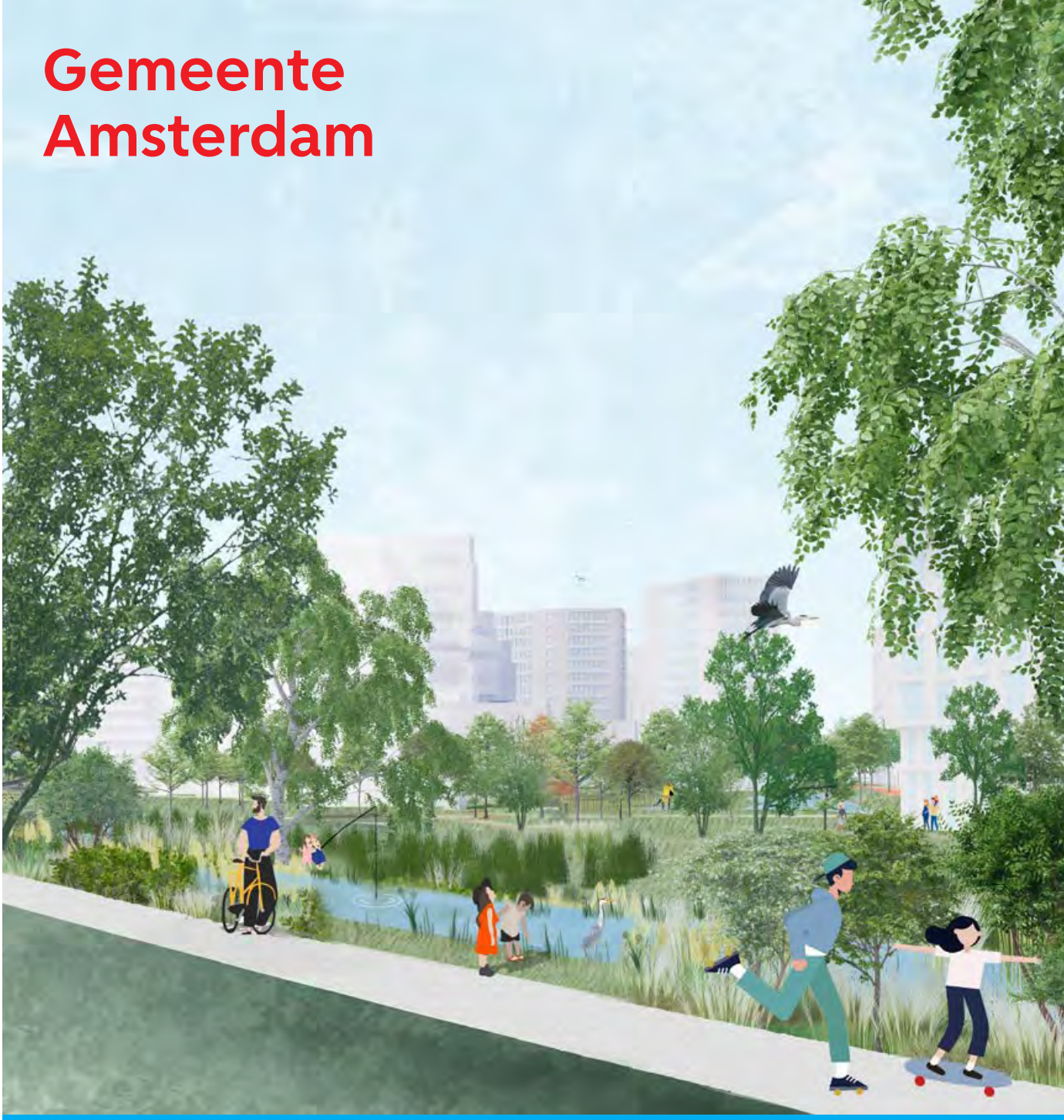
Gemeente Amsterdam



Investeringsnota Nieuwe Meer Oost Schinkelkwartier

Een buurt waar werelden samenkomen

Januari 2026
Planteam Nieuwe Meer Oost

Investeringsnota Nieuwe Meer Oost Schinkelkwartier

Een buurt waar werelden samenkomen

Inhoud

Voorwoord **6**

Samenvatting **8**

1 Inleiding **26**
1.1 Een nieuwe stadswijk 27
1.2 Gefaseerde plan- en besluitvorming 28
1.3 Ontwikkelkavels Nieuwe Meer Oost 29
1.4 Opgave Nieuwe Meer Oost 30
1.5 Leeswijzer 31

2 Plangebied **32**
2.1 Ligging en plangrenzen 32
2.2 Historische ontwikkeling 34
2.3 Ruimtelijke en functionele structuur 40
2.4 Eigendomssituatie 42
2.5 Kansen en beperkingen 43

3 Kaders en ambities **44**
3.1 Beleidskaders 44
3.2 Ambities voor Schinkelkwartier 49
3.3 Ambities voor Nieuwe Meer Oost 50
3.4 Omgevingseffectrapport en juridisch planologisch kader 52

4 Stedenbouwkundig plan **56**
4.1 Van ambitie naar ontwerp 56
4.2 Bouwstenen voor het ontwerp 58
4.3 Een gefaseerde herontwikkeling 60
4.4 Stedenbouwkundig plan 62
4.5 Spelregels voor bouwen en beeldkwaliteit 66

5 Programma **72**
5.1 Doorontwikkeling tot innovatiedistrict 72
5.2 Programma op hoofdlijnen 73
5.3 Wonen 75
5.4 Werken 77
5.5 Voorzieningen 78
5.6 Functieprofielen 84

6 Openbare ruimte **94**
6.1 Naar een toekomstbestendige inrichting die interactie stimuleert 94
6.2 Waterstructuur 97
6.3 Groenstructuur 99
6.4 Verkeersstructuur 109
6.5 Structurerende elementen openbare ruimte 111

7 Verkeer en parkeren **124**
7.1 Verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets 124
7.2 Verbeteren openbaar vervoer 125
7.3 Creëren van een autoluwe buurt 128
7.4 Realiseren van goede fietsverbindingen 135
7.5 Inzetten op een fijnmazig voetgangersnetwerk 138

8 Techniek en uitvoering **140**
8.1 Waterhuishouding 140
8.2 Grondwerkzaamheden 143
8.3 Nutsvoorzieningen 145
8.4 Civieltechnische werken 149
8.5 Beheer en onderhoud 152
8.6 Uitvoeringseisen 153

9 Ontwikkelstrategie en fasering **154**
9.1 Regisseren en faciliteren 154
9.2 Privaatrechtelijke aanpak 155
9.3 Publiekrechtelijke aanpak 159
9.4 Fasering gebouwen en openbare ruimte 161
9.5 Fasering bovenplanse maatregelen 169
9.6 Monitoring 173

10 Omgevingseffecten **174**
10.1 Bodem en ondergrond 174
10.2 Water 175
10.3 Landschap, groen en natuur 177
10.4 Cultuurhistorie en archeologie 180
10.5 Bouwhoogte 181
10.6 Verkeer en parkeren 183
10.7 Geluid en trillingen 186
10.8 Luchtkwaliteit, stof en geur 191
10.9 Omgevingsveiligheid 192
10.10 Overige gezondheidsaspecten 193
10.11 Energie en circulariteit 195

11 Participatie en communicatie **196**
11.1 Participatie en communicatie projectnota Schinkelkwartier 196
11.2 Participatieplan Nieuwe Meer Oost 197
11.3 Participatie en communicatie investeringsnota 198
11.4 Inspraak concept investeringsnota 202
11.5 Participatie en communicatie uitvoeringsfase 202

12 Organisatie **204**
12.1 Bestuurlijke bevoegdheden 204
12.2 Projectorganisatie 205
12.3 Afstemming met overige instanties en organisaties 206

13 Financiën en risico's **208**
13.1 Opbrengsten 208
13.2 Investeringen en proceskosten 209
13.3 Resultaat en looptijd 209
13.4 Bovenplanse investeringen 210
13.5 Risico's 210

Bijlagen **212**
Colofon **213**

Voorwoord

Amsterdam is een ontzettend populaire stad en dat merk je. Want voor bijna elke groep is het heel moeilijk om een woning te vinden. Of je nu student bent, starter of op zoek bent naar een gezinswoning. Ik gun iedereen een plek in deze stad, maar we zien dat er nu een tekort is aan woningen. We staan daarom voor een grote opgave: de stad groeit, de ruimte is schaars en de vraag naar woningen stijgt. We zetten in op het versnellen van de woningbouw en het realiseren van aantrekkelijke buurten waar mensen graag willen verblijven.

De nieuwe stadswijk Schinkelkwartier is een uitgelezen plek met ruimte voor verdichting en transformatie waar deze ambities samengaan. Schinkelkwartier ligt tussen de Zuidas en Schiphol en deze wijk krijgt maar liefst zes kleurrijke buurten, die samen het verbindende puzzelstuk vormen tussen de stadsdelen Zuid en Nieuw-West. Er is niet alleen ruimte voor 11.000 woningen en een breed aanbod voorzieningen, maar ook voor de uitbreiding van productieve, innovatieve en kennis-intensieve bedrijvigheid. De wijk wordt ingebed in een waterrijke omgeving met de Schinkel en Nieuwe Meer als recreatieve uitvalsbases.

Nieuwe Meer Oost is een van die buurten in Schinkelkwartier. Het is een gebied met een rijke historie waar IBM, bekend van tal van technologische uitvindingen en innovaties, haar sporen heeft nagelaten. We willen het unieke, innovatieve en avontuurlijke karakter dat het gebied nu al kent door B. Amsterdam en



startups, versterken en voelbaar maken in een innovatiedistrict. Met huidige erfpachters/ ontwikkelende partijen werken we samen aan de ontwikkeling van een gemengde, levendige stadsbuurt waar jong en oud hun talent kunnen ontwikkelen, een plek waar je je thuis voelt en waar je wilt zijn. Om de beoogde transformatie te waarborgen, moeten de basiscondities voor deze buurt op orde zijn. Denk hierbij aan bereikbaarheid, een divers voorzieningen-aanbod en hoogwaardige plekken voor verblijf en ontmoeting.

Met het stedenbouwkundig plan creëren we de hoofdopzet voor een leefbare en bereikbare buurt. Het plan biedt ruimte aan circa 5.700 bewoners en 4.850 arbeidsplaatsen. We realiseren circa 2.850 woningen in een mix van sociale huur, middenhuur en koop. Met ontwikkelaars maken we afspraken over aanbod, betaalbaarheid en doorstroming in Nieuw-West. Er komen royale bouwblokken met groene binnenterreinen en beschutte plekken die – op gepaste afstand van snelweg en spoor – ruimte bieden voor ontspanning. Samen met de levendige straten, de pleinen en het buurtpark ontstaat er zo een prettige afwisseling tussen reuring en rust, zowel overdag als 's avonds. De woon- en werkfuncties ondersteunen we met een rijk aanbod van voorzieningen dat tijdig meegroeit met de ontwikkeling van het gebied. Naast het aantrekken van onderwijsinstellingen en culturele voorzieningen denken we aan lokale buurtfuncties, zoals een supermarkt, kinderdagverblijf of fysiotherapeut.

Naast de verblijfskwaliteit willen we de buurt goed verbinden met de stad en beter inbedden in de groene omgeving van het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer. Goede verbindingen met de fiets en het openbaar vervoer zijn noodzakelijk om het isolement op te heffen en de transformatie te ondersteunen. Binnen Nieuwe Meer Oost gaan we van doodlopende straten gericht op de auto naar een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Daarnaast leggen we in het verlengde van de Sloterweg een autovrije buurtstraat aan, die via een brug over de Schinkel zal aansluiten op de Laan der Hesperiden in stadsdeel Zuid. Vanaf volgend jaar komt er ook een nieuwe buslijn die het gebied rechtsreeks verbindt met Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Centraal.

Deze investeringsnota is het resultaat van een vruchtbare samenwerking met ontwikkelende partijen en kwam tot stand in een open dialoog met bewoners en geïnteresseerden uit de omgeving. Ik dank iedereen die heeft bijgedragen aan dit proces. Het eerste deel van de buurt tekent zich nu al af met de realisatie van B@Home. Samen bouwen we aan een stad die klaar is voor jou en voor de toekomst!



Steven van Weyenberg
Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling

Samenvatting

Stadswijk Schinkelkwartier

Schinkelkwartier is een van de grote binnenstedelijke ontwikkellocaties van Amsterdam, waar nog volop ruimte is voor verdichting en transformatie. Het gebied ligt in het zuidwesten van Amsterdam en is strategisch gelegen tussen de Zuidas en Schiphol, nabij de groene scheg met de Oeverlanden, de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos. De gebiedsontwikkeling zorgt ervoor dat een werkgebied verandert in een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Dit is een opgave die ongeveer 25 jaar gaat duren.

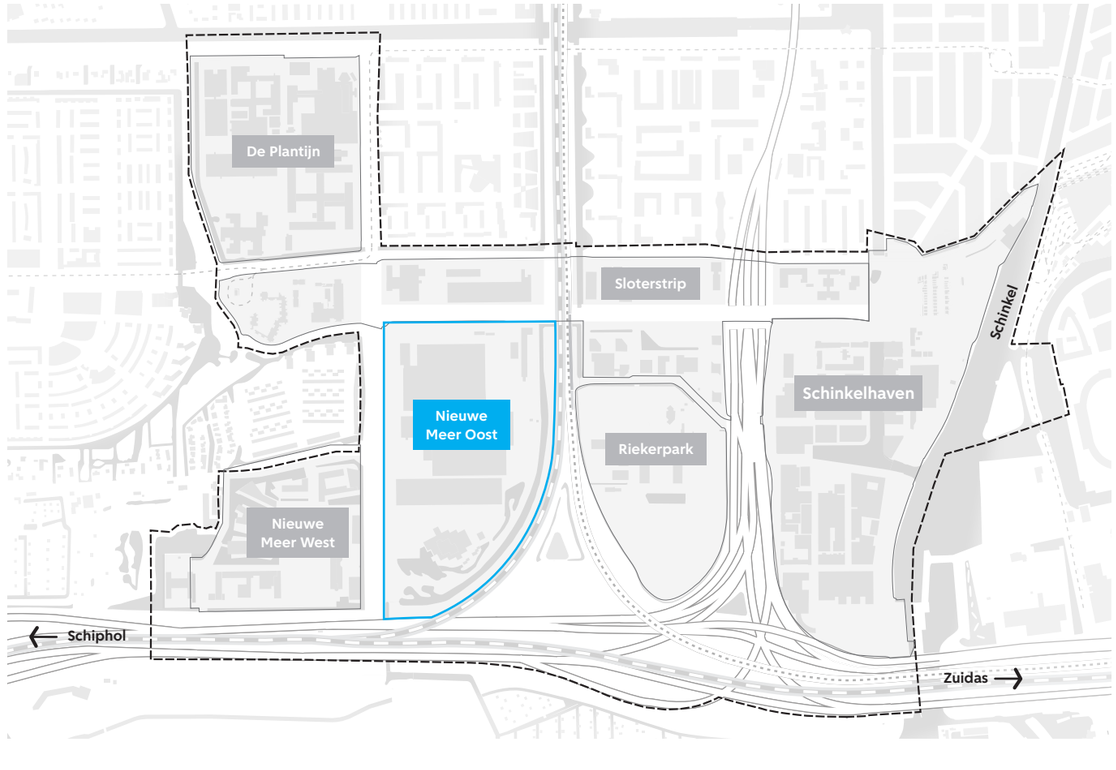
We volgen voor Schinkelkwartier de vier fasen uit het Plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen (Plaberum): verkenning, haalbaarheid, ontwerp en uitvoering. In de projectnota Schinkelkwartier (2021) zijn de ambities geformuleerd: ontwikkeling van zes deelgebieden tot complete buurten met totaal 11.000 woningen, 450.000 m² bvo voorzieningen en 1.020.000 m² bvo werkfuncties. Met het vaststellen van de projectnota is de haalbaarheidsfase afgerond en is opdracht gegeven voor het opstellen van investeringsnota's per deelgebied, waaronder Nieuwe Meer Oost.

Een investeringsnota bevat een stedenbouwkundig plan, een schetsontwerp openbare ruimte, een programma, een ontwikkelstrategie en een grondexploitatie.

Plangebied Nieuwe Meer Oost

Het plangebied Nieuwe Meer Oost, gelegen in stadsdeel Nieuw-West, wordt in het noorden begrensd door de Henk Sneevlietweg, in het oosten door de spoorlijn tussen de stations Sloterdijk en Schiphol, in het zuiden door de snelweg A4 en in het westen door de Johan Huizingalaan.

Nieuwe Meer Oost bevat het voormalig IBM-terrein. Het gebied heeft een ontwikkeling doorgemaakt, waarbij het oorspronkelijke polderlandschap vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw ingrijpend is veranderd als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur en de komst van grootschalige bedrijvigheid. In de voormalige IBM-fabriekshallen zijn tegenwoordig onder andere datacenter Global Switch en startup community B. Amsterdam gevestigd.



Plangebied Nieuwe Meer Oost binnen Schinkelkwartier

Het grootste deel van Nieuwe Meer Oost bestaat uit drie in erfpacht uitgegeven kavels, waarvan twee kavels, namelijk de Timeless-kavel (middelste deel) en Think District (zuidelijk deel), zijn aangemerkt als ontwikkelkavels.

Datacenter Global Switch (noordelijk deel) blijft in het gebied gevestigd en breidt uit op grond van bestaande rechten. Deze kavel is daarom niet als ontwikkelkavel aangemerkt. Rondom de in erfpacht uitgegeven kavels ligt niet in erfpacht uitgegeven gemeentegrond. In het noordoostelijk deel van het gebied zijn een gemeentewerf en een recyclepunt aanwezig. Verder is het spoortalud in eigendom van ProRail en is een strook grond in het zuiden van het plangebied in eigendom van Rijkswaterstaat.

Voor Nieuwe Meer Oost is een investeringsnota nodig, omdat gevestigde erfpachters op de ontwikkelkavels bereid zijn om te ontwikkelen en omdat de gemeente daarvoor kaders wil meegeven. Met deze partijen heeft de gemeente al eerder afspraken gemaakt over ruimtelijke en programmatische kaders voor de ontwikkelkavels. De investeringsnota bevat een vertaling en verdere uitwerking van deze kaders.

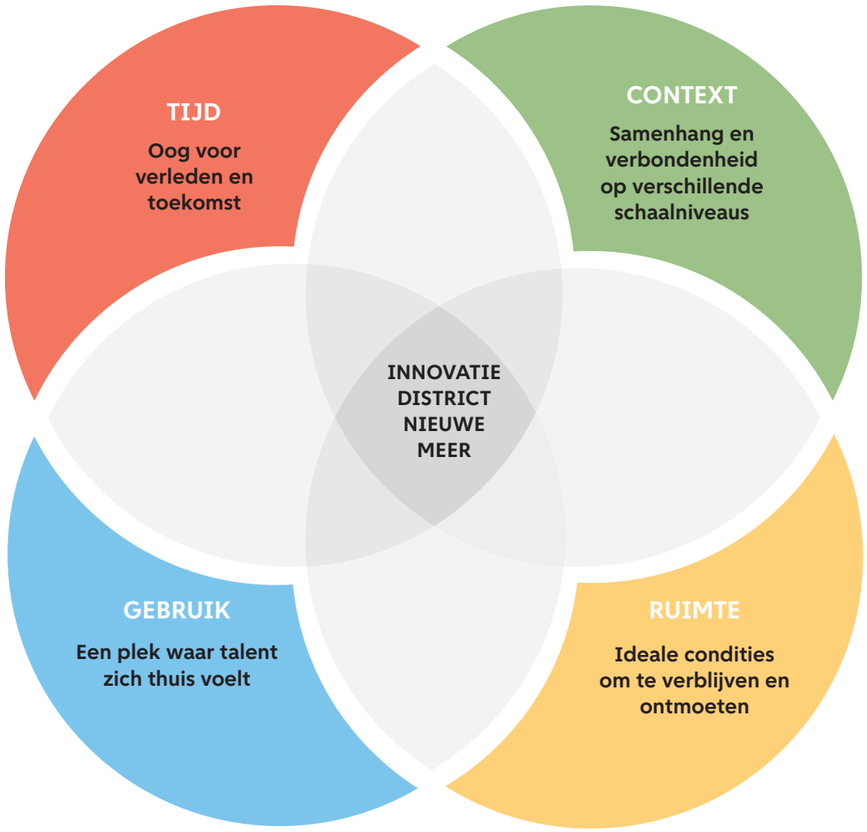
Ambities en opgaven

In lijn met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam en de projectnota Schinkelkwartier is de opgave voor Nieuwe Meer Oost om het gebied te herontwikkelen van een naar binnen gekeerd werkgebied tot een groene, innovatieve en gemengde woon-werkbuurt. Dit vraagt om maatregelen die het woon-, leef- en verblijfsklimaat en de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets verbeteren. In de huidige situatie kent Nieuwe Meer Oost namelijk een hoge geluidbelasting, is het gebied vooral ingericht op de auto, zijn er onvoldoende OV- en fietsverbindingen aanwezig en is de water- en groenstructuur niet toereikend voor de beoogde ontwikkeling.

In de investeringsnota geven we invulling aan de centrale ambitie om Nieuwe Meer Oost, samen met het naastgelegen en in de toekomst te herontwikkelen Nieuwe Meer West, door te ontwikkelen tot innovatiedistrict Nieuwe Meer: een bloeiend ecosysteem gericht op ontmoeting, samenwerking en kruisbestuiving. De aanwezigheid van IBM en B. Amsterdam vormt daarbij een vruchtbare voedingsbodem.

In dat kader hebben we voor Nieuwe Meer Oost de volgende ambities geformuleerd:

- Tijd: ontwikkelen van een adaptieve buurt die voortborduurt op cultuurhistorische waarden en die meebeweegt met maatschappelijke veranderingen en behoeften
- Context: ontwikkelen van een gebied, waar de buurten Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West een eenheid vormen, dat onderdeel is van een krachtig en kleurrijk stadsdeel Nieuw-West en dat voortborduurt op de structuur van de stad Amsterdam
- Gebruik: creëren van een aantrekkelijk, dynamisch en innovatief toonaangevend stedelijk klimaat, dat zowel (inter)nationale als lokale doelgroepen van kenniswerkers bereikt
- Ruimte: ontwikkelen van een groene stadsbuurt waar mensen prettig kunnen wonen, werken, uitgaan en verblijven, zowel overdag als 's avonds.



Ambities innovatiedistrict Nieuwe Meer Oost

Op de twee ontwikkelkavels in Nieuwe Meer Oost is ruimte voor circa 2.850 woningen, 101.000 m^2 bvo kantoor- en bedrijfsruimte en 27.000 m^2 bvo maatschappelijke en commerciële voorzieningen, waaronder een basisschool, winkels en horeca. Nieuwe Meer Oost kan daarmee ruimte bieden aan circa 5.700 inwoners en 4.850 arbeidsplaatsen. Dit programma vormt de basis voor het ontwerp en het nader onderzoek naar de haalbaarheid dat we in het kader van de investeringsnota hebben gedaan.

Stedenbouwkundig plan

Op basis van de huidige situatie en de ambities voor Nieuwe Meer Oost hebben we de volgende stedenbouwkundige opgaven geformuleerd, waarbij we rekening houden met de kaders van de projectnota en de uitkomsten van het Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier:

- Benutten van landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden (tijd)
- Verbinden van het gebied met de omgeving (context)
- Transformeren naar een stedelijk milieu met een hoge dichtheid (gebruik)
- Verbeteren van het woon-, werk- en verblijfsklimaat (ruimte)

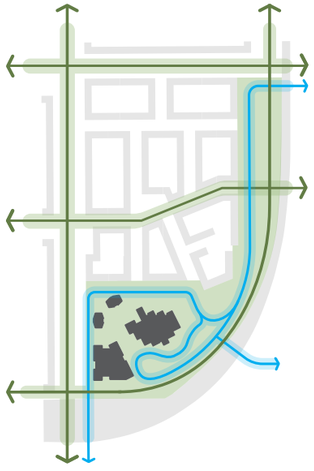
Deze opgaven hebben we vertaald in vier bouwstenen, die gezamenlijk de ruimtelijke hoofdstructuur van Nieuwe Meer Oost vormen en de opmaat zijn voor het stedenbouwkundig plan:



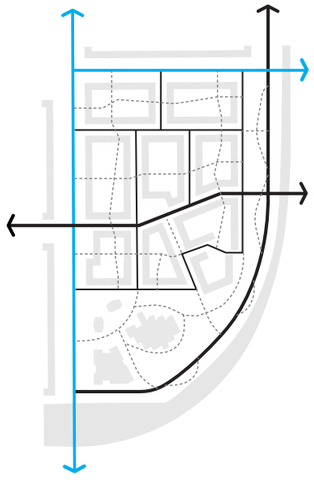
Royale samengestelde bouwblokken



Groene binnenterreinen



Robuuste water- en groenstructuur



Netwerk van hoofdroutes, straten en paden

Gefaseerde herontwikkeling
We zetten in op een stedenbouwkundig plan dat voldoende robuust is en tegelijkertijd ruimte biedt voor flexibiliteit. Daarbij wordt rekening gehouden met een gefaseerde herontwikkeling van bouwblokken en openbare ruimte, maar ook met benodigde infrastructurele en geluidafschermende maatregelen. Uitgangspunt is dat we in elke fase van de ontwikkeling zorgen voor leefbaarheid en kwaliteit. In de projectnota Schinkelkwartier lag het accent op verplaatsing van het datacenter en herontwikkeling van de betreffende kavel. In de investeringsnota gaan we uit van behoud en uitbreiding op basis van bestaande rechten. Deze uitbreiding wordt op een stedenbouwkundig aanvaardbare wijze ingepast.

Stedenbouwkundig plan Nieuwe Meer Oost



Stedenbouwkundig plan
Om het geluid van snelwegen en spoor af te schermen en rekening te houden met hoogtebeperkingen door vliegverkeer, hebben we een gebouwtypologie ontwikkeld die zonder extreme hoogte toch een hoge dichtheid oplevert. Daarbij heeft de ontwikkeling Île Seguin Rives de Seine in Boulogne-Billancourt (Parijs) als inspiratie gediend. Er komen royale samengestelde bouwblokken die een stedenbouwkundige eenheid vormen: een 'blokkenstad'. Ieder bouwblok bestaat uit individuele panden en heeft continue straatwanden en publieke functies. De noordelijke bouwblokken op de Timeless-kavel, grenzend aan de Global Switch-kavel, wijken af van deze typologie. Mocht datacenter Global Switch ooit plaats maken voor herontwikkeling, dan kan de buurt verder worden afgemaakt tot aan de Henk Sneevlietweg.

Binnen de samengestelde bouwblokken ontstaan geluidluwe binnenterreinen, die in erfpacht zijn uitgegeven maar wel doorwaadbaar en publiek toegankelijk zijn. Met de binnenterreinen ontstaat extra ruimte voor een groene inrichting en aantrekkelijke verblijfsplekken in het gebied: ideale condities voor de ontwikkeling van een innovatiedistrict waar mensen prettig kunnen wonen, werken en verblijven.

We ontwikkelen een robuuste water- en groenstructuur om Nieuwe Meer Oost beter in te bedden in de bredere context en aan te sluiten op structuren in de omgeving. Langs het spoor en de A4 komt een uitgestrekt buurtpark, met daarin het bestaande monumentale hoofdkantoor van IBM en drie nieuwe losse gebouwen. Het buurtpark vormt een cruciale schakel tussen het spoortalud in Nieuw-West en het landschap van natuur- en recreatiegebied de Oeverlanden. In tegenstelling tot de beslotenheid tussen de bouwblokken creëren we in het buurtpark juist licht, lucht en ruimte.

In de buurt komt een hiërarchisch netwerk van hoofdroutes (Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg), belangrijke langzaam verkeerroutes (de Nieuwe Sloterweg en een nieuwe noord-zuid verbinding langs het spoor), autoluwe buurtstraten en informele paden die de groene binnenterreinen ontsluiten. Er ontstaat zo genoeg ruimte voor ontmoeting en beweging. We zorgen ervoor dat Nieuwe Meer Oost goed wordt verbonden met de stad, maar ook met de overige buurten van Schinkelkwartier en de Oeverlanden.

De geschiedenis van IBM in het gebied vormt een belangrijke identiteitsdrager voor de planopzet. Het monumentale IBM-hoofdkantoor heeft een bijzondere plek in het ontwerp en blijft herkenbaar als een baken in de stad en het omringende landschap. Het water en groen in de bijhorende landschapstuin worden op eigentijdse wijze onderdeel van het buurtpark. Het is denkbaar dat het administratiekantoor, waarin B. Amsterdam is gevestigd, nog voor langere tijd gehandhaafd blijft en wordt gerenoveerd. We zien kansen om bij het verdere ontwerpproces enkele architectonisch waardevolle onderdelen van de voormalige IBM-gebouwen te hergebruiken in de nieuwe bebouwing of als kunst in de openbare ruimte.

Beeldkwaliteitsplan
Om de ruimtelijke kwaliteit bij het uitwerken van toekomstige bouwplannen in Nieuwe Meer Oost te borgen is gelijktijdig met de investeringsnota een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarin doelen en spelregels voor het bouwen en de beeldkwaliteit zijn opgenomen. In de verkaveling van Nieuwe Meer Oost onderscheiden we drie typologieën van bebouwing: de blokkenstad, losse gebouwen in het park en het datacenter. Voor de blokkenstad zijn bijvoorbeeld spelregels opgenomen voor het opdelen van de blokken in kleinere panden en het realiseren van terugliggende opbouwen. Langs de Johan Huizingalaan en het spoor is een basishoogte van maximaal zeven bouwlagen mogelijk, aan de zuidelijke wand van de blokkenstad (de promenade) is de basishoogte maximaal zes bouwlagen en in de buurt zelf vijf bouwlagen. Als tegenhanger van de blokkenstad komt er in het zuidelijk deel van de buurt een uitgestrekt park met losse, alzijdig georiënteerde gebouwen. Hier is het landschap de baas en zijn de gebouwen te gast. Voor het datacenter zijn spelregels geformuleerd om ervoor te zorgen dat de uitbreiding zorgvuldig in de buurt wordt ingepast.

Programma

We willen samen met de partijen in het gebied de bestaande innovatiekracht doorontwikkelen door aanvullende innovatieve bedrijvigheid en nu nog ontbrekende (kennis)instellingen en organisaties een plek te geven. Een inhoudelijke focus op Data & Business Analytics ligt daarbij voor de hand. Nieuwe Meer Oost wordt een bruisend ecosysteem waar kennisuitwisseling, experimenteerruimte en doorgroeimogelijkheden optimaal gefaciliteerd worden. De ontwikkeling van een 'campushart' langs de Nieuwe Sloterweg vormt een belangrijk onderdeel van de opgave.

Nieuwe Meer Oost biedt niet alleen een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor stedelijke functies en internationaal georiënteerde innovatieve bedrijven, maar draagt ook bij aan het oplossen van lokale opgaven op het gebied van wonen, werken en leren. Andersom leveren lokale ondernemers, nieuwe bewoners en gebruikers uit Nieuw-West een bijdrage aan de kracht van het innovatiedistrict. Zo wordt Nieuwe Meer Oost een sociaalinclusieve buurt waar verschillende werelden samen komen.

Wonen

Wonen is een nieuwe functie in Nieuwe Meer Oost en zal met circa 216.000 m² bvo ongeveer 60 procent van het totale programma in het gebied bedragen. Met circa 2.850 woningen draagt de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost bij aan het verminderen van het woningtekort in Amsterdam. Uitgangspunt voor de woningsegmentering in Nieuwe Meer Oost is 35 procent sociale huur, 40 procent middelduur en 25 procent vrije sector. Aan de hand van een monitoringssysteem borgen we dat de woningsegmentering 40-40-20 binnen heel Schinkelkwartier wordt gehaald.

We streven in Nieuwe Meer Oost naar een gevarieerde woningvoorraad die voor verschillende doelgroepen geschikt is. Daarmee bevorderen we de doorstroming in stadsdeel Nieuw-West en dragen we bij aan een inclusieve stad. Dit gaan we extra stimuleren door het toepassen van de voorrangsregeling waarbij maximaal 25 procent van de te bouwen huurwoningen wordt toegewezen aan bewoners van Nieuw-West. De woningen zullen voor jong tot oud toegankelijk zijn, waaronder voor studenten en ouderen in het sociale segment. Het grootste deel van het woningaanbod in de sociale en middeldure huur zal bestemd zijn voor een- en tweepersoonshuishoudens.

De gemiddelde woninggrootte is circa 76 m² bvo / circa 55 m² go. In de huidige praktijk blijkt het realiseren van grotere woningen financieel een lastige opgave, waardoor het ontwikkelen van betaalbare woningen voor gezinnen onder druk staat. Met de ontwikkelende partijen zijn afspraken gemaakt over de minimale woninggrootte en het minimum aantal woningen in het middeldure segment met meerdere slaapkamers. Ook worden zij uitgedaagd om de woninggrootte in de sociale sector te optimaliseren.

Werken

In de huidige situatie is Nieuwe Meer Oost een monofunctioneel werkgebied. Het aandeel werken neemt toe van 80.500 m² nu tot circa 101.000 m² bvo in de toekomst. Daarmee bedraagt het aandeel werken ongeveer 30 procent van het totale programma in Nieuwe Meer Oost. Bij het werkprogramma maken we onderscheid tussen kantoren (circa 93.000 m² bvo) en bedrijven/innovatielabs (circa 8.000 m² bvo). Het nieuwe multi-tenant kantoor, waar IBM het hoofdkantoor naartoe verhuist, is onderdeel van het kantorenprogramma.

Als innovatiedistrict biedt Nieuwe Meer Oost straks een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor innovatieve en kennisintensieve bedrijven en instellingen in verschillende soorten en maten. Er is ruimte voor zowel internationale bedrijven als lokale ondernemers. De werkgelegenheid heeft bij voorkeur een sterke relatie met de (directe) omgeving in Nieuw-West, zodat een bijdrage wordt geleverd aan inclusieve economische groei. Bedrijven worden uitgedaagd om hun lokale impact te laten zien, onder meer door aan te geven hoe zij lokaal talent willen werven (stage-, afstudeer- en opleidingsplekken).

Een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn, een van de oplossingsrichtingen in het kader van het MIRT-project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH), met een metrostation ter hoogte van Nieuwe Meer Oost zal een belangrijke impuls geven aan de bereikbaarheid en daarmee het vestigingsklimaat van het innovatiedistrict nog verder versterken.

Voorzieningen

Het toekomstige programma voor voorzieningen bedraagt circa 27.000 m² bvo en maakt daarmee circa 10 procent van het totale programma voor Nieuwe Meer Oost uit. Op hoofdlijnen maken we onderscheid tussen maatschappelijke voorzieningen (circa 13.500 m² bvo) en commerciële voorzieningen (circa 13.500 m² bvo). Het niveau van de voorzieningen moet tijdig meegroeien met de groei van het aantal inwoners. Een divers voorzieningenprogramma is voorwaardelijk voor het ontwikkelen van een innovatiedistrict met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en het realiseren van een inclusieve buurt. De ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost biedt kansen om de bestaande ondernemerskracht in Nieuw-West te benutten.

Het benodigde programma voor maatschappelijke voorzieningen is gebaseerd op de geactualiseerde referentienormen. De opgave voor Nieuwe Meer Oost is onderdeel van die voor heel Schinkelkwartier zoals opgenomen in het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen. In Nieuwe Meer Oost komt het eerste permanente integraal kindcentrum met gymzaal van Schinkelkwartier. Verder is er ruimte voor kinderopvang, een buurtkamer, een sociaal buurtteam, een broedplaats, een gezondheidscentrum en zowel buurtgerichte als buurtoverstijgende voorzieningen voor kunst en cultuur (waaronder een 24 uurs-hub). De gemeente, erfpachters en ondernemers in het gebied streven ernaar om in Nieuwe Meer Oost één of meerdere onderwijsinstellingen op het niveau van MBO, HBO of universiteit, of onderdelen daarvan in Nieuwe Meer Oost te vestigen.

In Nieuwe Meer Oost streven we naar een divers aanbod van commerciële voorzieningen zoals horeca, leisure en consumentverzorgende dienstverlening. Dit sluit goed aan op de beoogde levendigheid van het innovatiedistrict. Bijzondere horecacategorie is het reeds vergunde hotelconcept in het in aanbouw zijnde gebouw B@Home op de hoek van de Johan Huizingalaan en de Nieuwe Sloterweg. Verder is er ruimte voor een bescheiden winkelcluster met een supermarkt, gericht op dagelijkse boodschappen en kleinschalige voorzieningen. Dit sluit aan op de toekomstige realisatie van het beoogde wijkwinkelcentrum in de naastgelegen buurt Riekerpark.

Functieprofielen

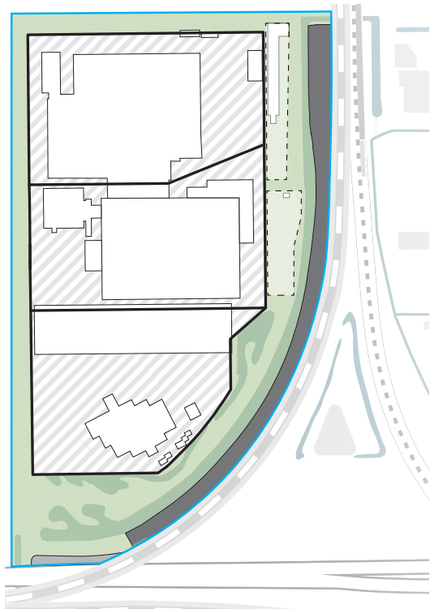
De nieuwe ruimtelijke structuur van Nieuwe Meer Oost bestaat uit verschillende type straten en (verblijfs)plekken, waarbij verschillende functies passen. Om te kunnen sturen op het juiste programma op de juiste plek onderscheiden we zes functieprofielen: blokkenstad, parkrand, losse gebouwen in het park, Nieuwe Sloterweg met buurtplein, promenade en Johan Huizingalaan. De functieprofielen werken door in het plintprogramma en geven handvatten om de verschillende sferen van rust, reuring en ruis in het gebied te benadrukken. Door te spreiden en te mixen ontstaat er in Nieuwe Meer Oost een aantrekkelijk en gezond vestigingsklimaat voor ondernemers en voorzieningen.

Openbare ruimte

Op basis van de huidige situatie en de ambities voor Nieuwe Meer Oost is de opgave voor de openbare ruimte om de verblijfskwaliteit te verbeteren en ruimtelijke samenhang met de omgeving te creëren. Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting, verblijf en beweging is voorwaardelijk voor het functioneren van een innovatiedistrict en voor een aantrekkelijk leefklimaat. Daarbij zetten we in op een goede afwisseling tussen levendigheid en rust.

De water-, groen- en verkeersstructuur vormen de bouwstenen voor het schetsontwerp openbare ruimte. Bij de inrichting van de openbare ruimte houden we rekening met duurzaamheid, klimaatadaptatie en cultuurhistorie. We (her)gebruiken zoveel mogelijk duurzame materialen zoals bijvoorbeeld bestrating. Verder houden we het IBM-verleden zichtbaar door karakteristieke elementen terug te laten komen in de openbare ruimte, waarbij we denken aan informatievoorziening, kunst op het buurtplein en verwijzingen in straatnamen.

Belangrijk is dat de hoeveelheid openbare ruimte in de huidige situatie beperkt is, omdat de grond grotendeels in erfpacht is uitgegeven. In de toekomstige situatie neemt dit toe, omdat een groot deel van de in erfpacht uitgegeven grond als openbare ruimte wordt ingericht.



Huidige openbare ruimte Nieuwe Meer Oost



Toekomstige openbare ruimte Nieuwe Meer Oost

Waterstructuur
We voegen nieuwe watergangen toe in het gebied en maken een aanzet voor het circulaire watersysteem in Schinkelkwartier. We verleggen de bestaande watergang langs het spoortalud in westelijke richting en we verbinden het water in Nieuwe Meer Oost met het water in de Oeverlanden. Omdat we ook water dempen is per saldo sprake van een lichte afname van oppervlaktewater, wat we binnen het peilgebied Riekerpolder compenseren. Langs de zijde van de bouwblokken voorzien we in kademuren, aan de zijde van het buurtpark komen natuurvriendelijke oevers. Om voldoende afstand aan te houden tot het grondwater wordt ten noorden van de watergang langs de promenade het maaiveld opgehoogd, met het buurtplein als hoogste punt. Verder zorgen we door toevoeging van groen voor voldoende bergings- en afvoercapaciteit voor hemelwater en beperken we de negatieve effecten van droogte.

