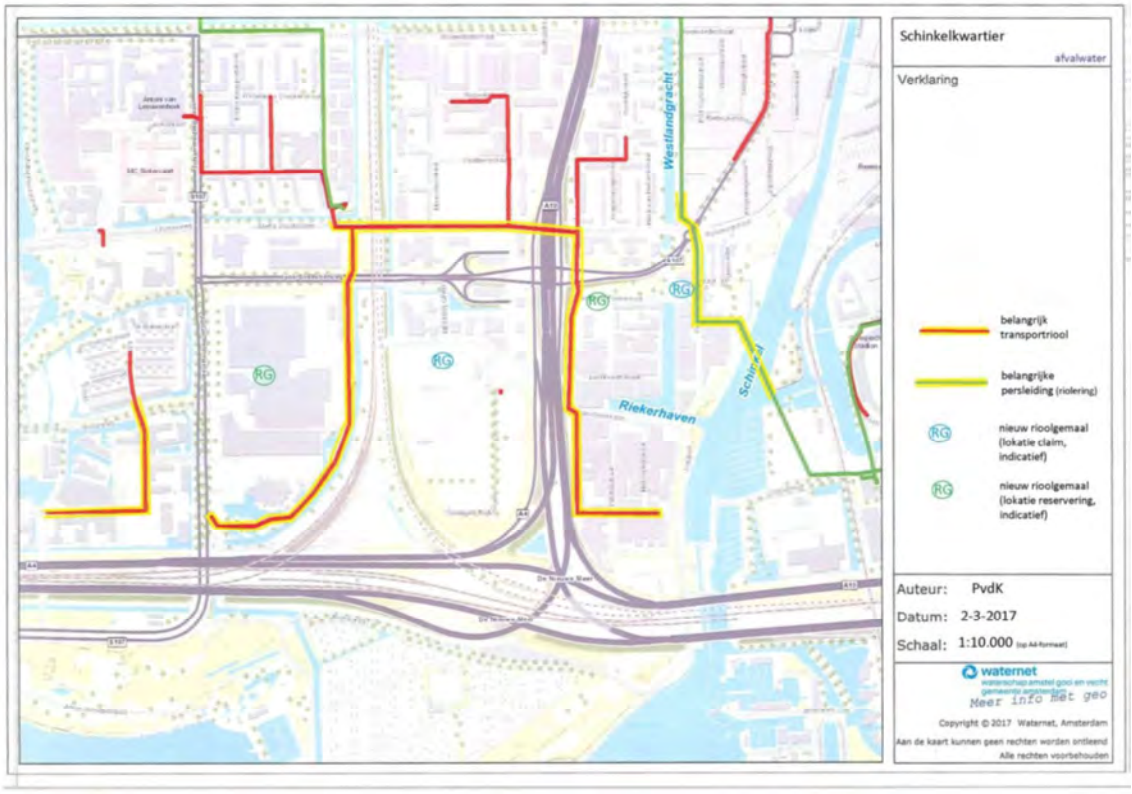
	WATERLEIDINGEN				RIOLERING								KABELS	
	Thema: water				Thema: riolering (onder druk en vrij verval)								Thema: datatransport	
Afstanden zijkant tot zijkant in meters tot door derden aan te brengen objecten, kabels en leidingen en/of constructies.	Waterleiding (54mm t/m 12"/300mm)		**Hoofd**waterleiding (>300mm/12")		Rioolpersleiding <160mm en ondiep regen en vuilwaterriool		Riolering met binnenonderkant buis dieper dan 1,70m - MV		Rioolpersleiding (160mm t/m 300mm)		**Hoofd**rioolpersleiding (>300mm)		Glasvezelkabel	
	kruisend	evenwijdig	kruisend	evenwijdig	kruisend	evenwijdig	kruisend	evenwijdig	Kruisend	Evenwijdig	Kruisend	evenwijdig	kruisend	evenwijdig
Damwand	contact	>2	contact	contact	contact	3	contact	4,5	contact	5	contact	contact	contact	5
Verloren Damwand	contact	2	contact	contact	contact	1	contact	2	contact	1	contact	contact	contact	2
Funderingspalen	X	3	X	contact	X	3	X	4,5	X	3	X	contact	X	5
Kabels en leidingen	>0,2	0,35	contact	contact	>0,2	1	>0,5	2	>0,5	1	contact	contact	>0,2	2
Gestuurde boring, Persing	>1	2	contact	contact	1	1	contact	5	2	2	contact	contact	contact	contact
Gebouwen, bruggen	contact	2	contact	contact	contact	3	contact	5	contact	3	contact	contact	contact	5
Bomen	X	2	X	contact	X	2	X	5	X	2	X	contact	X	5
Masten	X	1	X	contact	X	1	X	2,5	X	1	X	contact	X	1,5
Objecten (incl. putten, handholes e.d.)	X	2	X	contact	X	2	X	3	X	2	X	contact	X	3
Bouwweg	contact	2	contact	contact	contact	2	contact	2	contact	2	contact	contact	contact	2
ontgronding/ophoging	contact	2	contact	contact	contact	2	contact	2	contact	2	contact	contact	contact	2

NB: De diameters op de meegeleverde kaarten zijn binnendiameters. Om de buitendiameter te bepalen dient u de binnendiameter te vermeerderen met een vaste maat van twintig centimeter.

Tabel 1 – Richtlijnen Waternet

2.3 Riool

In figuur 3 is de huidige hoofdafvoer van de riolering aangegeven. De voor het plangebied belangrijke hoofdpersleiding is aangegeven met de geelgroene lijn en het transportriool met de geelrode lijn. De reserveringlocaties van de mogelijke rioolgemalen zijn aangegeven met de groene RG symbool. Op en om de riolering gelden een aantal regels waar aan voldaan moet worden om de bedrijfsvoering en bereikbaarheid voor onderhoud te kunnen garanderen. In een strook van 5 meter aan weerszijden van een persleiding en transportrioo is bebouwing niet toegestaan. In de bijlage "1_A4 Tracé 2008 waternet persleidingen en gemalen" staan ook alle belangrijke gemalen van het gebied *(Bron: Wateradvies Schinkelkwartier).*