Groenstructuur
De toekomstige groenstructuur in Nieuwe Meer Oost sluiten we goed aan op de bestaande structuren in Nieuw-West en het omliggende landschap. We realiseren een uitgestrekt buurtpark, groene binnenterreinen en beplantingsvakken in de buurtstraten en verbinden dit groen op verschillende schaalniveaus met elkaar. Daarmee zorgen we ervoor dat koele plekken op loofafstand bereikbaar zijn. Door de toename van groen en bomen en de afname van verharding zorgen we voor een klimaatadaptieve en hittebestendige inrichting van de openbare ruimte. In het buurtpark maken we het bestaande spoortalud minder steil en breiden we dit talud uit met een parkwal. Een deel van buurtpark is voorzien op grond van ProRail: het ontwerp en beheer werken we in nauwe afstemming met ProRail verder uit.

Referentienormen voor groen, sport en spelen
We houden in het plan rekening met de Amsterdamse referentienormen voor groen, sport en spelen. De groenstructuur in Nieuwe Meer Oost voldoet ruim aan de geldende referentienormen voor gebruiksgroen, ecosysteemgroen en afstand tot groen. Het plan voorziet in voldoende ruimte voor sport in de openbare ruimte. Ook komen er voldoende speelplekken, maar we voldoen niet geheel aan de referentienorm voor speelvelden. Dit is aanvaardbaar, omdat we ruim voldoende groen realiseren en hierin in dubbelgebruik voorzien.

Op basis van het woningbouwprogramma in Nieuwe Meer Oost zal circa 1,24 hectare georganiseerde buitensport nodig zijn, als onderdeel van de circa 4,8 hectare voor heel Schinkelkwartier. We gaan voor de nieuwe bewoners van Schinkelkwartier uit van de inpassing van circa 1 hectare binnen Schinkelkwartier en 3,8 hectare buitenplans in de te intensiveren sportparken Sloten en Sloten-West. Vanuit Nieuwe Meer Oost dragen we financieel bij aan de herinrichting van deze sportparken. In Nieuwe Meer Oost wordt geen georganiseerde buitensport ingepast. In Schinkelkwartier zijn twee locaties aangewezen die tijdelijk ingezet worden voor georganiseerde buitensport: een deel van het Keynesplein in Nieuwe Meer West en een deel van de voormalige sportvelden in Riekerpark.

Ecologische verbinding
De groenblauwe corridor in de oost- en zuidflank van Nieuwe Meer Oost is onderdeel van de ecologische structuur van Amsterdam. In het plan zijn twee bouwblokken (gedeeltelijk) binnen de ecologische structuur geprojecteerd en wordt de watergang langs het spoortalud verlegd. In het plan mitigeren we negatieve effecten. Zo realiseren we robuuste groenblauwe verbindingen met de omgeving en natuurvriendelijke oevers. We richten de hoge delen van het spoortalud exclusief in voor ecologie en we voorzien in ecoducten en faunapassages. Deze zone wordt niet toegankelijk voor mensen en blijft vrij van kunstmatige verlichting. Verder realiseren we ecologisch waardevolle eilandjes in het buurtpark en passen we bestaande bomen zoveel mogelijk in. Zo zorgen we ervoor dat het plan per saldo niet leidt tot een verzwakking van de ecologische structuur, maar juist tot een versterking van de natuurwaarden en ecologische verbindingsfunctie. In lijn met het voornemen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 stellen we voor om in ieder geval de aangepaste ecologische verbinding langs het spoortalud, in combinatie met de watergang, als stadsnatuurverbinding op te nemen in de toekomstige aanpassing van de hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

Verkeersstructuur
We zorgen ervoor dat Nieuwe Meer Oost goed wordt verbonden met de aangrenzende buurten van Schinkelkwartier en de Oeverlanden.
We richten de openbare ruimte autoluw in en realiseren een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers, met onder meer een autovrije Nieuwe Sloterweg en een buurtplein, een autoluwe promenade en een noord-zuid fietsverbinding langs het spoor. In het buurtpark komen dertien bruggen om te zorgen voor een goede toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers: een verkeerbrug voor zwaar verkeer, zes bruggen voor langzaam verkeer, parkbeheer en nood- en hulpdiensten en zes lichte voetgangersbruggen.

Structurerende elementen
Het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost bestaat uit een aantal structurerende elementen voor de openbare ruimte. Het zijn straten, bijzondere plekken en groengebieden die het geraamte vormen van de nieuwe buurt: groene en geluidluwe binnenterreinen, autoluwe buurtstraten voorzien van groen en servicestroken voor onder andere ondergrondse afvalcontainers, een uitgestrekt buurtpark met eilanden, een parkwal en een waterspeelplaats, de Nieuwe Sloterweg met buurtplein, de promenade als centrale as van het innovatiedistrict en de in de toekomst te herprofileren Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg.

Verkeer en parkeren

In de huidige situatie is Nieuwe Meer Oost via de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg goed ontsloten op de snelwegen A4 en A10. Ondanks de aanwezigheid van metrostation Henk Sneevlietweg is de bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer beperkt. Daarnaast ligt het gebied, met name door de barrière van het spoortalud, geïsoleerd voor fietsers en voetgangers. Er zijn momenteel dus onvoldoende OV- en fietsverbindingen, terwijl dit essentieel is voor de doorontwikkeling tot innovatiedistrict. Een verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets biedt ruimte om van Nieuwe Meer Oost een autoluwe buurt te maken.

Verbeteren openbaar vervoer
Met oog op de verdichting van Nieuwe Meer Oost en de doorontwikkeling tot innovatiedistrict is het van groot belang dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt verbeterd. Voor de bestaande bedrijven, verenigd in de BIZ Nieuwe Meer (voorheen Rieker Business Park), en ontwikkelende partijen in Nieuwe Meer Oost is dit een essentiële succesfactor. Op lange termijn houden we rekening met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn via Schiphol naar Hoofddorp met een nieuw station ter hoogte van de Johan Huizingalaan en het aanpassen van metrostation Henk Sneevlietweg. In de tussenliggende periode gaan we uit van betere

busverbindingen over de Johan Huizingalaan, waaronder het doortrekken van buslijn 18 van station Lelylaan naar Keynesplein en een HOV-buslijn tussen Schiphol en Schinkelhaven.

Autoluwe buurt
Om een aantrekkelijke en verkeersveilige inrichting en een goede verkeersafwikkeling te kunnen garanderen krijgt de auto een minder dominante positie in Nieuwe Meer Oost. De Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg behouden hun functie als ontsluitingsweg, maar we beperken het aantal aansluitingen op deze wegen en het aantal nieuwe autoverbindingen door het gebied. Op termijn passen we de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg aan in stadsstraten met brede stoepen en goede oversteekvoorzieningen. We leggen één doorgaande eenrichtingsroute aan voor autoverkeer waarbij alle bestemmingen bereikbaar blijven maar doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Daarnaast realiseren we een aparte route voor afvalinzameling, verhuiswagens, beheervoertuigen en nood- en hulpdiensten.

Autoparkeren lossen we grotendeels op in ondergrondse parkeergarages aan de randen van het gebied (op erfpachtkavels), zodat autoverkeer zo min mogelijk door de buurt hoeft. Verder passen we een strenge parkeernormering toe en stimuleren we deelmobiliteit en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. We willen de negatieve effecten van pakketbezorging beperken door op ten minste twee locaties aan de rand van het gebied ruimte te reserveren voor een pakketpunt. Door parkeren, deelmobiliteit en een pakketpunt te combineren kunnen deze parkeergarages een functie krijgen als mobiliteitshub voor de buurt.

Fijnmazig netwerk langzaam verkeer
In Nieuwe Meer Oost realiseren we een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Belangrijke langzaam verkeerroutes zijn de Nieuwe Sloterweg als centrale oost-westverbinding, de noord-zuid verbinding langs het spoor en de promenade. In de toekomstige situatie zorgen we ervoor dat Nieuwe Meer Oost, onder andere via onderdoorgangen van het spoortalud, voor fietsers en voetgangers goed wordt verbonden met de omgeving. Parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters komen (inpandig) op eigen terrein, maar voor bezoekers realiseren we ook plekken voor fietsparkeren in de openbare ruimte.

Techniek en uitvoering

Voor de beoogde ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost moet rekening worden gehouden met diverse technische uitvoeringsaspecten. Daarbij gaat het om uitgangspunten en eisen ten aanzien van het aanpassen van de waterhuishouding, het afgraven en ophogen van grond en het aan- en inpassen van nutsvoorzieningen.

Waterhuishouding
Het dempen van oppervlaktewater compenseren we 1-op-1 binnen peilgebied Riekerpolder. Bij het verleggen van de watergang langs het spoortalud houden we rekening met de dijkstabiliteit en bij het luier maken van het talud zorgen we ervoor dat de afwatering gewaarborgd blijft. De afmetingen van de watergangen voldoen aan de eisen voor beheer en onderhoud. Bij het ophogen van het maaiveld voorkomen we negatieve gevolgen voor omliggende bebouwing. Voor kelders geldt dat deze geen negatieve effecten op het grondwater mogen hebben.

Grondwerkzaamheden
In het kader van de gebiedsontwikkeling zijn grondwerkzaamheden nodig. Lokaal zijn verontreinigingen aanwezig, maar van ernstige bodemverontreiniging is geen sprake. De ontwikkelende partijen zijn verantwoordelijk voor eventuele bodemsanering op hun ontwikkelkavels, de gemeente is dat voor eventuele bodemsanering in de openbare ruimte. In Nieuwe Meer Oost moet zowel grond worden verwijderd (graven nieuw water en ondergrondse parkeergarages) als grond worden toegevoegd (ophogen maaiveld, dempen water en aanleggen parkwal). Inzet daarbij is om vrijkomende grond zoveel mogelijk in het gebied toe te passen.

Nutsvoorzieningen
In en nabij Nieuwe Meer Oost liggen verschillende belangrijke kabels en leidingen. Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling zijn al transportleidingen voor drinkwater, een hogedruk gasleiding en een hoogspanningsleiding in de Johan Huizingalaan verlegd. Ter vervanging van het huidige transportriool langs het spoortalud wordt een nieuw transportriool aangelegd in de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Voor het aansluiten van de nieuwe bebouwing doorlopen we wenstracéprocedures om de juiste locaties voor deze kabels en leidingen te bepalen. In verband met netcongestie wordt gewerkt aan verzwaring van het elektriciteitsnet.

De gemeente en de ontwikkelende partijen in het gebied hebben de mogelijkheden voor een collectieve warmtevoorziening onderzocht. Ondanks de ligging nabij het stadswarmtenet hebben de erfpachters afgewogen en besloten om niet aan te sluiten op stadswarmte. De ontwikkelende partijen hebben gekozen voor een individueel energiesysteem in de vorm van Warmte Koude Opslag (WKO). De gemeente en ontwikkelende partijen zorgen voor een zorgvuldige gefaseerde inpassing van de WKO-bronnen.

In de buurtstraten reserveren we in de servicestroken ruimte voor afvalcontainers. Het aantal containers is gebaseerd op het beoogde woningaantal. We voldoen aan de richtlijn voor maximale loopafstanden (150 meter) van woningen tot de afvalcontainers voor restafval.

Civieltechnische werken
In het gebied zijn verschillende civieltechnische werken voorzien: bruggen, kademuren, dak van de parkeergarage in Think District, keermuur van de parkwal, onderdoorgangen van het spoortalud en geluidschermen. De technische eisen en uitgangspunten voor deze constructies werken we in de volgende fase nader uit. Over de technische uitvoeringsaspecten van de parkwal en de geluidschermen langs de snelweg en het spoor stemmen we nader af met Rijkswaterstaat en ProRail.

Beheer en onderhoud
Bij het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en civieltechnische werken in Nieuwe Meer Oost gaan we uit van de stedelijke richtlijnen. Het hoge deel van het spoortalud en de eilanden in het buurtpark worden ecologisch beheerd. Het beheer van de openbare ruimte werken we nader uit in een beheerplan. Om hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken stellen we uitvoeringseisen, die continu worden gemonitord en waar nodig worden aangescherpt.

Ontwikkelstrategie

De gemeente is voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost afhankelijk van de (investerings)bereidheid van de erfpachters om hun kavels te ontwikkelen. De twee erfpachters zijn als ontwikkelende partijen in feite de aanjagers van deze gebiedsontwikkeling en willen aan de gang. De gemeente hanteert bij de ontwikkeling van het gebied als basisprincipe ‘regisseren waar het moet en faciliteren waar het kan’.

Samenwerking met ontwikkelende partijen
De twee ontwikkelende partijen zijn verantwoordelijk voor het ontwerpen, uitvoeren en beheren van de bouwblokken en de binnenterreinen. De openbare ruimte tussen de bouwblokken wordt ingericht en beheerd door de gemeente. De gemeente geeft de kaders mee waarbinnen ontwikkeld mag worden, toetst de plannen en legt de voorwaarden vast in omgevingsvergunningen en erfpachtcontracten. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het ontwerpen, uitvoeren en beheren van de openbare ruimte en het uitvoeren van bovenplanse maatregelen zoals hoofdinfrastructuur en geluidafscherming. Delen van de huidige erfpachtpercelen gaan in de toekomst gefaseerd, om niet, terug naar de gemeente als openbare ruimte.

Gezien de raakvlakken tussen het ontwerp van de bouwblokken en de openbare ruimte is afstemming tussen gemeente en de ontwikkelende partijen essentieel. De afgelopen jaren hebben we hier invulling aan gegeven door constructief met de ontwikkelende partijen samen te werken. We continueren deze samenwerking in het vervolg van de planontwikkeling. De principeafspraken voor de herontwikkeling zijn contractueel vastgelegd en worden in overleg verder uitgewerkt in vervolgcontracten passend binnen de kaders van de investeringsnota.

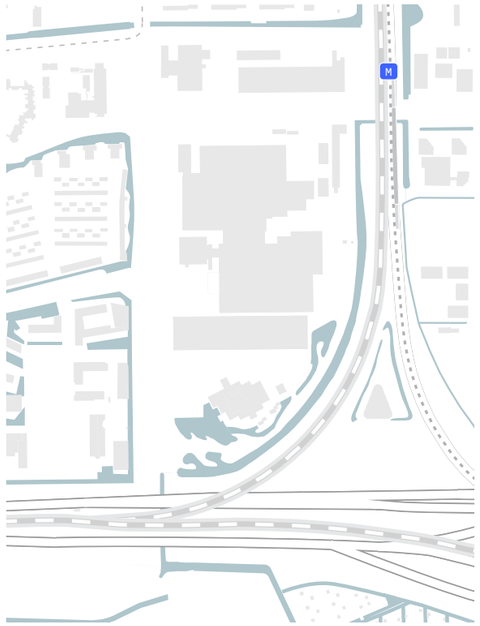
Fasering gebouwen en openbare ruimte
De nieuwe gebouwen en openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost worden gefaseerd ontwikkeld. De globale fasering is gebaseerd op de afspraken met ontwikkelende partijen. De sloop van bestaande bebouwing en de verplaatsing van de gemeentewerf en het recyclepunt zijn bepalend voor de mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling. Belangrijk uitgangspunt bij de fasering is dat in elke fase de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden gewaarborgd. De realisatie van voorzieningen zoals groen, sport, scholen en winkels gaat zoveel mogelijk gelijk op met de woningbouw.

We hebben een globale fasering, met de beoogde volgordelijke ontwikkeling van de bouwblokken en openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost, indicatief in kaart gebracht.

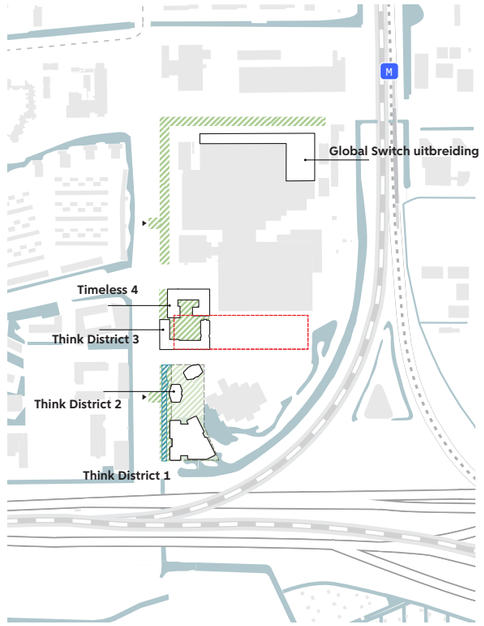
Verplaatsing gemeentewerf en recyclepunt
Het is voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost noodzakelijk om de gemeentewerf en het recyclepunt Henk Sneevlietweg te verplaatsen. In het gemeentelijk Transitieplan werven en overslagpunten is opgenomen dat de gemeentewerf wordt afgestoten en de kavel tweede kwartaal 2028 bouwrijp wordt opgeleverd. Het heeft de voorkeur om ter vervanging van het huidige recyclepunt een nieuw circulair ambachtscentrum te realiseren op de hoek van de Henk Sneevlietweg, Aletta Jacobslaan en de Johan Huizingalaan. Om de gebiedsontwikkeling rondom het recyclepunt tot de beoogde oplevering van het circulair ambachtscentrum op de beoogde locatie (niet eerder dan 2032) mogelijk te maken is het noodzakelijk dat het recyclepunt tijdelijk wordt verplaatst. Door het vrijkomen van de locatie van de gemeentewerf is het mogelijk om het huidige recyclepunt tijdelijk naar deze locatie te verplaatsen.

Beoogde fasering Nieuwe Meer Oost

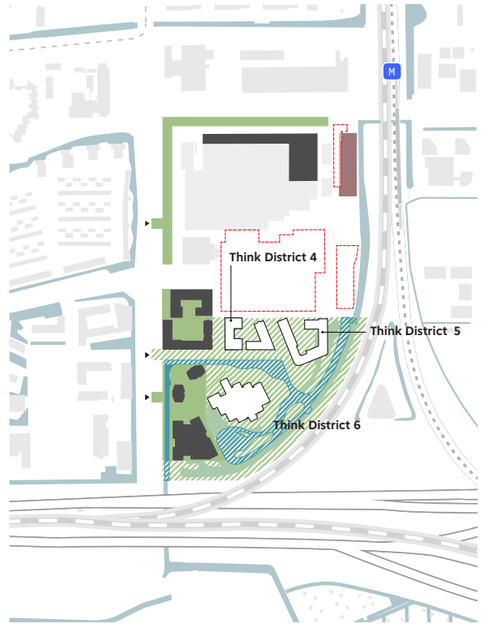
- Huidige bebouwing
- Sloop/verwijdering
- Voorbereiding bebouwing
- Gerealiseerde bebouwing
- Voorbereiding openbare ruimte en binnenterreinen
- Gerealiseerde openbare ruimte en binnenterreinen
- Huidig water
- Voorbereiding water
- Gerealiseerd water
- Beoogde nieuwe ingang metrostation
- Ingang metrostation
- Tijdelijk recyclepunt
- Bovenplanse maatregelen



Huidige situatie



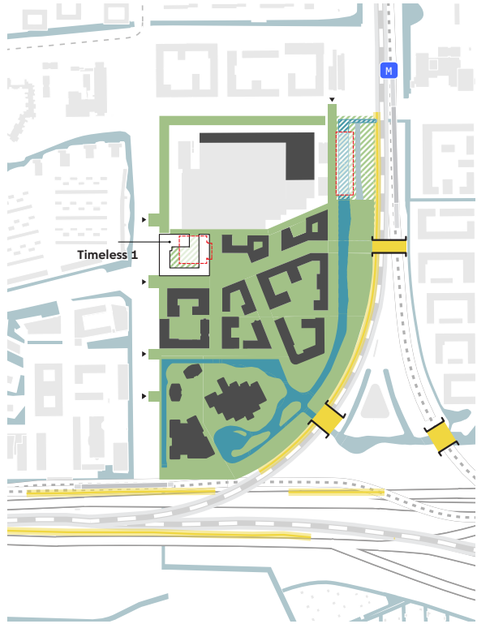
Fase 1
2025 t/m 2028 (4 jaar)



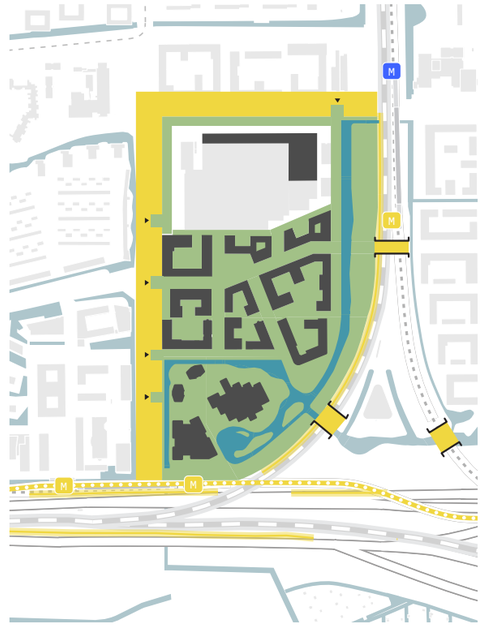
Fase 2
2026 t/m 2030 (5 jaar)



Fase 3
2028 t/m 2034 (7 jaar)



Fase 4
Na 2034



Beoogde eindsituatie
(inclusief bovenplanse maatregelen)

Bovenplanse maatregelen
We nemen ten behoeve van de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost ook maatregelen die (deels) buiten het plangebied liggen. Deze maatregelen nemen we niet uitsluitend ten behoeve van Nieuwe Meer Oost, maar ook andere deelgebieden van Schinkelkwartier en de bestaande stad hebben hier profijt van. Het gaat om de aanleg van de Nieuwe Sloterweg en ondertunneling van de spoordijk, de ondertunneling van de spoordijk naar de sporendriehoek, de herprofilering van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg, de aanpassing metrostation Henk Sneevlietweg, een nieuw metrostation Johan Huizingalaan, de HOV-lijn Schinkelhaven-Schiphol en geluidafschermende maatregelen langs de A4. Met bovenplanse maatregelen houden we regie op de gebiedsontwikkeling en samenhang tussen de ontwikkeling van deelgebieden.

We maken voor de gehele Nieuwe Sloterweg, vanaf de Sloterweg tot de Laan der Hesperiden, een integraal ontwerp en doorlopen daarvoor een afzonderlijk participatie- en besluitvormingstraject. Het gedeelte van de Nieuwe Sloterweg ten westen van het spoor inclusief de ondertunneling van de spoordijk zijn cruciaal voor een goede ontsluiting van Nieuwe Meer Oost. Daarom realiseren we dit gedeelte van de Nieuwe Sloterweg als eerste.

Monitoring
Om tijdens de transformatie van Schinkelkwartier in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden is monitoring essentieel. Monitoring maakt het mogelijk om de voortgang van de transformatie te bewaken, te sturen op het behalen van de gestelde ambities en zo nodig tussentijds bij te sturen. Momenteel werken we aan het opstellen van een monitoringsplan voor Schinkelkwartier. Via monitoring sturen we voor Nieuwe Meer Oost op een tijdige realisatie van maatschappelijke voorzieningen zoals groen, sport en scholen. Daarnaast is monitoring van belang om het OER Schinkelkwartier actueel te houden, zodat dit als basis kan dienen voor toekomstige ruimtelijke besluiten in Schinkelkwartier.

Omgevingseffecten

In het OER Schinkelkwartier zijn de omgevingseffecten van de transformatie van Schinkelkwartier in beeld gebracht gemaakt en beoordeeld. Op basis van daarvan zijn in het OER keuzes geformuleerd, alternatieven afgewogen en voorkeursalternatieven en bijbehorende maatregelen beschreven. De voorkeursalternatieven en bijbehorende maatregelen zijn opgenomen in de vastgestelde projectnota Schinkelkwartier en zijn daarmee kaderstellend voor de planuitwerking per deelgebied. In het kader van de investeringsnota Nieuwe Meer Oost hebben we nader onderzoek gedaan naar de omgevingseffecten van de beoogde ontwikkeling. De omgevingseffecten voor diverse aspecten zijn hierboven al beschreven.

Bouwhoogte
Op enkele locaties in Nieuwe Meer Oost, waar ze de ruimtelijke samenhang en oriëntatie op ooghoogte versterken, komen zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten. De beoogde bouwhoogtes passen binnen het hoogbouwbeleid Amsterdam en zijn zodanig bepaald dat er sprake is van voldoende bezonning, een aanvaardbaar windklimaat en een goede inpassing in het stadslandschap. De nabijheid van luchthaven Schiphol zorgt voor hoogtebeperkingen. Het plan voorziet in bebouwing met een bouwhoogte die hoger is dan de toetshoogte in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol. Omdat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de vliegveiligheid, kan naar verwachting voor alle bouwblokken de benodigde toestemming van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden verkregen.

Verkeersafwikkeling
Het verkeersonderzoek toont aan dat als gevolg van autonome ontwikkelingen (referentiesituatie) een verschuiving plaatsvindt van autogebruik naar gebruik van openbaar vervoer en fiets. De ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost (plansituatie) leidt tot een extra toename van het openbaar vervoer en (met name) fietsgebruik. Het autoverkeer van en naar Nieuwe Meer Oost kan in de toekomstige situatie zonder nieuwe knelpunten voor de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen worden afgewikkeld. De verkeersafwikkeling via de op- en afritten naar de A10 bij de Henk Sneevlietweg staat wel onder druk. Momenteel wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een acceptabele verkeersafwikkeling op dit kruispunt. Uit een verkenning volgt dat met een aanpassing van de rijstrookindeling een toekomstbestendige kruising kan worden gerealiseerd.

Geluidbelasting
In de huidige situatie zorgen de snelwegen A4 en A10, de Johan Huizingalaan, de spoor- en metrolijn, datacenter Global Switch en vliegverkeer van en naar Schiphol voor een aanzienlijke geluidbelasting in Nieuwe Meer Oost. De gesloten bouwblokken zorgen voor afscherming en geluidluwe binnenterreinen. Er zijn echter aanvullende maatregelen nodig om de geluidbelasting op de gevels en in de openbare ruimte te beperken en op die manier voor een aanvaardbaar woon-, leef- en verblijfsklimaat te zorgen:

- Om het geluid van snelwegen en spoor te beperken gaat de voorkeur uit naar schermen langs de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A4 en langs de spoorlijn. Bij het bepalen van de maatregelen hebben we rekening gehouden met de uitgangssituatie dat de ontwikkeling van verschillende bouwblokken vooruitloopt op de realisatie van geluidafscherming en dat bouwblokken onderling voor afscherming zorgen. Bij meerdere bouwblokken zullen dan ook aanvullend gebouwgebonden maatregelen nodig zijn.
- Als gevolg van het geluid van Global Switch zijn op enkele gevels van de meest noordelijke bouwblokken op de Timeless-kavel gebouwgebonden maatregelen nodig. Met een standaard gevelisolatie bij de woningen kan in Nieuwe Meer Oost een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden geborgd en wordt de vergunde geluidruimte en bedrijfsvoering van Global Switch niet beperkt.
- In verband met de gedeeltelijke ligging van Nieuwe Meer Oost in het planologisch afwegingsgebied voor geluid (LIB-5 zone) wordt in de planvorming expliciet rekening gehouden met luchtvaartgeluid. Gezien de geluidbelasting door vliegverkeer kan een zekere mate van hinder niet worden uitgesloten, maar is van ernstige slaapverstoring geen sprake. Met geluidadaptieve maatregelen kan de blootstelling aan luchtvaartgeluid worden beperkt, bijvoorbeeld door bij de oriëntatie van de woningen, het groenontwerp en de gevelmaterialisering rekening te houden met luchtvaartgeluid en op de meest geluidbelaste locaties afsluitbare loggia's toe te passen.
- De cumulatieve geluidbelasting in Nieuwe Meer Oost is volgens het Amsterdams geluidbeleid aanvaardbaar. Toekomstige bewoners in het gebied worden tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting en getroffen maatregelen. Zo worden zij in de gelegenheid gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een geluidbelast gebied. Met de ontwikkelende partijen en corporaties maken we afspraken over het invullen van deze informatieplicht.

Luchtkwaliteit en omgevingsveiligheid
De snelwegen A4 en A10 en luchthaven Schiphol hebben invloed op de luchtkwaliteit in Nieuwe Meer Oost. Om negatieve gezondheidseffecten als gevolg van luchtverontreiniging te beperken komen gevoelige bestemmingen zoals het integraal kindcentrum op afstand van de snelweg, de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Net als voor geluid geldt dat toekomstige bewoners actief en tijdig worden geïnformeerd over de luchtkwaliteit in het gebied.

Nieuwe Meer Oost ligt binnen het aandachtsgebied van de A4, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Binnen bepaalde afstanden van de A4 moet rekening worden gehouden met veiligheidsrisico's. Deze risico's vormen vooral voor de eerstelijnsbebouwing een aandachtspunt, het berekende groepsrisico wordt aanvaardbaar geacht. We voorzien in een goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, vluchtroutes en bluswatervoorzieningen. In verband met de ligging binnen het planologisch afwegingsgebied voor externe veiligheid (LIB-5 zone) moet in Nieuwe Meer Oost ook rekening worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Het uiterst kleine risico op een ongeval wordt aanvaardbaar geacht.

Nader onderzoek bouwplannen
De conclusie is dat de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost past binnen de scope van het OER Schinkelkwartier en dat de herontwikkeling in combinatie met de beoogde maatregelen niet zal leiden tot belangrijke negatieve omgevingseffecten. Het OER Schinkelkwartier is ook kaderstellend voor individuele bouwplannen in Nieuwe Meer Oost. In het kader van deze bouwplannen is altijd nader onderzoek nodig naar potentiële omgevingseffecten en benodigde maatregelen. De uitkomsten van het OER Schinkelkwartier moeten doorwerken in de ruimtelijke besluiten voor deze bouwplannen. Dat betekent dat moet worden aangegeven hoe benodigde maatregelen zijn geborgd en op welke wijze invulling is gegeven aan de spelregels uit het OER Schinkelkwartier.

Beoogd eindbeeld Nieuwe Meer Oost



Participatie en communicatie

Het participatieproces van Nieuwe Meer Oost hebben we ingericht op basis van de participatieverordening en sluit aan op de verplichting tot participatie in de Omgevingswet en het principe van ‘samen stad maken’ uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. In het participatieplan Nieuwe Meer Oost zijn de doelen, participatieniveaus, doelgroepen, thema’s en bijeenkomsten beschreven. Het participatieplan is tot stand gekomen met de twee ontwikkelende partijen en heeft als doel om de plannen kwalitatief beter te maken. Het participatietraject voor Nieuwe Meer Oost is breed toegankelijk gemaakt voor bewoners, ondernemers en organisaties.

Belanghebbenden en geïnteresseerden zijn op verschillende momenten bij de planvorming betrokken. We hebben daarbij verschillende groepen belanghebbenden onderscheiden en deze onverdeeld in drie schillen. Dit onderscheid is gemaakt op basis van de mate van (eerdere) betrokkenheid bij het gebied, waarbij het participatieniveau per schil verschilt: hoe meer betrokken, hoe eerder meegenomen.

De thema’s zijn samen met de ontwikkelende partijen opgesteld, waarbij per thema de ruimte voor invloed is bepaald. Er zijn meerdere bijeenkomsten gehouden: een bijeenkomst voor direct betrokkenen en belanghebbenden, een openbare informatiemarkt en verdiepende thema werkgroepen voor geïnteresseerden. De inbreng tijdens de bijeenkomsten is gedeeld met deelnemers en andere geïnteresseerden. De inbreng heeft op onderdelen geleid tot verrijking en aanscherping van de plannen.

De concept investeringsnota Nieuwe Meer Oost heeft samen met het concept beeldkwaliteitsplan van 17 juli tot en met 10 september 2025 in het kader van de inspraak ter inzage gelegen. Tijdens de inspraakperiode hebben we een terugkoppelbijeenkomst georganiseerd om vragen te beantwoorden en toe te lichten hoe in de investeringsnota is omgegaan met de inbreng uit de participatie. In de Nota van beantwoording en wijzigingen zijn de inspraakreacties van een beantwoording voorzien en is aangegeven in hoeverre deze reacties tot wijziging van de investeringsnota en het beeldkwaliteitsplan hebben geleid.

Ook in de volgende fase, de uitvoeringsfase, worden bewoners, ondernemers en organisaties tijdig betrokken. Er wordt opnieuw een participatieplan opgesteld. Ontwikkelende partijen zijn verantwoordelijk voor hun eigen participatie per kavel/bouwblok. De gemeente werkt de plannen voor de openbare ruimte verder uit, in de fase van het voorlopig ontwerp wordt de omgeving betrokken. Afhankelijk van de inhoud bepalen we welke mate van invloed passend is.

Organisatie

Nieuwe Meer Oost is onderdeel van het grootstedelijk project Schinkelkwartier. De wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling is namens het college van burgemeester en wethouders de bestuurlijk opdrachtgever voor Schinkelkwartier. De projectorganisatie Schinkelkwartier werkt aan het begeleiden van de verdere ontwikkeling van Schinkelkwartier, de planuitwerking per deelgebied en de ontwikkeling van individuele projecten.

Naast afstemming binnen de gemeentelijke organisatie en het participatietraject is voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost ook specifieke afstemming nodig met overige instanties en organisaties, waaronder ProRail en Rijkswaterstaat, projectorganisaties Zuidasdok en OVAH, de BIZ Nieuwe Meer en de betrokken nutspartijen.

Financiën en risico’s

Als onderdeel van de investeringsnota hebben we een grondexploitatiebegroting voor de komende tien jaar opgesteld. De grondexploitatie is een financiële vertaling van het stedenbouwkundig plan, bestaat uit een raming van opbrengsten en kosten en geeft daarmee inzicht in de financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling. Op basis van de grondexploitatie kunnen we investeringen doen in het gebied.

De opbrengsten worden hoofdzakelijk bepaald door zogeheten meerwaarde erfpacht als gevolg van het beoogde programma op de ontwikkelkavels en de uitbreiding van Global Switch. De investeringen bestaan voor een belangrijk deel uit verwervingen, bouwrijp maken, inrichting van het maaiveld, realisatie van civiele constructies en bijdragen aan derden. Daarnaast houden we rekening met proceskosten, faseringskosten en kosten voor tijdelijke maatregelen.

De grondexploitatie Nieuwe Meer Oost heeft een positief saldo: de totale opbrengsten zijn hoger dan de kosten. Het saldo wordt verevend binnen het financieel kader van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier dat uiteindelijk wordt verrekend met het Vereveningsfonds, waarin de saldo’s van positieve en negatieve gemeentelijke grondexploitaties worden verevend.

Naast maatregelen binnen Nieuwe Meer Oost, nemen we ten behoeve van de herontwikkeling ook bovenplanse maatregelen die (deels) buiten het plangebied liggen. Voor de meeste van deze maatregelen worden de kosten door de directie Grond en Ontwikkeling (G&O), de directie Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) en subsidies van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) gedekt. Naast het openen van de grondexploitatie Nieuwe Meer Oost openen we een grondexploitatie Grote Werken om de uitvoeringskosten voor het deel van de Nieuwe Sloterweg en de proceskosten voor de onderdoorgang van de spoordijk te dekken.

In het kader van de investeringsnota zijn de volgende belangrijkste risico’s voor de gebiedsontwikkeling geïnventariseerd:

- Afhankelijkheid van ontwikkelbereidheid en -tempo van erfpachters, wat samenhangt met marktomstandigheden, gemeentelijke eisen en zekerheid over gemeentelijke investeringen.
- Afhankelijkheid medewerking ProRail en Rijkswaterstaat voor realisatie van geluidafschermende maatregelen en werkzaamheden in het buurtpark.
- Ruimtelijke reservering in Omgevingsvisie Amsterdam en alternatieven in planvorming OVAH voor mogelijk extra treinspoor die een ruimteclaim leggen op Nieuwe Meer Oost.
- Wijziging van wet- en regelgeving ten aanzien van luchtvaartgeluid kan leiden tot beperkingen voor het realiseren van woningbouw.
- Per bouwplan moet onderzoek worden gedaan naar stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, waarbij rekening moet worden gehouden met jurisprudentie over intern salderen.
- Het elektriciteitsnet in Amsterdam staat onder druk, waardoor nieuwe grootverbruikers mogelijk niet kunnen worden aangesloten en de ontwikkeling van de bouwblokken vertraging oploopt.

1 Inleiding



Kaart ligging
Schinkelkwartier
in Amsterdam

1.1 Een nieuwe stadswijk

Schinkelkwartier is een van de grote binnenstedelijke ontwikkellocaties van Amsterdam, waar nog volop ruimte is voor verdichting en transformatie. Lange tijd was Schinkelkwartier een blinde vlek op de kaart van Amsterdam. Een geïsoleerd gebied aan de rand van stad, doorsneden door spoordijken, snelwegen en watergangen. Een ideale vestigingsplaats voor functies die veel ruimte in beslag nemen, zoals productiebedrijven, kantoren en sportvelden. Schinkelkwartier ligt grotendeels in stadsdeel Nieuw-West op een strategische locatie tussen de Zuidas en luchthaven Schiphol. Bovendien ligt het nabij Landschapspark De Oeverlanden dat onderdeel is van de Westeinderscheg. De ontwikkeling van Schinkelkwartier sluit aan op de ontwikkelingen van de Ringzone West en de Zuidflank. Hier liggen bij uitstek kansen voor het toevoegen van woningen en het ontwikkelen van een stedelijk gebied, waar groen, economie en wonen elkaar versterken.

De gebiedsontwikkeling zorgt ervoor dat een gebied waar nu bijna alleen nog maar gewerkt wordt, verandert in een inclusieve, levendige en groene stadswijk die goed verbonden is met de omgeving. Dit is een opgave die ongeveer 25 jaar gaat duren. De nieuwe stadswijk zal een belangrijke verbindende schakel vormen tussen het direct aangrenzende stedelijk gebied van de stadsdelen Nieuw-West en Zuid. De opgave voor Schinkelkwartier bestaat uit de ontwikkeling van zes deelgebieden tot complete buurten, die in samenhang zijn verbonden met de bestaande stad. Nieuwe Meer Oost is een van de buurten van Schinkelkwartier.



Schinkelkwartier en de Oeverlanden aan weerszijden van de A4
Foto: Your Captain Luchtfotografie

De afzonderlijke buurten van Schinkelkwartier krijgen een eigen karakter en een specifiek daarop afgestemd programma. Dit programma borduurt voort op de kernkwaliteiten van het specifieke deelgebied, maar is ook goed afgestemd op het programma in de andere deelgebieden van Schinkelkwartier. De som der delen leidt uiteindelijk tot de complete stadswijk Schinkelkwartier, stevig verankerd in Amsterdam met de Oeverlanden als recreatief achterland.

De gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier verloopt geleidelijk, waarbij we initiatieven van ontwikkelende partijen willen faciliteren.

De gemeente is voor de herontwikkeling afhankelijk van partijen met grondposities in het gebied, die bereid zijn om te investeren in de herontwikkeling van hun kavel. Een groot gedeelte van de grond is namelijk in erfpacht uitgegeven. Per deelgebied bieden we op maat toegesneden ontwikkelruimte om initiatieven te kunnen faciliteren. Om regie te houden op de gebiedsontwikkeling en samenhang tussen de ontwikkelingen van deelgebieden maken we niet alleen plannen per deelgebied maar werken we ook aan bovenplanse maatregelen en gebiedsbrede planproducten.

1.2 Gefaseerde plan- en besluitvorming

De planontwikkeling voor gebiedsontwikkeling in Amsterdam bestaat uit het doorlopen van vier fasen: verkenning, haalbaarheid, ontwerp en uitvoering. Elke fase wordt afgerond met een bestuurlijk besluit dat richting geeft aan de volgende fase. Deze vier fasen zijn vastgesteld in het Plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen (Plaberum).



Verkenningsfase

In februari 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders de principenota Schinkelkwartier vastgesteld. In de principenota is het voorstel opgenomen om voor Schinkelkwartier in te zetten op een gemengd, innovatief en duurzaam woon-werkgebied. Met het vaststellen van de principenota is de verkenningsfase afgerond en is opdracht gegeven voor het opstellen van een projectnota.

Haalbaarheidsfase

In december 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders de projectnota Schinkelkwartier vastgesteld. Uitgangspunt is de ontwikkeling van 11.000 woningen, 450.000 m^2 brutovloeroppervlak (bvo) voorzieningen en 1.020.000 m^2 bvo werkfuncties. Met de projectnota Schinkelkwartier is aangetoond met welke maatregelen deze ontwikkeling haalbaar is. Daarbij hebben we onder andere rekening gehouden met wet- en regelgeving, beleidskaders, stedenbouwkundige eisen en financiële kaders. De hoofdkeuzes en ambities zijn voorstelbaar gemaakt in een stedenbouwkundig kader. Met het vaststellen van de projectnota is de haalbaarheidsfase afgerond en is opdracht gegeven voor het opstellen van investeringsnota's per deelgebied. Met de projectnota als basis kan de beoogde verdichting en functiemenging in het gebied op een verantwoorde en samenhangende wijze plaatsvinden.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase maken we de plannen per deelgebied concreter door een investeringsnota op te stellen. In een investeringsnota zijn een stedenbouwkundig plan, een schetsontwerp voor de openbare ruimte, een programma en een bijhorende analyse van kosten en opbrengsten uitgewerkt.

We maken een investeringsnota per deelgebied, omdat het ene deelgebied sneller kan worden ontwikkeld dan het andere deelgebied. Daarnaast leent de mate van detaillering in een investeringsnota zich niet voor een omvangrijk gebied zoals Schinkelkwartier. Dit zou veel tijd en capaciteit kosten en zou niet aansluiten op de voorziene fasering van de verschillende deelgebieden.

We starten met de investeringsnota voor deelgebied Nieuwe Meer Oost omdat gevestigde erfpachters investeringsbereidheid hebben getoond en omdat de gemeente daarvoor kaders wil meegeven. Na vaststelling van de investeringsnota wordt een grondexploitatie (grex) voor de komende tien jaar geopend, zodat de gemeente investeringen in het gebied kan doen. De grex lichten we nader toe in hoofdstuk 13.

Uitvoeringsfase

Na de investeringsnota Nieuwe Meer Oost volgt de uitvoeringsfase. Deze fase bestaat uit verschillende besluiten zoals het uitwerken van een voorlopig ontwerp (VO) en definitief ontwerp (DO) voor de openbare ruimte. Daarnaast worden onderdelen van de ontwikkeling vastgelegd in verschillende producten, zoals wijziging van het Omgevingsplan, omgevingsvergunningen, inrichtings- en beheerplannen en contracten met uitvoerende partijen. De fasering van de nieuwe gebouwen die door de ontwikkelende partijen worden gerealiseerd is hierin leidend.

1.3 Ontwikkelkavels Nieuwe Meer Oost

Het plangebied Nieuwe Meer Oost bevat het voormalig IBM-terrein en bestaat grofweg uit vier delen waarvan de meerderheid in erfpacht is uitgegeven aan drie erfpachters. Het gaat van noord naar zuid om de volgende in erfpacht uitgegeven kavels:

- Global Switch-kavel. Datacenter Global Switch is gehuisvest in een van de voormalige fabriekshallen van IBM en zal de komende jaren uitbreiden op grond van bestaande rechten. In de projectnota Schinkelkwartier werd door de gemeente ingezet op verplaatsing van het datacenter om herontwikkeling tot gemengd stedelijk gebied met hoge dichtheid mogelijk te maken. Verplaatsing van het datacenter is echter zeer complex en kostbaar. Bovendien heeft Global Switch kenbaar gemaakt in het gebied te willen blijven. Daar houden we in deze investeringsnota rekening mee. Om die reden wordt de kavel van Global Switch in de investeringsnota Nieuwe Meer Oost niet als ‘ontwikkelkavel’ aangemerkt.
- Timeless-kavel. Deze ontwikkelkavel betreft het terrein van erfpachter Riekerpolder Investments V.O.F., waarbij COD/Timeless ontwikkelende partij is. De bestaande gebouwen zijn een voormalige fabriekshal en het voormalig administratiegebouw van IBM. Op de kavel is onder andere startup community B. Amsterdam gevestigd.
- Think District[1]. Deze ontwikkelkavel betreft het terrein van erfpachter REDC AMS B.V., waarbij RED Company / Powerhouse Company de ontwikkelende partij is. Op de kavel staat het monumentale IBM-kantoorgebouw en bijhorende parkeergarage met daaromheen een groene omgeving. Na afstoting van de fabriekshallen is het bedrijf IBM in het monumentale gebouw gebleven, zodat het bedrijf nog altijd in het gebied is gevestigd.

Rondom de in erfpacht uitgegeven kavels ligt grond van de gemeente. Dit bestaat voornamelijk uit groen langs infrastructuur. De grond ten oosten van Global Switch en de Timeless-kavel wordt gebruikt als recyclepunt en als gemeentewerflocatie.

1 Met deze benaming wordt verwezen naar de bedrijfsslogan ‘Think!’ van IBM. Onder die slogan werden medewerkers gestimuleerd om met slimme uitvindingen te komen, waarbij IBM een goed idee beloonde met twintig procent van de besparing.

In de afgelopen jaren hebben de erfpachters van de Timeless-kavel en Think District bereidheid getoond om te investeren in Nieuwe Meer Oost. Deze partijen zijn mede aanjagers geweest van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier. Met deze partijen heeft de gemeente in 2020 en 2021 afsprakenbrieven getekend. Hierin staan afspraken over ruimtelijke en programmatische kaders, in afstemming op de projectnota Schinkelkwartier. Voorbeelden zijn de posities en hoogtes van de gebouwen, het aantal woningen en de grootte daarvan. Deze investeringsnota bevat een vertaling en verdere uitwerking van de kaders die in de afsprakenbrieven zijn vastgelegd.

Op basis van de afsprakenbrieven hebben we met deze partijen, parallel aan de ontwikkeling van de investeringsnota, gewerkt aan de planvorming voor een aantal zogenaamde pionierprojecten langs de Johan Huizingalaan. Daardoor kunnen deze ontwikkelingen op relatief korte termijn starten. Op de Timeless-kavel is dit B@Home (blok 4), een bouwblok met woon- en kantoorfuncties en een hotel. In Think District zijn dit blokken 1 tot en met 3. Blokken 1 en 2 staan op een drielaags verdiepte parkeergarage met daarop een nieuw kantoor (blok 1) en twee woontorens (blok 2). Aanleiding voor het nieuwe kantoor is de wens van IBM om te verhuizen uit het monumentale gebouw, dat niet meer voldoet aan de huidige eisen. Blok 3 bestaat uit woningen. Alle blokken krijgen voorzieningen in de plint. Samen vormen blok 3 in Think District en B@Home het eerste samengestelde bouwblok met groen binnenterrein in Nieuwe Meer Oost en Schinkelkwartier.

Huidige situatie met eerste ontwikkelkavels



1.4 Opgave Nieuwe Meer Oost

De opgave voor Nieuwe Meer Oost is het ontwikkelen van een naar binnen gekeerd werkgebied naar een groene, innovatieve en gemengde woon-werkbuurt. Nieuwe Meer Oost is onderdeel van het innovatiedistrict Nieuwe Meer, waar toonaangevende bedrijven en/of kennisinstellingen in toenemende mate clusteren en netwerken vormen met startups, broedplaatsen en aanjagers. Een bruisend stedelijk milieu met ruimte om te wonen, werken, leren en experimenteren. Dit vraagt om maatregelen die het woon-, leef- en verblijfsklimaat en de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets verbeteren.

Op de twee ontwikkelkavels in Nieuwe Meer Oost is ruimte voor circa 2.850 woningen, 101.000 m² bvo kantoor- en bedrijfsruimte en 27.000 m² bvo maatschappelijke en commerciële voorzieningen, waaronder een basisschool, winkels en horeca. Nieuwe Meer Oost kan daarmee ruimte bieden aan circa 5.700 inwoners en 4.850 arbeidsplaatsen. Dit programma vormt de basis voor het ontwerp en het nader onderzoek naar de haalbaarheid dat we in het kader van de investeringsnota hebben gedaan.

Omdat we in de verdere planuitwerking samen met de ontwikkelende partijen rekening willen houden met mogelijke optimalisaties, zijn het stedenbouwkundig plan en het programma niet alleen richtinggevend maar bieden ook ruimte voor flexibiliteit. Over zowel de verdere uitwerking van het ontwerp als de optimalisatie van het programma zijn we met de ontwikkelende partijen in gesprek, waarbij behoud van de hoofdopzet uit het stedenbouwkundig plan uitgangspunt is.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van het plangebied, waarbij we ingaan op de ligging en plangrenzen, de historische ontwikkeling, de ruimtelijke en functionele structuur, de eigendomssituatie en de kansen en beperkingen. In hoofdstuk 3 volgt een samenvatting van de relevante kaders, waaronder de projectnota Schinkelkwartier, het Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier en het huidige juridisch planologisch kader. Daarnaast beschrijven we in dat hoofdstuk de ambities voor Schinkelkwartier en Nieuwe Meer Oost. In bijlage 1 geven we een overzicht van relevant gemeentelijk beleid.

De hoofdstukken 4 tot en met 7 vormen de kern van de investeringsnota. In hoofdstuk 4 behandelen we het stedenbouwkundig plan. Dit is een kader waarin we belangrijke bouwstenen voor het stedenbouwkundig ontwerp van de buurt vastleggen. Verder bevat dit hoofdstuk een overzicht van de spelregels voor bouwen en beeldkwaliteit. Het beeldkwaliteitsplan staat in bijlage 2. In hoofdstuk 5 beschrijven we het programma voor wonen, werken en voorzieningen. De basis voor de maatschappelijke voorzieningen in Nieuwe Meer Oost wordt gevormd door het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen Schinkelkwartier uit bijlage 3. In hoofdstuk 6 staat de openbare ruimte centraal, waarbij we nader ingaan op de water-, groen- en verkeersstructuur en de structurerende elementen. Hoofdstuk 7 gaat over verkeer en parkeren, waarbij we ingaan op openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger.

Hoofdstuk 8 gaat over techniek en uitvoering, waaronder ondergrondse infrastructuur, civieltechnische werken en beheeraspecten. Hierbij hoort bijlage 4, het BLVC-kader Schinkelkwartier. Hoofdstuk 9 bevat de ontwikkelstrategie en fasering. Daarin beschrijven we de rolverdeling tussen gemeente en ontwikkelende partijen, de privaat- en publiekrechtelijke strategie, de fasering en de samenhang met bovenplanse maatregelen. In hoofdstuk 10 staan de omgevingseffecten van de ontwikkeling centraal. Daar beschrijven we in hoeverre het plan past binnen de kaders van het OER Schinkelkwartier en op welke wijze negatieve effecten worden voorkomen of beperkt. De uitgevoerde onderzoeken naar de omgevingseffecten zijn opgenomen in bijlage 5.

Hoofdstuk 11 geeft een samenvatting van het participatie- en communicatieproces en op welke wijze we met de input uit de participatie zijn omgegaan. Een overzicht van de participatie input staat in bijlage 6. De folder voor inspraak met een korte beschrijving van de plannen staat in bijlage 7. De Nota van beantwoording en wijzigingen investeringsnota en beeldkwaliteitsplan Nieuwe Meer Oost is opgenomen in bijlage 8. In hoofdstuk 12 volgt een beschrijving van de projectorganisatie. In hoofdstuk 13 gaan we in op de financiële haalbaarheid en risico's. Bij dit hoofdstuk hoort de vertrouwelijke bijlage 9: de financiële paragraaf waarin de geraamde kosten en opbrengsten voor deze gebiedsontwikkeling worden uiteengezet.

2 Plangebied

2.1 Ligging en plangrenzen

Ligging

Nieuwe Meer Oost is een deelgebied binnen de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier. Het deelgebied van circa 24 hectare ligt in de zuidwesthoek van Amsterdam en maakt deel uit van stadsdeel Nieuw-West. Nieuwe Meer Oost is strategisch gelegen in de corridor tussen de Zuidas en Schiphol en ligt aan de groene scheg met de Oeverlanden die naar de Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos leidt.

Plangrenzen

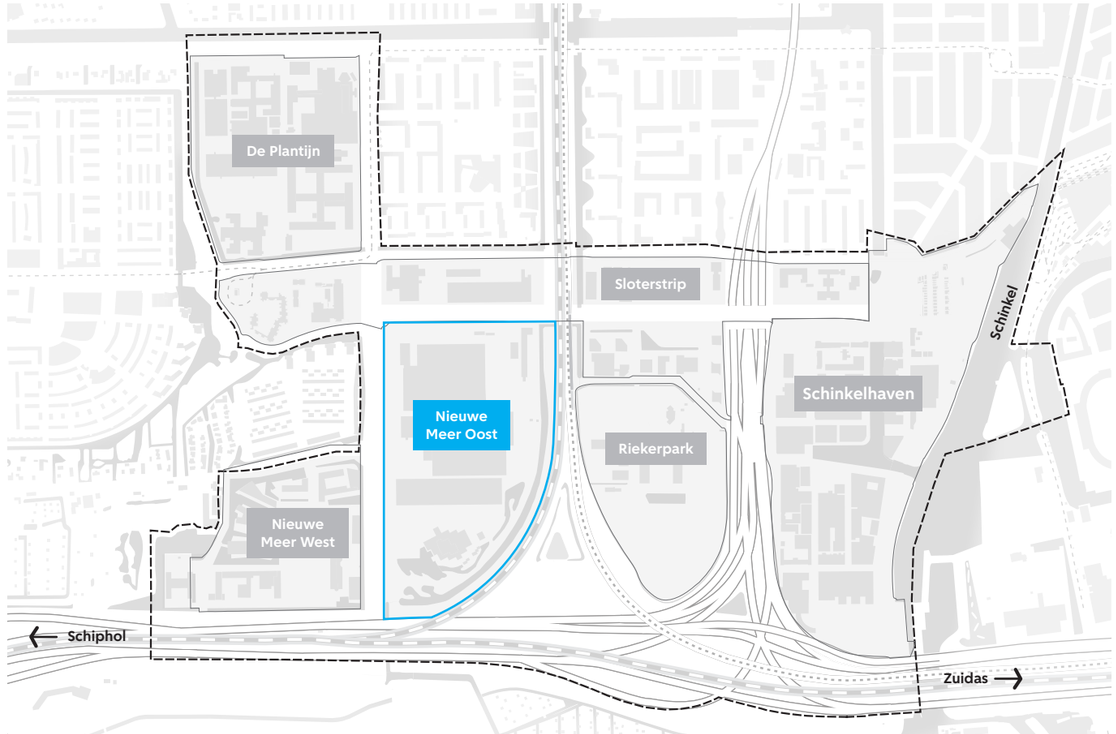
Het plangebied Nieuwe Meer Oost wordt in het noorden begrensd door de Henk Sneevlietweg, in het oosten door de spoorlijn tussen Sloterdijk en Schiphol, in het zuiden door de snelweg A4 en in het westen door de Johan Huizingalaan. De grenzen van het plangebied en de ligging binnen Schinkelkwartier zijn weergegeven op onderstaande afbeelding.

Het plangebied Nieuwe Meer Oost grenst aan de noord- en oostzijde aan twee andere deelgebieden van Schinkelkwartier: Sloterstrip en Riekerpark. Ten zuidoosten van het gebied ligt de sporendriehoek, waar een hulpwarmte-centrale en het werkterrein van Zuidasdok zijn gelegen. Aan de westzijde grenst het gebied aan deelgebied Nieuwe Meer West en de bestaande woonbuurt Park Haagseweg.

Luchtfoto plangebied Nieuwe Meer Oost
Foto: Your Captain Luchtfotografie



Plangebied Nieuwe Meer Oost binnen Schinkelkwartier



2.2 Historische ontwikkeling

Uit de geschiedenis van Nieuwe Meer Oost blijkt dat het gebied een ontwikkeling heeft doorgemaakt, waarbij het oorspronkelijke polderlandschap met langgerekte kavels vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw ingrijpend is veranderd als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur en de komst van grootschalige bedrijvigheid.

Landelijk gebied

Het plangebied maakte tot de twintigste eeuw deel uit van het veenweidelandschap ten westen van Amsterdam. Na de ontginning van dit gebied ontstond vanaf de twaalfde eeuw de eerste lintbebouwing langs de Sloterweg, een dijk die de Sloterbinnenpolder en Riekerpolder van elkaar scheidt. In de zeventiende eeuw werd de Sloterbinnenpolder bedijkt en werd het veenmoeras ten zuiden van de Sloterweg ingepolderd.

De Sloterweg, de verbindingsroute tussen Amsterdam en Sloten, ontsloot de stad al sinds de middeleeuwen vanuit westelijke richting. Met de snelle groei van Amsterdam ontwikkelde de Sloterweg zich vanaf de veertiende eeuw van een eenvoudig pad op een veendijk tot een belangrijke stedelijke ontsluitingsweg. Tot 1950 behield het plangebied echter een landelijk karakter, waar boerderijen en landhuizen langs de Sloterweg de enige bebouwing vormden.

In 1921 werd de gemeente Sloten door buurgemeente Amsterdam geannexeerd om de ambitieuze stadsuitbreidingsplannen te kunnen faciliteren. In datzelfde jaar besloot het gemeentebestuur van Amsterdam tot de aanleg van de Ringspoorbaan rond de stad, waartoe dwars door de Sloterweg een spoordijk werd aangelegd.

Algemeen Uitbreidingsplan

In 1935 stelde de gemeenteraad het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor Amsterdam vast, waarin de polders ten westen van de stad werden bestemd voor de ontwikkeling van de Westelijke Tuinsteden. De Riekerpolder kreeg de functie van groene buffer met recreatie-functies tussen de woonwijken en de Nieuwe Meer. Daarbij werd een aanzienlijk deel van de polder aangewezen als stadsbegraafplaats en een deel als woongebied. In het AUP werd ingezet op een aaneengesloten groenstructuur met recreatieve functies voor de stedeling.

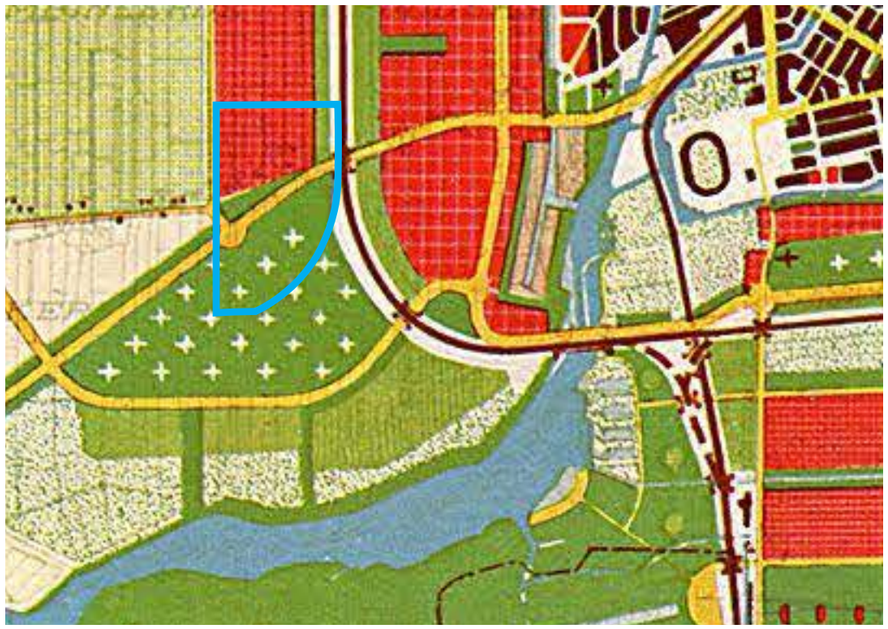
Het AUP voorzag ook in een regionale uitvalsweg richting Den Haag en luchthaven Schiphol. Deze Oude Haagseweg was al gepland op basis van het Rijkswegenplan uit 1927 en werd in 1934 aangelegd. De Oude Haagseweg deelde de Riekerpolder in tweeën en takte in het plangebied, ter hoogte van de Ringspoorbaan, aan op de Sloterweg.

In de jaren vijftig van de twintigste eeuw werd, ter uitvoering van het AUP, begonnen met de aanleg van de Westelijke Tuinsteden. Voor het ophogen en bouwrijp maken van de uitbreidingswijken Slotervaart en Westlandgracht werd zand gewonnen uit de Nieuwe Meer. Als gevolg van de zandwinning werd de Nieuwe Meer aanzienlijk vergroot.

De Riekerpolder zou een ander karakter krijgen dan in het AUP was voorzien. De beoogde stadsbegraafplaats is uiteindelijk nooit gerealiseerd. Het sportpark, dat in het AUP langs de noordzijde van de Nieuwe Meer was geprojecteerd, werd gerealiseerd tussen het talud van de Ringspoorbaan en het tracé van de toekomstige Ringweg A10. Dit gebied was in het AUP nog als woongebied bestemd.

Situatie omstreeks 1900





Nieuwe Meer Oost in Algemeen Uitbreidingsplan (1934)
Bron: Stadsarchief Amsterdam

Vestiging IBM en aanpassing infrastructuur

In 1959 vestigde het innovatieve Amerikaanse bedrijf IBM (International Business Machines), met wereldwijd nog altijd de meeste patenten op zijn naam, zich in het gebied, in eerste instantie met een hoofdkantoor en fabrieksgebouw op de kruising van de Johan Huizingalaan en de Aletta Jacobslaan. Een paar jaar eerder was aan de westzijde van het plangebied de Johan Huizingalaan aangelegd als onderdeel van de hoofdstructuur van tuinstad Slotervaart. Deze noord-zuid verbindingsweg werd aangesloten op de Oude Haagseweg.

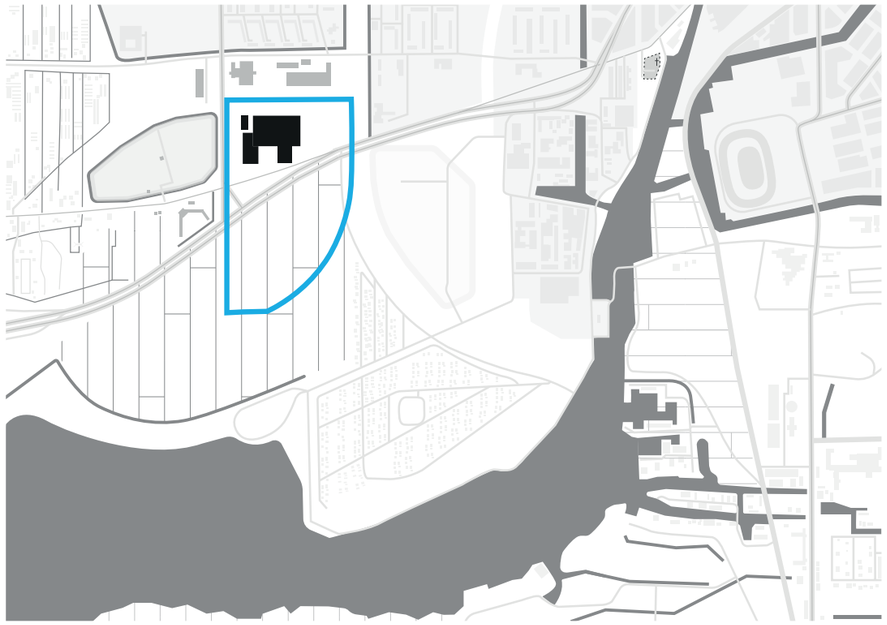
In 1965 bereikte IBM met het gemeentebestuur van Amsterdam overeenstemming om een omvangrijk industriecomplex te stichten op het terrein ten zuiden van het toenmalige IBM-hoofdkantoor. De uitbreiding van IBM werd in fasen gerealiseerd omdat de Oude Haagseweg dwars over het perceel heen liep. Als eerste fase van de uitbreiding werd in 1968 een complex met fabriekshallen van één bouwlaag en een ketelhuis geopend. In de nieuwe fabrieken aan de Johan Huizingalaan werden kantoormachines, schrijfmachines, communicatieapparatuur, dicteermachines en elektronische computers geproduceerd.

Met de opening van de A4 verloor de Oude Haagseweg begin van de jaren zeventig zijn functie en ontstond ruimte voor nieuwe uitbreidingen van IBM. In 1972 werd ten zuiden van het tracé van de Oude Haagseweg een administratiekantoor gerealiseerd. In 1974 werd begonnen met de bouw van een schrijfmachinefabriek, waar de revolutionaire balletjes-typemachine werd geproduceerd. Met de bouw van het nieuwe hoofdkantoor in 1977 in een ontworpen landschappelijke setting, kreeg het IBM-terrein een opvallend stedenbouwkundig ijkpunt in de vorm van een getrapt, alzijdig gebouw, op een locatie die zowel vanaf de snelweg A4 als vanaf de spoorlijn goed zichtbaar is.

In 1975 werd ten noorden van het plangebied de Henk Sneevlietweg aangelegd, die met een ongelijkvloerse aansluiting op de Ringweg A10 als belangrijke ontsluitingsroute ging fungeren. Met de aanleg van het westelijk deel van de Ringweg A10 werd eind jaren zestig gestart. Tien jaar later kwam de spoorverbinding tussen Amsterdam en Schiphol tot stand en in de jaren negentig volgde de aanleg van metrolijn 50. Daarmee werd het dijklichaam van de Ringspoorbaan, dat al in de jaren dertig was aangelegd, eindelijk in gebruik genomen.

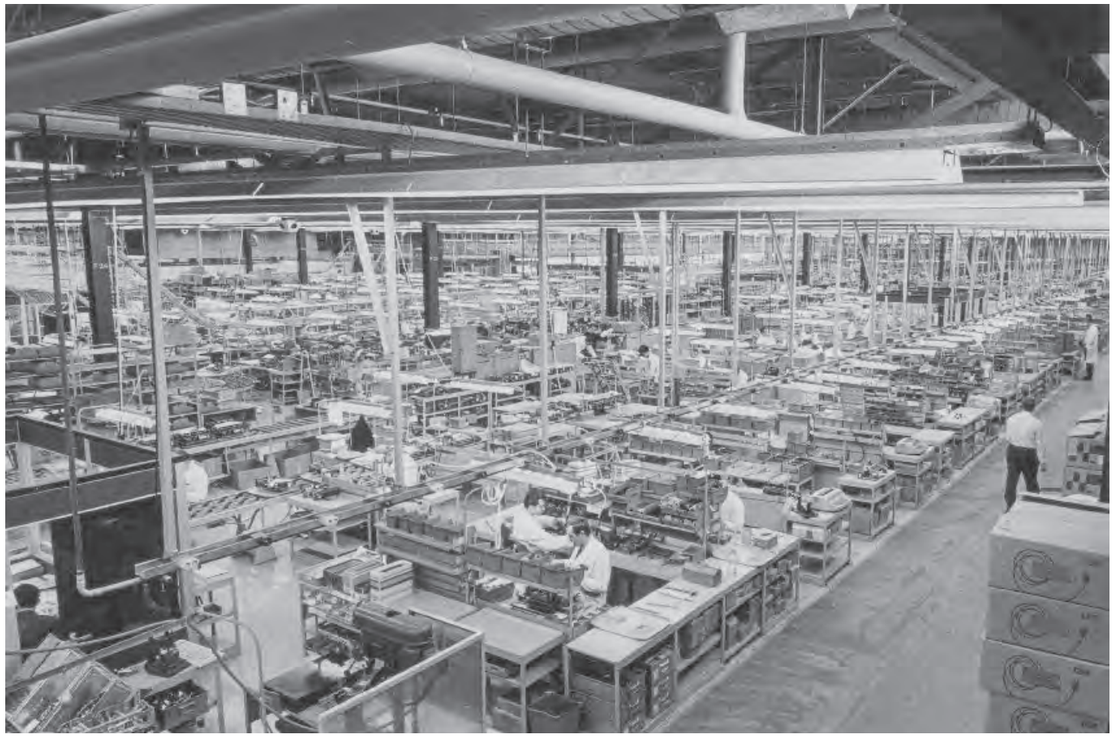
In de jaren tachtig werd in de zone ten westen van de spoorlijn de gemeentewerf en het recyclepunt Henk Sneevlietweg geopend.

Situatie omstreeks 1970





Bebouwing eerste fase – uitbreiding IBM (1968) Bron: Stadsarchief Amsterdam



Productiewerkzaamheden in schrijfmachinefabriek van IBM Bron: Stadsarchief Amsterdam



Plangebied in 1978 met op de voorgrond het nieuwe IBM-hoofdkantoor Bron: Stadsarchief Amsterdam

Functiewijzigingen

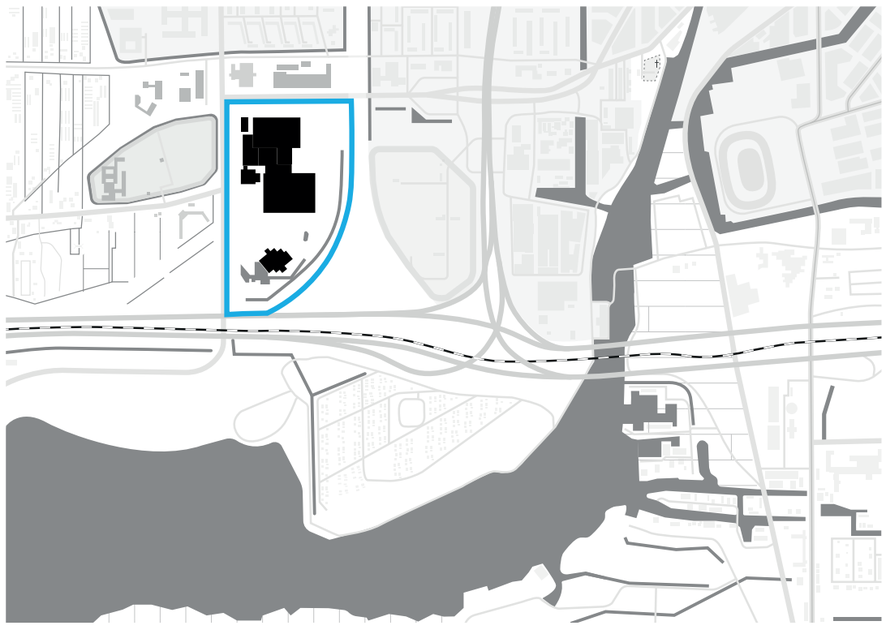
In 1989 kondigde IBM aan dat de productie-activiteiten in Amsterdam naar het buitenland zouden worden overgeheveld. De Amsterdamse vestiging kreeg een nieuwe functie als distributie-centrum van de in het buitenland geproduceerde onderdelen, onder meer vanwege de gunstige ligging ten opzichte van Schiphol, het spoor- en wegennet. Uiteindelijk ging IBM zich volledig richten op ICT- en datadiensten, zodat alleen de noodzaak voor een kantoorgebouw overbleef, al fungeerde het gebouw niet meer als hoofd-kantoor.

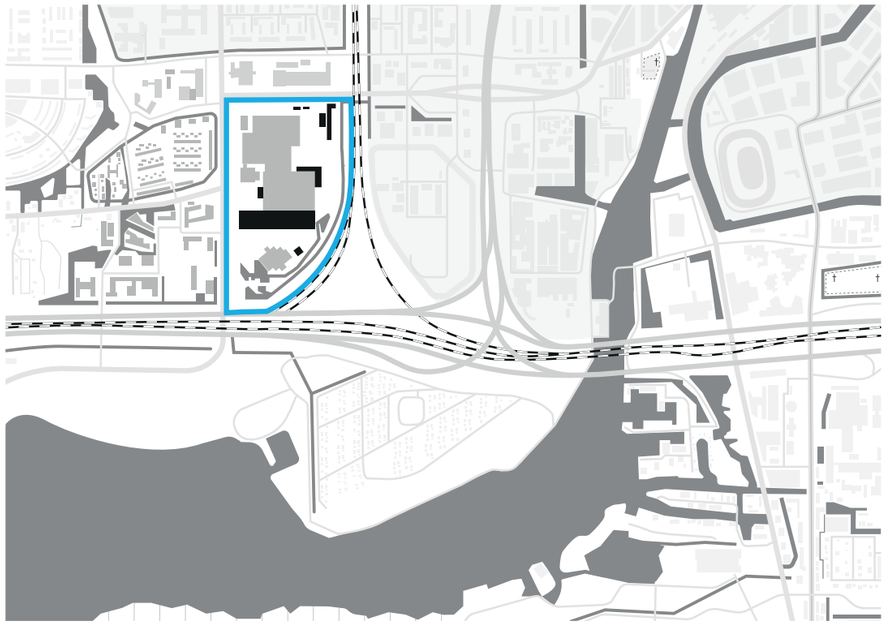
Vanaf eind jaren negentig heeft IBM de bedrijfs-bebouwing in het plangebied grotendeels afgestoten. De fabrieksgebouwen werden in gebruik genomen door verschillende bedrijven, waaronder datacenter Global Switch en Post NL. Het administratiegebouw en de naastgelegen assemblagehal werden na lange tijd leeg te hebben gestaan in gebruik genomen als startup community B. Amsterdam, dat met meer dan 300 startups is uitgegroeid tot de grootste startup community van Europa met meerdere vestigingen in de omgeving. De B. verwijst naar de bij of een bijenkorf, die wereldwijd als een indicator van het B. ecosysteem wordt gezien. Niet geheel toevallig was de B in de afbeelding van het IBM-logo ter ondersteuning van het Think-motto ook een bij.

Niet alleen het IBM-terrein onderging een functiewijziging, ook de aangrenzende gebieden kregen een andere functie. Op de locatie van het sportpark ten westen van het IBM-complex werd in 1990 de woonwijk Park Haagseweg ontwikkeld. Ten westen van de Johan Huizingalaan werd in de jaren negentig langs de A4 een nieuwe kantorenlocatie ontwikkeld, genaamd Rieker Business Park (het huidige Nieuwe Meer West).

In 1999 heeft stadsdeel Slotervaart een visie vastgesteld voor het RID-gebied (Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek). In deze visie werd uitgegaan van functiemenging, verdichting en het doortrekken van de Sloterweg voor autoverkeer. De RID-visie werd vervangen door de gebiedsvisie RID+, die in 2013 door de deelraad van stadsdeel Nieuw-West werd vastgesteld.

Situatie omstreeks 1980





Situatie omstreeks 2020

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

Ruimtelijke structuur

In de huidige situatie wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied vooral gekenmerkt door de omliggende infrastructuur en de grootschalige bebouwing op grotendeels niet openbaar toegankelijke terreinen. De Global Switch-kavel, de Timeless-kavel en Think District zijn veelal verhard en worden deels afgeschermd met hekken en de bebouwing op deze terreinen is naar binnen gekeerd.

De groenstructuur in het plangebied is met name gekoppeld aan de weg- en rail-infrastructuur aan de randen van het gebied en fungeert langs de zuid- en oostzijde als ecologische structuur. Langs de Johan Huizinga-laan en de Henk Sneevlietweg liggen brede groenstroken. Rondom het IBM-hoofdkantoor in het zuiden van het plangebied is een groen-gebied met waterpartijen aanwezig. Dit wordt door de snelweg A4 gescheiden van het Landschapspark De Oeverlanden aan de noordoever van de Nieuwe Meer.

Functionele structuur

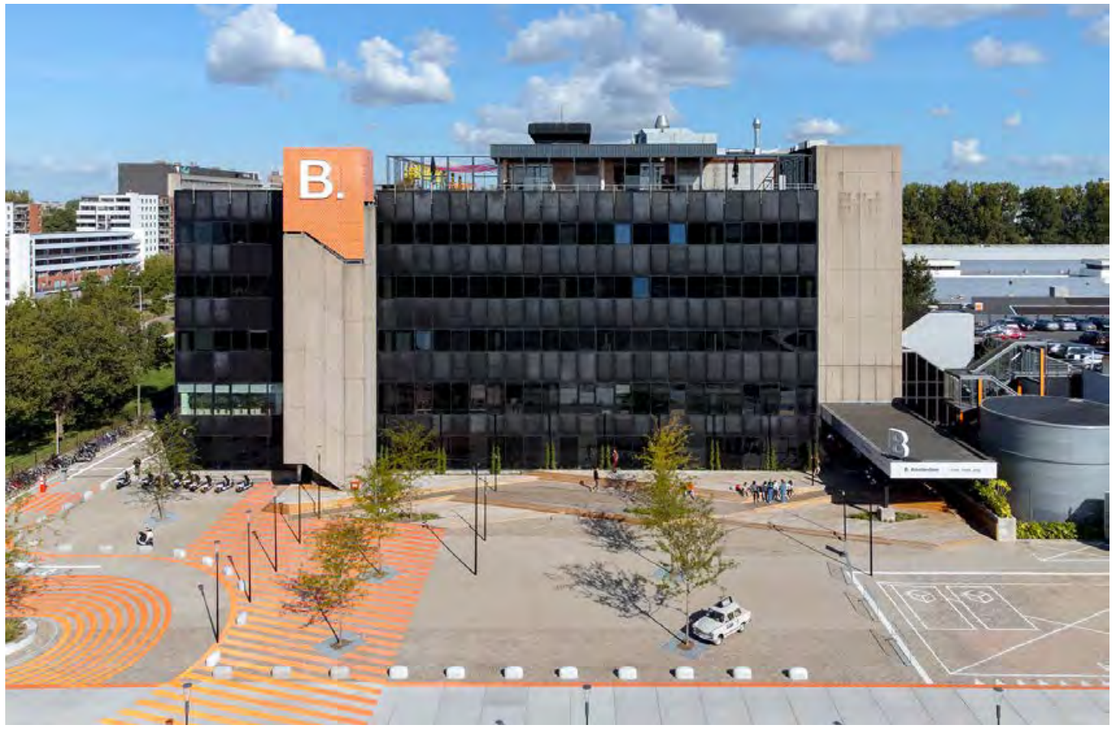
Schinkelkwartier is van oudsher een gebied voor functies die veel ruimte vragen, nabij de rijkswegen gevestigd willen zijn en om verschillende redenen goed gedijen aan een stadsrand. Dat geldt bij uitstek voor Nieuwe Meer Oost.

Het plangebied Nieuwe Meer Oost omvat het voormalig IBM-terrein. De voormalige productie-hal en ketelhuis van IBM in het noordelijk deel van het gebied zijn in gebruik door datacenter Global Switch. Dit grootschalige datacenter heeft een belangrijke functie in het faciliteren van de opslag, verwerking en overdracht van digitale gegevens middels grote aantallen servers en netwerkapparatuur in een beveiligde en geconditioneerde omgeving. Het datacenter wordt op basis van bestaande rechten in fasen uitgebreid, binnen de kaders van het Masterplan Global Switch Amsterdam.

In het noordoostelijk deel van het plangebied zijn een gemeentewerf en een recyclepunt gevestigd, die een belangrijke functie hebben voor stadsdeel Nieuw-West. Deze functies zijn bereikbaar vanaf de Henk Sneevlietweg.

In het middelste deel van het plangebied is in het voormalige IBM-administratiekantoor de startup community B. Amsterdam gevestigd. Dit gebouw biedt ruimte aan verschillende bedrijven en startups, gericht op innovatie, educatie en groei. Bovenin in het gebouw is een restaurant gevestigd. In de aangrenzende voormalige fabriekshal zijn diverse functies gehuisvest, waaronder padelbanen en de Smart City Hub met onder andere logistiek van online-supermarkt Picnic en Plantlab Amsterdam. Op het dak van de bedrijfshal is een parkeerdek aanwezig.

In het zuidelijk deel van het plangebied staat het monumentale hoofdkantoor van IBM in het landschappelijk groen. Op het terrein zijn verder een groot parkeergebouw en een parkeerterrein op maaiveld aanwezig.