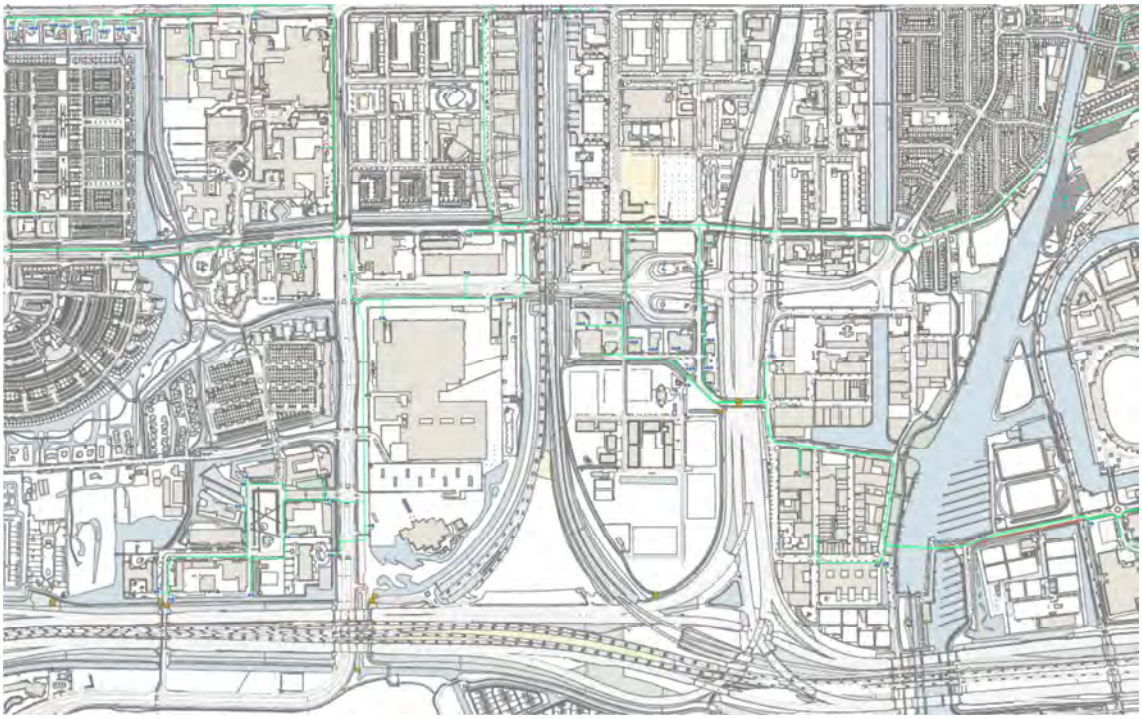


Figuur 3 – Transportleidingen riool en persleiding

Bij transportriolen en hemelwaterriolen groter dan 400 mm diameter hanteert rioolbeheerder Waternet een eis van 5 meter afstand die bouwwerkzaamheden moeten aanhouden; wanneer de bouwwerkzaamheden dichterbij plaatsvinden dan dienen de juiste uitvoerings- en beschermingsmaatregelen te worden genomen. Voor hoofdpersleidingen groter dan 300 mm diameter wordt de minimaal benodigde afstand per locatie bepaald aan de hand van de risico's; bij een te hoog risico dient men de juiste uitvoerings-/beschermingsmaatregelen te treffen *(Bron: Wateradvies Schinkelkwartier).*

2.4 Hogedruk gas

Hogedrukgas komt in het Schinkelkwartier veel voor. In figuur 4 zijn de groene lijnen de hogedrukgasleidingen. Voornamelijk naast de grotere wegen is hogedrukgas aanwezig. In het kader van Amsterdam Gasloos zal er de komende jaren gekeken moeten worden om bij ontwikkelingen gasleidingen te saneren. Vooruitlopend daarop is Liander in kaart aan het brengen wat de staat is van grijze gietijzeren gasleidingen en asbestcementgasleidingen. Omdat deze broos kunnen worden dienen deze leidingen eerder vervangen of verwijderd te worden. In Schinkelkwartier liggen er op verschillende locaties van deze leidingen. Op de website van Liander is een actuele kaart te raadplegen. https://www.liander.nl/gasleiding. Bebouwingsvrijezones zijn minimaal 2 meter voor hogedrukgas. Deze zones dienen ook altijd in overleg met de nutsbeheerder bepaald te worden, dit in verband met eventuele kwetsbare leidingen.



Figuur 4 – Hogedruk gasleidingen Liander

Ten zuiden van de A4 ligt een aardgasleiding van Gasunie. Deze aardgasleiding valt onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en is tezamen met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de buisleidingexploitant en de gemeenten. Het Bevb is gebaseerd op de Wet milieubeheer (Wm Hfst. 5 Milieukwaliteitseisen en maatregelen en Hfst. 9 Stoffen en producten) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro Hfst 3 Bestemmings- en inpassingsplannen, Hfst. 4 Algemene regels en specifieke aanwijzingen). De normstellingen zijn in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Voor deze aardgasleiding dient ruimte te gereserveerd te worden met betrekking tot een belemmerde strook van minimaal 5m met bouwverbod en een aanlegvergunningenstelsel

https://www.velin.nl/kennisbank/wet-en-regelgeving/bevb-revb

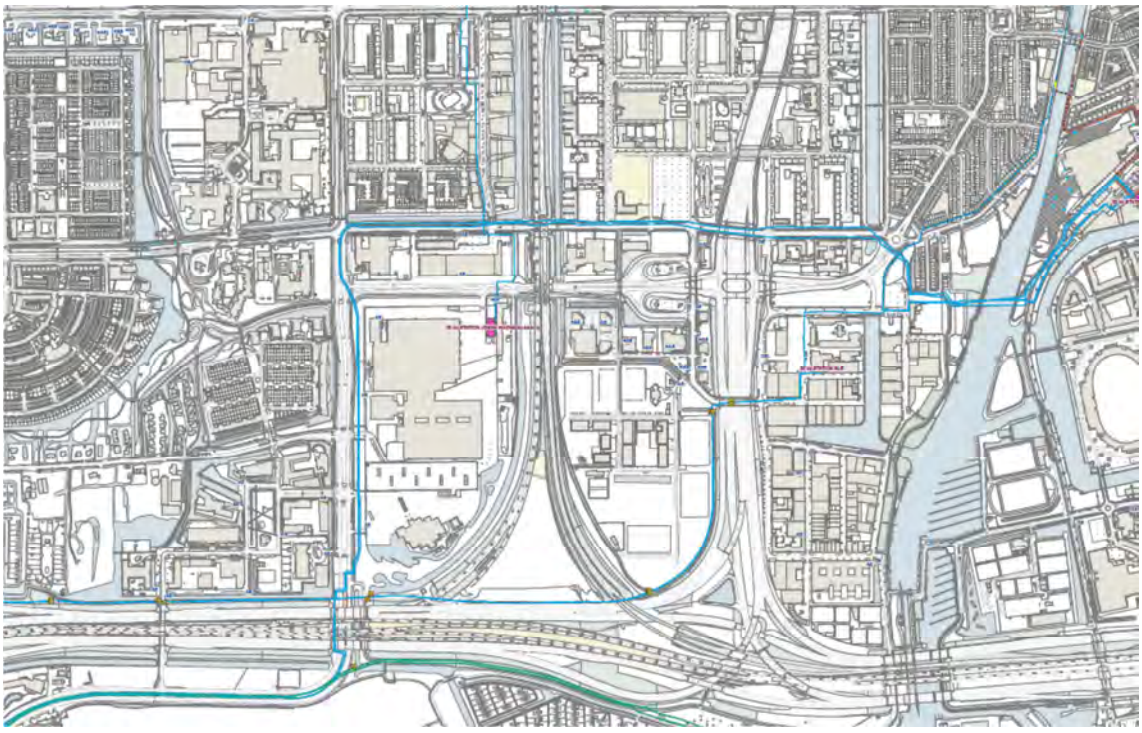


Figuur 5 – Hogedruk aardgasleidingen Gasunie (rode lijnen)