Startup community B. Amsterdam Foto: B. Amsterdam



Monumentale IBM-hoofdkantoor Foto: Sanne Couprie

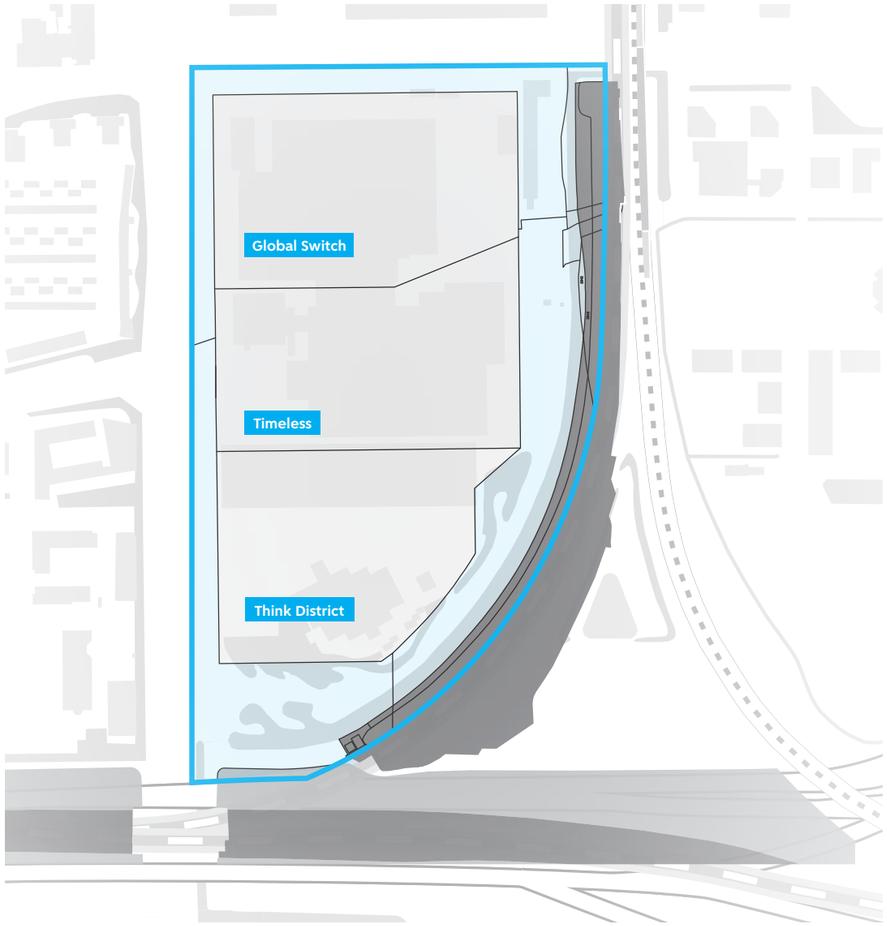
2.4 Eigendomssituatie

Het plangebied Nieuwe Meer Oost is grotendeels in eigendom bij de gemeente Amsterdam.

Een drietal grote percelen is door de gemeente Amsterdam in erfpacht uitgegeven. Op het noordelijk perceel is datacenter Global Switch gevestigd. Riekerpolder Investments V.O.F. is de erfpachter van het middelste deel (Timeless-kavel). Op het zuidelijk perceel (Think District) is REDC AMS B.V. de erfpachter.

De strook grenzend aan de spoorlijn is in eigendom bij ProRail en de strook ten noorden van de snelweg A4 is eigendom van Rijkswaterstaat.

Bestaande eigendomssituatie Nieuwe Meer Oost, ProRail en Rijkswaterstaat



2.5 Kansen en beperkingen

Nieuwe Meer Oost is vanwege de strategische ligging tussen de binnenstad, de Zuidas en Schiphol, direct grenzend aan de bestaande stedelijke omgeving van Nieuw-West, een kansrijk gebied voor verdichting en ontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied. Deze ligging zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kantoren en bedrijven. De aanwezigheid van toonaangevende bedrijven zoals IBM en B. Amsterdam in het gebied vormt daarbij een vruchtbare voedingsbodem voor een gebiedsontwikkeling, waarbij de nadruk komt te liggen op innovatie. De bebouwing en het verleden van IBM kunnen daarbij aanknopingspunten bieden. De ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost is vooral kansrijk, omdat de gevestigde partijen bereidheid hebben getoond om in het gebied te investeren.

In de huidige situatie is Nieuwe Meer Oost via de ontsluitingswegen Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg goed ontsloten op de snelwegen A4 en A10 en vooral ingericht op autoverkeer. Er zijn momenteel onvoldoende OV- en fietsverbindingen, terwijl goede verbindingen per openbaar vervoer en fiets essentieel zijn voor de gebiedsontwikkeling. De ligging van het gebied nabij grootschalige infrastructuur en nabij luchthaven Schiphol biedt niet alleen kansen maar zorgt ook voor beperkingen. Het zorgt niet alleen voor een hoge geluidbelasting, maar heeft ook gevolgen voor de luchtkwaliteit en veiligheidsrisico's. Ook het geluid van datacenter Global Switch zorgt voor beperkingen. Het vliegverkeer zorgt bovendien voor beperkingen voor de toegestane bouwhoogte.

De huidige water- en groenstructuur in Nieuwe Meer Oost is ontoereikend met het oog op de toekomstige ontwikkeling. De inrichting van het gebied wordt nu gekenmerkt door veel verharding, zoals daken en parkeerterreinen, en relatief weinig groen. Dit vormt een beperking voor het opvangen van hemelwater en leidt zomers tot hoge temperaturen. De gebiedsontwikkeling biedt kansen om het gebied klimaatbestendig in te richten. Ook zijn er kansen om de ecologisch waardevolle zones langs het spoortalud en in het groengebied van IBM te verbinden met de natuur in de aangrenzende Oeverlanden. Dit natuur- en recreatiegebied biedt 'om de hoek' volop mogelijkheden voor toekomstige bewoners en gebruikers om te ontspannen, te bewegen en te recreëren.

3 Kaders en ambities

3.1 Beleidskaders

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 bevat de visie op de ontwikkeling en inrichting van Amsterdam. De gewenste ontwikkelrichting is beschreven aan de hand van vijf strategische keuzes: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stad maken. Schinkelkwartier is aangewezen als een van de grote ontwikkelgebieden.

Binnen Schinkelkwartier is Nieuwe Meer Oost in de Omgevingsvisie aangeduid als 'hoogstedelijke buurt' (oranje) en 'kenniskwartier' (licht- en donkerblauw en blauwe pijlen). Voor het deel nabij metrostation Henk Sneevlietweg is een aanduiding 'hoogstedelijk centrum' (donker oranje) opgenomen. Een hoogstedelijke buurt is gedefinieerd als een woonbuurt met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen. Een kenniskwartier is een gebied waar kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie centraal staan en waar een gemengd aanbod is van ruimte voor onderzoek, onderwijs, wonen, werken en voorzieningen. Een hoogstedelijk centrum is gedefinieerd als een buurt met een hoogstedelijke dichtheid, met naast wonen een hoog aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschalige gebouwen.

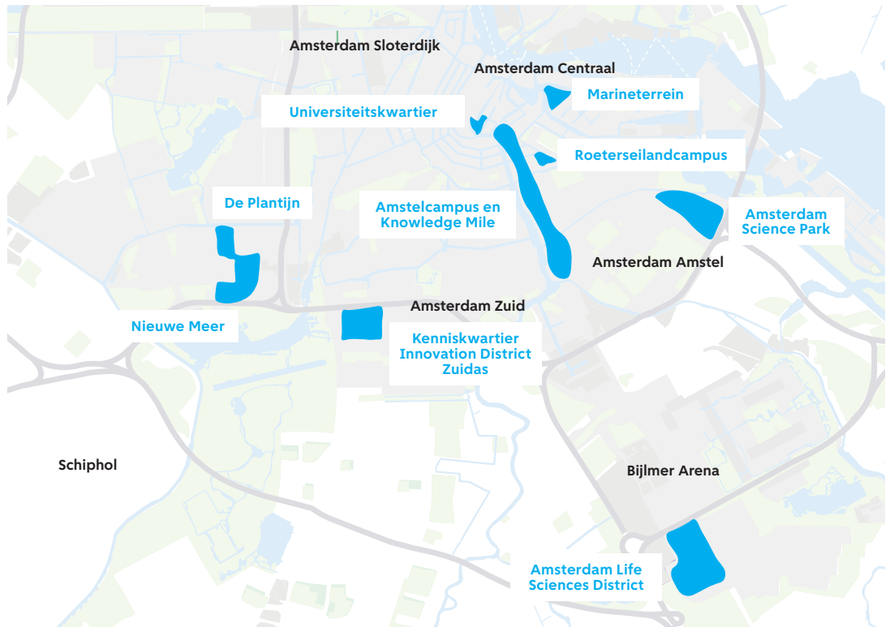
In de Omgevingsvisie zijn enkele ruimtelijke reserveringen opgenomen voor uitbreiding van infrastructuur, die kaderstellend zijn voor de planontwikkeling Nieuwe Meer Oost. Ruimtelijke reserveringen zijn nodig om ruimte te bewaren voor het eventueel realiseren van belangrijke infrastructuur op de lange termijn. Tot 2040 gaat het om reserveringen voor verschuiving van het metrostation Henk Sneevlietweg, verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, verbreding van de A4 tussen de knooppunten Badhoevedorp en De Nieuwe Meer, een Airportsprinter tussen Amsterdam Centraal en Hoofddorp, en een fietsverbinding tussen Sloterweg en Laan der Hesperiden. Na 2040 gaat het om reserveringen voor spooruitbreiding van de westtak tussen Riekerpolder en Transformatorweg, de zuidwestboog tussen Noord-Holland en station Amsterdam-Zuid en een fietsverbinding tussen Schinkelkwartier en Haven-Stad langs de Ringspoorzone.

Strategie Innovatiedistricten Amsterdam

In het verlengde van de Omgevingsvisie is Nieuwe Meer Oost in de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam (2023), samen met Nieuwe Meer West, aangewezen als innovatiedistrict Nieuwe Meer. Voorafgaand hieraan heeft de gemeenteraad in 2020 ingestemd met het initiatiefvoorstel om een proeftuin voor slimme en duurzame stadsoplossingen uit te werken voor dit gebied. Hier hebben we invulling aan gegeven door in co-creatie met partijen in en rondom het gebied een kansenkaart voor innovatiedistrict Nieuwe Meer te maken, waarvan de belangrijke uitgangspunten zijn meegenomen in de projectnota Schinkelkwartier.

Uitsnede visiekaart Omgevingsvisie Amsterdam 2050





Innovatiedistricten in Amsterdam
Bron: Strategie Innovatiedistricten Amsterdam

Innovatiedistricten

De stad is een ideale voedingsbodem voor nieuwe ideeën. De veelheid van mensen in de stad zorgt voor contacten tussen mensen en de diversiteit aan mensen draagt bij aan een mix van ideeën. In de stad kunnen ideeën gemakkelijk getoetst worden waaruit nieuwe kennis en producten geboren worden. Dit draagt bij aan een innovatieve economie.

Een innovatiedistrict is een bloeiend ecosysteem waar toonaangevende bedrijven en/of kennisinstellingen clusteren en netwerken vormen met startups, broedplaatsen en aanjagers. Het richt zich op ontmoeting, samenwerking en uitwisseling van kennis en ideeën. Een innovatiedistrict is compact, gelegen in nabijheid van openbaar vervoer en stedelijke voorzieningen, heeft goede ICT-voorzieningen en een bepaalde mate van functiemenging, met ontmoetingsplekken aan hoogwaardige openbare ruimten. Het zijn gebieden die aantrekkelijk zijn voor talent en open innovatie aanmoedigen. Daarmee staat het in verbinding met de stad als geheel. Interactie staat daarbij centraal. Dit stimuleert de uitwisseling van nieuwe ideeën. Innovatiedistricten dragen daarmee bij aan een duurzame, innovatieve en inclusieve economische groei.

Een innovatiedistrict bestaat uit de unieke combinatie van economische, ruimtelijke en netwerk assets. Het samenbrengen van deze assets maakt dat innovatiedistricten kennis optimaal kunnen inzetten voor maatschappelijke, sociale en/of economische impact. Onder impact verstaan we de positieve veranderingen die als gevolg van innovatie optreden voor de maatschappij als geheel. Dit kunnen veranderingen zijn op maatschappelijk, sociaal en/of economisch vlak.

Economische assets
De mix en massa van bedrijven, organisaties, kennis- en onderzoeksinstellingen en innovatie facilitators zijn bepalend voor de nabijheidsvoordelen. De economische assets bepalen in grote mate het onderscheidend vermogen van het innovatiedistrict. Daarbij is een gezamenlijke specialisatie belangrijk, omdat dit kansen biedt om inhoudelijk samen te werken en tot nieuwe ideeën te komen. De mate waarin bedrijven en instellingen open innovatie stimuleren is daarbij van belang.

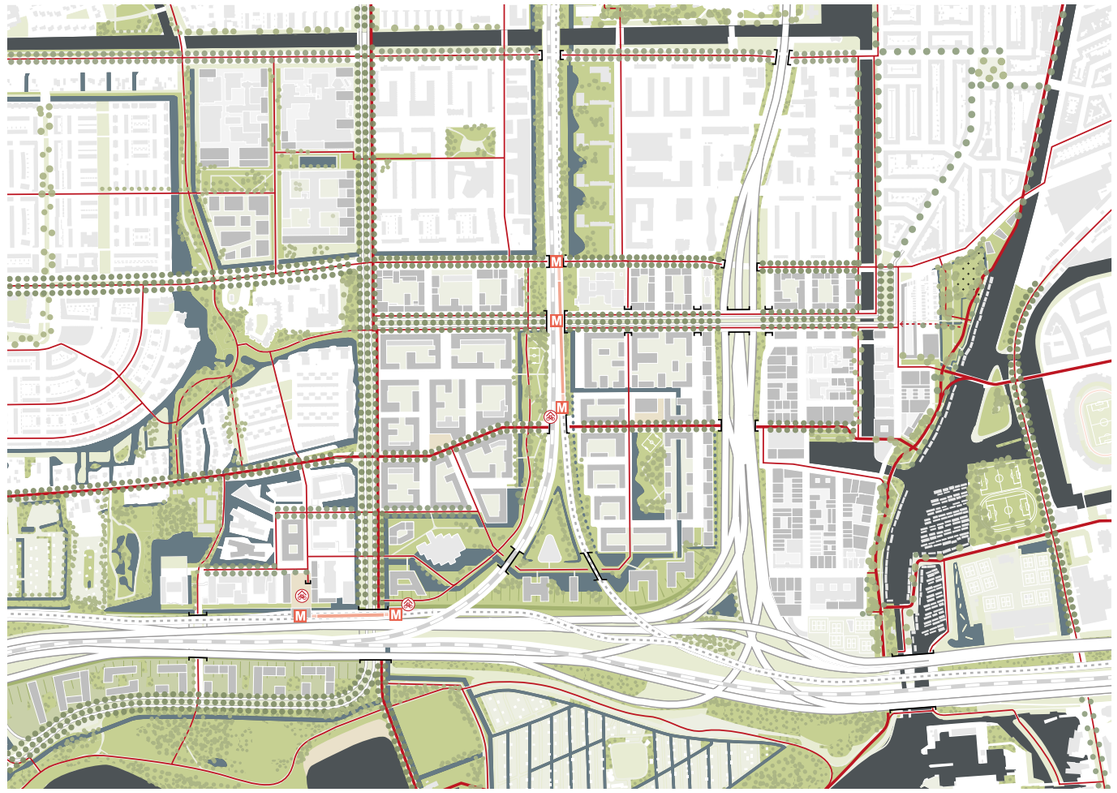
Ruimtelijke assets
Om het innovatievermogen te versterken moeten de ruimtelijke assets interactie bevorderen en de kans op toevallige ontmoeting maximaliseren. De kwaliteit van de publieke en private gebouwen, de openbare ruimte en voorzieningen is daarom essentieel. De ruimtelijke assets zijn bepalend voor de aantrekkelijkheid van het innovatiedistrict voor talent.

Netwerk assets
Bedrijven en instellingen profiteren optimaal van elkaars nabijheid als ze netwerken vormen en ideeën uitwisselen. Daarbij gaat het om een diversiteit aan netwerken, zowel informele vriendschappen als formele zakenrelaties. Door te interacteren binnen en tussen netwerken delen mensen hun kennis. Een vorm van governance is belangrijk om deze netwerken te stimuleren en kan ook bijdragen aan versterking van economische en ruimtelijke assets.

In de Strategie Innovatiedistricten zijn de verschillende innovatieve ecosystemen in Amsterdam geanalyseerd, met als doel om te bepalen op welke manier deze gebieden het best doorontwikkeld kunnen worden tot innovatiedistrict. Daarmee is vastgesteld waar de uitdagingen en de kansen per district liggen. Een korte samenvatting van de analyse van innovatiedistrict Nieuwe Meer:

Economische assets
Nieuwe Meer bezit een mix van kleinere startups en grotere multinationals. Het ontbreekt nog aan kennisinstellingen. Het toevoegen van kennisinstellingen die aansluiten bij de focus van de bestaande bedrijven is belangrijk voor de doorontwikkeling van het innovatiedistrict.

Ruimtelijke assets
Nieuwe Meer wordt gekenmerkt door een scheiding van functies, een lage mate van functiemenging, overheersing van de auto en weinig mogelijkheden voor ontmoeting. De gebiedsontwikkeling van Nieuwe Meer Oost draagt bij aan het verbeteren van de ruimtelijke assets.



Netwerk assets
B. Amsterdam heeft als incubator een groot netwerk. Diverse bedrijven in Nieuwe Meer zijn verenigd in Bedrijven Investeringszone (BIZ) Nieuwe Meer (voorheen Rieker Business Park). De BIZ en de gemeente hebben een stappenplan opgesteld op basis waarvan de governance van het innovatiedistrict verder wordt uitgewerkt. Daarnaast benoemt het stappenplan een beoogde inhoudelijke focus van het gebied op Data & Business Analytics.

De doorontwikkeling tot innovatiedistrict is een ambitie waar de gemeente, de BIZ en de ontwikkelende partijen in Nieuwe Meer Oost zich gezamenlijk voor inspannen en zich aan hebben gecommitteerd. We zien tevens kansen om binnen de verschillende assets naar verbindingen te zoeken met het nabijgelegen innovatiedistrict De Plantijn, waar Life Science & Health de specialisatie is.

Projectnota Schinkelkwartier

In de projectnota Schinkelkwartier is als ambitie 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 m² bvo werkruimte (ten opzichte van circa 700.000 m² bvo in de huidige situatie) en 450.000 m² bvo maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Onderdeel van de projectnota is een stedenbouwkundig kader, waarmee richting is gegeven aan de uitwerking van stedenbouwkundige plannen. Belangrijk onderdeel in het stedenbouwkundig kader is het aanleggen van de Nieuwe Sloterweg tussen de Sloterweg en de Laan der Hesperiden. Deze centrale as door Schinkelkwartier wordt een oost-west georiënteerde straat voor langzaam verkeer, die een verbinding legt tussen de verschillende deelgebieden.

Stedenbouwkundig kader projectnota Schinkelkwartier

Omdat de transformatie alleen mogelijk is als private partijen investeren, is de gemeentelijke ontwikkelstrategie ‘regisseren waar het moet en faciliteren waar het kan’. Dit betekent dat de gemeente de juiste voorwaarden schept voor private initiatieven, per deelgebied toegesneden

ontwikkelruimte biedt en voor een helder stedenbouwkundig raamwerk zorgt. Tot slot zal de gemeente ook zelf investeringsruimte moeten maken voor maatregelen in de openbare ruimte. De ontwikkeling van Schinkelkwartier verloopt gefaseerd en duurt naar verwachting circa 25 jaar.

In onderstaand overzicht zijn de programmatische uitgangspunten voor deelgebied Nieuwe Meer Oost, zoals opgenomen in de projectnota Schinkelkwartier, weergegeven.

Voorliggende investeringsnota is het vervolg op en de nadere planuitwerking van de projectnota voor deelgebied Nieuwe Meer Oost. Voor zover op principiële onderdelen wordt afgeweken van de programmatische en ruimtelijke uitgangspunten uit de projectnota wordt dit in deze investeringsnota gemotiveerd.

Nieuwe Meer Oost in een notendop (projectnota Schinkelkwartier)

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

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

3.2 Ambities voor Schinkelkwartier

In de projectnota Schinkelkwartier zijn zes ambities voor Schinkelkwartier geformuleerd, die ook van toepassing zijn op deelgebied Nieuwe Meer Oost. Daarmee wordt aangesloten op de relevante gemeentelijke beleidsdoelstellingen en vastgestelde beleidskaders.

Stedelijkheid

Bij een intensief gebruikt en divers woon- en werkgebied hoort een hoge dichtheid, zodat een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan het invullen van de vraag naar woon- en werkruimte, aangevuld met de benodigde voorzieningen die horen bij een complete stadswijk. Daarmee wordt onder andere aangesloten op de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, de Bedrijvenstrategie 2020-2030 en de Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen.

Ruimtelijke kwaliteit

De openbare ruimte in Schinkelkwartier krijgt een hoge gebruiks- en belevingswaarde, waarbij wordt ingezet op een klimaatbestendige inrichting, voldoende groen, behoud en versterking van landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden, een goede afwisseling tussen levendigheid en rust en maximale mogelijkheden voor ontmoeting. Daarmee wordt onder andere aangesloten op de Visie Openbare Ruimte, de Groenvisie 2020-2050 en de Amsterdamse referentienormen voor groen.

Bereikbaarheid

Bij een woon-werkgebied met hoge dichtheid hoort een centrumstedelijk mobiliteitsprofiel, waarbij autobereikbaarheid onderschikt is aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Voorwaarden zijn goede verbindingen voor langzaam verkeer en verbetering van bereikbaarheid per openbaar vervoer. Daarmee wordt onder andere aangesloten op de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Amsterdam Autoluw.

Gezondheid en veiligheid

Uitgangspunt is een gezonde en veilige leefomgeving, waarbij de invloed van milieubelasting zoveel mogelijk wordt beperkt en inrichting van de fysieke leefomgeving stimuleert om te bewegen en gezond te leven. Daarmee wordt onder andere aangesloten op het Amsterdams geluidbeleid, de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, het Programma Bewegende Stad en de Amsterdamse referentienormen voor sport.

Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam heeft de doelstelling om in 2030 55 procent CO_2-uitstoot te reduceren en in 2050 moet de CO_2-uitstoot verlaagd zijn met 100 procent. Schinkelkwartier wordt aardgasloos en volgt de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 en Transitievisie Warmte, waarbij een duurzaam energiesysteem wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt in lijn met Amsterdam Circulair 2020-2050 ingezet op een flexibele inrichting van de gebouwde omgeving, hergebruik van grondstoffen en reductie van afval. Amsterdam zet in op schonere en gezondere lucht in de stad zoals is vastgelegd in het Actieplan Schone Lucht.

Sociale inclusiviteit

Schinkelkwartier ondersteunt de ontwikkeling van een inclusieve en ongedeelde stad door segregatie op woning- en arbeidsmarkt zoveel mogelijk te voorkomen, waarbij Schinkelkwartier een ruimtelijke en maatschappelijke verbindingsfunctie kan krijgen tussen Zuid en Nieuw-West. Daarmee wordt onder andere aangesloten op de Woonagenda 2025 en het Woningbouwplan 2022-2028.

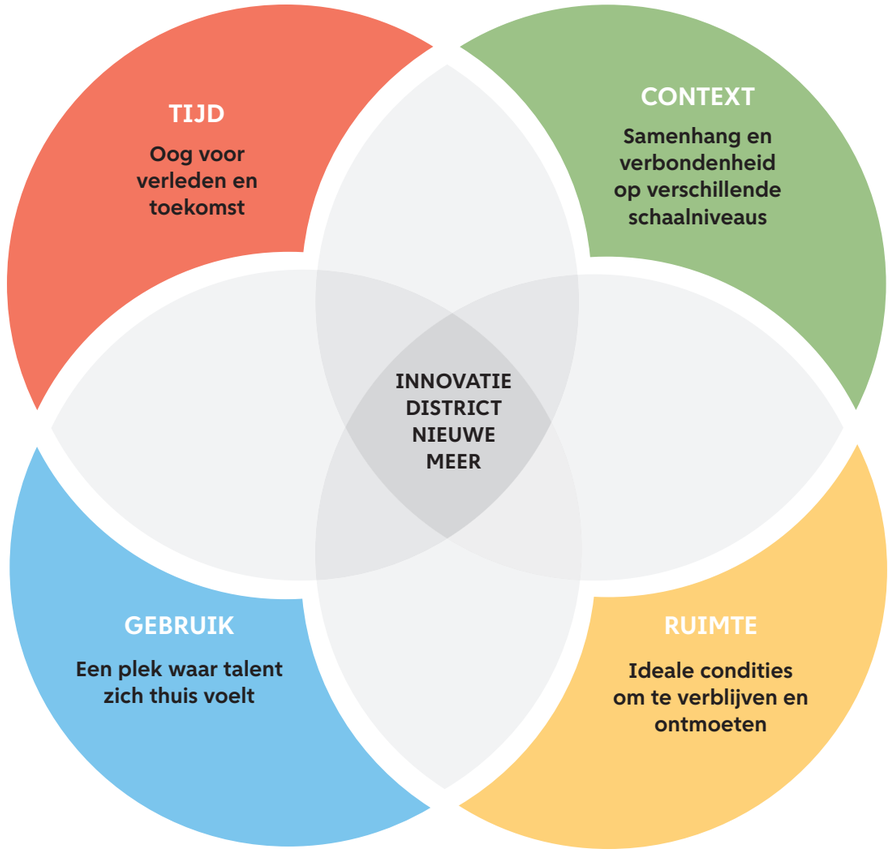
3.3 Ambities voor Nieuwe Meer Oost

De ambities voor Nieuwe Meer Oost zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, de projectnota Schinkelkwartier en de Strategie Innovatiedistricten Amsterdam zijn in het kader van de investeringsnota nader uitgewerkt en gespecificeerd.

De centrale ambitie voor Nieuwe Meer Oost is het doorontwikkelen van het gebied als innovatiedistrict, waarbij we een focus leggen op het versterken van de ruimtelijke assets. De belangrijkste aanleiding daarvoor is de aanwezigheid van twee toonaangevende (internationale) spelers op het gebied van innovatie in de bestaande situatie, te weten IBM en B. Amsterdam. De opgave daarbij is om het huidige innovatieve karakter als kernkwaliteit in te zetten als integraal onderdeel van de toekomstige identiteit en het gebied te ontwikkelen als een bruisende hoogstedelijke omgeving voor wonen, werken, leren en experimenteren.

We hebben verschillende ambities voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost geformuleerd. Die ambities sluiten goed aan op de gevoerde gesprekken met partijen in en rondom het gebied en gaan dieper in op vier belangrijke pijlers: tijd, context, gebruik en ruimte.

Ambities innovatiedistrict Nieuwe Meer Oost



TIJD

Oog voor verleden en toekomst

We ontwikkelen een adaptieve buurt die voortborduurt op cultuurhistorische waarden en die meebeweegt met maatschappelijke veranderingen en behoeften.

Deze ambitie hebben we vertaald in de volgende doelstellingen:

- We laten landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk terugkomen in de gebiedsontwikkeling.
- We creëren bekendheid bij bezoekers, bewoners en werknemers door logische inpassing van bijzondere bestaande en nieuwe identiteitsdragers in het stedelijk weefsel.
- We stimuleren de ontwikkeling van energiezuinige, circulaire en flexibele gebouwen die een minimale impact hebben op het milieu en in de toekomst makkelijk van functie kunnen veranderen.
- We dragen zorg voor een gevoel van leefbaarheid en identiteit in elke fase van de gebiedsontwikkeling.

CONTEXT

Samenhang en verbondenheid op verschillende schaalniveaus

We ontwikkelen een gebied, waar de buurten Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West een eenheid vormen, dat onderdeel is van een krachtig en kleurrijk stadsdeel Nieuw-West en dat voortborduurt op de structuur van de stad Amsterdam.

Deze ambitie hebben we vertaald in de volgende doelstellingen:

- We versterken de ruimtelijke samenhang met de omgeving, zowel qua ruimtelijke als programmatische structuur.
- We verbinden het gebied beter met zijn omgeving met openbaar vervoer, fiets- en wandelroutes.
- We ontwikkelen een sociaalinclusieve buurt, die oplossingen biedt voor lokale opgaven: wonen, leren, uitgaan en werken zijn toegankelijk voor mensen uit Nieuw-West.
- We maken het gebied aantrekkelijk voor zowel internationale bedrijven als lokale ondernemers en woningzoekenden.

GEBRUIK

Een plek waar talent zich thuis voelt

We creëren een aantrekkelijk, dynamisch en innovatief toonaangevend stedelijk klimaat, dat zowel (inter)nationale als lokale doelgroepen van kenniswerkers bereikt.

Deze ambitie hebben we vertaald in de volgende doelstellingen:

- We vergroten de stedelijkheid en levendigheid door verdichting en functiemenging, en stimuleren interactie tussen verschillende mensen.
- We realiseren passende kwalitatief hoogwaardige woon- en werkruimte voor diverse doelgroepen.
- We creëren een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kleinschalige ondernemers, startups en scaleups.

RUIMTE

Ideale condities om te verblijven en ontmoeten

We ontwikkelen een groene stadsbuurt waar mensen prettig kunnen wonen, werken, uitgaan en verblijven, zowel overdag als 's avonds.

Deze ambitie hebben we vertaald in de volgende doelstellingen:

- We zetten in op een aantrekkelijke en sociaal veilige inrichting van het gebied, die uitnodigt tot formele en informele ontmoeting en interactie.
- We beperken geluidhinder en negatieve gezondheidseffecten als gevolg van weg, spoor en luchtvaart.
- We realiseren groene plekken waar mensen rust kunnen vinden in een drukke stad en waar bewegen wordt gestimuleerd.

Nieuwe Meer Oost zal als innovatiedistrict zowel impact hebben op lokaal, stedelijk als (inter) nationaal niveau. Een gebied waar werelden samenkomen, talent zich kan ontplooien en waar jong en oud zich thuis voelt.

Bovenstaande ambities en bijbehorende doelstellingen vormen de basis voor de uitgangspunten voor de ontwikkeling en programmering van de bebouwing en openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost.

3.4 Omgevingseffectrapport en juridisch planologisch kader

Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier

Voor Schinkelkwartier is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld en is een m.e.r.-procedure doorlopen. Gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan Overschiestraat 182 en 188 heeft de gemeenteraad op 21 december 2023 het OER Schinkelkwartier aanvaard.

Het doel van een m.e.r.-procedure is om in de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen het milieubelang volwaardig mee te nemen. In de geest van de Omgevingswet is het MER opgesteld als Omgevingseffectrapport (OER). Het OER heeft dezelfde functie en status als een MER, maar kent een bredere reikwijdte. Het OER is gelijktijdig met de projectnota Schinkelkwartier opgesteld, zodat het mogelijk was om de uitkomsten van het OER te verwerken in de projectnota.

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 leefomgevingskwaliteit te waarborgen en de geformuleerde ambities te behalen.
3. Het is een 'levend' OER, wat inhoudt dat het OER flexibel en toekomstbestendig is, omdat het door middel van monitoring geactualiseerd en waar nodig aangevuld kan worden.

Op basis van de effectbeoordeling en een beoordeling van de impact op de ambities zijn in het OER voor diverse aspecten alternatieven afgewogen en voorkeursalternatieven bepaald. Deze zijn verwerkt in de projectnota Schinkelkwartier. Veel van die voorkeursalternatieven zijn ook relevant voor Nieuwe Meer Oost. Het gaat onder meer om de aanpassing van het watersysteem, de uitbreiding van de groenstructuur, de omgang met cultuurhistorie, de verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets, het treffen van geluidafschermende maatregelen en de keuze voor het energiesysteem. De doorwerking van de relevante voorkeursalternatieven in het plan voor Nieuwe Meer Oost wordt in deze investeringsnota nader toegelicht.

In het OER Schinkelkwartier zijn maatregelen en spelregels geformuleerd die ervoor moeten zorgen dat de ambities voor Schinkelkwartier worden behaald, negatieve effecten voor de fysieke leefomgeving worden voorkomen of beperkt en kansen worden benut. Deze maatregelen en spelregels geven invulling aan de voorkeursalternatieven. De gemeente moet maatregelen treffen om de benodigde condities voor nieuwbouw en transformatie te creëren. De spelregels, opgenomen in het spelregelkader OER, zijn kaderstellend voor stedelijke ontwikkelingsprojecten van initiatiefnemers in Schinkelkwartier.

In deze investeringsnota zijn de maatregelen zoals geformuleerd in het OER, voor zover relevant voor deelgebied Nieuwe Meer Oost, nader uitgewerkt. Voor zover op principiële onderdelen wordt afgeweken van de kaders uit het OER wordt dat in deze investeringsnota gemotiveerd.

Juridisch planologisch kader

Om de beoogde gebiedsontwikkeling van Nieuwe Meer Oost mogelijk te maken is aanpassing van het huidige juridisch planologisch kader ten aanzien van het gebruik nodig.

Dit geldt niet voor de plannen voor de ontwikkeling van B@Home (Johan Huizingalaan 763a), het nieuwe kantoor (Johan Huizingalaan 765) en bijbehorende parkeergarage en woonblokken 2 en 3 ten noorden van het nieuwe kantoor in Think District. Deze ontwikkelingen lopen vooruit op de rest van de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost en passen binnen de stedenbouwkundige en programmatische kaders in deze investeringsnota. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn eerder omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan verleend.

Binnen het plangebied Nieuwe Meer Oost gelden diverse bestemmingsplannen, die sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 onderdeel zijn geworden van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan Amsterdam.

Hieronder volgt een opsomming van de bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan binnen Nieuwe Meer Oost:

Nieuwe Meer e.o.
Dit bestemmingsplan voorziet in een bedrijfsbestemming voor het terrein van datacenter Global Switch, een gemengde bestemming voor B. Amsterdam en de voormalige schrijfmachinefabriek en een kantoorbestemming voor het zuidelijk gelegen IBM-terrein.

Nieuwe Meer e.o. – Johan Huizingalaan 759
Dit bestemmingsplan (wijzigingsplan) voorziet in een fysieke uitbreiding van het datacenter Global Switch, zoals opgenomen in het Masterplan Global Switch Amsterdam (2013).

Johan Huizingalaan 761-763
Dit bestemmingsplan voorziet in een flexibilisering van de bestemmingen in het gebouw B. Amsterdam naar wonen en werken en ruimte voor herontwikkeling van de percelen Johan Huizingalaan 761-763 en Henk Sneevlietweg 20 en 22 op de middellange termijn naar wonen, werken en voorzieningen. In dit bestemmingsplan is een gebruiksrecht voor 30 hotelkamers opgenomen dat nog onbenut is.

B@Home, Johan Huizingalaan 763a
Dit bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van B@Home bestaande uit woningen, kantoren en de verplaatsing en vergroting van het onbenutte hotelrecht uit het hiervoor genoemde bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763.

Think District blok 1, Johan Huizingalaan 765
Deze omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van een ondergrondse parkeergarage en een nieuw multi-tenant kantoor waar onder andere IBM zich zal vestigen.

Think District blok 2 en 3, Johan Huizingalaan 765
Deze omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van twee woontorens (blok 2) en een woongebouw (blok 3) in Think District.



4 Stedenbouwkundig plan

In dit hoofdstuk behandelen we het stedenbouwkundig plan voor Nieuwe Meer Oost. Met een stedenbouwkundig plan geven we richting aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het is een kader waarin we de belangrijkste bouwstenen voor het ontwerp vastleggen, zoals de gebouwtypologie, de water- en groenstructuur en het stratenpatroon. In dit hoofdstuk gaan we in op de gebouwtypologie en benoemen we spelregels voor het bouwen en de beeldkwaliteit. Deze spelregels zijn een vertaling van het beeldkwaliteitsplan Nieuwe Meer Oost (bijlage 2). Dit hoofdstuk vormt de kapstok voor de hoofdstukken Programma, Openbare ruimte, en Verkeer en parkeren. Samen vormen deze vier hoofdstukken het plan voor Nieuwe Meer Oost.

4.1 Van ambitie naar ontwerp

We willen met het stedenbouwkundig plan invulling geven aan de centrale ambitie om Nieuwe Meer Oost door te ontwikkelen tot innovatiedistrict (zie hoofdstuk 3). Daarbij houden we rekening met de kaders uit de projectnota en het OER Schinkelkwartier en werken deze waar nodig verder uit. We hebben, in aansluiting op de ambities van het innovatiedistrict de volgende stedenbouwkundige opgaven voor Nieuwe Meer Oost geformuleerd:

- Benutten van landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden
- Verbinden van het gebied met de omgeving
- Transformeren naar een stedelijk milieu met een hoge dichtheid
- Verbeteren van het woon-, werk- en verblijfsklimaat

TIJD

Benutten van landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden

De bestaande landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden in het gebied vormen de basis voor een robuust ontwerp. Zo is de ecologische verbinding langs het spoortalud en de A4 een belangrijke drager voor het ontwerp. We willen deze groenstructuur uitbreiden en de ecologische functie verder versterken door deze te verbinden met de natuur in de Oeverlanden. Verder hebben we oog voor het IBM-verleden van het gebied. We benutten de aanwezige cultuurhistorische waarden als inspiratiebron en waar mogelijk fungeren deze waarden als identiteitsdrager voor de gebiedsontwikkeling.

CONTEXT

Verbinden van het gebied met de omgeving

We willen Nieuwe Meer Oost goed verbinden met de stad en beter inbedden in de groene omgeving van het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer. Nieuwe verbindingen voor de fiets en het openbaar vervoer zijn noodzakelijk om het huidige isolement van het gebied op te heffen en de transformatie te ondersteunen. Het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost borduurt voort op de heldere structuur van wegen, watergangen en bomenrijen in Nieuw-West. We voegen nieuwe routes toe om de structuur van Nieuw-West aan te helen en het gebied beter in zijn omgeving te integreren.

GEBRUIK

Transformeren naar een stedelijk milieu met een hoge dichtheid

In Nieuwe Meer Oost staan vooral solitaire gebouwen met een anonieme uitstraling. De dichtheid is laag en de ruimtelijke samenhang laat te wensen over. Verdichting en functiemenging zijn een doeltreffend middel om de levendigheid en sociale interactie in het gebied te vergroten. We voegen daarom passende nieuwe stedelijke bebouwing met gemengde functies in een hoge dichtheid toe. Daarbij begeleiden we de hoofdroutes met continue straatwanden die typerend zijn voor Oud-Zuid. Door het aanhelen van de structuur en het creëren van continue straatwanden versmelten de kwaliteiten van Nieuw-West en Oud-Zuid in het stedenbouwkundig plan voor Nieuwe Meer Oost: 'Van Eesteren meets Berlage'.

RUIMTE

Verbeteren van het woon-, werk- en verblijfsklimaat

In de buurt zetten we in op een combinatie van rust, reuring en ruis. Rust staat voor wonen, werken en verblijven in relatieve stilte. Reuring staat voor levendige plekken met veel interactie. Ruis is kenmerkend voor de omgeving van infrastructuur, bedrijvigheid en productiviteit. Nieuwe Meer Oost gaat momenteel gebukt onder milieuhinder, met name het geluid van snelweg, spoor, vliegverkeer en industrie zorgt voor beperkingen. Bovendien is door het vliegverkeer van en naar Schiphol de toegestane bouwhoogte beperkt. De inzet van het ontwerp is om de beperkende condities in het gebied om te buigen naar een prettig woon-, werk- en verblijfsklimaat. Daarbij sluiten we aan bij de maatregelen zoals opgenomen in het OER Schinkelkwartier. We zorgen voor rust door groene en beschutte plekken te realiseren die uitnodigen tot verblijf.



Ruimtelijke structuur van Nieuw-West
Bron: Yttje Feddes, De Groene kracht, de transformatie van de Westelijke Tuinsteden Amsterdam, 2011



Continue straatwanden Stadionweg in Oud-Zuid (1932)
Bron: Stadsarchief Amsterdam

4.2 Bouwstenen voor het ontwerp

We hebben in de projectnota Schinkelkwartier een stip op de verre horizon gezet om van daaruit met betrokken partijen te kijken hoe we lopende initiatieven in het ontwerp een plek kunnen geven. Dat mogelijke eindbeeld is ook het vertrekpunt geweest om de bouwstenen voor het ontwerp te bepalen. De bovenstaande opgaven hebben we vertaald in vier bouwstenen. De bouwstenen vormen tezamen de ruimtelijke hoofdstructuur en zijn de opmaat voor het stedenbouwkundig plan, dat we in paragraaf 4.4 behandelen.

In paragraaf 4.5 gaan we uitgebreider in op de typologie voor de bouwblokken. De water- en groenstructuur, de groene binnenterreinen en omringend landschap en het netwerk van hoofdroutes, straten en paden komen aan bod in hoofdstuk 6 over openbare ruimte en hoofdstuk 7 over verkeer.



Royale samengestelde bouwblokken

Om het geluid afkomstig van snelwegen en spoor af te schermen en de hoogtebeperkingen door vliegverkeer het hoofd te bieden, hebben we een gebouwtypologie ontwikkeld die zonder extreme hoogte toch een hoge dichtheid oplevert. Daarmee gaan we uiterst efficiënt met de ruimte om. De openbare verkeersruimte wordt beperkt zodat er ruimte overblijft voor royale samengestelde bouwblokken. Dit zijn grote blokken waarin verschillende panden samen een stedenbouwkundige eenheid vormen: een ‘blokkenstad’.

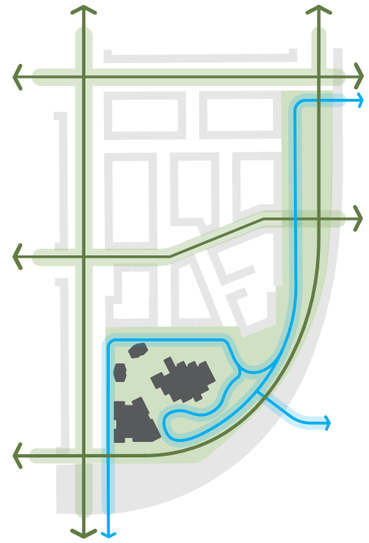


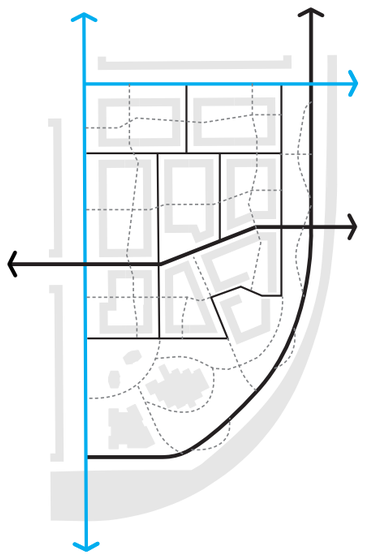
Groene binnenterreinen

Binnen de samengestelde bouwblokken ontstaan geluidluwe binnenterreinen. We kiezen voor halfgesloten bouwblokken zodat de binnenterreinen doorwaadbaar zijn. Op deze manier ontstaat extra ruimte voor een groene inrichting en aantrekkelijke verblijfsplekken in het gebied, ter compensatie van de geringe openbare verkeersruimte als gevolg van de bebouwing in hoge dichtheid. De binnenterreinen zijn in erfpacht uitgegeven maar wel publiek toegankelijk.

Robuuste water- en groenstructuur

We ontwikkelen een robuuste water- en groenstructuur om het gebied beter in te bedden in de bredere context en aan te sluiten op structuren in de omgeving. De water- en groenstructuur vormt een landschappelijke onderlegger voor de herontwikkeling van het gebied. Via de buurtstraten staat het landschap in directe verbinding met de groene binnenterreinen. In het landschap, langs het spoor en de A4, komt een uitgestrekt buurtpark. In het park staat het bestaande hoofdkantoor van IBM en is langs de Johan Huizingalaan, ondergeschikt aan het landschap, ruimte voor een drietal nieuwe losse gebouwen in een vrije compositie.





Netwerk van hoofdroutes, straten en paden

De verschillende plekken in Nieuwe Meer Oost zijn goed verbonden met de stad, met de andere buurten van Schinkelkwartier en met elkaar. In de buurt komt een hiërarchisch netwerk van hoofdroutes, belangrijke langzaam verkeerroutes, buurtstraten en informele paden die de groene binnenterreinen ontsluiten. De Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg vormen de hoofdroutes aan de randen van het gebied. Belangrijke langzaam verkeerroutes zijn de Nieuwe Sloterweg en de noord-zuid verbinding langs het spoor.

4.3 Een gefaseerde herontwikkeling

We zetten in op een stedenbouwkundig plan dat voldoende robuust is en tegelijkertijd ruimte biedt voor flexibiliteit. Bij de uitwerking van de projectnota Schinkelkwartier naar de investeringsnota voor Nieuwe Meer Oost hebben we nadrukkelijk rekening gehouden met de gevolgen van nieuwe inzichten voor de fasering van de herontwikkeling van het gebied. De belangrijkste nieuwe inzichten hebben betrekking op de inpassing van datacenter Global Switch, de fasering van ontwikkelkavels en de fasering van conditionerende maatregelen. Dit heeft geleid tot een nieuw handelingsperspectief voor de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost in de komende jaren.

Inpassing datacenter Global Switch

In de projectnota Schinkelkwartier lag het accent nog op verplaatsing van datacenter Global Switch en herontwikkeling van de betreffende kavel. In de investeringsnota gaan we echter uit van behoud en uitbreiding op basis van bestaande rechten. Global Switch krijgt een fysieke uitbreiding aan de Henk Sneevlietweg met een stedelijke uitstraling die past bij de buurt. We kiezen daarbij voor een zorgvuldige inpassing van het complex in de groene setting van het omringende landschap. De noordelijke bouwblokken op de Timeless-kavel, tegen de Global Switch-kavel aan, zijn ten opzichte van het stedenbouwkundig kader uit de projectnota enigszins aangepast. Zo dragen we zorg voor het gevoel dat de buurt af is en kwaliteit heeft. Over de kavel van Global Switch lopen geen cruciale verbindingen die van belang zijn voor de ontsluiting van de buurt.

Dit alles zorgt voor een nieuwe situatie die stedenbouwkundig aanvaardbaar is. We weten niet of, en zo ja wanneer, het datacenter in de toekomst plaats maakt voor herontwikkeling. Als dat ooit mocht gebeuren, dan kunnen we de buurt verder afmaken tot aan de Henk Sneevlietweg.

Bouwblokken en openbare ruimte

De ontwikkelende partijen van Think District en de Timeless-kavel kiezen elk voor hun eigen tempo van transformatie. Dit leidt tot een gefaseerde en perceelsgewijze transformatie van de buurt. Om te beginnen worden de bouwblokken langs de Johan Huizingalaan ontwikkeld, gevolgd door de meer oostelijk gelegen bouwblokken in de buurt. Tot slot vindt er een herontwikkeling plaats van de kavels direct ten zuiden van Global Switch.

De herinrichting van de openbare ruimte is gekoppeld aan de ontwikkeling van de bouwblokken. Uitgangspunt is dat we in elke fase van de ontwikkeling zorgen voor een gevoel van leefbaarheid en kwaliteit. De buurt zal zo stapsgewijs zijn definitieve vorm krijgen. Voor de ontsluiting van de buurt en de inrichting van het noordoostelijk deel van het gebied als groene openbare ruimte is het nodig om eerst de gemeentewerf en het recyclepunt te verplaatsen.

Infrastructurele en geluidafschermende maatregelen

De gefaseerde herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost heeft niet alleen betrekking op de bouwblokken en de openbare ruimte, maar ook op de benodigde infrastructurele en geluidafschermende maatregelen. Zo hangt de aanleg van de Nieuwe Sloterweg samen met de sloop van een voormalige fabriekshal en de ontwikkeling van nieuwe bouwblokken. De Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg worden op termijn getransformeerd naar stadsstraten met een stedelijk mobiliteitsprofiel. Verder voorziet het ontwerp in geluidschermen langs de snelweg en het spoor. De fasering van de bouwblokken, openbare ruimte en infrastructurele en geluidafschermende maatregelen lichten we nader toe in hoofdstuk 9.



Stedenbouwkundig plan Nieuwe Meer Oost

4.4 Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan voor Nieuwe Meer Oost is een uitwerking van het stedenbouwkundig kader uit de projectnota Schinkelkwartier. In het plan komen de bouwstenen voor het ontwerp - de bebouwing, de water- en groenstructuur, de groene binnenterreinen en het netwerk van routes, straten en paden - op een samenhangende wijze bij elkaar. Het stedenbouwkundig plan vormt een ruimtelijke vertaling van nieuwe inzichten en gesloten afsprakenbrieven met de ontwikkelende partijen. Daarmee is het een richtinggevend kader voor de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost.

Nieuwe Meer Oost bestaat uit een aantal karakteristieke stedenbouwkundige eenheden die hieronder zijn gevisualiseerd. Deze ruimtelijk-functionele onderdelen vormen de basis voor de uitwerking in de hoofdstukken over programma (functieprofielen) en over openbare ruimte (structurerende elementen).

Royale bouwblokken met groene binnenterreinen

In het stedenbouwkundig plan zoeken we naar beslotenheid en interieure kwaliteit. Door een geringe bouwhoogte hebben mensen direct contact met de straat en vinden er sneller ontmoetingen plaats in de openbare ruimte. Op enkele locaties in Nieuwe Meer Oost, waar ze de ruimtelijke samenhang en oriëntatie op ooghoogte versterken, komen zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten. De hoogteaccenten zitten op hoekpunten van stedenbouwkundige eenheden die we in het gebied onderscheiden. Het hoogste gebouw in Nieuwe Meer Oost, op de hoek van de Nieuwe Sloterweg met de Johan Huizingalaan, heeft een maximum hoogte van 56 meter (ten opzichte van NAP).

De bouwhoogtes zijn zodanig bepaald dat er sprake is van voldoende bezonning, een aanvaardbaar windklimaat en een goede inpassing in het stadslandschap. Verder houden we rekening met hoogtebeperkingen vanuit Schiphol. Voor bebouwing (inclusief installaties) hoger dan de toetshoogte uit het LIB Schiphol is een verklaring van geen bezwaar (vvgb) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nodig. Voor de nieuwe bouwblokken in Think District en voor B@Home is deze vvgb reeds afgegeven.

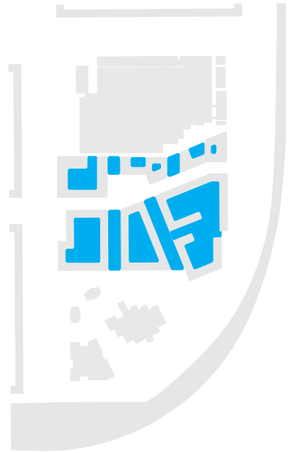
Voor de overige bouwblokken is gezien de ligging de verwachting dat de beoogde bouwhoogtes gerealiseerd kunnen worden.

De bouwblokken omringen de publiek toegankelijke binnenterreinen en bakenen de openbare ruimte op een heldere manier af. Ze zorgen voor een stedelijke wand langs de randen en voor beslotenheid rondom een centraal gelegen buurtplein. De bouwblokken vormen samen een stedenbouwkundige eenheid, een blokkenstad, die zich als het ware nestelt in een groene omgeving met lommerrijke stadsstraten en een uitgestrekt buurtpark langs het spoor. Ieder bouwblok bestaat uit individuele panden die binnen het blok een eenheid vormen. De blokken die grenzen aan het terrein van Global Switch krijgen verbijzonderingen om extra kwaliteit te creëren met betrekking tot oriëntatie en lichttoetreding. Voor deze blokken denken we aan een afwisseling van groene hoven en plaza's die ook een rol kunnen spelen bij de ontsluiting van omringende functies.

De bouwblokken hebben groene binnenterreinen die in erfpacht worden uitgegeven. De binnenterreinen zijn goed zichtbaar, uitnodigend en publiek toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Heldere zichtlijnen, grondgebonden woningen en (secundaire) entrees van voorzieningen zorgen voor een overzichtelijke, sociaal veilige omgeving. Daarmee zorgt de gekozen gebouwtypologie voor een goede balans tussen dynamiek op straat en ontspanning in het groen: ideale condities voor de ontwikkeling van een innovatiedistrict waar mensen prettig kunnen wonen, werken en verblijven.

De relatief grote afstand tussen de gevels van de bouwblokken en de groene inrichting van de binnenterreinen zijn effectief om hinder als gevolg van luchtvaartgeluid te beperken. Ondanks dat de gebouwtypologie effectief is om geluid af te schermen zullen gevels van bouwblokken met een hoge geluidbelasting aanvullend moeten worden voorzien van gebouwgebonden geluidmaatregelen, zoals bijvoorbeeld afsluitbare loggia's. Daarnaast voldoen de bouwblokken aan de gemeentelijke eisen voor energie, circulariteit en natuurinclusief bouwen.

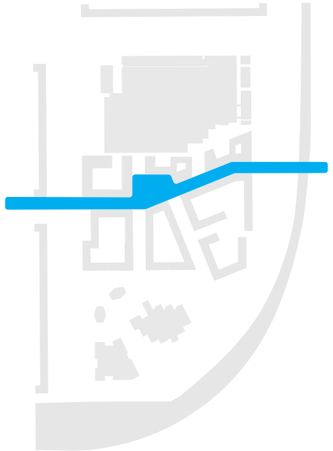
In paragraaf 4.5 geven we nader invulling aan de spelregels voor het bouwen en de beeldkwaliteit.



Bouwblokken met buurtstraten en binnenterreinen



Buurtpark met losse gebouwen



Nieuwe Sloterweg met buurtplein

Promenade



Johan Huizingalaan



Henk Sneevlietweg



Bouwblokken met groene binnenterreinen in Île Seguin Rives de Seine
Bron: https://servimg.com/view/19522725/14293

Referentie gebouwtypologie uit Parijs

Een belangrijke inspiratiebron voor de gebouwtypologie in Nieuwe Meer Oost is de gebiedsontwikkeling Île Seguin Rives de Seine in Boulogne-Billancourt in het westen van Parijs. Deze herontwikkeling van het voormalig terrein van autofabrikant Renault omvat bijna 1 miljoen m² bvo. In Nieuwe Meer Oost betreft de herontwikkeling ongeveer 344.000 m² bvo, in Schinkelkwartier ruim 2 miljoen m² bvo.

In Trapèze, het gebiedsdeel van Île Seguin Rives de Seine direct ten noorden van de Seine, zijn enkele bouwblokken met grote binnenterreinen gerealiseerd. De gebouwtypologie laat zien dat zonder hoogbouw toch sprake kan zijn van een hoge dichtheid en een aantrekkelijke leefomgeving.

Cultuurhistorie als identiteitsdrager

De geschiedenis van IBM in het gebied vormt een belangrijke identiteitsdrager voor de planopzet. Het monumentale hoofdkantoor van IBM heeft een bijzondere plek in het stedenbouwkundig ontwerp en blijft herkenbaar als een baken in de stad en het omringende landschap. We hebben de architectonische en typologische waarde van het monument gebruikt als vertrekpunt bij de uitwerking van het plan. De bijbehorende landschapstuin naar ontwerp van Hans Petri is overigens geen onderdeel van het monument en bovendien niet meer geheel in takt. De overgebleven waterpartijen en het resterende groen zullen op eigentijdse wijze onderdeel worden van een groter buurtpark.

Naast het monumentale hoofdkantoor zijn in het gebied nog drie voormalige IBM-gebouwen met een cultuurhistorische waarde aanwezig: het ketelhuis, de schrijfmachinefabriek en het administratiekantoor. In het kader van de projectnota Schinkelkwartier is al besloten om deze gebouwen niet te beschermen en te behouden, omdat dit de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost en het aanleggen van de Nieuwe Sloterweg onmogelijk zou maken. Ondanks dit besluit is het ketelhuis, op de hoek van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg, ingepast in het plan van datacenter Global Switch. De schrijfmachinefabriek wordt vanwege de schaal en de typologie niet ingepast in het ontwerp. Het administratiekantoor maakt, in lijn met gemaakte afspraken, in principe plaats voor een nieuw bouwblok, al is het ook denkbaar dat het gebouw nog voor langere tijd gehandhaafd blijft en wordt gerenoveerd. Het gebouw staat aan de basis van het succes van B. Amsterdam en geeft identiteit aan het gebied. De ruimtelijke impact van behoud van het huidige gebouw op het stedenbouwkundig plan is minimaal aangezien het gebouw binnen de contour van het beoogde nieuwe bouwblok ligt.

We zien kansen om enkele architectonisch waardevolle onderdelen van de IBM-gebouwen, zoals bijvoorbeeld een karakteristiek cassetteplafond, te hergebruiken in de nieuwe bebouwing of als kunst in de openbare ruimte. De IBM-technologie en modulaire opbouw vormen daarbij een belangrijke inspiratiebron voor het ontwerp. Het verhaal van IBM kan door deze wijze van hergebruik aan een groter publiek tentoongesteld worden. IBM liet de techniek zien door veel glas in de gevel van de fabriekshallen te verwerken en door het ketelhuis op de meest prominente plaats te positioneren. Logistiek werd duidelijk zichtbaar gemaakt zoals in uitwendige trappenhuizen en een hellingbaan naar het parkeerdek op een fabriekshal. Daarnaast stimuleren we het gebruik van het daklandschap, als verwijzing naar de tijd van IBM waarin het daklandschap het industriële karakter van de gebouwen benadrukte.

Deze uitgangspunten nemen we mee in het verdere ontwerpproces voor de gebouwen met de ontwikkelende partijen en het ontwerp van de openbare ruimte. Zo zorgen we ervoor dat het IBM-verleden zichtbaar en tastbaar blijft en geven we Nieuwe Meer Oost een eigen karakter en typologie, passend bij een innovatiedistrict.

Buurtpark als schakel in groenblauw netwerk

Nieuwe Meer Oost krijgt een robuuste water- en groenstructuur die goed aansluit op de omgeving. Deze structuur vormt een landschappelijke onderlegger voor de herontwikkeling. Daarnaast is de water- en groenstructuur van belang voor klimaatadaptatie en biedt het ruimte voor sociale interactie en beweging. Bovendien: het reguleert de opvang en afvoer van regenwater en zorgt voor afkoeling tijdens warme zomerse dagen.

Het buurtpark vormt een cruciale schakel tussen de langgerekte groenstroken van de spoorbaan in Nieuw-West en het organisch gevormde landschap van natuur- en recreatiegebied de Oeverlanden. De groenblauwe corridor in het buurtpark, langs de spoorzone in het gebied, is onderdeel van de ecologische structuur van Amsterdam. Het spoortalud vormt als onderdeel van het buurtpark een bijzonder landschappelijk element dat zowel een ecologische als recreatieve functie zal krijgen. In aansluiting op de groenblauwe corridor zal het groen in de rest van Nieuwe Meer Oost een robuust raamwerk vormen. De groene binnenterreinen staan namelijk via de groenvakken in de buurtstraten in verbinding met het buurtpark en het omringende landschap daarbuiten.

Het uitgestrekte park vormt een tegenhanger van het stedelijk milieu gevormd door de bouwblokken. In tegenstelling tot de beslotenheid tussen de bouwblokken creëren we in het buurtpark juist licht, lucht en ruimte. Door het plaatsen van geluidschermen langs de snelweg en het spoor zorgen we voor een prettig verblijfsklimaat in het buurtpark.

Om ruimte te maken voor het buurtpark wordt de watergang langs het spoortalud in westelijke richting verlegd. Om dit te realiseren zullen we de gemeentewerf en het recyclepunt Henk Sneevlietweg naar een locatie buiten Nieuwe Meer Oost verplaatsen. De watergang verbindt het water in het zuidelijk deel van het buurtpark met het water in de Oeverlanden en in het noordoostelijk deel met de waterstructuur in Riekerpark. Op termijn krijgt het water van Nieuwe Meer Oost via de sporendriehoek nog een extra verbinding met het Riekerpark zodat een circulair watersysteem ontstaat.

Het bestaande monumentale IBM-gebouw vormt met het nieuwe hoofdkantoor aan de Johan Huizingalaan en twee ranke woontorens een compositie van losse, alzijdige gebouwen die een bescheiden plek innemen in het buurtpark. Het landschap is hier de baas, de gebouwen zijn te gast. Het groen loopt zoveel mogelijk door tot aan de gevel en de footprint van gebouwen neemt zo min mogelijk ruimte in beslag. Programmatisch wordt verbinding gezocht tussen het park en de plintfuncties van de gebouwen.

Nieuwe verbindingen met omgeving

We zorgen ervoor dat Nieuwe Meer Oost goed wordt verbonden met de stad, maar ook met de overige buurten van Schinkelkwartier. Zo zetten we in op goede fietsverbindingen naar aangrenzende buurten en de Oeverlanden, die voortborduren op de structuur van Nieuw-West. Daarnaast bieden we directe aansluitingen op het openbaar vervoer om de verbinding met stad en regio te verbeteren.

De Nieuwe Sloterweg vormt de centrale buurtstraat voor langzaam verkeer in Schinkelkwartier. Deze verbinding tussen de Sloterweg en de Laan der Hesperiden vormt een belangrijke nieuwe oost-westverbinding in het fietsnetwerk van Amsterdam. De uitwerking van de Nieuwe Sloterweg volgt een afzonderlijk ontwerptraject vanwege het integrale en gebiedsoverstijgende karakter. Hierdoor valt de besluitvorming buiten de reikwijdte van deze investeringsnota Nieuwe Meer Oost.

We voegen in Nieuwe Meer Oost een fijnmazig netwerk toe van buurtstraten en informele paden. De buurtstraten zorgen voor de ontsluiting van de bouwblokken, de binnenterreinen worden op deze buurtstraten aangesloten via

een informele padenstructuur. Door het buurtpark komt langs het spoor een nieuwe route voor fietsers en voetgangers die vanaf de Henk Sneevlietweg richting de Oeverlanden gaat. Dit vormt een belangrijke aanvullende noord-zuid verbinding in de structuur van Nieuw-West. Verder sorteert het plan voor op een toekomstige nieuwe verbinding voor langzaam verkeer via een onderdoorgang van de spoordijk naar de sporendriehoek en Riekerpark.

In het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost houden we rekening met het eventueel op termijn doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Hoofddorp. In het plan blijft ruimte beschikbaar voor inpassing van een nieuw metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan. Dat geldt ook voor het op termijn aanpassen van metrostation Henk Sneevlietweg, waarmee een groter deel van het gebied wordt bediend. De besluitvorming over deze ingrepen valt echter buiten de reikwijdte van deze investeringsnota.

Autoluwe inrichting openbare ruimte

Uitgangspunt voor het ontwerp is dat autoverkeer een ondergeschikte rol speelt in de buurt en dat gebouwen een sterke relatie krijgen met de openbare ruimte. Het autoparkeren wordt opgelost in enkele ondergrondse parkeergarages op strategische plekken, zodat autoverkeer zoveel mogelijk rechtstreeks op de Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg kan worden afgewikkeld en zo min mogelijk door de buurt hoeft te rijden. Daarmee zorgen we voor een verkeersveilige en aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte.

In Nieuwe Meer Oost komen twee straten waar we de hoogste prioriteit geven aan langzaam verkeer. De Nieuwe Sloterweg, met aan de noordzijde het centrale buurtplein, wordt een autovrije straat met een snelle en comfortabele fietsverbinding richting de omgeving. De promenade, direct grenzend aan het buurtpark en haaks op de Johan Huizingalaan, wordt een autoluwe straat. Deze promenade vormt ter hoogte van de David Ricardostraat de belangrijkste verbinding voor langzaam verkeer tussen Nieuwe Meer Oost en West. Beide straten en het buurtplein vormen belangrijke plekken om te verblijven, flaneren en ontmoeten.

De Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg ontsluiten het gebied op de snelwegen. We gaan uit van het herprofileren van deze wegen tot stadsstraten. Herprofilering van de Johan Huizingalaan draagt bij aan de functie als ‘ruggengraat’ van innovatiedistrict Nieuwe Meer. De besluitvorming over deze ingrepen valt buiten de reikwijdte van deze investeringsnota.

4.5 Spelregels voor bouwen en beeldkwaliteit

Sturen op ruimtelijke kwaliteit

In Nieuwe Meer Oost hanteren we verschillende kaders om de ruimtelijke kwaliteit in bouwplannen te borgen. Het formele toetsingskader voor ruimtelijke kwaliteit in de gemeente Amsterdam is de welstandnota. Binnen deze welstandnota is voor Nieuwe Meer Oost specifiek het ruimtelijk systeem Woongebieden na 1985 en het gebiedstype samengestelde woonblokken (8e) van toepassing. Het beeldkwaliteitsplan Nieuwe Meer Oost is daarop een aanvulling, dat de Commissie Omgevingskwaliteit (COK) kan hanteren om bouwplannen in Nieuwe Meer Oost te beoordelen en adviezen over uit te brengen.

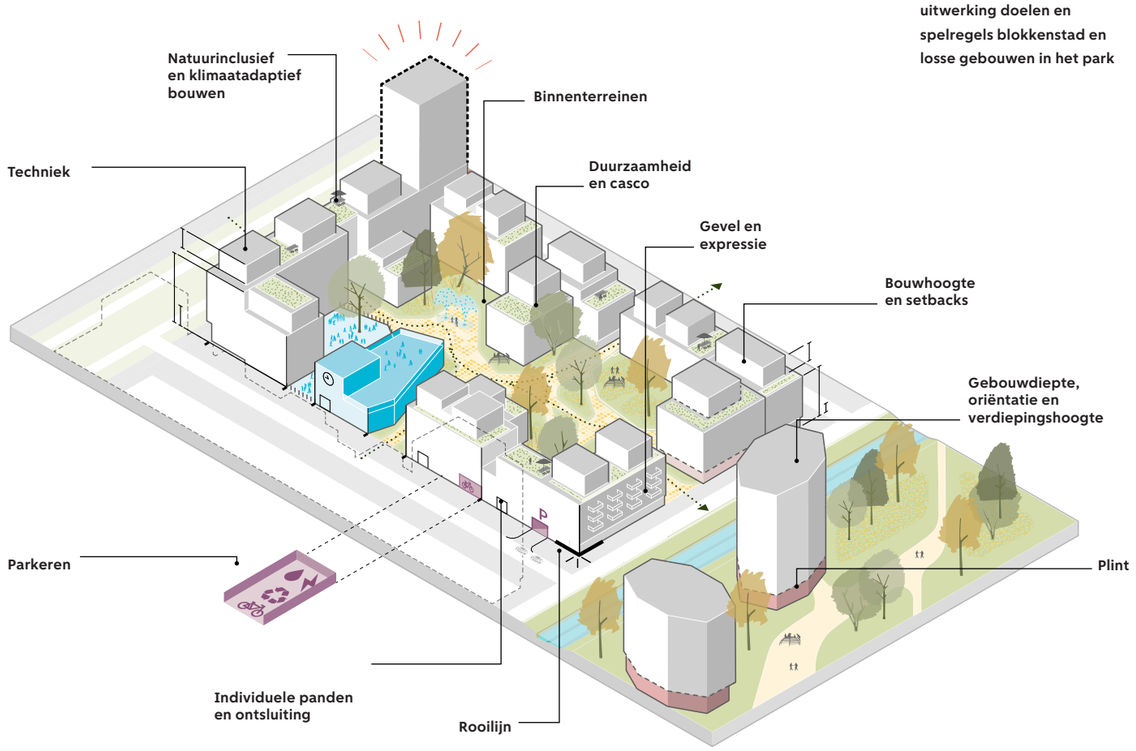
Het beeldkwaliteitsplan Nieuwe Meer Oost is het product van een samenwerking tussen de gemeente en de ontwikkelende partijen. Het beeldkwaliteitsplan is een nadere uitwerking van de afspraken met de ontwikkelende partijen en de projectnota Schinkelkwartier. In het beeldkwaliteitsplan zijn doelen en spelregels voor bouwen en beeldkwaliteit opgenomen. Met verschillende doelen geven we aan wat we belangrijk vinden en met spelregels voor het bouwen en de beeldkwaliteit leggen we uit hoe aan deze doelen invulling kan worden gegeven. Daarmee vormt het beeldkwaliteitsplan een kader om te sturen op de gewenste kwaliteit en samenhang van bebouwing en biedt het houvast voor het uitwerken van toekomstige bouwplannen.

Gebouwtypologieën

In de verkaveling van Nieuwe Meer Oost onderscheiden we drie typologieën van bebouwing: de 'blokkenstad', 'losse gebouwen in het park' en het ‘datacenter’.

De blokkenstad laat zich typeren als een ensemble van royale bouwblokken met individuele panden die het specifieke karakter van de buurt bepalen. Als tegenhanger van de blokkenstad komt er in het zuidelijk deel van de buurt een uitgestrekt park met losse, alzijdig georiënteerde gebouwen. Het datacenter betreft de kavel van Global Switch, dat op basis van bestaande rechten gefaseerd wordt uitgebreid. Hieronder beschrijven we per thema de belangrijkste doelen en spelregels voor bouwen en beeldkwaliteit voor de drie typologieën.

In onderstaande afbeelding laten we zien op welke manier voor verschillende thema’s de gewenste kwaliteit in Nieuwe Meer Oost bereikt kan worden. Voor de typologieën ‘blokkenstad’ en ‘losse gebouwen in het park’ gelden specifieke doelen en spelregels, maar voor sommige thema’s gelden ook algemene regels, zoals ten aanzien van duurzaamheid, natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen en parkeren. Deze gelden niet voor datacenter Global Switch.
De doelen en spelregels voor het datacenter beschrijven we in een aparte categorie.



Impressie mogelijke uitwerking doelen en spelregels blokkenstad en losse gebouwen in het park

Doelen en spelregels blokkenstad en losse gebouwen in het park

Rooilijn
De bouwblokken in blokkenstad hebben gesloten hoeken en een vaste rooilijn aan de openbare ruimte. Zo creëren we continue straatwanden en een heldere overgang tussen openbaar en privé. Op sommige plekken hebben de straatwanden een doorgang zodat interactie mogelijk is tussen de straat en een binnenterrein. Aan de binnenzijde van bouwblokken is een flexibele rooilijn mogelijk.

In het park is de footprint van de losse gebouwen zo compact mogelijk om maximale ruimte te geven aan het park. De positie en vorm van de losse gebouwen hangen samen met een natuurlijke doorwaadbaarheid en toepassing van royale doorzichten in het park.

Bouwhoogte en setbacks
Aan de promenade is een basishoogte mogelijk van maximaal zes bouwlagen, zodat de binnenterreinen voldoende bezonning hebben. Aan de Johan Huizingalaan en het spoor is de basishoogte maximaal zeven bouwlagen, omdat deze locaties een grotere schaal van bebouwing toelaten. In de buurt zelf is een basishoogte van vijf bouwlagen mogelijk. In de blokkenstad zijn aanvullend terugliggende opbouwen mogelijk van een tot twee bouwlagen. Door opbouwen op verschillende gebouwen los van elkaar te houden ontstaat ondanks de hoge dichtheid toch een luchtig beeld. Binnen het ensemble van bouwblokken is incidenteel een hoogteaccent mogelijk. De eenheid van het blok prevaleert in zo'n geval boven de verbijzondering van een accent. Accenten komen uitsluitend voor op locaties waar ze de ruimtelijke samenhang en oriëntatie versterken.

In het park verhoudt de bouwhoogte van de losse gebouwen zich tot het bestaande monumentale gebouw. Met de bouwhoogtes in Nieuwe Meer Oost waarborgen we een prettig woon- en leefklimaat en sluiten we aan op de menselijke maat.

Gebouwdiepte, oriëntatie en verdiepingshoogte
Om de woonkwaliteit te waarborgen stemmen we de gebouwdiepte zorgvuldig af op de woninggrootte. Gebouwen worden zo ontworpen dat het aantal enkelzijdig op het noorden georiënteerde woningen tot een minimum beperkt blijft. Op locaties waar de geluidgrenswaarde wordt overschreden houden we de gebouwdiepte zoveel mogelijk beperkt, zodat woningen een dubbelzijdige oriëntatie en geluidluwe gevel hebben. De losse gebouwen in het park hebben een alzijdige oriëntatie.

Voor zowel blokkenstad als losse gebouwen in het park streven we op de begane grond van de bouwblokken naar een bruto hoogte van 4,5 meter zodat deze geschikt is voor uiteenlopende voorzieningen en publieke functies. De overige verdiepingen hebben bij voorkeur een bruto verdiepingshoogte van minimaal 3,4 meter. Deze hoogte biedt extra kwaliteit en gebruiksmogelijkheden.

Individuele panden en ontsluiting
In de blokkenstad bestaan de gebouwen uit individuele panden met een eigen ontsluiting, zodat een afwisselend en levendig straatbeeld ontstaat dat aansluit op de menselijke maat. Woningen worden bij voorkeur ontsloten via een kleinschalige ontsluiting zoals een portiekentage, zodat er veel voordeuren aan de straat liggen en het aantal woningen per portiek beperkt is. Lange galerij- of corridorontsluitingen zijn ongewenst.

Bij losse gebouwen in het park hebben functies zoveel mogelijk een eigen entree aan de openbare ruimte om ontmoeting en sociale interactie zoveel mogelijk te stimuleren.

Plint
In de plint zitten veel ramen en functies met een eigen entree zodat veel interactie ontstaat tussen de bebouwing en openbare ruimte. De afwisseling van entrees en ramen zorgen voor een uitnodigend karakter en een levendig straatbeeld op ooghoogte. Gezamenlijke entrees zijn duidelijk zichtbaar en royaal gedimensioneerd en desgewenst twee lagen hoog.

Gevel en expressie
We streven in de blokkenstad naar een samenhangend palet van kleuren en materialen om rust en harmonie aan te brengen in het gevelbeeld. Daarbij gaat de voorkeur uit naar toepassing van aardse tinten en warme materialen. We streven naar een architectonische differentiatie die ondergeschikt is aan de eenheid van het bouwblok en bijdraagt aan het afleesbaar maken van ieder pand. De buitenkant van het blok is formeel en ingetogen, de binnenkant is speelser en laat meer gelaagdheid in het gevelbeeld toe. We stimuleren inpandige balkons. Balkons, loggia's en voorzieningen voor het beperken van de geluidbelasting zijn meeontworpen met de gevel en vormen een vanzelfsprekend onderdeel van de architectuur.

De materialisatie en kleurgebruik van de losse gebouwen in het park sluiten aan op het bestaande hoofdkantoor en onderscheiden zich van de blokkenstad. De gebouwen hebben een moderne uitstraling. In het gevelontwerp is veel aandacht voor ritmiek, dieptewerking, tactiliteit en detaillering.

Binnenterreinen
De binnenterreinen in de blokkenstad zijn groen en openbaar toegankelijk, zodat een prettige, geluidluwe en hoogwaardige leefomgeving ontstaat. Door toepassing van informele routes zijn de binnenterreinen onderdeel van een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers. De binnenterreinen zijn niet verhoogd en sluiten aan op het omliggende maaiveld. Parkeergarages onder binnenterreinen hebben een leeflaag van minimaal 1 meter zodat hemelwater kan worden opgevangen en volwassen bomen daar kunnen groeien. Binnenterreinen zijn minimaal 50 procent onverhard. Daarmee verbeteren we de klimaatbestendigheid en verhogen we de biodiversiteit.

Duurzaamheid en casco
We streven voor beide typologieën naar het minimaliseren van CO_2-uitstoot in materiaalgebruik. Dit kan worden bereikt door hergebruik van bestaande elementen en/of materialen, waaronder cultuurhistorisch waardevolle elementen van IBM-gebouwen, of door in de constructie zoveel mogelijk gebruik te maken van hergebruikte materialen of materialen met lage milieukosten. We zien het flexibele en modulaire bouwsysteem van de huidige IBM-gebouwen als inspiratiebron voor nieuwe gebouwen. Open bouwsystemen zonder vaste scheidingswanden hebben de voorkeur, omdat ze kansen op toekomstige transformatie en functieverandering vergroten.

Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen
Het ontwerp en de vormgeving van maatregelen die samenhangen met natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen zijn in beide typologieën integraal onderdeel van de architectuur. Bij het ontwerp van gebouwen gelden eisen voor het opvangen, vasthouden en vertraagd afvoeren van hemelwater. We stimuleren toepassing van natuurinclusieve maatregelen, groene daken en gevels om daarmee de biodiversiteit te verhogen en hittestress tegen te gaan.

Parkeren
Voor beide typologieën geldt dat we auto's (zoveel mogelijk) uit het straatbeeld verwijderen om de openbare ruimte optimaal te benutten voor verblijf en langzaam verkeer. Autoparkeren wordt gerealiseerd in ondergrondse garages op eigen terrein. Stallingen voor fietsen en scooters zijn hoogwaardig en goed toegankelijk, zodat ze uitnodigen tot intensief gebruik. Fiets- en scooterparkeren vindt inpandig plaats, grote stallingen aan de gevel worden vermeden.

Techniek
Technische installaties en ondergeschikte bouwonderdelen zijn onderdeel van de architectuur en hierin meeontworpen. Nutsvoorzieningen en inzamelpunten voor (bedrijfs)afval worden geïntegreerd in het gebouw of de garage. Technische functies zijn niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte en hebben minimale impact op het gevelbeeld.

Doelen en spelregels datacenter

Op basis van het vastgestelde wijzigingsplan werken we met Global Switch aan de gefaseerde uitbreiding van het bestaande datacenter. Daarbij willen we de functionaliteit van een groeiend bedrijf waarborgen en het complex zorgvuldig inpassen in een buurt waar steeds meer mensen wonen en verblijven. De gebouwmassa van de uitbreiding wordt opgedeeld in kleinere volumes aan de straat. In de gevel brengen we verticale geleding, dieptewerking en verbijzonderingen aan, zodat het datacenter beter aansluit op de blokkenstad. Waar mogelijk komen er ramen in de gevel zodat zichtbaar is wat er in het gebouw gebeurt. Tussen twee volumes aan de Johan Huizingalaan komt de nieuwe hoofdentree van Global Switch.



5 Programma

In dit hoofdstuk staat het programma voor Nieuwe Meer Oost centraal. We lichten toe op welke wijze invulling wordt gegeven aan de ambitie om Nieuwe Meer Oost door te ontwikkelen tot een innovatiedistrict. We gaan in op de programmatische onderdelen wonen, werken en voorzieningen. Daarnaast beschrijven we aan de hand van functieprofielen en de invulling van de plinten op welke wijze het programma wordt ingepast in de beoogde ruimtelijke structuur.

5.1 Doorontwikkeling tot innovatiedistrict

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is de centrale ambitie om Nieuwe Meer Oost, in samenhang met het aangrenzende Nieuwe Meer West, door te ontwikkelen tot innovatiedistrict Nieuwe Meer. Daarbij is de opgave om het huidige innovatieve karakter van het gebied als kernkwaliteit in te zetten voor de toekomstige identiteit. Het innovatieve karakter van het gebied is nu nog bij veel mensen onbekend, maar mede door een juiste programmering kan het gebied worden geactiveerd en zal het innovatieve karakter meer zichtbaar worden.

Ecosysteem voor innovatie en specialisatie

Op het gebied van innovatie gebeurt er al veel in Nieuwe Meer vanuit bedrijven als B. Amsterdam, PWC en IBM. De partijen in het gebied, vertegenwoordigd in de Bedrijven Investeringszone (BIZ) Nieuwe Meer, en de gemeente willen deze innovatiekracht doorontwikkelen door aanvullende innovatieve bedrijvigheid en nu nog ontbrekende (kennis) instellingen en organisaties een plek te geven en te laten profiteren van elkaars nabijheid en netwerk. Zo kan een vruchtbaar ecosysteem ontstaan voor nog meer innovatiekansen. Een plek waar kennisuitwisseling, experimenteerruimte en doorgroeimogelijkheden optimaal gefaciliteerd worden.

Een gedeelde behoefte is het aanbrengen van een focus in het inhoudelijke profiel van dit innovatiedistrict. Een inhoudelijke focus op Data & Business Analytics technieken en technologie ligt voor de hand, aangezien bedrijven in het gebied zich hier al mee bezig houden. Centrale principes zijn datagedreven onderzoek naar en met data, machine learning en kunstmatige intelligentie. De focus is nog breed en behoeft verdere concretisering waar de BIZ en de gemeente momenteel aan werken. In een vervolgstap wordt onder andere uitgewerkt waar de behoefte ligt, welke prioriteiten er bij bedrijven liggen en om welke soort initiatieven het kan gaan. De specialisatie moet onder andere leiden tot duurzame en innovatieve oplossingen voor stedelijke en maatschappelijke problemen. Hiermee wordt sociale impact gegenereerd, zowel op stedelijk als lokaal niveau, en wellicht ook op (inter)nationaal niveau. Binnen het werkprogramma van Nieuwe Meer Oost en de fasering van de gebiedsontwikkeling zit voldoende flexibiliteit om invulling te geven aan (ontwikkelingen binnen) de specialisatie van het innovatiedistrict.

Bruisende stedelijke omgeving

De belangrijkste ruimtelijk-programmatische uitdaging bij de doorontwikkeling tot innovatiedistrict is het doorbreken van de huidige monofunctionaliteit en het vergroten van de stedelijkheid. Dit vraagt naast verdichting ook om functiemenging en culturele diversiteit, waarbij woningen en een rijk aanbod van stedelijke voorzieningen, zoals horeca, onderwijs en kunst en cultuur, worden toegevoegd. Daarnaast is een aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en interactie voorwaardelijk voor het goed functioneren van een innovatiedistrict.

Met de inzet om onderwijs, innovatielabs en een supermarkt langs de Nieuwe Sloterweg te laten landen ontstaat er een centrumgebied waar studenten, techpersoneel en buurtbewoners samen zullen komen, gebruikmakend van dezelfde plintvoorzieningen voor de buurt. De ontwikkeling van dit ‘campushart’ in Nieuwe Meer Oost vormt een belangrijk onderdeel van de opgave.

Door de realisatie van hoogwaardige woon- en werkruimte en voorzieningen voor diverse doelgroepen ontwikkelt Nieuwe Meer Oost zich tot een bruisende stedelijke omgeving voor wonen, werken, leren, innoveren en experimenteren. Nieuwe Meer Oost is straks een plek waar men graag naartoe wil gaan.