2.5 Hoog- en middenspanning

Door Schinkelkwartier lopen verschillende hoogspanningsroutes van 50 kV tot 150 kV. Dit zijn verbindingen tussen de onderstations Nieuwe Meer, Karperweg, Schipluidenlaan, Hemweg en Zorgvlied. De routes lopen voornamelijk via de Oude Haagseweg, Johan Huizingalaan en Aletta Jabobslaan en ten zuiden van de A4.
Het datacenter Global Switch heeft een eigen directe hoogspanningsaansluiting op het onderstation aan de Hemweg.
Ook het NLR heeft een eigen hoogspanningsaansluiting. Het onderstation van het NLR staat aan de Laboratoriumstraat, dit is een eigen klantstation. Naast de gemeentewerf op de Henk Sneevlietweg staat nog een kleiner 50 kV station voor lokale verdeling van stroom.
Ten zuiden van de A4 loopt een 150 kV route tussen onderstation Nieuwe Meer en onderstation Zorgvlied in Amsterdam Zuid. Dit is de groene lijn in figuur 6. Verder staan in het gebied meerdere transformators om de middenspanning om te zetten naar laagspanning voor de klantaansluitingen.

De voorschriften van Liander geven een bebouwingsvrije zone aan van minimaal 2 meter uit een hoogspanningsleiding. Er dient altijd in overleg getreden te worden met de nutsbeheerder.



Figuur 6 – Hoogspanningsleidingen (blauw: 50 kV en groen: 150 kv)

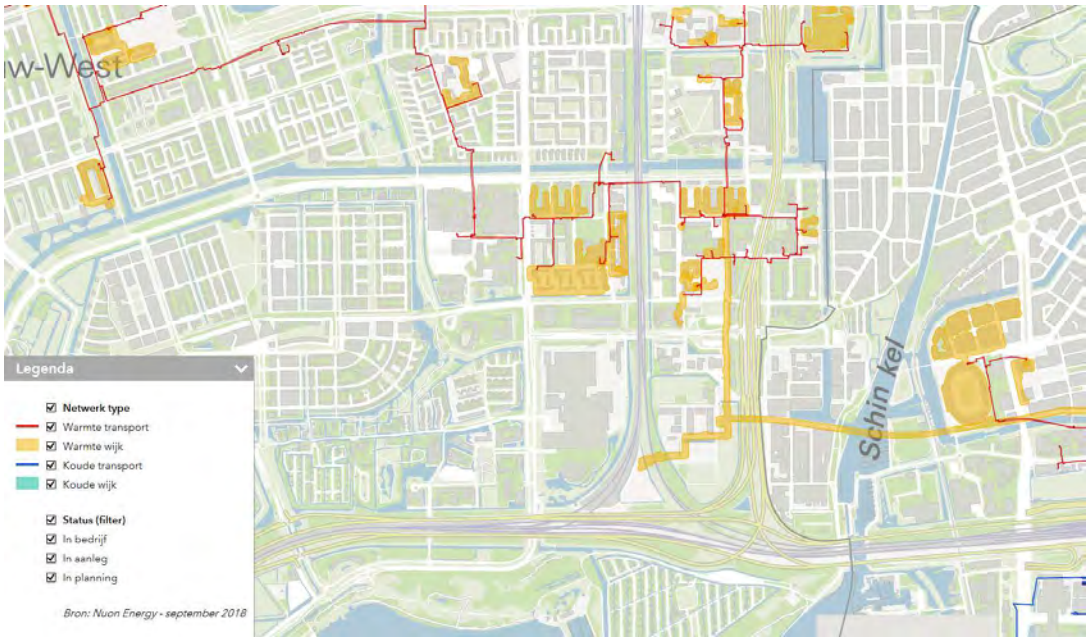
In de bijlage is de kaart toegevoegd met alle trafostations en hoogspanningsleidingen in het projectgebied.

2.6 Stadswarmte

Stadswarmte is nog niet in het Schinkelkwartier aanwezig, met uitzondering van deelgebied Medisch cluster (zie figuur 7). Momenteel worden de voorbereidingen getroffen om in de Sporendriehoek een hulpwarmtecentrale te bouwen die als schakel gebruikt gaat worden tussen de twee losse bestaande warmtenetten in Amsterdam. Zo komt het zuidelijke warmtenet in verbinding te staan met het noordelijke warmtenet via voormalig Sportpark Riekerhaven. Het zuidelijke warmtenet komt via een gestuurde boring vanaf het Olympisch Stadion naar het voormalig sportpark. Hier gaat het tracé via de Korfbalstraat richting de spoordijk waar de warmteleidingen onderdoor gaan naar de hulpwarmtecentrale. Via dezelfde route gaan de warmteleidingen vanaf de HWC ook terug richting de Overschiestraat waar de koppeling gemaakt gaat worden met het noordelijke warmtenet.
Bij traditionele hei- of damwandwerkzaamheden dient een veiligheidszone van 10 meter in acht genomen te worden. Met andere uitvoeringsmethoden kan hiervan afgeweken worden. In de tabel hieronder worden de verschillende veiligheidszones aangegeven. Er dient altijd eerst in overleg getreden te worden met de betreffende nutspartij.

Activiteit	Invloedgebied
Damwand – trillen	> 10m uit leidingen
Damwand – drukken (trillingsvrij)	> 3m uit leidingen
Damwand – trekken	> 1,5x planklengte uit leidingen
Maximaal ontgravingsniveau	minimale dekking nader te specificeren door NUON
Palen – heiend	> 10m
Palen – schroevend (trillingsvrij)	> 6x equivalente (voetplaat)diameter

Tabel 2 - Veiligheidszones warmtenet

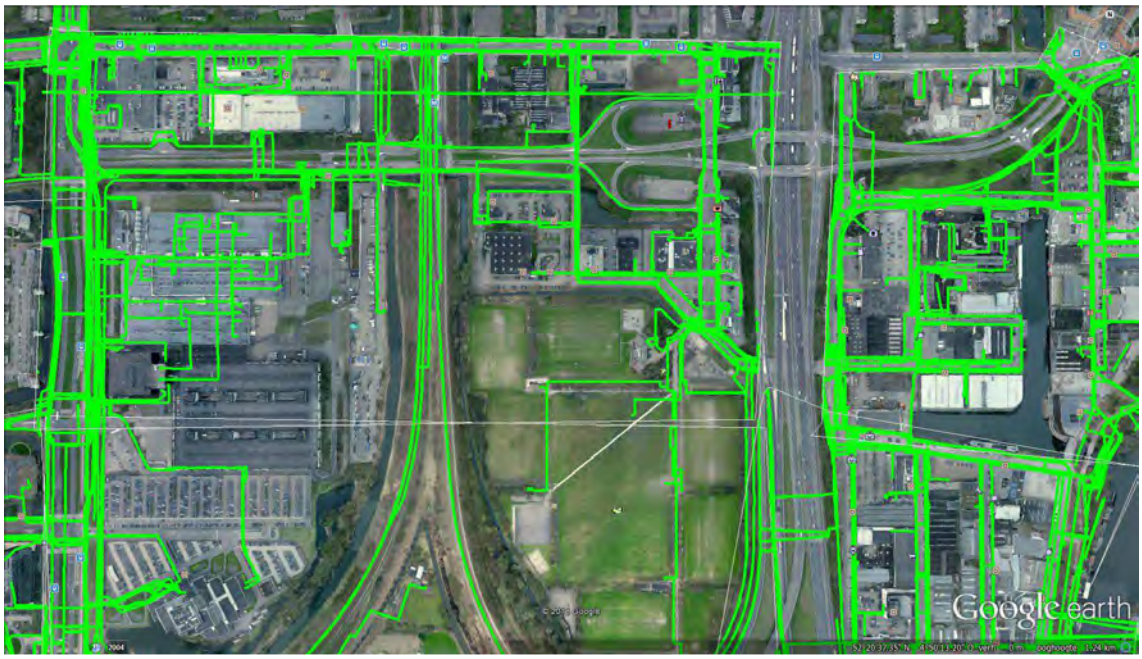


Figuur 7 – Netwerk stadswarmte.

2.7 Data

Data neemt een grote rol in de beperkingen van het gebied. Dit komt omdat er veel nutspartijen zijn die datanetwerken aanleggen en beheren. Van- en naar datacenter Global Switch en het datacenter Colt Telecom in Schinkelhaven liggen veel datakabels. Global Switch is aangesloten op 1 van de bekendste en grootste internetknooppunten, de Amsterdam Internet Exchange (AMS-IX). Het is niet alleen het belangrijkste knooppunt van Nederland, maar ook een van de grootste in de wereld, gemeten naar de hoeveelheid verkeer. Global Switch is ook aangesloten op het Neutral Internet Exchange (NL-ix), een tweede groot internetknooppunt.

Op twee locaties zijn er oversteken met de Schinkel, ter hoogte van de Vliegtuigstraat en de Generaal Vetterstraat. Dit zijn grote bundelingen van datakabels die van- en naar het centrum en het zuiden van Amsterdam gaan.
In andere deelgebieden neemt data ook een belangrijk deel van de ondergrondse infrastructuur in beslag om alle bedrijven en woningen te voorzien van data. Met name de bedrijven op het Rieker Businesspark en Schinkelhaven zijn belangrijke gebieden die zakelijk en commercieel afhankelijk zijn van de dataverbindingen.



Figuur 8. Dataverbindingen.

3 AANDACHTSPUNTEN PLANONTWIKKELING

3.1 Toekomstige situatie

Om aan de elektravraag te kunnen blijven voldoen moeten er in Amsterdam tussen 2025 en 2030, 8 nieuwe onderstations bijgebouwd worden. Voor 1 van deze onderstations wordt een locatie gezocht in of nabij het Schinkelkwartier. Bij een uitbreiding in het plangebied met een onderstation zal er rekening gehouden moeten worden met de ondergrondse infrastructuur van en naar 'een dergelijk onderstation. Dit gaat om meerdere hoogspanningsleidingen die tracés in de openbare ruimte moeten krijgen. Daarbij komen in de deelgebieden nieuwe traforuimtes die de elektra geschikt maken voor woningen en bedrijven. Deze moeten zoveel mogelijk inpandig in nieuwe ontwikkelingen verwerkt worden.

Niet alleen aanvoer van elektra behoeft een verzwaring van het elektranetwerk, er dient ook rekening gehouden te worden met teruglevering van elektra door zonnepanelen. Hier dienen in veel gevallen extra transformatoren voor geplaatst te worden. Dit dient in de planontwikkeling met Liander afgestemd te worden

Amsterdam heeft als doelstelling om in 2040 aardgasvrij te zijn. Dit betekent dat het huidige gasnetwerk geruimd moet gaan worden of anders ingezet moet gaan worden. Liander gas bekijkt per ontwikkeling of leidingen geruimd kunnen worden. Dit zal in combinatie gaan met de uitbreiding van het stadswarmtenet of door toepassing van andere alternatieven voor warmte zoals beschreven in het rapport van Generation Energy. Het stadswarmtenet wordt momenteel uitgebreid met een hulpwarmtecentrale in Schinkelkwartier en met de koppeling met het warmtenet uit Amsterdam Zuid.

Een ander belangrijk aspect wat nog weinig belicht wordt is maar waar zeker aandacht voor moet komen is de koude-vraag. In de huidige situatie zijn dit veelal eigen airco-units die veel energie vragen. Een mogelijkheid is om te onderzoeken of dit collectief of op grotere schaal kan zoals in Amsterdam Zuid ook al is gedaan. Hier zal dan in de ondergrond rekening mee gehouden moeten worden voor een extra nutsvoorziening.

Voor afvalwater en drinkwater zal er met Waternet per deelgebied gekeken moeten worden naar de capaciteiten van de huidige leidingen en de hoeveelheid nieuwe aansluitingen die er in de toekomst gaan komen. Dit kan meegenomen worden in het Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen.

3.2 Beperkingen nabij kabels en leidingen

Elke nutspartij hanteert zijn eigen bebouwingsvrije zones. Let er op dat bij het opnemen van bebouwingsvrije zones dit ter indicatie wordt meegegeven en onderhevig kan zijn aan wijzigingen bij nutspartijen. In bovenliggende alinea's worden per nutstype de verschillende vrije zones benoemd. Waar deze niet benoemd worden kan voor een eerste indicatie onderstaande tabel aangehouden worden.