Sociaalinclusieve buurt en lokale impact

Nieuwe Meer Oost ligt straks goed verankerd in de bestaande ruimtelijk-economische structuur van Nieuw-West en de andere buurten van Schinkelkwartier. Het wordt een sociaalinclusieve buurt die lokale impact heeft in stadsdeel Nieuw-West.

Het biedt niet alleen een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor stedelijke functies en internationaal georiënteerde innovatieve bedrijven, maar draagt ook bij aan het oplossen van lokale opgaven op het gebied van wonen, werken en leren. Een buurt waar talent zich thuis voelt binnen de prikkelende omgeving van het innovatiedistrict en waar volop kansen zijn voor lokale woningzoekenden, ondernemers en jongeren uit Nieuw-West. Daarmee levert de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost een positieve bijdrage aan de werkgelegenheid, de (sociaal-)economische groei, het voorzieningenaanbod en de doorstroming op de woningmarkt in Nieuw-West. Andersom leveren lokale ondernemers, nieuwe bewoners en gebruikers uit Nieuw-West een bijdrage aan de kracht van het innovatiedistrict.

De bijzondere mix levert Nieuwe Meer Oost een unieke identiteit op: een buurt waar verschillende werelden samenkomen.

5.2 Programma op hoofdlijnen

Afspraken met ontwikkelende partijen

De privaatrechtelijke afsprakenbrieven met de erfpachters van de Timeless-kavel en Think District vormen de basis voor het programma in Nieuwe Meer Oost. Deze afspraken zijn gebaseerd op de kaders zoals opgenomen in de projectnota Schinkelkwartier. Ten behoeve van de investeringsnota hebben we in overleg met de ontwikkelende partijen het programma voor Nieuwe Meer Oost nader uitgewerkt binnen de kaders zoals vastgelegd in de afsprakenbrieven.

Behoud datacenter

In de projectnota Schinkelkwartier is het programma voor Nieuwe Meer Oost gebaseerd op de mogelijke toekomstige situatie dat datacenter Global Switch is verplaatst en de betreffende kavel wordt herontwikkeld. Omdat Global Switch kenbaar heeft gemaakt in het gebied te blijven, is dit ook het uitgangspunt in deze investeringsnota. In hoofdstuk 4 is onderbouwd dat dit stedenbouwkundig aanvaardbaar is en in hoofdstuk 10 onderbouwen we dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd. In de investeringsnota houden we voor Global Switch rekening met de juridisch planologisch toegestane fysieke uitbreiding tot maximaal 65.900 m² bvo.

Wijziging woningaantal

Het behouden van datacenter Global Switch heeft ertoe geleid dat we het woningaantal

voor Nieuwe Meer Oost in deze investeringsnota hebben aangepast ten opzichte van het woningaantal in de projectnota: van circa 3.100 naar circa 2.850 woningen. Op de Global Switch-kavel zagen we in het kader van de projectnota een potentieel van 800 woningen. Binnen de huidige afspraken met ontwikkelende partijen hebben we gebruik gemaakt van de mogelijkheid om 550 van deze woningen in te passen.

Wijziging programmatische verdeling

Het behouden van Global Switch heeft niet alleen gevolgen gehad voor het woningaantal, maar ook voor de programmatische verdeling als geheel. De programmaverdeling (exclusief datacenter Global Switch) wijzigt naar circa 60 procent wonen, 30 procent werken (bedrijven en kantoren) en 10 procent voorzieningen. Deze verdeling sluit goed aan op de ambitie om het huidige monofunctionele werkgebied te transformeren tot een innovatiedistrict. Het programma in Nieuwe Meer Oost, waarbij wonen dus de overhand heeft, is daarbij complementair aan het programma in het aangrenzende Nieuwe Meer West, waar het aandeel werken juist hoger ligt.

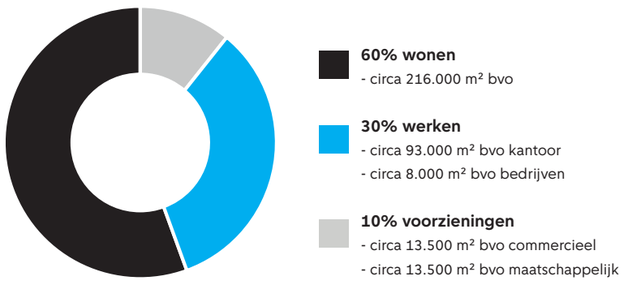
In het ontwerpproces met ontwikkelende partijen wordt onderzocht in hoeverre verdere optimalisaties in het aantal woningen en de programmaverdeling mogelijk zijn.

Nieuwe Meer Oost in een notendop

Milieutypering:	centrumstedelijk woon/werkmilieu
Economisch profel:	innovatiedistrict
Woningen (60%)*:	circa 216.000 m² bvo
Bedrijven en kantoren (30%)*	circa 101.000 m² bvo
Voorzieningen (10%)*	circa 27.000 m² bvo
Totale vloeroppervlakte	circa 344.000 m² bvo
Oppervlakte gebied	circa 178.000 m²
Bruto FSI	1,93
Gemiddelde woninggrootte	circa 76 m² bvo (55 m² go)
Aantal woningen	circa 2.850 woningen
Aantal inwoners	circa 5.700 inwoners**
Aantal arbeidsplaatsen	circa 4.850 arbeidsplaatsen**

Deze cijfers zijn zonder de kavel van Global Switch.

*De verhouding (%) van het programma is afgerond op een 5-tal.
** Het aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen is afgerond op een 50-tal.





5.3 Wonen

Introductie van wonen

Wonen is een belangrijke nieuwe functie in Nieuwe Meer Oost die de huidige monofunctionaliteit zal doorbreken. Het woonprogramma bedraagt met circa 216.000 m² bvo ongeveer 60 procent van het totale programma voor Nieuwe Meer Oost. Met circa 2.850 woningen draagt de ontwikkeling Nieuwe Meer Oost bij aan het verminderen van het woningtekort in Amsterdam.

Woningsegmentering

Het doel is om in Nieuwe Meer Oost tot een gevarieerd en kwalitatief goede woningvoorraad te komen, die voor verschillende doelgroepen toegankelijk is. Dit is ook het uitgangspunt geweest in de programmatische afspraken die met de ontwikkelende partijen zijn gemaakt. We volgen in Schinkelkwartier de verdeling uit de Woonagenda 2025 en het Woningbouwplan 2022-2028: 40 procent sociale huur, 40 procent middelduur (huur en koop) en 20 procent vrije sector[2]. Het huidige woonbeleid biedt overigens ruimte om in geval van afname van de sociale huurwoningen door een woningcorporatie de woningbouwverdeling aan te passen in 30 procent sociale huur, 40 procent middelduur en 30 procent vrije sector. We zetten in op een goede ruimtelijke spreiding van woningen in de verschillende segmenten in het gebied.

We houden voor heel Schinkelkwartier vast aan de uitgangspunten van een woningsegmentering van 40-40-20 en een nadere uitwerking van de woningsegmentering per deelgebied, zoals opgenomen in de projectnota Schinkelkwartier. Ten opzichte van heel Schinkelkwartier ontstaat hiermee per deelgebied en op kavelniveau enige mate van flexibiliteit in de woningsegmentering. De woningsegmentering in Nieuwe Meer Oost komt uit op 35-40-25. Aan de hand van een monitoringssysteem wordt voor Schinkelkwartier gestuurd op het behalen van de woningsegmentering 40-40-20.

2 In 2025 is sociale huur tot €900,07 per maand, middeldure huur is van €900,07 tot €1.184,82 per maand, betaalbare koop is tot €405.000,-.

Woondoelgroepen

Door het woningaanbod af te stemmen op de stedelijke vraag, in het bijzonder de wijken van Nieuw-West, krijgt de ontwikkeling van het gebied betekenis voor de omgeving en draagt het bij aan een inclusieve stad. Belangrijk onderdeel van de vraag uit Nieuw-West is de verhuisbehoefte van jongvolwassenen en senioren naar woningen die geschikt zijn voor een tot twee personen. Afstemming van het woningaanbod zal onder andere de doorstroming in het stadsdeel bevorderen, zodat bewoners meer kansen krijgen om in Nieuw-West te blijven wonen. Dit gaan we in Nieuwe Meer Oost extra stimuleren door het toepassen van de voorrangsregeling om maximaal 25 procent van de te bouwen huurwoningen aan stadsdeelbewoners toe te wijzen. Met de ontwikkelende partijen in het gebied maken we hier nadere afspraken over.

In de sociale huur is het grootste gedeelte van het woningaanbod bestemd voor een- en tweepersoonshuishoudens. Dit kunnen starters op de woningmarkt, doorstromers en senioren zijn. Het is in de sociale huur een uitdaging om voor een diverse mix van woondoelgroepen te bouwen, wat met name geldt voor gezinsgeschikte woningen. In Nieuw-West woont 35 procent van de gezinnen krap ten opzichte van 25 procent in heel Amsterdam. In ongeveer de helft van de gevallen gaat het om gezinnen in de sociale huur. Het streven is dat een deel van de sociale woningvoorraad in Nieuwe Meer Oost geschikt is voor gezinnen. Hierover zijn of worden nadere afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen. Verder is het beleid om 1 procent van de woningen geschikt te maken als rolstoelwoning.

In de middeldure sector zijn een- en tweepersoonshuishoudens de voornaamste doelgroep. Daarbij zien we kansen om een deel van met name deze categorie te reserveren voor de maatschappelijke beroepsdoelgroepen waar leraren onder vallen, maar bijvoorbeeld ook zorgpersoneel, brandweer en politie. Het streven is om in de planontwikkeling een voorrangsregeling voor deze beroepsgroepen toe te passen. We zijn hier met ontwikkelende partijen over in gesprek. Daarnaast is een aanbod van grotere huurwoningen in de middeldure sector nodig voor gezinnen. Zowel in de middeldure als vrije sector zien we ruimte voor een mix van huur- en koopwoningen. Deze zijn geschikt voor onder andere (internationale) kenniswerkers en expats.

Het aantal 65-plussers neemt de komende jaren sterk toe, het aantal 80-plussers verdubbelt zelfs. Een deel van de ouderen woont niet in een geschikte woning en zal moeten verhuizen bij het ontstaan van te veel gebreken. De meeste ouderen willen in de eigen buurt blijven wonen. Bij voorkeur worden ouderenwoningen in geclusterde complexen gerealiseerd, nabij voorzieningen zoals een gezondheidscentrum, een supermarkt en ontmoetingsplekken met een goede OV-bereikbaarheid. Nieuwe Meer Oost zal aan al deze condities voldoen, waardoor het een geschikte buurt is voor ouderen om te wonen. Daarom zal 10 procent van de betaalbare voorraad gereserveerd worden voor ouderen.

Met het profiel van innovatiedistrict en de ontwikkeling van een campushart is er ruimte om studenten in Nieuwe Meer Oost een plek te geven. Voor zowel jongeren (starters van 18 tot 28 jaar) als studenten (met een campuscontract MBO, HBO of universiteit) is Nieuwe Meer Oost interessant. Door te voorzien in jongeren- en studentenhuisvesting krijgen jonge mensen een kans op betaalbare woonruimte in de stad. Daarnaast kan jongerenhuisvesting het gebied op de kaart zetten. De inzet is om één of meerdere kennis- of onderwijsinstellingen in het gebied te laten landen. Met oog daarop is het doel om een deel van de woningvoorraad in Nieuwe Meer Oost te reserveren voor jongeren- en studentenhuisvesting rondom het campushart.

Woninggrootte

Het aandeel woningen van 40-60 m² bvo in Nieuw-West bedraagt 18 procent, wat relatief laag is ten opzichte van het aandeel stadsbreed (27 procent). Door hier in Nieuwe Meer Oost in te voorzien, spelen we in op de behoefte naar woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens. In het plan voor Nieuwe Meer Oost bedraagt de gemiddelde woninggrootte circa 76 m² bvo / circa 55 m² gebruiksoppervlak (go). Het bouwen van een substantieel aantal kleine woningen, namelijk kleiner dan 50 m² go, sluit bovendien aan op het toenemende aantal kleine huishoudens in de stad. Daarnaast is met een groot deel van de werkgelegenheid in de kenniseconomie de aantrekkingskracht van het gebied voor kleine huishoudens en (jonge) internationaal georiënteerde stedelingen groot. Daar komt bij dat het realiseren van grotere woningen in de huidige praktijk financieel een uiterst lastige opgave blijkt. Het realiseren van kleinere woningen is voor marktpartijen over het algemeen aantrekkelijker.

Kleine woningen moeten voldoen aan minimale woonkwaliteitseisen. Gedeelde voorzieningen voor bewoners, zoals een wasruimte, kunnen daarnaast een bijdrage leveren aan het optimaliseren van ruimtegebruik en aan de woonkwaliteit als geheel. Er wordt aangesloten op de Aanpak Kleine Woningen, een van de acties uit het Woningbouwplan 2022-2028. Daarnaast zijn met de ontwikkelende partijen van de Timeless-kavel en Think District afspraken gemaakt over de minimale woninggrootte en het minimum aantal woningen in het middeldure segment met meerdere slaapkamers. Bovendien worden ze uitgedaagd om ook in de sociale sector de woninggroottes te optimaliseren en gezinsgeschikte woningen te maken. Gezinsgeschikte woningen zijn woningen met ten minste twee slaapkamers.

Om te voorkomen dat er uitsluitend kleine woningen worden gebouwd, gaan we in Nieuwe Meer Oost uit van een brede mix van woninggroottes en woontypologieën in de verschillende segmenten, geschikt voor uiteenlopende woondoelgroepen van jong tot oud.

5.4 Werken

Toename werkprogramma

In de huidige situatie is Nieuwe Meer Oost een monofunctioneel werkgebied. Als we het terrein van Global Switch buiten beschouwing laten is de huidige werkfunctie onder te verdelen in 30.000 m² bvo voor het huidige IBM-kantoor en 50.500 m² bvo op de Timeless-kavel. Het metrage werken neemt toe van 80.500 m² nu tot circa 101.000 m² bvo in de toekomst. Daarmee bedraagt het aandeel werken in de toekomstige situatie circa 30 procent van het totale programma voor Nieuwe Meer Oost. Bij het werkprogramma in de toekomstige situatie maken we onderscheid tussen kantoren (circa 93.000 m² bvo) en bedrijven (circa 8.000 m² bvo).

Internationale en lokale werkgelegenheid

De economische groei in Amsterdam concentreert zich vooral in gemengde milieus, met wonen, werken, leisure en cultuur binnen handbereik. Dat is de omgeving waar talent zich thuis voelt en graag wil werken. Als innovatiedistrict biedt Nieuwe Meer Oost straks een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor innovatieve en kennisintensieve kantoren, bedrijven en instellingen in verschillende soorten en maten. Er is ruimte voor zowel internationale bedrijven als lokale ondernemers. Daarbij borduren we voort op de aanwezige vruchtbare voedingsbodem als gevolg van de aanwezigheid van toonaangevende bedrijven als IBM en B. Amsterdam.

Voor Nieuwe Meer Oost sluit de toekomstige bedrijvigheid aan op het specifieke profiel waar dit gebied zich op richt, namelijk Data & Business Analytics. We stimuleren niet alleen clustering van innovatieve bedrijven maar nadrukkelijk ook netwerkvorming met en tussen (kleinschalige) startups, scaleups, accelerators, broedplaatsen en betrokken ondernemers uit de buurt. Daarmee wordt samenwerking, uitwisseling en kruisbestuiving van kennis en innovatie gestimuleerd en wordt nieuw talent aangetrokken.

De werkgelegenheid die wordt toegevoegd heeft bij voorkeur een sterke relatie met de (directe) omgeving in Nieuw-West. Dit draagt bij aan bestaanszekerheid en inclusieve economische groei van de omgeving. Bedrijven worden uitgedaagd om hun lokale impact te laten zien, onder meer door aan te geven hoe zij lokaal talent willen werven (stage-, afstudeer- en opleidingsplekken).

Om diversiteit te stimuleren en startende en lokale ondernemers een kans te geven zich in Nieuwe Meer Oost te vestigen, streven we ernaar om 20 procent van de bedrijvigheid betaalbaar (maximaal €125,- per m² verkoopvloeroppervlak) te laten zijn. Hiertoe zullen voor zover mogelijk nadere afspraken met de ontwikkelende partijen gemaakt worden.

Bedrijven en kantoren

Voor een optimale bedrijfsvoering is het belangrijk dat wordt voorzien in bedrijfsruimte op de begane grond. Bij voorkeur voldoet deze bedrijfsruimte aan een aantal bouwkenmerken

waardoor deze geschikt is voor een zo ruim mogelijke range aan bedrijvigheid, bijvoorbeeld een hogere plint en verzwaarde verdiepingsvloer. Daarnaast is ook gestapelde bedrijfsruimte een mogelijkheid, bijvoorbeeld ten behoeve van innovatielabs, op de verdiepingen al dan niet in combinatie met kantooractiviteiten. Innovatielabs zijn werkruimten waar door middel van onderzoek en experiment tot innovatie wordt gekomen.

Het is van belang dat de nieuwe kantoorgebouwen in tegenstelling tot traditionele, anonieme kantoorgebouwen een gemengde plint hebben, zodat het gebouw een gezicht krijgt langs de straat of aan het park. IBM verhuist naar een nieuw hoofdkantoor in het gebied. Het nieuwe gebouw krijgt voorzieningen in de plint en het gebouw zal gedeeld worden met andere kantoorgebruikers, zoals scaleups. In het bestaande IBM-gebouw zijn kantoor, kunst en cultuur voorzien. Ook B. Amsterdam zal in het gebied blijven, op termijn mogelijk verspreid in nieuwe gebouwen.

Gedurende de ontwikkeling van Schinkelkwartier zal de behoefte aan kantoren en bedrijven blijvend worden gemonitord, waarbij rekening wordt gehouden met het Kantorenplan Amsterdam 2019-2026 en regionale afspraken die in het kader van Platform Bedrijven en Kantoren (PlaBeKa) worden gemaakt. Een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn met een metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan zal een belangrijke impuls geven aan de bereikbaarheid en daarmee het vestigingsklimaat van het innovatiedistrict nog verder gaan versterken.

5.5 Voorzieningen

Divers voorzieningenaanbod

In een bruisende stedelijke omgeving als Nieuwe Meer Oost zijn voorzieningen de belangrijkste smaakmakers. Het zijn deze functies die het gebied extra identiteit geven, waardoor mensen het gebied graag bezoeken. In de huidige situatie zijn er met B. Amsterdam twee horecagelegenheden en indoor sportvoorzieningen, waaronder padel, in het gebied aanwezig. Het toekomstige programma voor voorzieningen bedraagt circa 27.000 m² bvo en bedraagt daarmee circa 10 procent van het totale programma voor Nieuwe Meer Oost.

Op hoofdlijnen maken we onderscheid tussen maatschappelijke voorzieningen (circa 13.500 m² bvo) en commerciële voorzieningen (circa 13.500 m² bvo), bestaande uit subcategorieën waarvoor we specifieke uitgangspunten hebben geformuleerd. Maatschappelijke voorzieningen bestaan in beginsel uit onderwijs, jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen, kunst en cultuur, sport, spelen en groen, maar ook andere vormen van maatschappelijke dienstverlening kunnen hieronder vallen. Commerciële voorzieningen bestaan uit horeca, detailhandel en overige dienstverlening. Maatschappelijke voorzieningen kunnen in sommige gevallen tegelijk ook commercieel zijn, denk bijvoorbeeld aan kinderopvang en gezondheidscentra.

Een divers voorzieningenaanbod is voorwaardelijk voor het ontwikkelen van een aantrekkelijk innovatiedistrict en het bieden van een inclusief en toegankelijk vestigingsklimaat. Om een inclusief en toegankelijk vestigingsklimaat te borgen is van belang dat 20 procent van de plint betaalbare ruimte (maximaal €125,- per m² vvo) wordt. Daarover maken we voor zover mogelijk met de ontwikkelende partijen nadere afspraken. Om tot een diverse en gedifferentieerde invulling van de plint te komen voeren we gezamenlijk met de ontwikkelende partijen het gesprek. De ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost biedt kansen om de bestaande ondernemerskracht in Nieuw-West te benutten en bij te dragen aan het optimaliseren van het voorzieningenniveau.

Maatschappelijke voorzieningen

Het niveau van maatschappelijke voorzieningen in Nieuwe Meer Oost moet tijdig meegroeien met de groei van het aantal inwoners. Het is namelijk belangrijk dat we sociaalinclusieve, vitale buurten ontwikkelen waar iedereen kan meedoen, zich kan ontplooien, gestimuleerd wordt om te bewegen, gezond is en blijft en de benodigde zorg kan ontvangen in de eigen woonomgeving.

Referentienormen

Het benodigde programma voor maatschappelijke voorzieningen is gebaseerd op de Amsterdamse referentienormen maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen, die in juli 2024 geactualiseerd zijn. De opgave voor maatschappelijke voorzieningen in Nieuwe Meer Oost is onderdeel van de strategische inpassingsopgave van maatschappelijke voorzieningen in heel Schinkelkwartier. Om deze reden is het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen Schinkelkwartier (bijlage 3) opgesteld, waarin een robuuste sociaal-ruimtelijke voorzieningenstructuur voor heel Schinkelkwartier is opgenomen. In het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen hebben we geanticipeerd op de geactualiseerde referentienormen.

Als vertrekpunt voor de benodigde maatschappelijke voorzieningen in Schinkelkwartier hebben we met behulp van de referentienormen berekend welk aantal en hoeveel vierkante meter voor elke voorziening nodig is, om zo een complete wijk te ontwikkelen. Verder hebben we rekening gehouden met het voorzieningenniveau in de aangrenzende bestaande buurten. Dit heeft geleid tot een totaalopgave voor heel Schinkelkwartier. Vervolgens hebben we afwegingen gemaakt over de spreiding van maatschappelijke voorzieningen over de buurten van Schinkelkwartier. Uitgangspunt is dat we de juiste voorzieningen op de juiste plek en op het juiste moment realiseren, mede in relatie tot de fasering van de woningbouwopgave.

De referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen verschillen per type woonmilieu en zijn gebaseerd op dichtheid, functiemenging en karakter van het gebied. Vanuit de ambitie een groene en leefbare stadswijk te maken zijn we in de projectnota Schinkelkwartier uitgegaan van referentienormen die horen bij een gemengd stedelijk woonmilieu. In de geactualiseerde referentienormen komt gemengd stedelijk woonmilieu overeen met gemengde stadsbuurt. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is Nieuwe Meer Oost echter getypeerd als hoogstedelijk, waar lagere referentienormen bij horen, met als uitzondering ecosysteemgroen. Om recht te doen aan de ambities voor Schinkelkwartier laten we zien dat we desondanks voldoen aan de referentienormen voor een gemengde stadsbuurt.

De deelopgave aan maatschappelijke voorzieningen voor Nieuwe Meer Oost is onderdeel van de totaalopgave voor Schinkelkwartier. Met deze investeringsnota Nieuwe Meer Oost geven we invulling aan een gedeelte van de totaalopgave voor Schinkelkwartier. Voor de meeste maatschappelijke voorzieningen voldoen we in Nieuwe Meer Oost aan de referentienormen. In sommige gevallen realiseren we zelfs meer dan nodig is, waarmee we bijdragen aan de opgave voor andere buurten van Schinkelkwartier. Voor een deel van de maatschappelijke voorzieningen, zoals een sporthal, voldoen we in Nieuwe Meer Oost niet aan de referentienormen. Dit deel wordt namelijk in andere buurten ingepast of, in het geval van georganiseerde buitensport, buiten het plangebied. Op basis van het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen borgen we dat op het niveau van heel Schinkelkwartier wordt voldaan aan de referentienormen.

In tabel op de volgende pagina staat het programma voor inpandige maatschappelijke voorzieningen in Nieuwe Meer Oost en verderop in het hoofdstuk zijn de beoogde locaties weergegeven. In het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen is uitgegaan van circa 2.600 woningen voor Nieuwe Meer Oost. In deze investeringsnota gaan we uit van circa 2.850 woningen. Dit verschil leidt niet tot een toename van woningen in heel Schinkelkwartier en leidt hierdoor niet tot wijzigingen in de opgave voor inpandige maatschappelijke voorzieningen. De maatschappelijke voorzieningen groen, sport en spelen worden toegelicht in hoofdstuk 6.

Ruimtevraag inpandige maatschappelijke voorzieningen Nieuwe Meer Oost

Onderwijs	
Integraal kindcentrum	3.400 m² en 1.400 m² buitenruimte (exclusief fiets- en scooterparkeren)
Aanvullende MBO en/of een andere onderwijsinstelling	maatwerk
Kinderopvang solitair	350 m² plus 150 m² buitenruimte
Jeugd-, zorg-en basisvoorzieningen	
Gezondheidscentrum	770 m²
Sociaal buurtteam satelliet	maatwerk
Buurtkamer	120 m²
Kunst en Cultuur	
24 uurs-hub voor kunst en cultuur, inclusief nachtcultuur	maatwerk
Broedplaats	1.200 m²

Onderwijs
In Nieuwe Meer Oost houden we rekening met de komst van een integraal kindcentrum (IKC). Een IKC biedt ruimte aan een basisschool, buitenschoolse opvang (BSO) en een kinderdagverblijf (KDV). Met de ontwikkelende partij van de Timeless-kavel is afgesproken om ruimte voor deze functie te reserveren op hun kavel. We voorzien de locatie van het IKC bij het meest oostelijke bouwblok ten zuiden van de Nieuwe Sloterweg. Het gebouw ligt dan centraal in de buurt en is via de Nieuwe Sloterweg makkelijk bereikbaar voor fietsers en voetgangers. Kinderen die met de auto worden gebracht, kunnen in-/uitstappen in een nabijgelegen binnenstraat, en via een groen binnenterrein naar de school wandelen.

Bij de inpassing hanteren we de Ruimtelijke kaders voor alles-in-één-scholen in Amsterdam (6 februari 2023). Het IKC krijgt een totale oppervlakte van 3.400 m² bvo, de footprint van het gebouw is minimaal 1.500 m² bvo. Het gebouw wordt stand-alone ontwikkeld, dat wil zeggen dat er geen woningen bovenop de school komen. Op het dak komt een gymzaal die ook voor buitenschoolse activiteiten beschikbaar is. Vanuit de grondexploitatie is geld beschikbaar om de gymzaal op het dak en de buitenruimte van de bovenbouw te realiseren. Het schoolbestuur is bouwheer van de school en krijgt de grond en het schoolgebouw in eigendom. In de vervolgfase zal de gemeente in overleg met het schoolbestuur en de ontwikkelende partij van de Timeless-kavel bepalen op welke wijze het KDV een plek kan krijgen in het beoogde blok en welke maatregelen nodig zijn om geluidhinder voor nabijgelegen bewoners te beperken.

De buitenruimte voor de midden- en bovenbouw (850 m²) ligt in de aangrenzende binnenstraat en kan buiten schooltijd door buurtbewoners worden gebruikt. Het zoekgebied voor de buitenruimte voor de onderbouw (350 m²) en het KDV (200 m²) ligt direct rondom het schoolgebouw. De uiteindelijke locaties worden in afstemming met de ontwikkelende partij van de Timeless-kavel en het schoolbestuur bepaald. Het streven is om medegebruik voor omwonenden buiten schooltijden te faciliteren in de buitenruimte voor de onderbouw. De buitenruimte voor het KDV is direct gekoppeld aan de groepsruimte van het KDV in het gebouw.

Aanvullend gaan we in Nieuwe Meer Oost uit van ruimte voor een zelfstandig kinderdagverblijf. Bij de inpassing van deze functie is de locatie flexibel, maar volgen we de normering voor geluid en houden we rekening met beperkingen vanwege luchtkwaliteit en omgevingsveiligheid.

Het ecosysteem van het innovatiedistrict Nieuwe Meer Oost is niet compleet zonder één of meerdere kennis- en onderwijsinstellingen, zowel in de private als publieke sector. Dit kan een MBO, HBO of universiteit, een kennisinstituut of een mix in de vorm van bijvoorbeeld medegebruik zijn. Onderwijsinstituten kunnen een cruciale bijdrage leveren in de uitwisseling van kennis en onderzoek in de samenwerking met de innovatieve bedrijvigheid in het gebied. Kansrijke locaties voor een kennis- en onderwijsinstelling zijn langs de Johan Huizingalaan, ten noorden van de Nieuwe Sloterweg in de omgeving van het campushart of de losse gebouwen in het park (waaronder het iconische IBM-kantoor).

Jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen
Nieuwe Meer Oost wordt een inclusieve buurt, wat betekent dat er ook voldoende jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen beschikbaar zijn. De accommodaties zijn door de clustering op een plein of aan een doorgaande straat goed bereikbaar, toegankelijk, toekomstbestendig en duidelijk herkenbaar. De activiteiten richten zich op alle bewoners en bieden programma op het gebied van ontmoeting en waar nodig (ondersteunende) zorg.

In Nieuwe Meer Oost is een gezondheidscentrum nodig als buurtvoorziening. Dit is een locatie waar huisartsen en mogelijk ook eerstelijnszorg, wijkzorg en een apotheek geclusterd zijn. Bij voorkeur moet de locatie goed met openbaar vervoer bereikbaar zijn en om die reden nabij de Johan Huizingalaan liggen. Een gezondheidscentrum komt bij voorkeur langs de Nieuwe Sloterweg of langs de promenade.

Ten behoeve van het stimuleren van laagdrempelige ontmoeting en activiteiten wordt een buurtkamer in het gebied ingepast. Het stadsdeel is primair aan zet voor de exploitatie en doelgroepafhankelijke programmering, in samenspraak met de welzijnsorganisatie en partijen in het gebied. De buurtkamer komt in de buurt van sociale huur- en ouderenwoningen en wordt bij voorkeur tegelijk met deze woningbouw opgeleverd. Deze functie is goed te combineren met of in de nabijheid van andere ontmoetingsfuncties. Aandachtspunt is dat de locatie op voldoende afstand komt van het nieuwe huis van de wijk, dat op termijn in Riekerpark langs de Nieuwe Sloterweg is voorzien.

Verder kan Nieuwe Meer Oost, als een van de eerste buurten die binnen Schinkelkwartier ontwikkeld wordt, ook een satelliet-locatie voor een buurtteam faciliteren. Het buurtteam is een laagdrempelige inloopvoorziening waar Amsterdammers terecht kunnen met vragen over zorg, wonen, geld, ontmoeten en veiligheid. Ook helpt het buurtteam de inwoners bij het vinden van de juiste ondersteuning. Deze kan gekoppeld worden aan een andere maatschappelijke voorziening in het gebied zoals een gezondheidscentrum of een buurtkamer.

Kunst en cultuur
De combinatie van creativiteit, ontspanning en vernieuwing past goed bij een bruisende stedelijke omgeving en een aantrekkelijk innovatiedistrict. Door het vertrek van IBM naar een nieuw kantoor elders in het gebied komt het iconische IBM-gebouw vrij, waardoor er ruimte ontstaat om het gebouw deels publiek te maken. De inzet is om hier een 24 uurs-hub voor kunst en cultuur te ontwikkelen, met name in combinatie met kantoor op de bovenliggende verdiepingen. Deze voorziening is gericht op culturele activiteiten voor participatie, educatie en talentontwikkeling, productie en presentatie. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een combinatie van een podium met een museum en een expositie- en makersruimte voor lokale kunstenaars. In verband met de solitaire ligging in het park is een dergelijk gebouw ook kansrijk voor nachtcultuur. Nachtcultuur omvat alle kunst en cultuur die tussen 22.00 en 6.00 uur wordt aangeboden, waaronder bijvoorbeeld nachtclubs en muziekpodia, en de ontmoetingsplaatsen die voornamelijk een sociaal-culturele rol vervullen in het nachtleven. Nachtclubs vallen ook onder horeca en zijn als zware horeca in het Horecabeleid 2025 opgenomen.

Aanvullend kunnen combinaties en concentratie van allerlei culturele functies worden gezocht, eventueel gecombineerd met culturele horeca of leisure. Het cluster kan hiermee de buurt, maar ook de wijk en de stad bedienen. Een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn biedt een kans om hier stedelijke voorzieningen een plek te geven die profiteren van een optimale OV-bereikbaarheid.

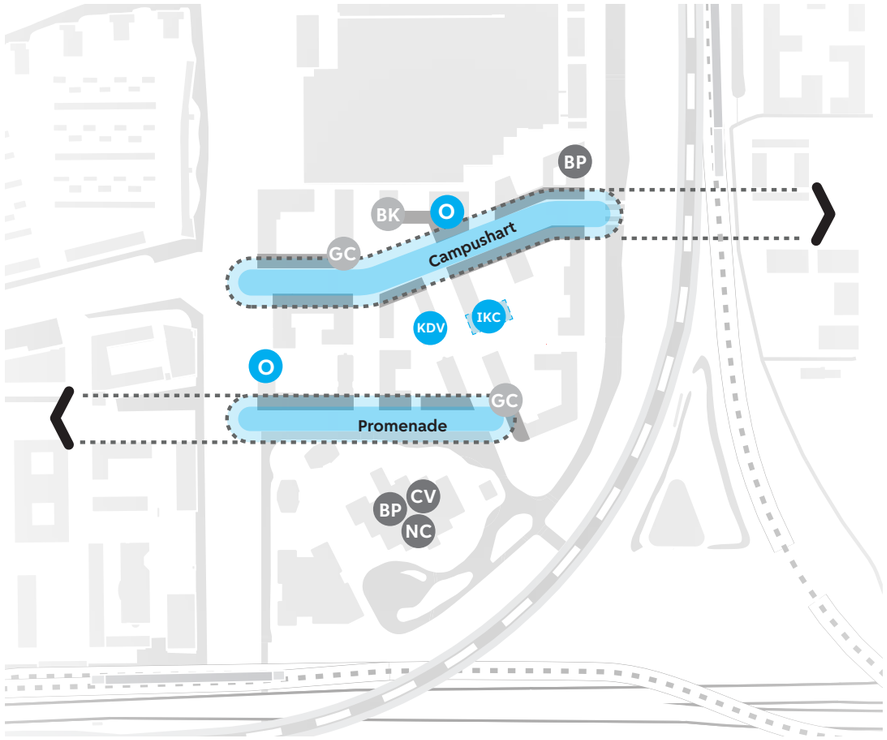
Er ligt een opgave voor het inpassen van een permanente broedplaats van 1.000 tot 1.500 m² bvo, die mogelijk in een tijdelijke situatie op een andere plek in Nieuwe Meer Oost wordt gevestigd in afwachting van een permanente plek. Afhankelijk van het type broedplaats kan

een geschikte locatie worden aangewezen. Een broedplaats met een publiek deel kan goed worden ondergebracht in het kunst- en cultuurcluster, maar kan ook worden gecombineerd in een levendige plint.

Het faciliteren van overige culturele voorzieningen sluit goed aan op de behoefte uit de omgeving en past bij een innovatiedistrict. Aanvullend kan gedacht worden aan culturele ontmoetingsplekken met een religieuze insteek, bij voorkeur ook in de vorm van medegebruik door verschillende organisaties.

Groen
Uitbreiding en versterking van het groen is een belangrijke opgave voor de ontwikkeling van Schinkelkwartier en specifiek ook voor Nieuwe Meer Oost. Bij de uitbreiding van de groenstructuur houden we rekening met de geldende referentienormen voor gebruiksgroen en ecosysteemgroen. De uitwerking van de groenstructuur en de aansluiting op omliggende groenstructuren is onderdeel van het schetsontwerp voor de openbare ruimte en komt in hoofdstuk 6 aan de orde.

Kaart visie beoogde locaties maatschappelijke voorzieningen



Onderwijs

- IKC Integraal kindcentrum 1x
- KDV Kinderopvang 1x
- O MBO, HBO, WO

Jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen

- GC Gezondheidscentrum met apotheek 1x *
- BK Buurtkamer 1x

Kunst en cultuur

- BP Broedplaats *
- CV Culturele voorziening
- NC Nachtcultuur

* Meerdere geschikte locaties

Sport en spelen
Genoeg ruimte voor sport en spelen is ook belangrijk voor de ontwikkeling van Schinkelkwartier en specifiek voor Nieuwe Meer Oost. De inpassing van de referentienormen voor sport en spelen in de openbare ruimte is onderdeel van het schetsontwerp. Naast sport en spelen in de openbare ruimte komt ook georganiseerde buitensport in hoofdstuk 6 aan de orde.

In Schinkelkwartier is ook een sporthal nodig. De woningbouwopgave van Nieuwe Meer Oost telt vanuit de referentienorm, hoewel in beperkte mate, mee in deze opgave. Daarnaast hebben we de ambitie om in Schinkelkwartier een nieuwe zwemvoorziening te ontwikkelen. De sporthal en de zwemvoorziening zullen een nader te bepalen locatie buiten Nieuwe Meer Oost krijgen, naar verwachting Riekerpark.

Commerciële voorzieningen

Net als het niveau van maatschappelijke voorzieningen moet ook het niveau van commerciële voorzieningen meegroeien met de groei van het aantal inwoners in Nieuwe Meer Oost. Bewoners, werknemers en gebruikers moeten de mogelijkheid hebben om in de buurt tijdens de lunch een broodje te halen, 's avonds uit eten te gaan of de dagelijkse boodschappen te doen. De spreiding en omvang van commerciële voorzieningen hebben we gebaseerd op de functieprofielen (zie paragraaf 5.6), de voorzieningen in bestaande buurten in de omgeving en beoogde voorzieningen in de nieuw te ontwikkelen buurten van Schinkelkwartier. In het kader van de planuitwerking maken we met de ontwikkelende partijen nadere afspraken over de omvang en spreiding van commerciële voorzieningen in het gebied, gerelateerd aan de functieprofielen.

Horeca
We streven in lijn met het gemeentelijk horecabeleid naar een divers aanbod van horeca, dat goed aansluit op de beoogde levendigheid van een innovatiedistrict. In Nieuwe Meer Oost is ruimte voor horecavestigingen in verschillende soorten en maten, veelal gevestigd in de plint. Het gaat hier primair om (grand)cafés en bars (middelzware horeca) en koffiezaken, lunchrooms, ijssalons en restaurants (lichte horeca). Bij overige functies wordt ondergeschikte horeca gestimuleerd om ontmoeting extra te faciliteren. Specifiek voor het iconische IBM-kantoor zien we kansen voor nachthoreca (zware horeca) vanwege de solitaire locatie. Deze maakt dan onderdeel uit van de 24 uurs-hub voor kunst en cultuur. De kleinschalige horecavestigingen zijn verspreid door de buurt mogelijk, bijvoorbeeld bij de toegang van een binnenterrein, maar de grootste concentratie is voorzien langs de promenade en de Nieuwe Sloterweg. In principe geldt het uitgangspunt maximaal één horecavestiging per straatwand (van hoek tot hoek), met uitzondering van de promenade en de Nieuwe Sloterweg.

Bijzondere horecacategorie in Nieuwe Meer Oost is het reeds vergunde hotelconcept in het gebouw B@Home op de hoek van de Johan Huizingalaan en de Nieuwe Sloterweg. Dit betreft een maximum van 30 hotelappartementen voor maximaal vier personen van totaal 2.800 m² bvo. De verblijfsduur bedraagt minimaal drie nachten en maximaal zes maanden. Deze functie sluit ruimtelijk en functioneel goed aan op de woonfunctie en veelal gedeelde voorzieningen in B@Home en faciliteert ook in de behoefte om kennismedewerkers in het gebied tijdelijke huisvesting te bieden. Hiermee draagt het bij aan het completer en aantrekkelijker maken van het innovatiedistrict. Het gebouw komt centraal te liggen tussen de verschillende B. gebouwen in het innovatiedistrict Nieuwe Meer.

Leisure
In Nieuwe Meer Oost is ook ruimte voor leisurefuncties. Net als de ruimte die voor kunst en cultuur, horeca en sport wordt gemaakt in het gebied, is leisure verrijkend voor het innovatiedistrict op het gebied van cultuur en ontspanning. Gedacht kan worden aan functies zoals een spa, een bioscoop en een arcadehal.

Detailhandel dagelijkse boodschappen
Aangezien de ontwikkeling van het naastgelegen deelgebied Riekerpark en daarmee de realisatie van het wijkwinkelcentrum voor Schinkelkwartier pas over enkele jaren is gepland is er aanleiding om in Nieuwe Meer Oost een bescheiden winkelcluster te ontwikkelen. Dit is in lijn met het detailhandelsbeleid Amsterdam. Het winkelcluster bestaat uit een supermarkt van maximaal 2.000 m² bvo (1.500 m² winkelvloeroppervlak), aangevuld met vier tot maximaal acht vestigingen

kleinschalige winkels gericht op de dagelijkse boodschappen, zoals een bakker of een drogist. Deze winkels hebben een maximum vestigingsgrootte van 200 m² bvo en een maximale gezamenlijke oppervlakte van 800 m² bvo.

Het tijdig realiseren van een volwaardige supermarkt is van belang zodat toekomstige bewoners in de omgeving hun dagelijkse boodschappen kunnen doen. Een supermarkt in Nieuwe Meer Oost is gezien het woningbouwprogramma en de afstand tot omliggende bestaande winkelclusters verantwoord.

Een supermarkt is uitsluitend op een specifieke locatie in Nieuwe Meer Oost toegestaan, namelijk het meest oostelijk deel van de Nieuwe Sloterweg, direct na de beoogde onderdoorgang van de spoordijk. De directe ruimtelijke relatie en samenhang tussen dit winkelcluster en het wijkwinkelcentrum via de Nieuwe Sloterweg moet namelijk benadrukt worden. Het winkelcluster in Nieuwe Meer Oost vormt een opmaat naar het nog te ontwikkelen, naastgelegen wijkwinkelcentrum in Riekerpark. In dat winkelcentrum zal een andere volwaardige supermarkt binnen Schinkelkwartier een plek gaan krijgen. Samen vormen de winkelclusters langs de Nieuwe Sloterweg het winkelhart van Schinkelkwartier.

Overige (kleinschalige) dienstverlening
Ten behoeve van een divers voorzieningenaanbod wordt ruimte geboden aan kleinschalige dienstverlening. Dit zijn voorzieningen gericht op consumentverzorgende dienstverlening, niet zijnde detailhandel, maar ook dienstverlening met een meer (sociaal-) maatschappelijk karakter zou hieronder kunnen vallen. Voorbeelden van (kleinschalige) dienstverlening zijn een kapper, een nagelstudio, een coachingspraktijk, een yogaschool, een wasserette, een tandarts of een kinderdagverblijf. Daarnaast zijn kleinschalige voorzieningen gericht op zakelijke dienstverlening toegestaan, zoals een administratiekantoor. Ook evenementruimten of gedeelde publieke werkruimten, ondersteunend aan het innovatiedistrict, vallen hieronder.

5.6 Functieprofielen

De nieuwe ruimtelijke structuur van Nieuwe Meer Oost bestaat uit verschillende type straten en (verblijfs)plekken, waarbij verschillende functies passen. Om te kunnen sturen op het juiste programma op de juiste plek onderscheiden we zes functieprofielen die aansluiten op de stedenbouwkundige eenheden uit hoofdstuk 4: blokkenstad, parkrand, losse gebouwen in het park, Nieuwe Sloterweg met buurtplein, promenade en Johan Huizingalaan.

De functieprofielen werken door in het plintprogramma en geven handvatten om de verschillende sferen van rust, reuring en ruis in het gebied te benadrukken. Het plintprogramma is namelijk bepalend voor de beleving op straat. Daarnaast is er vanuit de functieprofielen oog voor een gebalanceerde en afwisselende spreiding van dag- en avondactiviteiten en voor doordeweekse en weekendactiviteiten. Ook is er oog voor economische diversiteit qua type functie en vestigingsgroottes.

Door te spreiden en te mixen ontstaat er in Nieuwe Meer Oost een aantrekkelijk en gezond vestigingsklimaat voor ondernemers en voorzieningen. Economische diversiteit en een passende invulling van plinten op de juiste locatie zijn namelijk cruciaal voor het beoogde uitnodigende en interactieve karakter van het innovatiedistrict. De bewoners, werkenden, bezoekers, studenten en scholieren in Nieuwe Meer Oost kunnen hierdoor rekenen op een bruisende stedelijke woon- en werkomgeving.

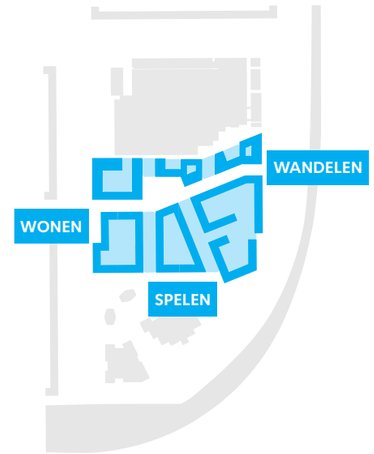
Hieronder lichten we eerst de functieprofielen toe, gevolgd door de visie op de invulling van de plinten. Sommige gebouwdelen vallen in meerdere functieprofielen. De oriëntatie van de gevel bepaalt welk functieprofiel leidend is. Bij de inpassing van functies wordt rekening gehouden met het hybride karakter van de gebouwdelen die in meerdere functieprofielen liggen.

Profiel blokkenstad

De buurtstraten en binnenterreinen zijn relatief rustig vergeleken met de hoofdstraten maar bieden ook ruimte voor interactie en ontmoeting.

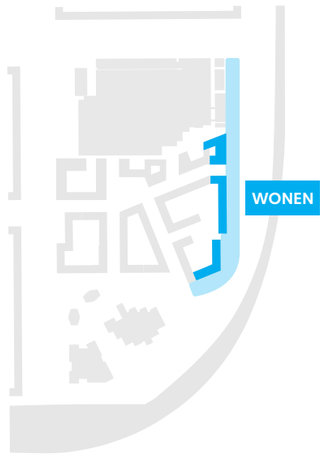
In de plinten langs de buurtstraten voorzien we vooral woningen, waarbij het wenselijk is om hier ruimte te maken voor gezins- en ouderenwoningen. Dit wordt soms afgewisseld met bijvoorbeeld kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen zoals een koffietentje, een tandartspraktijk of een administratiekantoor bij de toegang van een binnenterrein. Dergelijke kleinschalige niet-woonfuncties (maximum vestigingsgrootte bedraagt 150 m² bvo) nodigen uit om de binnenterreinen in te lopen. Leidend is dat er ruimte is voor de lokale economie.

Aan de binnenterreinen wordt voornamelijk gewoond maar ook de activiteiten van de niet-woonfuncties zijn vanaf de binnenterreinen zichtbaar. Zo kan bijvoorbeeld een secundaire toegang voor bijvoorbeeld personeel, een kinderdagverblijf of een dansschool worden gemaakt, die een hoofdingang langs de Nieuwe Sloterweg, promenade of Johan Huizingalaan hebben. In het meest oostelijke blok ten zuiden van de Nieuwe Sloterweg is ruimte gereserveerd voor het IKC.



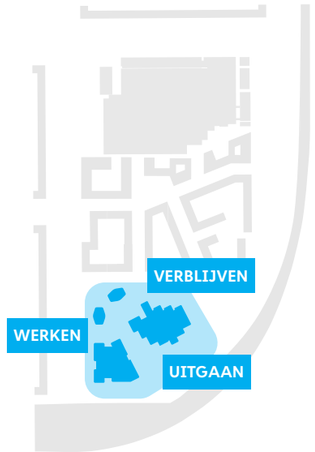
Profiel parkrand

Langs de groene noord-zuidverbinding ligt de focus vooral op prettig wonen aan het buurtpark. Hier willen we een sfeer van rust benadrukken. De woonfunctie is op alle verdiepingen, inclusief de begane grond, leidend. De parkrand is een aantrekkelijke plek voor ouderen en gezinnen om te wonen, nabij het groen, maar ook dichtbij de voorzieningen, zoals de supermarkt. Op de hoeken in de plint zijn onderbrekingen met een kleinschalige publieke functie zoals horeca of een tandartspraktijk mogelijk (maximum vestigingsgrootte bedraagt 250 m² bvo). In ieder geval langs de Nieuwe Sloterweg komen publieke functies. Het blok ten noorden van de Nieuwe Sloterweg vormt een uitzondering op het principe woonfunctie in de plint (zie profiel Nieuwe Sloterweg).



Referentiebeeld Park am Gleisdreieck, Berlijn
Foto: Martijn de Wit





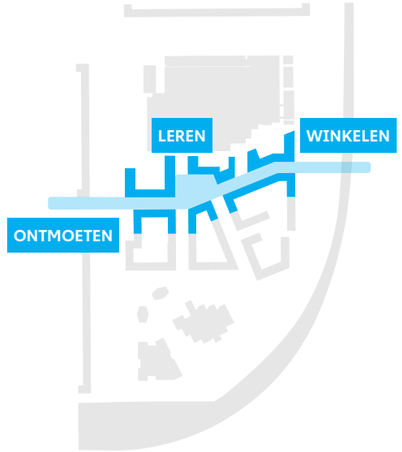
Profiel losse gebouwen in het park

In de losstaande gebouwen in het park is er ruimte voor werken, wonen, leren en uitgaan. Hier willen we een sfeer van reuring benadrukken. Er komen twee woontorens met voorzieningen in de plint. Daarnaast krijgt IBM een nieuw kantoor, waar ook ruimte is voor andere bedrijvigheid waaronder scaleups. In het bestaande iconische IBM-kantoor voorzien we een hub voor kunst en cultuur, een centrale plek voor culturele en leisure voorzieningen zoals een theater, een museum, gecombineerd met educatie, horeca en nachtcultuur.

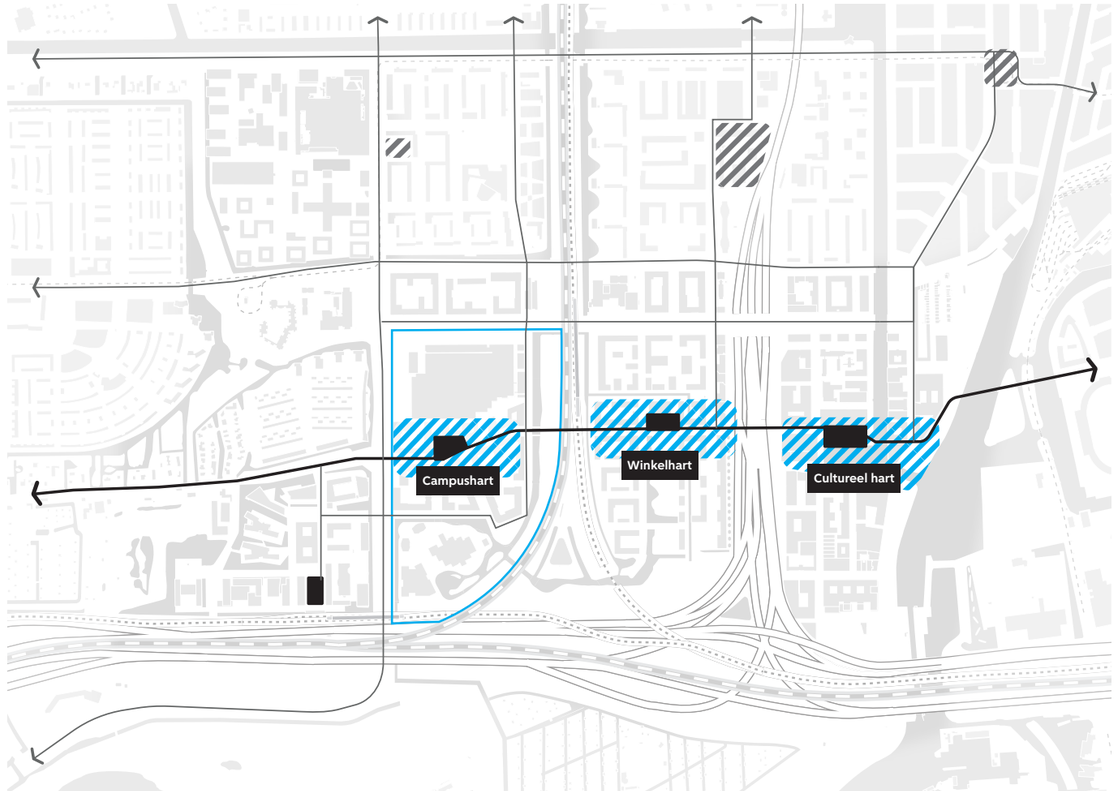
De plinten in de gebouwen zijn publiek toegankelijk en hebben een alzijdige open uitstraling. Dit geeft de gebouwen een gezicht in het park. De maximum vestigingsgrootte van de plintfunctie bedraagt 350 m² bvo. Voor de culturele en leisure voorzieningen geldt een uitzondering. De vestigingsgrootte van deze voorzieningen is maatwerk, waarbij de voorziening ook over meerdere verdiepingen verdeeld kan worden. De specifieke mix van functies zorgt ervoor dat de gebouwen in het park niet alleen overdag en doordeweeks maar ook ’s avonds en in het weekend tot een actief en levendig gebruik van het park leiden. Dit zorgt ervoor dat ’s avonds de sociale veiligheid in het park geborgd is. Deze stedelijke functies profiteren ook van de directe nabijheid van het beoogde metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan.

Profiel Nieuwe Sloterweg

De Nieuwe Sloterweg wordt een levendige straat voor fietsers en voetgangers, waaraan het centrale buurtplein van Nieuwe Meer Oost is gelegen. Hier willen we een sfeer van reuring benadrukken. Het buurtplein en de aangrenzende bebouwing langs de Nieuwe Sloterweg vormen het campushart, waar mensen naartoe komen voor ontmoeting en verblijf. De Nieuwe Sloterweg verbindt het campushart met de andere twee toekomstige centrumgebieden in Schinkelkwartier, namelijk het winkelhart in Riekerpark aan het park en het cultureel hart in Schinkelhaven aan de havenkom. De drie centrumgebieden geven identiteit aan de toekomstige buurten van Schinkelkwartier. Een goede afwisseling van dag- en avondfuncties is voor de levendigheid en leefbaarheid van de Nieuwe Sloterweg en het buurtplein van belang.



Centrumgebieden Nieuwe Sloterweg



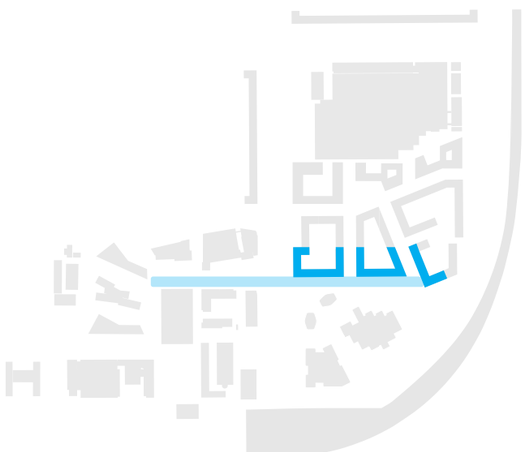
Om deze verbindende centrumfunctie te benadrukken kent de Nieuwe Sloterweg zoveel mogelijk een aaneengesloten en afwisselende plint, gevuld met primair kleinschalige en publieksaantrekkende functies met een open en uitnodigende uitstraling. Plintfuncties waaraan gedacht kan worden zijn een dansschool, een kunstgalerie, een fietsreparatiebedrijf, een lunchroom of een restaurant (maximum vestigingsgrootte bedraagt 250 m² bvo). Uitzondering op deze vestigingsgrootte wordt gemaakt voor bijvoorbeeld een maatschappelijke voorziening zoals een gezondheidscentrum en de supermarkt.

De supermarkt langs het meest oostelijk deel van de Nieuwe Sloterweg in Nieuwe Meer Oost maakt deel uit van het bescheiden winkelcluster, met kleinschalige winkels die niet groter zijn dan 200 m² bvo.

Op de verdiepingen is een mix van wonen, bedrijvigheid en onderwijs voorzien. Een optimale afwisseling tussen onderwijs, bedrijvigheid (zoals innovatielabs), kantoorfuncties en wonen (combinatie van studenten/jongeren en andere woondoelgroepen) onderstreept de functie als campushart en maakt het centrumgebied compleet.



Referentiebeeld
Wibauthof, Amsterdam
Foto: Martijn de Wit



Profiel promenade

De promenade speelt een cruciale rol in het verbinden van Nieuwe Meer Oost met Nieuwe Meer West, de buurt aan de westzijde van de Johan Huizingalaan, die ook onderdeel is van innovatiedistrict Nieuwe Meer. Hier willen we een sfeer van reuring benadrukken. Naast het campushart wordt de promenade een belangrijke hotspot van Nieuwe Meer Oost. Met een ligging op het zuiden en direct grenzend aan het park, is dit een perfecte locatie voor meerdere horecavestigingen. Denk aan grand cafés, restaurants, een ijssalon, afgewisseld met andere publieke functies, zoals consumentverzorgende dienstverlening en leisure, zolang de functies een open en uitnodigende uitstraling hebben. Hier is ook ruimte om bijvoorbeeld nieuwe experimenten en innovaties tentoon te stellen. De promenade nodigt uit tot flaneren en verblijf (op het terras). De plint is zoveel mogelijk aaneengesloten gevuld met actieve publieke functies en eventueel kan de plint uit twee bouwlagen bestaan. De maximum vestigingsgrootte van de plintfunctie bedraagt 350 m² bvo. Zowel overdag als 's avonds is hier levendigheid. Op de verdiepingen is de woonfunctie dominant.

Profiel Johan Huizingalaan

De bebouwing aan de Johan Huizingalaan krijgt een zakelijke invulling en uitstraling met voornamelijk (multi-tenant) kantoren, her en der gemengd met wonen of stedelijke voorzieningen, zoals kennis- en onderwijsinstellingen. Hier is volop ruimte voor de innovatieve economie. Dit functieprofiel kent vooral sferen van reuring en ruis.

Op ooghoogte, en dan vooral op de hoeken, is een aantrekkelijke (eventuele tweelaags) plint voorzien, waarin publieke functies met een open uitstraling zich vestigen. Op de hoeken zijn de functies niet groter dan 250 m² per vestiging, daarbuiten mogen de plintfuncties groter zijn. Er ontstaat een afwisselende mix van allerlei soorten bedrijvigheid (zoals een fietsenmaker of repaircenter), evenementruimten, co-working spaces (gedeelde openbare werkruimten) en publieke functies, zoals dienstverlening, horeca, een sportschool of een leisurefunctie.



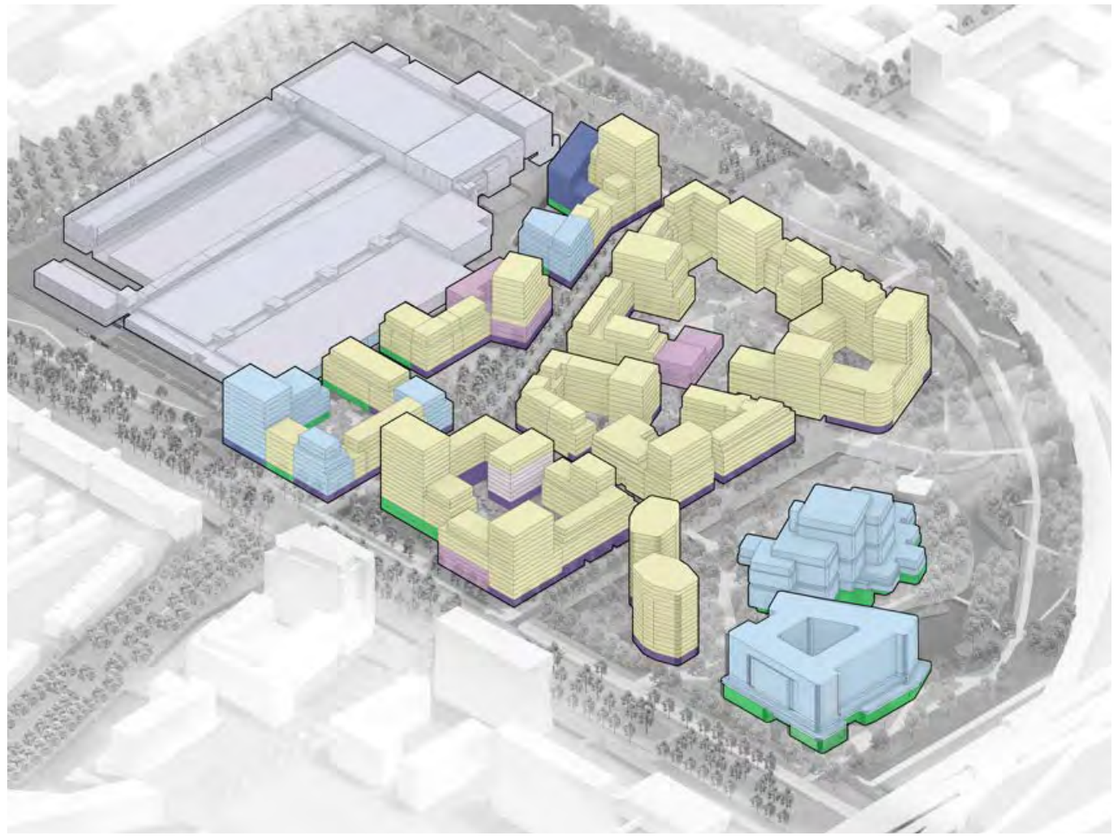
Plintprogramma

Onderstaande plintenkaart geeft in globale zin weer welke type functies waar nodig zijn om tot de gewenste straatactivering te komen in aansluiting op de bovengenoemde functieprofielen. Door op de juiste plekken de levendige en niet-levendige plintfuncties te concentreren dan wel te spreiden ontstaat een herkenbare en samenhangende ruimtelijk-functionele structuur. Zo wordt duidelijk waar de rust of juist de reuring kan worden opgezocht. Dit zal de identiteit van Nieuwe Meer Oost ten goede komen en is ook belangrijk voor het creëren van een aantrekkelijk en gezond vestigingsklimaat voor ondernemers. Bij de invulling van de plinten is het daarom relevant om naast de functieprofielen, ook met deze plintenkaart rekening te houden.

Kaart visie invulling plinten



- Woonfuncties in plint dominant
- Werkfuncties, dienstverlening en publieke functies
- Horeca en andere publieke functies die verblijf stimuleren
- Aaneengesloten plint van kleinschalige publieksaantrekkende functies
- Aantrekkelijke publieke plintfunctie op de hoek
- Kleinschalige buurtgebonden functies/lokale economie
- Onderwijsvoorziening



Overzicht programma Nieuwe Meer Oost

Wonen
- Woningen

Werken
- Innovatielabs
- Kantoor
- Datacenter

Voorzieningen
- Maatschappelijk en/of commercieel
- Onderwijs
- Hotel
- Combinatie werken en voorzieningen



6 Openbare ruimte

In dit hoofdstuk staat de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost centraal. Eerst gaan we in op de opgaven voor de openbare ruimte die de ambitie om Nieuwe Meer Oost door te ontwikkelen tot een innovatiedistrict met zich meebrengt. Vervolgens beschrijven we de onderdelen water-, groen- en verkeersstructuur. We lichten toe met welke ingrepen we invulling geven aan de opgaven. Deze ingrepen hebben we verwerkt in een schetsontwerp voor de openbare ruimte. Het schetsontwerp is een visuele weergave van de uitgangspunten voor de openbare ruimte in het stedenbouwkundig plan. Tot slot beschrijven we de structurerende elementen van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost: de straten, bijzondere plekken en groengebieden die samen het geraamte van de nieuwe buurt vormen.

6.1 Naar een toekomstbestendige inrichting die interactie stimuleert

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is de centrale ambitie om Nieuwe Meer Oost, in samenhang met het aangrenzende Nieuwe Meer West, door te ontwikkelen tot innovatiedistrict. Daarbij is de opgave om de verblijfskwaliteit te verbeteren en ruimtelijke samenhang met de omgeving te creëren. We sluiten aan bij de stedenbouwkundige en programmatische opgaven zoals beschreven in hoofdstuk 4 en 5.

Voortborduren op bestaande kwaliteiten

De bestaande water- en groenstructuur in Nieuw-West en het omliggende landschap bieden een goede basis voor het ontwerp van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost. De groene lanen, vaarten en stadsstraten in Nieuw-West vormen samen een robuust raamwerk van lange lijnen dat houvast biedt bij de gebiedsontwikkeling. Ook de nabijheid van de Oeverlanden en de Nieuwe Meer vormen een belangrijke kwaliteit. De toekomstige water- en groenstructuur in Nieuwe Meer Oost willen we dan ook goed aansluiten op dit bestaande raamwerk en het omliggende landschap. In het plangebied zelf passen we de ecologische verbinding langs het spoortalud in en willen we deze verder versterken.

Aanpassing water- en groenstructuur

De huidige water- en groenstructuur in Nieuwe Meer Oost is ontoereikend met oog op de toekomstige ontwikkeling. Er is relatief veel verharding, relatief weinig kwalitatief groen en de waterkwaliteit is onvoldoende. De huidige inrichting voldoet dan ook niet aan de eisen voor een klimaatbestendige inrichting: hemelwater kan onvoldoende worden opgevangen en de temperaturen lopen zomers sterk op. Bij de aanpassing van de water- en groenstructuur houden we rekening met de gemeentelijke referentienormen voor groen en de waterhuishoudkundige eisen voor oppervlakte-, grond- en hemelwater.

Toevoegen van verblijfskwaliteit

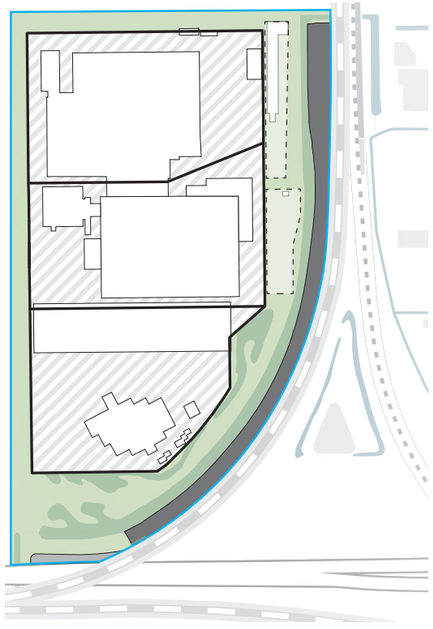
Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting, verblijf en beweging is voorwaardelijk voor het functioneren van het innovatiedistrict. Daarmee stimuleren we bovendien interactie tussen verschillende mensen. We zetten in op een hoge gebruiks- en belevingswaarde en een goede afwisseling tussen levendigheid en rust. We activeren de openbare ruimte door deze zorgvuldig te programmeren. Hierbij letten we op kruisbestuiving van ontmoeten, sporten en spelen in relatie tot het programma in de bouwblokken. We richten de openbare ruimte autoluw in en realiseren een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Verder beperken we met geluidschermen langs de snelweg en het spoor de geluidbelasting in de openbare ruimte.

We maken het IBM-verleden van het gebied zichtbaar door karakteristieke elementen terug te laten komen in de openbare ruimte. We denken bijvoorbeeld aan informatievoorziening, kunst op het buurtplein en verwijzingen in straatnamen. Bij de inrichting van de openbare ruimte sluiten we aan op de gemeentelijke principes volgens Puccini, de Amsterdamse standaardisatie van de inrichting van de openbare ruimte. We (her)gebruiken zoveel mogelijk duurzame materialen zoals bestrating, zitelementen en openbare verlichting.

Gefaseerde inrichting

In de huidige situatie is een groot deel van de grond in Nieuwe Meer Oost in erfpacht uitgegeven en is de hoeveelheid openbare ruimte beperkt. In de toekomstige situatie neemt de hoeveelheid openbare ruimte per saldo toe. Enerzijds wordt een aanzienlijk deel van de huidige in erfpacht uitgegeven grond openbare ruimte. Het gaat om de straten, het plein en een deel van het buurtpark. Anderzijds geven we enkele onderdelen van nieuwe gebouwen in erfpacht uit. De nieuwe bouwblokken en de publiek toegankelijke binnenterreinen blijven in erfpacht uitgegeven. We richten het parkgedeelte op grond van ProRail in als openbare ruimte en werken het ontwerp, de uitvoering en het beheer hiervan in nauwe afstemming met ProRail verder uit.

De inrichting van de openbare ruimte wordt gefaseerd uitgevoerd en is veelal gekoppeld aan de ontwikkeling van de bouwblokken en afgestemd op de ondergrond. Uitzonderingen daarop vormen bovenplanse maatregelen zoals de Nieuwe Sloterweg, de herprofilering van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Gezien de samenhang met Nieuwe Meer Oost worden deze ingrepen wel in dit hoofdstuk aangestipt. De fasering van de inrichting van de openbare ruimte en de bovenplanse maatregelen lichten we nader toe in hoofdstuk 9.



Huidige openbare ruimte

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Grenzen erfpachtgebied
- Openbare ruimte
- Gemeentewerf en recyclepunt
- Buitenruimte (in erfpacht uitgegeven)
- Gebouwen (in erfpacht uitgegeven)
- ProRail eigendom
- Rijkswaterstaat eigendom



Toekomstige openbare ruimte

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Grenzen erfpachtgebied
- Openbare ruimte
- Publiek toegankelijke binnenterreinen (in erfpacht uitgegeven)
- Buitenruimte Global Switch (in erfpacht uitgegeven)
- Gebouwen (in erfpacht uitgegeven)
- ProRail eigendom (in te richten als openbare ruimte)
- Rijkswaterstaat eigendom
- Integraal kindcentrum en zoekgebied buitenruimte onderbouw en kinderdagverblijf (niet in erfpacht uitgegeven)

6.2 Waterstructuur

Nieuwe Meer Oost ligt in het polderpeilgebied Riekerpolder en heeft een streefpeil van -1,9 m NAP. De huidige waterstructuur in Nieuwe Meer Oost vormt een belangrijke drager voor het schetsontwerp openbare ruimte. Die structuur bevat een watergang langs de spoordijk en een grillig vormgegeven vijver ten zuiden van het monumentale IBM-gebouw.

Richting een circulair watersysteem

In de toekomstige situatie gaan we uit van het verleggen van de watergang langs het spoortalud in westelijke richting om zo voldoende ruimte te maken voor het buurtpark. De waterpartij ten zuiden van het monumentale IBM-gebouw wordt in het schetsontwerp aangepast, waardoor onder andere drie eilanden ontstaan. De landschappelijke functie van de waterpartij voor het monument blijft behouden. Dit wordt als onderdeel van het buurtpark nader beschreven in paragraaf 6.5.

Door de aanleg van een nieuwe watergang parallel aan de promenade in oost-westelijke richting en parallel aan de Johan Huizingalaan in noord-zuidelijke richting wordt de waterstructuur in Nieuwe Meer Oost verbonden met het water in de Oeverlanden. Daarmee vervallen de huidige twee duikers die het water in deze gebieden met elkaar verbinden. In de toekomst krijgt het water van Nieuwe Meer Oost via de sporendriehoek een verbinding met deelgebied Riekerpark, zodat in Schinkelkwartier een circulair watersysteem ontstaat. In Nieuwe Meer Oost doen we hiervoor een aanzet met een aansluiting hiervoor op de doorlopende watergang langs het spoor.

Bij het toevoegen van verhard/bebouwd oppervlak en het dempen van oppervlaktewater moet in hetzelfde peilgebied watercompensatie plaatsvinden door nieuw oppervlaktewater te maken. Voor het toevoegen van verhard/bebouwd oppervlak moet 10 procent worden gecompenseerd en voor het dempen van oppervlaktewater moet 1-op-1 worden gecompenseerd. De verharding in het gebied neemt sterk af en het bebouwd oppervlak blijft min of meer gelijk. Per saldo is sprake van een afname van verhard/bebouwd oppervlak. In het gebied wordt oppervlaktewater gedempt en toegevoegd. Per saldo is sprake van een lichte afname van oppervlaktewater. Deze afname wordt gecompenseerd binnen Schinkelkwartier, naar verwachting in deelgebied Riekerpark, dat onderdeel is van het peilgebied Riekerpolder. Voorwaarde is dat in elke fase van de ontwikkeling sprake is van een positieve balans. De fasering komt in hoofdstuk 9 aan bod. Samen met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht werken we een watercompensatieplan van de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost binnen peilgebied Riekerpolder verder uit.

Kademuren en natuurvriendelijke oevers

In het ontwerp zorgt het water voor een vanzelfsprekende overgang tussen stad en landschap. Aan de stedelijke zijde van het water bepalen geometrische vormen en lange lijnen het beeld. Langs de Johan Huizingalaan en rondom de bouwblokken kiezen we daarom voor lage kademuren die kenmerkend zijn voor de watergangen in Nieuw-West. Aan de landschappelijke zijde creëren we meer organische vormen door middel van natuurvriendelijke oevers die bijdragen aan het verbeteren van de waterkwaliteit en het verhogen van de biodiversiteit. Bovendien zorgen we er met deze ingrepen voor dat het water beter kan worden beleefd.

Klimaatadaptieve inrichting

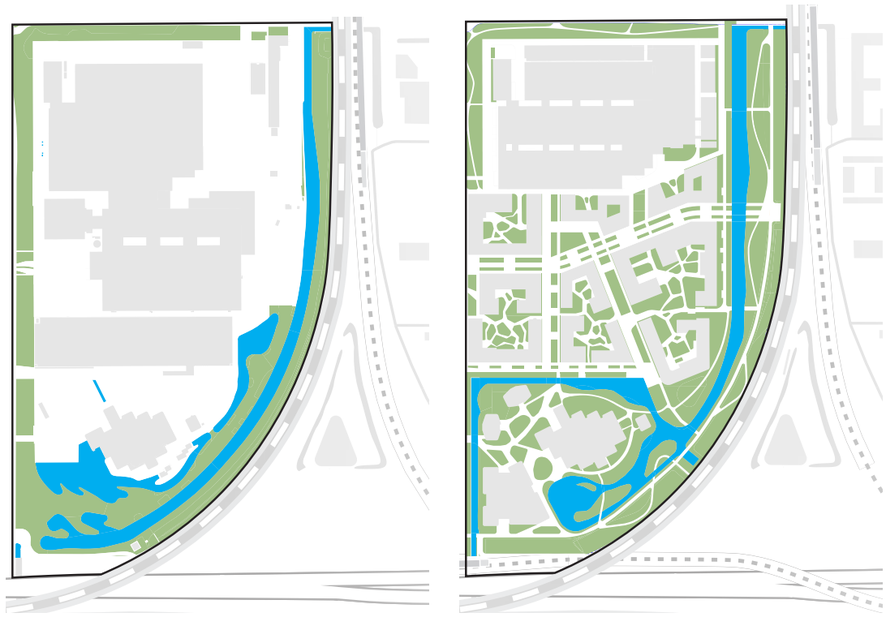
Als gevolg van klimaatverandering worden regenbuien frequenter en heviger en komen zomers vaker langere perioden van droogte voor. We zorgen in Nieuwe Meer Oost voor een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte en binnenterreinen, waarmee we aansluiten op de gemeentelijke Agenda Klimaatadaptatie 2024-2026. Dit betekent onder meer het voorkomen van hemelwateroverlast en droogte.

We voldoen aan de principes uit het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 Amsterdam waarbij hemelwater wordt opgevangen, wordt vastgehouden en vertraagd wordt afgevoerd naar bodem, oppervlaktewater of riool. In de openbare ruimte doen we dit door onder andere het watersysteem uit te breiden, de hoeveelheid verharding te verminderen, groen toe te voegen en waterafvoerende straten te realiseren. Hiermee voorkomen we schade bij een bui van 70 mm in een uur. De openbaar toegankelijke binnenterreinen moeten voldoen aan de principes van de waterneutrale bouwenvelop,

wat inhoudt het vasthouden van 60 liter per m², het afvoeren van 1 mm/uur en het beter benutten van opgevangen hemelwater.

Perioden van droogte kunnen leiden tot een tekort aan bodemvocht en daarmee een slechte groei of sterfte van beplanting en (jonge) bomen. Het verminderen van de hoeveelheid verharding en het toevoegen van water en groen dragen bij aan het waterbergend vermogen en daarmee het beperken van de negatieve effecten van droogte. Verder houden we bij de inrichting van het groen rekening met droogteresistente en diverse bomen en beplanting.

De grondwaterstand in het gebied zal met name als gevolg van de afname van de hoeveelheid verharding stijgen. Het toevoegen van de watergang langs de promenade en het verleggen van de watergang langs het spoortalud in westelijke richting zorgen voor een demping van de grondwaterstijging. De grondwaterstand ligt in de buurt van de watergangen namelijk dichtbij het niveau van het oppervlaktewaterpeil. Van de watergangen af bolt de grondwaterstand vervolgens op. Om voldoende afstand tussen de grondwaterstand en het maaiveldpeil te behouden houden we rekening met de gemeentelijke ontwateringsnorm van 0,9 meter. Concreet betekent dit dat we het maaiveld ten noorden van de watergang naast de promenade ophogen met een hoogste punt op het buurtplein.



Huidige waterstructuur, in combinatie met verharding/ gebouwen en groen

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Groen 53.760 m²
- Water 24.300 m²
- Verharding 91.650 m²
- Gebouwen 87.220 m²

Toekomstige waterstructuur, in combinatie met verharding/ gebouwen en groen

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Groen 82.620 m²
- Water 22.410 m²
- Verharding 61.720 m²
- Gebouwen 90.180 m²

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een essentieel aspect van een leefbare buurt. Het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte spelen hierbij een cruciale rol. Door te focussen op verschillende elementen kunnen we de (sociale) veiligheid in Nieuwe Meer Oost waarborgen:

- Openbare binnenterreinen dienen toegankelijk te zijn maar ook overzichtelijk, met ruimten die sociale interactie aanmoedigen en tegelijk voldoende privacy bieden.
- Fiets- en voetpaden en onderdoorgangen moeten goed verlicht en goed onderhouden zijn om een gevoel van sociale veiligheid te garanderen, vooral 's avonds en 's nachts.
- Een buurtpark kan fungeren als een ontmoetingsplek voor de gemeenschap, maar moet ook goed verlicht en vrij van verborgen hoeken zijn. Ook functies zoals bankjes, fonteinen en kunstwerken kunnen mensen aantrekken en het gevoel van gemeenschap versterken, waardoor de sociale veiligheid wordt vergroot.
- Hoofdroutes dienen duidelijk gemarkeerd te zijn en goed onderhouden om een gevoel van richting en veiligheid te bieden.
- Ogen op straat, zoals vanuit grondgebonden woningen met ramen die uitkijken op de openbare ruimte en publieke functies in de plint, dragen bij aan sociale controle.

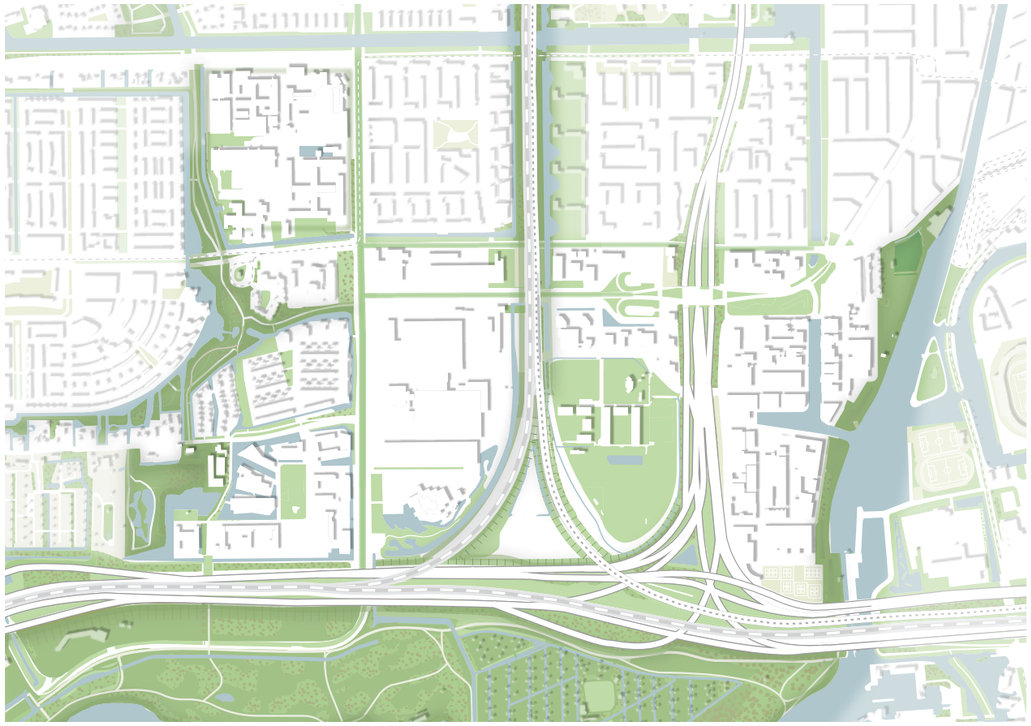
6.3 Groenstructuur

De huidige groenstructuur in Nieuwe Meer Oost bestaat uit de landschappelijke groenzone ten zuiden van het IBM-kantoor, het talud langs de spoorlijn en de groenstroken langs de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Direct ten zuiden van het gebied ligt natuur- en recreatiegebied de Oeverlanden als onderdeel van de Westeinderscheg. De landschappelijke groenzone bij het IBM-gebouw, het spoortalud en de Oeverlanden zijn onderdeel van de ecologische structuur Amsterdam. Langs de Johan Huizingalaan, onderdeel van de Amsterdamse hoofdbomenstructuur, staan ter hoogte van het plangebied bergiepen die zijn aangemerkt als beeldbepalende bomenrij.