Vanuit de CROW worden onderstaande minimale afstanden aangehouden tot nutsvoorzieningen. Bij de betreffende nutspartijen dient echter altijd de laatst geldende voorschriften opgevraagd te worden voor beperkingen. In overleg met nutspartijen kunnen ook maatregelen voorgeschreven worden om hiervan af te wijken.

Aard van de werkzaamheden	***Afstand tot de buitenzijde kabel of leiding***
Slaan- trekken van (hei)palen en damwanden	minimaal 2 meter
Maken van boringen en sonderingen minimaal 2 meter (ook indien met een handgrondboor wordt gewerkt)	minimaal 2 meter
In- of uitgraven van tanks/putten/containers	minimaal 2 meter
Slaan van pennen, staven, palen e.d. in de grond niet boven kabels en/of leidingen uitvoeren	niet boven kabels en/of leidingen en minimaal 0.2 meter
Het veroorzaken van trillingen in de nabijheid van brosse leidingen (grijs gietijzer, asbestcement)	binnen 10 meter, vooraf contact opnemen met de betreffende nutspartij.

Tabel 3 – Aanbevolen afstanden tot kabels en leidingen (CROW)

Nieuwe bebouwing en ontwikkeling is binnen de genoemde bebouwingsvrije zones niet toegestaan, tenzij advies van betrokken nutsbedrijf en/of leidingbeheerder volgt dat de bebouwing/ontwikkeling geen onaanvaardbare effecten heeft op de kabels en leidingen.

3.3 Inpassing en verlegging

Wanneer een initiatiefnemer tot planontwikkeling over wil gaan is het van belang dat dit plan in een zo vroeg mogelijk stadium bij het Planvormingsoverleg (PVO) op de agenda komt te staan.

Het doel van het PVO is adviseren over en afstemmen van de technische en financiële consequenties voor de ondergrondse infrastructuur bij grote plannen in de openbare ruimte. In dit stadium kunnen plannen nog eventueel wijzigen waardoor kosten zo laag mogelijk kunnen worden gehouden. Het betreft stedenbouwkundige plannen in de initiatief- of planvormingsfase Projecten komen vaak meerdere keren terug in verschillende fasen van het Plaberum en PBI.

Projecten komen in de ontwikkelingsfase een toelichting geven op de plannen. Kabel- en leidingbeheerders geven advies over de aanleg en benodigde capaciteit van de kabels en leidingen. Gezamenlijk wordt gezocht naar alternatieven teneinde de kosten voor het verleggen van kabels en leidingen zo minimaal mogelijk te houden. De behandeling van projecten in het PVO eindigt met vrijgave voor behandeling in het Voorbereidingsoverleg. Van hieruit worden de verdere stappen genomen richting uitvoering en afspraken met nutspartijen.

Verlegregeling
In de nadere regels van de WIOR wordt in artikel 4.5 beschreven hoe er om dient te worden gegaan met de verleggingsregeling. Hierin staan ook de afspraken m.b.t. kosten voor verlegging en de te volgen procedure. De gemeentelijke planvoorbereider en de kabel- en leidingbeheerder dienen zich gezamenlijk in te spannen om gedwongen verleggingen zo veel mogelijk te voorkomen door het zoeken naar alternatieven. Daarbij spannen ze zich ook in om de (maatschappelijke) kosten van gedwongen verleggingen zoveel mogelijk te beperken middels uitvoeringswijze en planning, bijvoorbeeld door rekening te houden met het stookseizoen. Voor stedenbouwkundige en grote infrastructurele plannen vindt deze afstemming plaats in het PVO, gedurende fase 1 en 2 van het Plaberum of PBI. De afspraken over de kostenverdeling van verleggingen worden uiterlijk in fase 3 gemaakt. De gemaakte afspraken en de kosten van benodigde verleggingen worden door de planvoorbereider in het fase 3 besluit verwerkt. Voor overige projecten vindt de afstemming plaats gedurende de voorbereidingscoördinatie, tijdens de wenstracéprocedure. De afspraken over de kostenverdeling van verleggingen worden voorafgaand aan het Definitief Tracé Akkoord (DTA) gemaakt. De hoogte van de kosten is afhankelijk van de leeftijd van de leiding. Hoe ouder de leiding, hoe minder verlegkosten er betaald dienen te worden totdat het punt bereikt wordt dat de leiding afgeschreven is. De kosten zijn dan voor de nutspartijen.

https://www.amsterdam.nl/nadereregelswior/

Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen
Een Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen kan worden opgesteld vanuit een behoefte van zowel de kabel- en leidingbeheerders als de gemeente. De kabel- en leidingbeheerders hebben een behoefte in een vroeg stadium bij de planvorming te worden betrokken en mee te kunnen denken over de plaatsing van de ondergrondse infrastructuur, alsmede hun wensen en knelpunten kenbaar te maken. De gemeente heeft de wens om de ondergrond optimaal te gebruiken voor alle nutsvoorzieningen. Gezien de grote transformatie opgave van Schinkelkwartier wordt aanbevolen om voor deze transformatie een Masterplan Energie- en Nutsvoorzieningen op te stellen net zoals op de Zuidas en Sloterdijk Centrum.

Het doel van dit Masterplan is voor de gemeente om regie te voeren op de ondergrond en goede afstemming te borgen met de kabel en leidingbeheerders. Met dit Masterplan kan invulling gegeven worden aan de faciliterende, informerende, en coördinerende rol die de gemeente voor de transformatie van het Schinkelkwartier neemt.
- In het Masterplan wordt verkend wat de gevolgen zijn van de duurzaamheidsambities, het bouwprogramma en de fasering voor de bestaande nutsvoorzieningen en in welke mate deze voorzieningen geschikt zijn voor het uiteindelijke gebruik.
- Het Masterplan dient als kader voor ruimtelijke reserveringen in onder- en bovengrond ten behoeve van (toekomstige) nutsinfra.
- Het Masterplan dient als kader voor procesafspraken met betrekking tot organisatie, coördinatie en voorbereiding van werkzaamheden in de openbare ruimte. Met dit Masterplan worden stakeholders met belangen in de openbare ruimte in staat gesteld te anticiperen op de toekomstige invulling van het gebied. Door het in beeld brengen van eventuele conflicten tussen de bovengrond (stedenbouwkundige verkaveling) en de ondergrond (kabels en leidingen) wordt duidelijk welke kabels en leidingen verlegd moeten worden.

De Variantenstudie Energie, die in het kader van de MER Schinkelkwartier gemaakt is, kan een goede onderlegger zijn om met nutspartijen in overleg te gaan voor het Masterplan.

4 CONCLUSIE EN ADVIES

Uit de inventarisatie van de ondergrond blijkt dat in het plangebied Schinkelkwartier veel kabels en leidingen liggen: transportleidingen voor drinkwater, transportleidingen en persleiding voor riolering, hogedruk gasleidingen, hoogspanningskabels, buizen voor stadswarmte en datakabels.

In de directe nabijheid van deze kabels en leidingen gelden bebouwingsvrije zones. Uitgangspunt is dat deze in principe als uitgangspunt worden aangehouden bij verdere planontwikkeling. Het advies is om als basis voor de ondergrond van het Schinkelkwartier een Masterplan Energie en Nutsvoorzieningen op te stellen om als gemeente samen met de ontwikkelende partijen en nutspartijen controle en grip te houden op de toekomstige energievraag en het in stand houden en uitbreiden van het huidige nutsnetwerk. Hiermee kunnen ook vroegtijdig eventuele gewenste reserveringen voor en noodzakelijke verleggingen van kabels en leidingen in beeld worden gebracht.

Uitgangspunt voor elke nieuwe ontwikkeling/ontwikkelaar moet zijn om nutspartijen al voor de initiatieffase te benaderen en te betrekken bij elke ontwikkeling. Voordat een ontwikkelaar plannen gaat maken is een klicmelding de basis waarmee inzichtelijk gemaakt wordt welke nutspartijen in het gebied aanwezig zijn. Op basis van de klic moet een ontwikkelaar zich op de hoogte stellen van de laatste eisen van de verschillende nutspartijen en kunnen ze een eerste initiatief op papier zetten. In de WIOR en de nadere regels van de WIOR staan de stappen uitgewerkt om te komen van initiatief tot realisatie. Een belangrijk onderdeel hiervan is om in een vroeg stadium van de ontwikkeling het plan in het "planvormingsoverleg" te presenteren. Hierin zijn alle nutspartijen vertegenwoordigt en kunnen zij een eerste advies geven over mogelijkheden en onmogelijkheden van de ontwikkeling in relatie tot bestaande en nieuwe kabels en leidingen.

Plesmanlaan

Plesmanlaan

Plesmanlaan

Plesmanlaan

Christoffel Plantijnpad

Emilie Knapperstraat

Johan Huizingalaan

Elisabeth Boddaertstraat

U.J. Klarenstraat

Ortho Heldringstraat

Wilhelmina Druckerstraat

Wilhelmina Druckerstraat

Abraham Staalmanplein

Emilie Knapperstraat

Staalmanpark

Johanna Reynvaanstraat

Ortho Heldringstraat

Helena Mercierstraat

Johan Huizingalaan

Henri Dunantstraat

Henri Dunantstraat

Johannes van der Steurstraat

Elisabeth Boddaertstraat

William Boothstraat

Ortho Heldringstraat

Annette Versluyspad

Annette Versluyspad

Annette Versluyspad

Louwesweg

Aletta Jacobslaan

Aletta Jacobslaan

Vlaar

Louwesweg

Antwerpenbaan

Louweshoek

Christoffel Plantijnpad

Louweshoek

Henk Sneevlietweg

Henk Sneevlietweg

Henk Sneevlietweg

Chet Bakerstraat

Chet Bakerstraat

Chet Bakerstraat

Johan Huizingalaan

Chet Bakerstraat

Zie aansluiting: blad 2

Zie aansluiting: blad 3

Legenda kabels en leidingen

- Elektriciteit laagspanning
- Elektriciteit 10 KV / 20 kV
- Elektriciteit 50 kV
- Gas lage druk
- Gas hoge druk
- Gas Gasunie
- Waterleiding
- Riolering VWA
- Riolering persleiding
- Stadsverwarming
- Telecom

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 430
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 020 2511111

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam			
Project: Schinkelkwartier Kabels & leidingen			
Onderdeel: Kabels en Leidingen			
Status: Ter Informatie	Fase: Onderzoek	Behoort bij:	Schaal: 1:1000
Opsteller: T. Koeman	Goedgekeurd en vrijgegeven: B. Van Nieuwenhuijzen	Paraaf:	Datum: 12-03-2019 / Formaat: A0
Projectnummer:	Tekeningnummer: Schinkelkwart.	Bladnummer: 1	Aantal bladen: 4 / Wijziging:
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD
Bestandsnaam: FILES			

Zie aansluiting: blad 1

Zie aansluiting: blad 4

Legenda kabels en leidingen

- Elektriciteit laagspanning
- Elektriciteit 10 KV / 20 KV
- Elektriciteit 50 KV
- Gas lage druk
- Gas hoge druk
- Gas Gasunie
- Waterleiding
- Riolering VWA
- Riolering persleiding
- Stadsverwarming
- Telecom

Maassluisstraat
Rijswijkstraat
Abtswoudepad
Delflandplein
Voorburgstraat
Overschiestraat
Rodenrijsstraat
Ringweg-West
Naaldwijkstraat
Honselersdijkstraat
Hoek van Hollandstraat
Delftsplein
Westlandpad
Westlandgracht
Vlaardingenlaan
Henk Sneevlietweg
Anthony Fokkerweg
Propellerstraat
Laboratoriumstraat
Windtunnelkade
Luchtvaartstraat
Rietwijkerstraat
Sassenheimstraat
Abbenesstraat
Aalsmeerplein
Aalsmeerweg
Generaal Vetterstraat
Spijtellaantje
Jaagpad
Wouruggestraat
Koninne Leinulpestraat
Slotterkade
Rijnsburgstraat
Schinkel
Piet Kranenbergpad
Stadionplein
Stadionkade
Stadionpad
Stadionbrug
Stadiongracht
Afroditekade

Ingenieursbureau			
Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam			
Project: Schinkelkwartier Kabels & leidingen			
Onderdeel: Kabels en Leidingen			
Status: Ter Informatie	Fase: Onderzoek	Behoort bij:	Schaal: 1:1000
Opsteller: T. Koeman	Goedgekeurd en vrijgegeven: B. Van Nieuwenhuijzen	Paraaf:	Datum: 12-03-2019 / Formaat: A0
Projectnummer:	Tekeningnummer: Schinkelkwartier 203	Bladnummer:	Aantal bladen: 4 / Wijziging:
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD
Bestandsnaam: KLES			

Weesperstraat 430
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 020 2511111

Zie aansluiting: blad 1

Zie aansluiting: blad 4

Ben Websterstraat
Count Basiestraat
Duke Ellingtonstraat
Louis Armstrongstraat
Charlie Parkerstraat
John Coltranestraat
Wessel Ilckenstraat
Boy Edgarstraat
Billie Holidaystraat
Sarah Vaughanstraat
Ella Fitzgeraldstraat
Christoffel Plantijnpad
Sloterweg
Karl Marxpad
David Ricardostraat
John M. Keynesplein
Johan Huizingalaan
Joseph Schumpeterstraat
Thomas R. Malthusstraat
Adam Smithplein
Nieuwe Haagseweg
Nieuwe Meerpad
Oude Haagseweg
Nieuwe Meerpad
Riekerweg
Volkstuinenpark Ons Buiten

Legenda kabels en leidingen

- Elektriciteit laagspanning
- Elektriciteit 10 KV / 20 kV
- Elektriciteit 50 kV
- Gas lage druk
- Gas hoge druk
- Gas Gasunie
- Waterleiding
- Riolering VWA
- Riolering persleiding
- Stadsverwarming
- Telecom

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 430
Postbus 10970
1100 AH Amsterdam
Telefoon: 020 2511111

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam		
Project:	Schinkelkwartier Kabels & leidingen		
Onderdeel:	Kabels en Leidingen		
Status: Ter Informatie	Fase: Onderzoek	Behoort bij:	Schaal: 1:1000
Opsteller: T. Koeman	Goedgekeurd en vrijgegeven: B. Van Nieuwenhuijzen	Paraaf:	Datum: 12-03-2019
			Formaat: A0
Projectnummer:	Tekeningnummer: Schinkelkwartier 303	Bladnummer: 4	Aantal bladen:
			Wijziging:
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD
Bestandsnaam: FILES			

Zie aansluiting: blad 2

Zie aansluiting: blad 3

Riekerhaven
Valschermkade
Valschermkade
Valschermkade
Valschermkade
Schinkel
Anthony Fokkerweg
Pilotenstraat
Helicopterstraat
Ringweg-West
Jaagpad
Sportpark De Schinkel
IJsbaanpad
Vliegtuigstraat
Vliegtuigstraat
Schinkel
Pilotenstraat
Jachthavenweg
Sportpark Jaagpad
Sportpark Jaagpad
Jaagpad
Nieuwe Haagseweg
Ringweg-Zuid
Ringweg-Zuid
Jachthavenweg
Nieuwe Haagseweg
Riekerweg
Riekerweg
Punterspad
Jaagpad
Nieuwe Meer
Volkstuinenpark Ons Buiten
Volkstuinenpark Ons Buiten
Riekerweg

Legenda kabels en leidingen

- Elektriciteit laagspanning
- Elektriciteit 10 KV / 20 KV
- Elektriciteit 50 kV
- Gas lage druk
- Gas hoge druk
- Gas Gasunie
- Waterleiding
- Riolering VWA
- Riolering persleiding
- Stadsverwarming
- Telecom

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 430
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 020 2511111

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam			
Project: Schinkelkwartier Kabels & leidingen			
Onderdeel: Kabels en Leidingen			
Status: Ter Informatie	Fase: Onderzoek	Behoort bij:	Schaal: 1:1000
Opsteller: T. Koeman	Goedgekeurd en vrijgegeven: B. Van Nieuwenhuijzen	Paraaf:	Datum: 12-03-2019 / Formaat: A0
Projectnummer:	Tekeningnummer: Schinkelkwartier 403	Bladnummer: 4	Aantal bladen: / Wijziging:
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD
Bestandsnaam: FILES			

Riolering Amsterdam

A-4

Overzicht persleidingen, gemalen, afsluiters en ontluchters

dwr
Dienst Waterbeheer en Riolering
Spaklerweg 18
1096 BA Amsterdam

	GET.	GEC.	
TEK.	DZ	KS	

vorige versie: 01-06-2006
DATUM VERSIE: 15-12-2006
volgende versie:

SCHAAL 1 : 15.000

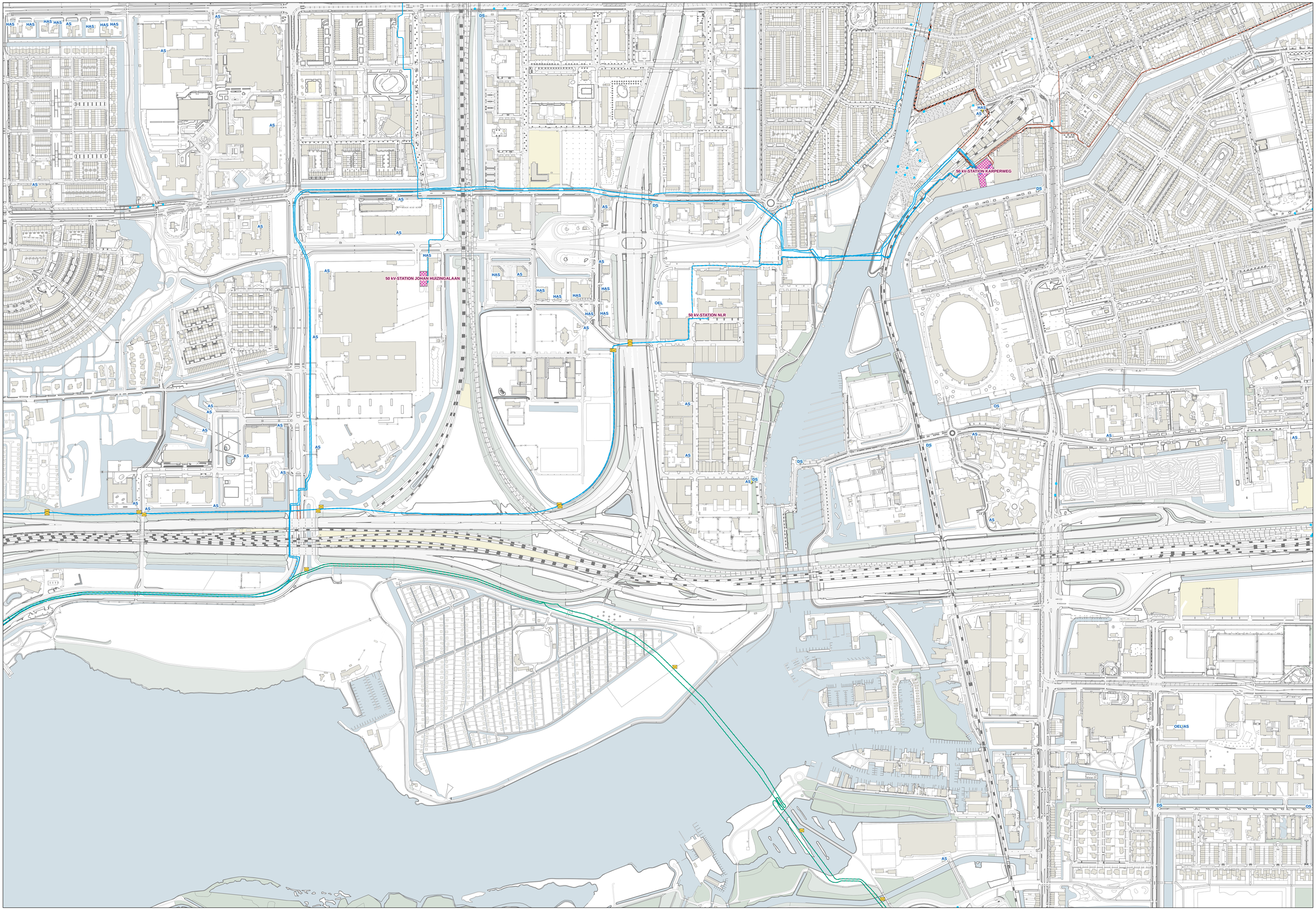
TEK. NR. R–A4–006/2

WIJZ.	D.D.	OMSCHRIJVING	GET.	GEC.
L	11/07	Div. aanpassingen	DJB	
K	23/12	Aanp. status	DZ	KS
J	01/10	Aanp. status	DZ	KS
I	01/06	Aanp. status	DZ	KS
H	01/04	Aanp. status	DZ	KS
G	10/03	Div. aanpassingen	AT	KS

Subnrs. tekening:
R-A4-006/1 • overzicht met planning
R-A4-006/2 • overzicht zonder planning
R-A4-006/3 • overzicht colomtellenplan
R-A4-006/4 • overzicht ontluchters

persleiding A–4 geprojecteerd met diameter [mm]
persleiding A–4 in uitvoering
persleiding A–4 gerealiseerd
geprojecteerd, in uitvoering, gerealiseerd gemaal A–4
handhaven persleiding
geprojecteerde aansluitende persleiding
te vervallen persleiding
handhaven persleiding (by-pass)
bestaand, geprojecteerd, te vervallen gemaal
afsluiter geprojecteerd, in uitvoering, gerealiseerd, bestaand
ontluchter geprojecteerd, in uitvoering, gerealiseerd, bestaand
A.26
nummering ontluchters en afsluiters
30048
projectnr meelopende Areaalwerken

R.I.–WEST
BOOSTER NOORD
BOOSTER WEST
BOOSTER OOST
BOOSTER ZUID
R.I. Oost
R.I. Zuid
voormalige R.I. Noord
Stadhouderskade
Rhijnspoorplein
voor aansluiting zie tekening
voor aansluiting Zuidoost: zie linker onderhoek
0 1 km 2 km

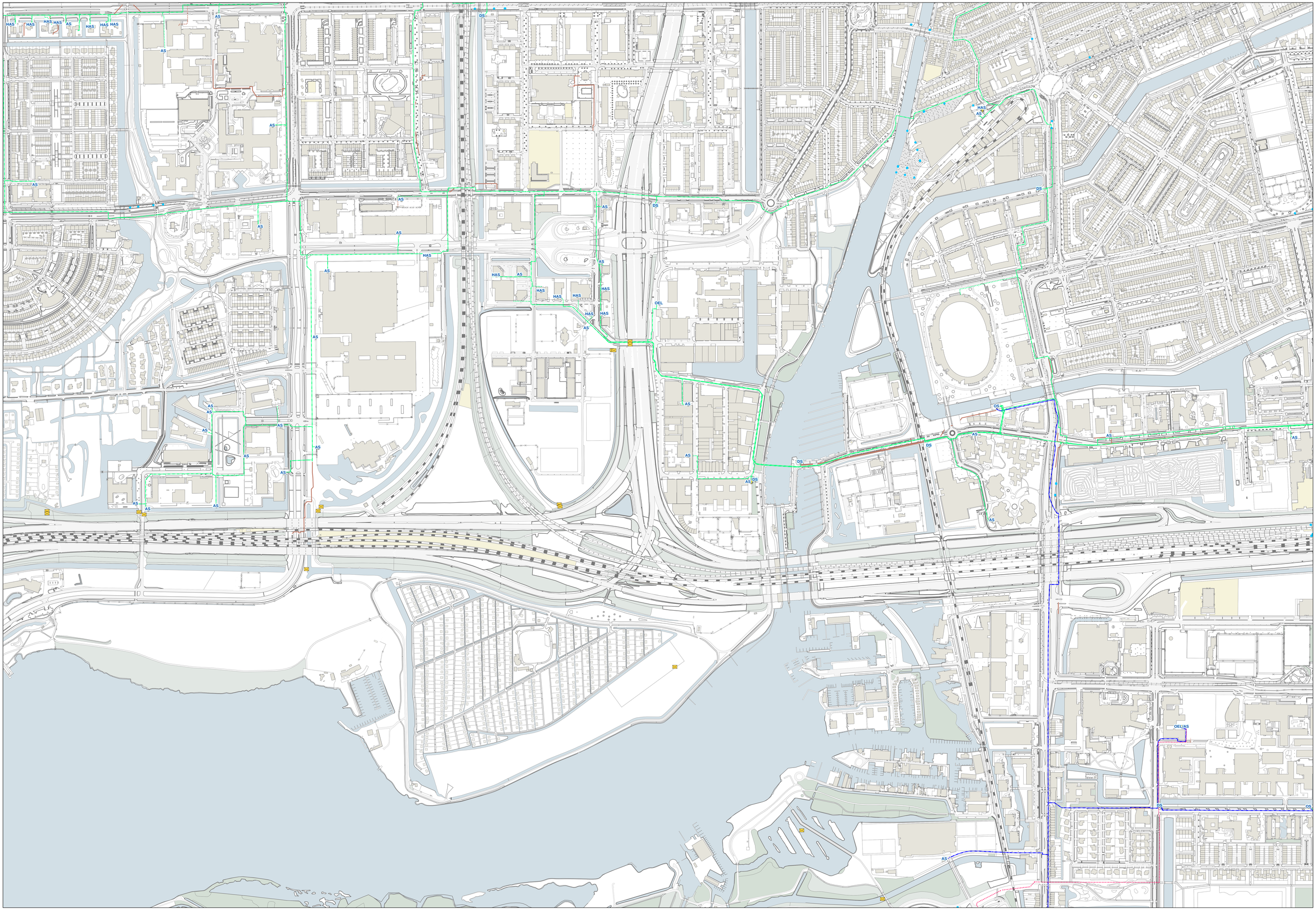


Qirion

Formaat: A0 Liggend
Datum: 11-09-2019
Schaal: 1:3,000

N

E-HS
Coördinaat linkeronderhoek: (116077.513,482550.885)
Coördinaat rechterbovenhoek: (119614.498,484995.846)



Qirion	Formaat: A0 Liggend Datum: 11-09-2019 Schaal: 1:3,000	N	G-HD Coördinaat linkeronderhoek: (116077.513,482550.885) Coördinaat rechterbovenhoek: (119614.498,484995.846)