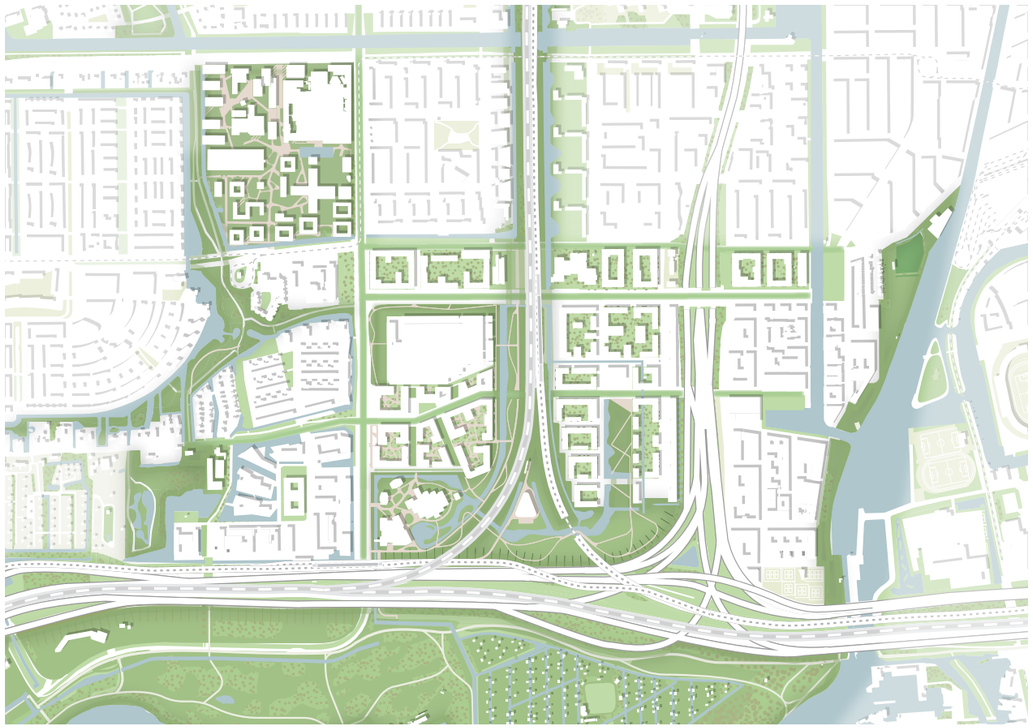
Verbinden van groen op verschillende schaalniveaus

Uitgangspunt voor de toekomstige groenstructuur in Nieuwe Meer Oost is om deze aan te sluiten op de groenstructuur in de omgeving en de kwaliteit van het aanwezige groen te benutten en zoveel mogelijk te versterken. Met het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost verbinden we het groen op verschillende schaalniveaus met elkaar. Dit zorgt ervoor dat koele plekken op loopafstand bereikbaar zijn. Dichtbij huis voelt het groen van de buurtstraten en binnenterreinen als een verlengstuk van de woning.

De bouwblokken krijgen groene binnenterreinen die openbaar toegankelijk zijn en met elkaar en met het buurtpark in Nieuwe Meer Oost zijn verbonden via informele groene routes. We creëren sterke verbindingen met het omringende landschap. Nieuwe Meer Oost is zo ontworpen dat bewoners via de straten en het buurtpark naar de Oeverlanden kunnen lopen of fietsen. Na toekomstige realisatie van Riekerpark en de sporendriehoek zal het buurtpark goed verbonden zijn met en onderdeel vormen van een groter geheel. Er ontstaat op deze manier een doorkoppeling van groene ruimten die aantrekkelijk is voor mens en dier: tuin – binnenterrein – buurtstraat – park – recreatiegebied. De schoonheid van het landschap en de seizoenen kan zo in optima forma worden beleefd.



Huidige groenstructuur Nieuwe Meer Oost en omgeving



Beoogde groenstructuur Nieuwe Meer Oost en omgeving

Referentienormen voor groen, sport en spelen

In hoofdstuk 5 zijn de Amsterdamse referentienormen maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen geïntroduceerd en behandeld voor inpandige maatschappelijke voorzieningen. De referentienormen voor groen, sport en spelen in de buitenruimte behandelen we in dit hoofdstuk. In onderstaande tabel geven we een overzicht van de referentienormen en bijbehorende ruimtevraag voor Nieuwe Meer Oost. Op basis daarvan geven we aan in hoeverre we hier in Nieuwe Meer Oost invulling aan geven.

Ruimtevraag groen, sport en spelen Nieuwe Meer Oost

Voorziening	Referentienorm	Ruimtevraag
Gebruiksgroen	16 m² per woning	4,56 hectare
Ecosysteemgroen*	6 m² per woning en 0,1 m² per m² kantoor-, winkel- of bedrijfsruimte	2,86 hectare
Sport in openbare ruimte	1 m² per woning	0,29 hectare
Speelplek	1 per 300 woningen, minimaal 150 m² terrein	9,50 speelplekken
Speelveld	1 per 1000 woningen, minimaal 1000 m² terrein	2,85 speelvelden
Georganiseerde buitensport	5 m² per woning en 2,5 m² per studentenwoning**	1,24 hectare

* Bij een hoogstedelijk woonmilieu gelden lagere referentienormen, met uitzondering van ecosysteemgroen, daar komt 2 m² per woning bij. Dit zou resulteren in een totale ruimtevraag van 3,43 hectare.

** Het aantal studentenwoningen in Schinkelkwartier is naar rato van het aantal woningen verdeeld over de deelgebieden

Groen

Gezien de verdichtingsopgave is het voorzien in voldoende kwalitatief en openbaar toegankelijk groen een belangrijke voorwaarde voor de doorontwikkeling van Nieuwe Meer Oost tot innovatiedistrict. Groen is namelijk essentieel voor verblijven, ontspannen, bewegen, ontmoeten, maar ook voor biodiversiteit en natuurbeleving, opvangen van hemelwater en tegengaan van hittestress.

In de Amsterdamse referentienormen voor groen wordt onderscheid gemaakt tussen gebruiksgroen en ecosysteemgroen. In Nieuwe Meer Oost voldoen we aan de referentienormen voor gebruiksgroen, ecosysteemgroen en de afstand van woningen tot buurtgroen en stadsparken, en zorgen we bovendien voor bufferruimte voor andere buurten van Schinkelkwartier.

Gebruiksgroen is stedelijk attractief groen waarin men kan verblijven en recreëren. De oppervlakte dient minimaal een 0,5 hectare aaneengesloten te zijn en dient voor 60 procent te bestaan uit levend groen. De resterende oppervlakte van 40 procent is bedoeld voor paden, water en andere voorzieningen als sport en spel. Verder worden minimale afstanden gehanteerd tussen groen en woningen: 250 meter voor buurtgroen en 750 meter voor stadsparken. Met het buurtpark en de groenstroken rondom datacenter Global Switch geven we invulling aan de referentienorm voor gebruiksgroen. Buurtgroen is voor alle bewoners en werknemers op loopafstand (binnen 250 meter afstand) bereikbaar en het Landschapspark De Oeverlanden ligt om de hoek (binnen 750 meter afstand).

Ecosysteemgroen, waaronder groen in binnenterreinen en beplantingsvakken in straten, heeft als belangrijkste doel om de buurt klimaatadaptief te maken, maar draagt ook bij aan de biodiversiteit en de verblijfskwaliteit.

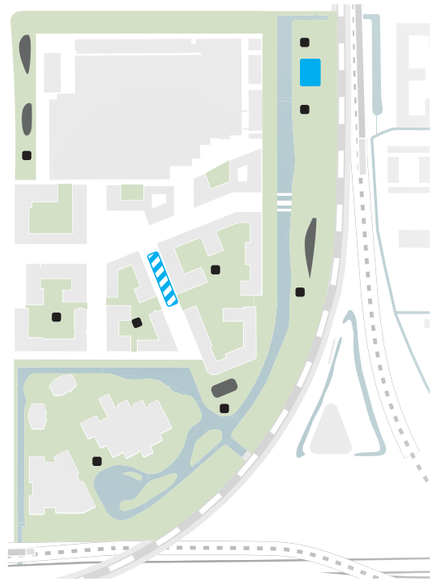


Gebruiksgroen en ecosysteemgroen

Gebruiksgroen (inclusief water)
85.770 m²

Ecosysteemgroen (openbare ruimte)
24.640 m²

Ecosysteemgroen (binnenterreinen)
22.740 m² (waarvan 7.150 m², 25% van de ruimtevraag, meetelt voor de referentienorm)



Sport en spelen in de openbare ruimte

Speelplek
9 x 150 m² (1.350 m²)

Speelveld
1.000 m²

Speelveld (gecombineerd met schoolplein bovenbouw)
1.000 m²

Sport in openbare ruimte (indicatief, ook elders in het gebied veel ruimte)
2.850 m²

Van de referentienorm voor ecosysteemgroen mag maximaal 25 procent van de totale ruimtevraag op de kavel of het dak worden gerealiseerd. De ecologische verbinding langs het spoor en de beplantingsvakken in de buurtstraten behoren tot ecosysteemgroen (in de openbare ruimte). De groene binnenterreinen zijn belangrijk voor zowel functies die horen bij gebruiksgroen als ecosysteemgroen. Volgens de referentienorm tellen de binnenterreinen gedeeltelijk mee als ecosysteemgroen.

Aanvullend kan de potentie van daken tot extra groen leiden. Ondanks dat we deze extra capaciteit aan binnenterreinen en groene daken niet nodig hebben voor het behalen van de referentienormen voor groen en om die reden ook niet meerekenen, leveren ze daar uiteraard wel een bijdrage aan.

Het is overigens niet uitgesloten dat delen van gebruiksgroen ook als ecosysteemgroen kunnen fungeren en vice versa. Het reeds aanwezige groen in Nieuwe Meer Oost is meegeteld in de groenberekening. Reden hiervoor is dat Nieuwe Meer Oost een monofunctioneel werkgebied is en er zodoende een beperkte claim rust op het huidige groen. Daarnaast waarderen we het bestaande groen op tot kwalitatief groen, zodat het bijdraagt aan klimaatadaptatie en het verhogen van de biodiversiteit.

Sport en spelen in openbare ruimte
De openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost programmeren we gedeeltelijk voor sport en spelen. Ruimte voor sport en spelen is belangrijk voor bewegen, ontmoeten en ontspannen en daarmee voor gezondheid. In de Amsterdamse referentienormen voor sport en spelen wordt onderscheid gemaakt tussen sport in de openbare ruimte, speelplekken en speelvelden.

Het programma voor sport en spelen verspreiden we over de hele buurt, zodat deze voorzieningen voor elke bewoner goed bereikbaar zijn. Deze voorzieningen kunnen worden ingepast in het gebruiksgroen. Bij sport in de openbare ruimte denken we aan hardlooproutes, trapveldjes, bootcampplekken, urban gym en uitdagende trappen. We voorzien vanuit de referentienorm in meer dan voldoende ruimte voor ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte, zoals bijvoorbeeld in het buurtpark en in de groenstrook langs de Henk Sneevlietweg.

Speelplekken zijn bijvoorbeeld speeltoestellen en -aanleidingen. Met name voor de jongste kinderen, die niet zonder begeleiding van ouders hun buurt uit kunnen, is het van belang dat deze speelruimte op loopafstand te bereiken is. Met oog op sociale veiligheid voorzien we een aantal speelplekken in de publiek toegankelijke binnenterreinen. Dit werken we nader uit met de ontwikkelende partijen. Aanvullende speelplekken realiseren we op logische plekken in het buurtpark, zodat we voldoen aan de referentienorm.

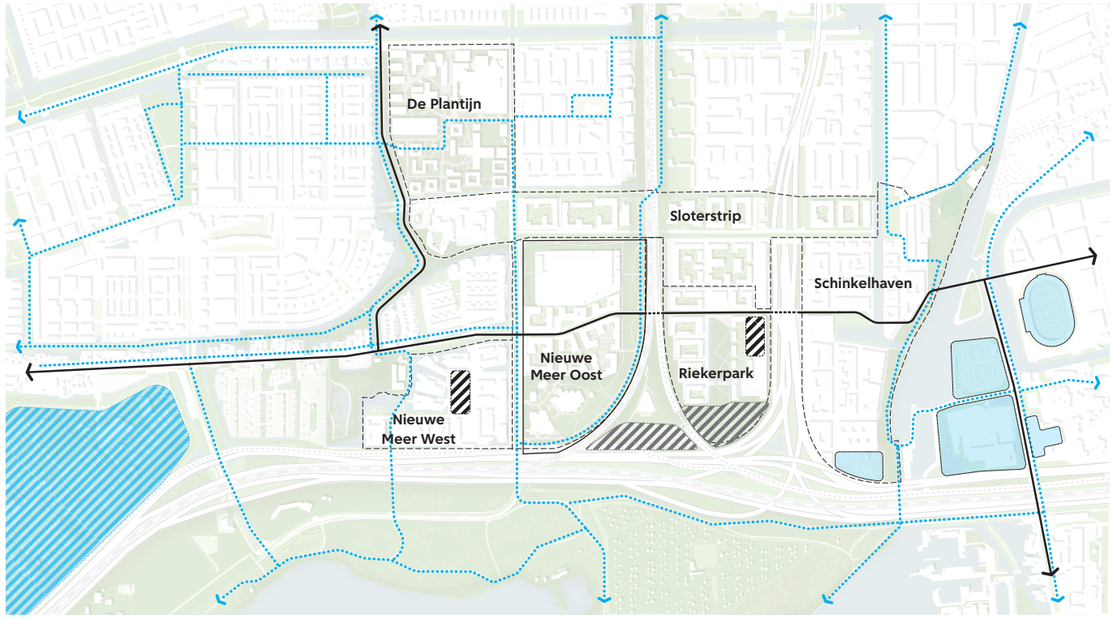
Speelvelden zijn bijvoorbeeld kleine veldjes met goaltjes of baskets, geschikt voor kinderen van alle leeftijden. Een schoolplein kan fungeren als speelveld in de wijk, maar moet dan wel onderdeel van de openbare ruimte zijn en dus ook na schooltijd toegankelijk zijn. Het schoolplein voor de bovenbouw in Nieuwe Meer Oost voldoet aan deze voorwaarden en wordt dus dubbel gebruikt. Daarnaast passen we in het buurtpark één speelveld in. We voldoen niet geheel aan de referentienorm voor speelvelden. Dit is aanvaardbaar, omdat we ruim voldoende groen realiseren en hierin in dubbelgebruik voorzien.

De robuuste groenstructuur van Nieuw-West, zoals beoogd in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), is niet overal volledig tot zijn recht gekomen. Dit komt onder andere door de spreiding van recreatieve voorzieningen, zoals speelplekken en sportvelden, die omwille van gangbare loopafstanden voor elke leeftijdsgroep een plek kregen in groen- en parkstroken. In het plan voor Nieuwe Meer Oost bieden we voldoende ruimte voor sport en spelen en borgen we de robuustheid en doorwaadbaarheid van het landschap. Daarbij zoeken we aansluiting op de bestaande verbindingen in de nabije omgeving waaronder de Oeverlanden, het spoorpark Ringzone West en de Sportas, waardoor een fijnmazig netwerk van formele en informele sport- en beweegroutes ontstaat.

Georganiseerde buitensport
Georganiseerde buitensport is een integraal onderdeel van de ontwikkeling van Schinkelkwartier en daarmee van Nieuwe Meer Oost. Doel is het tijdig borgen van voldoende ruimte voor sporten in en nabij Schinkelkwartier. Dat betekent dat we vanaf de start rekening houden met voldoende sportvoorzieningen, al dan niet in tijdelijke vorm, zodat de sport kan meegroeien met de wijk. De aanwezigheid van kinderen is daarbij een belangrijke bepalende factor voor de inschatting van de sportopgave in een gebied. De sportvoorzieningen zijn toegankelijk en bereikbaar voor iedereen en het aanbod is zo divers mogelijk.

Het inpassen van de 1,24 hectare georganiseerde buitensport volgend uit het woningbouwprogramma voor Nieuwe Meer Oost maakt onderdeel uit van de opgave van 4,8 hectare op het niveau van heel Schinkelkwartier. De gefaseerde ontwikkelstrategie voor sport uit de projectnota Schinkelkwartier blijft het uitgangspunt. We gaan dus ook nog altijd uit van de inpassing van ten minste 1 hectare binnen Schinkelkwartier en 3,8 hectare buitenplans in de te intensiveren sportparken Sloten en Sloten-West. In Nieuwe Meer Oost zal geen georganiseerde buitensport worden ingepast.

Op 1 april 2025 heeft het college de Ontwikkelstrategie Sportpark Sloten en Sloten-West vastgesteld. Momenteel werkt de gemeente de herinrichting van de sportparken Sloten en Sloten-West verder uit. Er bestaat nog ruimte om de bestaande sportvoorzieningen beter te benutten, onder andere in verband met de huidige ondercapaciteit. Vanuit de gebiedsontwikkeling in Nieuwe Meer Oost leveren we een financiële bijdrage voor de herinrichting van de benodigde 1,24 hectare op de sportparken.



Georganiseerde buitensport

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Zoekgebied voor tijdelijke sport (beschikbare zoekruimte 1,75 hectare in totaal)
- Zoekgebied georganiseerde buitensport, sporthal en zwembad (opgave ten minste 1 hectare in totaal)
- Hoofdas voor bereikbaarheid sportclusters
- Bestaande verbindingen in beweeglandschap
- Sportas (bestaand cluster georganiseerde buitensport)
- Intensivering bestaande sportparken Sloten en Sloten-West

De benodigde 4,8 hectare voor heel Schinkelkwartier in de eindsituatie zal pas op langere termijn beschikbaar zijn. Er zijn daarom twee locaties aangewezen die tijdelijk ingezet worden voor georganiseerde buitensport: een deel van het Keynesplein in Nieuwe Meer West en een deel van de voormalige sportvelden in Riekerpark. Het Keynesplein kan de eerste jaren van de gebiedsontwikkeling in Nieuwe Meer Oost, langs de Johan Huizingalaan, bijdragen aan de leefbaarheid voor de eerste bewoners en aan de activiteit in het innovatiedistrict Nieuwe Meer. Programmering van de tijdelijke locaties is mogelijk voor zowel traditionele sporten met een kleiner veldoppervlak als voor opkomende urban sporten (footy, korfbal, basketbal, skaten, bmx en boulderen). De daadwerkelijke invulling zal mede met de sportsector (waaronder bonden en sportaanbieders) nader worden bepaald. Dit geldt ook voor de later te realiseren 1 hectare georganiseerde buitensport binnen Schinkelkwartier.

Versterken ecologische verbindingsfunctie

De groenblauwe corridor in de oost- en zuidflank van Nieuwe Meer Oost is in de Ecologische Visie Amsterdam aangewezen als onderdeel van de ecologische structuur van Amsterdam. Deze structuur verbindt groengebieden in Nieuw-West met de Oeverlanden en vormt daarmee een belangrijke ecologische verbinding voor stadsnatuur die cruciaal is voor het behouden van de biodiversiteit in Amsterdam.

Uitgangspunten ecologische structuur

Doel van de Ecologische Visie, een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040, is om groene gebieden met elkaar te verbinden waardoor het leefgebied van diverse plant- en diersoorten wordt uitgebreid. Om de ecologische structuur goed te laten functioneren moeten knelpunten worden aangepakt. Ruimtelijke plannen mogen niet leiden tot een verzwakking van de ecologische structuur doordat bijvoorbeeld extra barrières ontstaan. In geval van wijzigingen van de ecologische structuur is een besluit van de gemeenteraad nodig. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is het voornemen opgenomen om de ecologische structuur van Amsterdam toe te voegen aan de Amsterdamse hoofdgroenstructuur.

Huidige natuurwaarden

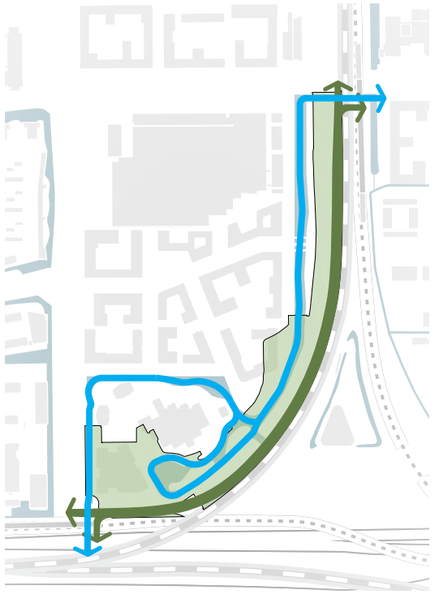
Nieuwe Meer Oost bestaat voor een groot gedeelte uit verharding. Binnen de verharde delen is nauwelijks sprake van natuurwaarden. De groenblauwe corridor in de oost- en zuidflank van het gebied heeft de hoogste natuurwaarde, voornamelijk bij de bestaande bomen en vegetatie op de landtong. Er is geschikt leefgebied aanwezig voor verschillende diersoorten aanwezig: vleermuizen, kleine zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en insecten. In het riet broeden rietvogels, langs de oevers van de watergang en op de spoordijk is geschikt leefgebied aanwezig voor onder andere de kleine watersalamander. Het struweel op de landtong is geschikt voor kleine zoogdieren zoals de egel. De bomen bieden broedgelegenheid voor vogels en verblijfplaatsen voor vleermuizen. Vleermuizen foerageren in het gebied en vogels vinden hier voedsel. Op de spoordijk zijn groeiplaatsen van orchideeën en leefgebied voor vlinders en wilde bijen aanwezig. De groenblauwe corridor fungeert ook als migratieroute voor onder andere de ringslang en de bunzing.

Impact stedenbouwkundig plan

In het stedenbouwkundig plan voor Nieuwe Meer Oost zijn twee bouwblokken (gedeeltelijk) binnen de huidige ecologische structuur geprojecteerd: het nieuwe multi-tenant kantoor (dat in 2024 is vergund) en het meest oostelijke bouwblok in Think District direct ten noorden van het buurtpark. Daarnaast verleggen we de watergang langs de spoordijk in westelijke richting, zodat tussen de watergang en de groene zone langs het spoor ruimte ontstaat voor inpassing van een verbinding voor langzaam verkeer, recreatie, sport en spelen in de openbare ruimte. Echter, door verschillende ingrepen te doen zorgen we ervoor dat deze plannen niet leiden tot een verzwakking van de ecologische structuur. Integendeel, door maatregelen te treffen en hoge eisen te stellen aan het gebruik en de inrichting kunnen we de natuurwaarden en ecologische verbindingsfunctie juist versterken. We richten een zone exclusief in voor ecologie en verbinden die optimaal met het groen in de omgeving. Bovendien heffen we bestaande barrières in de ecologische structuur op en voorkomen we nieuwe barrières. Verder zorgen we voor een aanzienlijke reductie van de geluidbelasting in de ecologische structuur door langs de snelweg en het spoor geluidschermen te realiseren.

Ecologische verbindingen omgeving

Het plan voor Nieuwe Meer Oost voorziet in een uitbreiding van de water- en groenstructuur en groenblauwe verbindingen met de omgeving. Zo realiseren we een robuuste groenblauwe verbinding onder de A4 naar de Oeverlanden met aan de oostzijde stobben of stortstenen. Deze verbinding sluit goed aan op de verbinding langs het spoortalud. Bij de toekomstige herprofilering van de Johan Huizingalaan kan aanvullend een faunapassage gerealiseerd worden, waarmee de oost-west verbinding wordt verbeterd. Op termijn gaan we bovendien uit van een nieuwe oost-west verbinding voor dieren tussen het groen van Nieuwe Meer Oost, de sporendriehoek en Riekerpark. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om een faunapassage te realiseren in de onderdoorgang van de spoordijk ter plaatse van de Nieuwe Sloterweg.



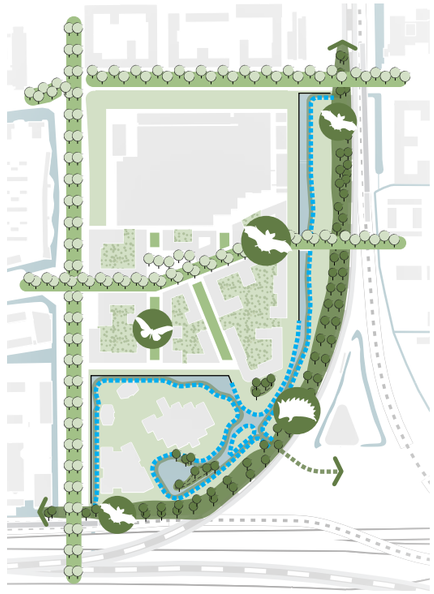
Ecologische structuur

Huidige ecologische structuur

Voorstel toekomstige hoofdgroenstructuur (stadsnatuurverbinding)

Ecologische verbinding

Watergangen



Ecologische waarde van het groen

Groene binnenterreinen

Groene buurtstraten

Ecologische verbinding

Bomenlanen

Natuurvriendelijke oevers

Bestaande boomgroepen

Kademuur

Toekomstige ecologische verbinding

Natuurinclusieve inrichting

Bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden en ingepast in het ontwerp. Door verschillende beplanting, struiken, kruiden, grassen, wilde bloemen en bomen toe te passen zorgen we voor een hogere biodiversiteit en sluiten we aan op het gemeentelijke Plan Biodiversiteit 2025-2030. De hogere delen van het spoortalud worden exclusief voor ecologie ingericht met inheemse beplanting, gelaagde en gevarieerde vegetatie. Deze zone is niet toegankelijk voor mensen en moet vrij zijn van kunstmatige verlichting. Veel dieren zijn 's nachts actief en zullen dan niet alleen gebruik maken van de hogere taludzone maar van het gehele park. We houden hier bij de keuze voor de verlichting rekening mee. We voorkomen nieuwe barrières in de hogere taludzone door te voorzien in ecoducten (groene tunneldaken) en faunapassages. Deze ecoducten zijn minimaal 3 à 5 meter breed, zodat de hogere taluddelen als ecologische verbinding blijven functioneren.

De watergangen krijgen aan de landschappelijke zijde van het park natuurvriendelijke oevers en we zorgen voor een verbetering van de ecologische kwaliteit van het water. De oeverzones fungeren daarbij ook als ecologische verbinding en moeten vrij zijn van obstakels. Bij de beoogde bruggen loopt de oeverzone dus onder de bruggen door. Uitgangspunt voor de kademuren is dat deze natuurinclusief worden ingericht met onderwatertalud en muurvegetatie. De drie eilanden in het water van het buurtpark worden ook in de toekomst ecologisch waardevolle plekken. Het kleinste eiland is niet toegankelijk voor mensen. De overige twee eilanden zijn beperkt toegankelijk via (verhoogde) paden. Hiermee borgen we rust en ruimte en voorzien we in verblijfplaatsen voor verschillende diersoorten zoals broedvogels en kleine zoogdieren.

Geschikt habitat voor verschillende soorten

We zetten nadrukkelijk in op het realiseren van divers habitat, zodat er voor verschillende soorten geschikt leefgebied aanwezig is. Daarbij hanteren we als principe: hoe meer diversiteit in groen, hoe hoger de biodiversiteit.



Referentie water- en oeverzone
Foto: Florinda Nieuwenhuis



Referentie buurtpark
Foto: Gemeente Amsterdam



Referentie hogere taludzone
Foto: Saxifraga – Jan van der Straaten

In de water- en oeverzone zetten we in op leefgebied voor de kleine watersalamander, de glassnijder en gewone oeverlibel en op migratieroutes voor de ringslang. Door een diversiteit aan bloemen, grassen en kruiden in het buurtpark te realiseren zetten we onder andere in op de vlindersoort het bruin blauwtje. Op de hogere taludzone voorzien we in leefgebied voor de egel en de tjiftjaf en migratieroutes voor de bunzing en de gewone dwergvleermuis. De gewone dwergvleermuis is daarnaast ook een soort die boven alle diverse habitats in Nieuwe Meer Oost jaagt op insecten.



Kleine watersalamander
Foto: Saxifraga – Kees Marijnissen



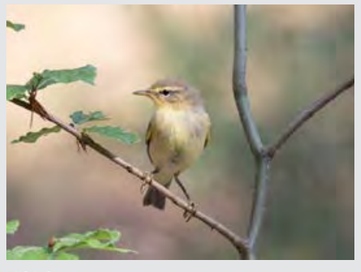
Ringslang
Foto: Saxifraga – Edo van Uchelen



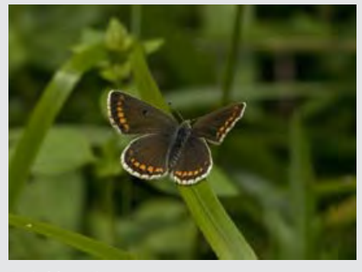
Egel
Foto: Saxifraga – Mark Zekhuis



Gewone dwergvleermuis
Foto: Natuurpunt



Tjiftjaf
Foto: Saxifraga – Luuk Vermeer



Bruin blauwtje
Foto: Saxifraga – Jan van der Straaten

Werkprotocol en beheer
Voor werkzaamheden in de ecologische structuur in Nieuwe Meer Oost hanteren we een ecologisch werkprotocol om de negatieve effecten voor de aanwezige flora en fauna tot een minimum te beperken. In een werkprotocol worden verplichte maatregelen opgenomen in geval van werkzaamheden aan groen en watergangen, bij graaf- en bouwwerkzaamheden en ten aanzien van verlichting. Zo geldt bijvoorbeeld dat dempingswerkzaamheden in de richting van te behouden watergangen worden uitgevoerd en dat werkzaamheden buiten het broedseizoen worden uitgevoerd. Daarnaast geldt een algemene zorgplicht om dieren een kans te geven weg te komen. De hogere taludzone en de watergangen willen we duurzaam ecologisch beheren, gericht op het ondersteunen en herstellen van de natuurwaarden.

Voorstel toekomstige beleidsaanpassing
Het plan voor Nieuwe Meer Oost voorziet met bovenbeschreven maatregelen, ten opzichte van de huidige situatie, in een versterking van de ecologische verbindingsfunctie. Daarnaast zorgt het groen in de buurtstraten en de binnenterreinen voor een robuust ecologisch netwerk op verschillende schaalniveaus. De impact van het stedenbouwkundig plan op de ecologische structuur leidt daarmee niet tot een verzwakking en is daarmee aanvaardbaar. In lijn met het voornemen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 stellen we voor om in ieder geval de aangepaste ecologische verbinding langs het spoortalud, in combinatie met de watergang, als stadsnatuurverbinding in de toekomstige aanpassing van de hoofdgroenstructuur van Amsterdam op te nemen.

Hittebestendige inrichting

In de huidige situatie is Nieuwe Meer Oost grotendeels verhard, waardoor zomerse hitte minder snel kan vervliegen. Hoge temperaturen kunnen leiden tot hittestress. We willen het risico op hittestress in het gebied zoveel mogelijk beperken. Door verschillende keuzes en maatregelen in het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost zorgen we voor een hittebestendige inrichting.

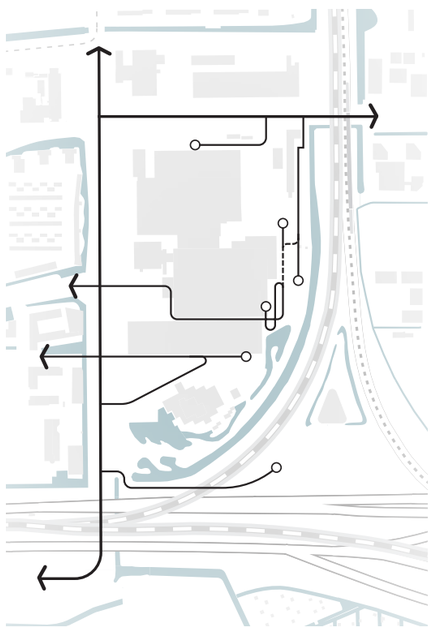
Het ontwerp voorziet in een aanzienlijke afname van de hoeveelheid verharding en een uitbreiding van de groenstructuur. Dit zorgt voor verkoeling. Omdat de spoordijk ‘s nachts sterk afkoelt kan die een regulerende functie hebben voor het microklimaat. We maken in Nieuwe Meer Oost optimaal gebruik van deze afkoeling door nabij het spoor een buurtpark te realiseren.

We zorgen ervoor dat koele plekken voor bewoners en werknemers op loopafstand (binnen 300 meter) bereikbaar zijn door te voorzien in groen op verschillende schaalniveaus en de groenstructuur via schaduwrijke langzaam verkeerroutes met elkaar te verbinden. Daarnaast zorgen we door het toevoegen van bomen voor voldoende schaduwrijke plekken. In de openbare ruimte komen diverse watertappunten en in het zuidelijk deel van het buurtpark komt een speelvoorziening met water. Deze voorzieningen bieden mogelijkheden om tijdens warme dagen afkoeling te vinden.

6.4 Verkeersstructuur

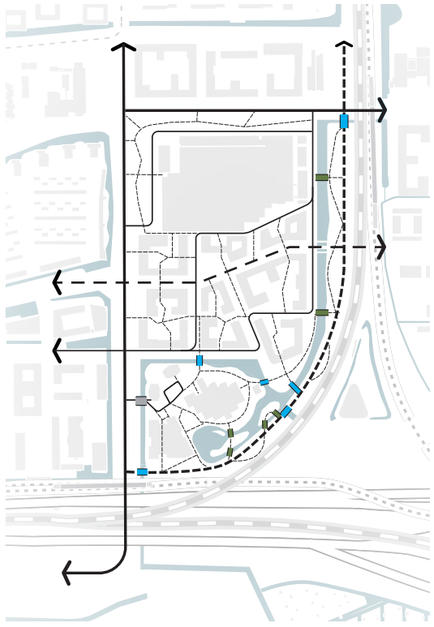
Naast de water- en groenstructuur vormt de verkeersstructuur de derde bouwsteen voor het schetsontwerp openbare ruimte. Deze openbare ruimte is nu nog vooral ingericht op autobereikbaarheid. De Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg bepalen de verkeersstructuur en domineren de openbare ruimte. In het gebied zelf waren lange tijd geen verbindingen aanwezig, waardoor het niet mogelijk was om van noord naar zuid of van oost naar west door het gebied te gaan. Met de realisatie van een (tijdelijke) doorsteek tussen de gemeentewerf en het recyclepunt door richting de Timelesskavel is eind 2024 een route gecreëerd waardoor de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg ook via de interne verkeersstructuur van Nieuwe Meer Oost met elkaar in verbinding staan.

In de toekomstige situatie zorgen we ervoor dat Nieuwe Meer Oost, gedeeltelijk met onderdoorgangen van het spoortalud, goed wordt verbonden met de aangrenzende buurten van Schinkelkwartier en de Oeverlanden. In het plangebied realiseren we een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers. Het aantal nieuwe autoverbindingen door het gebied beperken we zoveel mogelijk. Om een goede verkeersafwikkeling te kunnen blijven garanderen krijgt de auto een minder dominante positie in het straatbeeld van Nieuwe Meer Oost.



Huidige verkeersstructuur (voetganger, fiets, logistiek en auto)

- Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan
- Straten
- Route na (tijdelijke) doorsteek
- Doodlopend (met keermogelijkheid)



Toekomstige verkeersstructuur (voetganger, fiets, logistiek en auto)

- Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan
- Straten (autoluw)
- Nieuwe Sloterweg (en brug)
- Fietsverbinding spoortalud
- Fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers

Bruggen
- Verkeer
- Fiets/voetgangers en beheer
- Voetganger

Autoparkeren lossen we grotendeels op in ondergrondse parkeergarages, dichtbij de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Daarmee zorgen we voor een verkeersveilige en aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. In de toekomst passen we de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg aan in stadsstraten met brede stoepen en goede oversteekvoorzieningen.

In paragraaf 6.5 gaan we nader in op de kenmerken van de autovrije Nieuwe Sloterweg met het buurtplein, de autoluwe promenade, de binnenstraten, de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. In hoofdstuk 7 gaan we uitgebreider in op verkeer en parkeren in Nieuwe Meer Oost.

Bruggen

Het water speelt een belangrijke rol in het schetsontwerp openbare ruimte voor Nieuwe Meer Oost en is een nadrukkelijk onderdeel van het buurtpark.

Om de bereikbaarheid voor auto's, beheervoertuigen en nood- en hulpdiensten te garanderen en om de fijnmazigheid van het langzaam verkeer netwerk te waarborgen voorzien we in bruggen op belangrijke plekken waar paden en wegen de watergangen kruisen. De bruggen, allemaal voorzien in het buurtpark, zijn beeldbepalende elementen in de openbare ruimte. Daarom ontwerpen we een reeks 'parkbruggen' die het karakter van de buurt versterken. Bovendien zorgen we met deze bruggen voor een optimale beleving van het water in het park.

We onderscheiden drie typen bruggen. De eerste categorie is een verkeersbrug, ingericht op zwaar verkeer. We beperken deze categorie tot één brug, namelijk bij de parkeergarage van het Think District. De tweede categorie is geschikt voor, en ingericht op, voetgangers en fietsers, maar kan ook worden gebruikt voor zwaar verkeer zoals parkbeheer en nood- en hulpdiensten. Deze categorie bestaat uit zes bruggen zodat alle plekken in het park snel en efficiënt te bereiken zijn. De derde categorie bestaat uit zes lichte voetgangersbruggen, die bijvoorbeeld twee eilanden in het park toegankelijk maken.

De breedte en mate van belasting van de bruggen worden afgestemd op het type verkeer dat over de brug gaat. Dit beschrijven we in hoofdstuk 8 over Techniek en uitvoering.

De uitwerking van de brug van de Nieuwe Sloterweg over de watergang langs het spoortalud is niet meegenomen in deze investeringsnota. Uitgangspunt voor het ontwerp van deze brug is dat de brug aansluit op het uiteindelijke profiel van de Nieuwe Sloterweg en op het ontwerp van de parkbruggen in Nieuwe Meer Oost.



1. Verkeersbrug - Prinses Irenestraat, Beatrixpark Amsterdam (ontwerp: gemeente Amsterdam) Foto: Alf van Beem



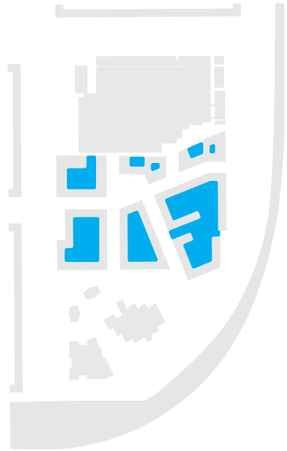
2. Brug fietsers, voetgangers en beheer - Saskia van Uijlenburgkade, Rembrandtpark Amsterdam (ontwerp: Korthtielens) Foto: Stefan Müller



3. Voetgangersbrug - Molenvlietpark Den Haag (ontwerp: Bosch Slabbers) Foto: Jeroen Musch

6.5 Structurerende elementen openbare ruimte

Het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost bestaat uit een aantal structurerende elementen voor de openbare ruimte. Het zijn straten, bijzondere plekken en groengebieden die het geraamte vormen van de nieuwe buurt. Achtereenvolgens gaan we hieronder in op de binnenterreinen, buurtstraten, buurtpark, Nieuwe Sloterweg met buurtplein, promenade, Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg.



Binnenterreinen

De royale bouwblokken in Nieuwe Meer Oost krijgen groene en, zoveel mogelijk, geluidluwe binnenterreinen waar bewoners en gebruikers terecht kunnen voor rust en ontspanning. De binnenterreinen blijven in erfpacht uitgegeven maar zijn publiek toegankelijk. De binnenterreinen zijn doorwaadbaar en met elkaar verbonden via een netwerk van informele looproutes en op elkaar aansluitende onderdoorgangen. Overgangen tussen de openbare ruimte en de binnenterreinen vormen een integraal onderdeel van de architectuur en het landschappelijk ontwerp. De overgangsgebieden werken we samen met ontwikkelende partijen verder uit.

Deze binnenterreinen zijn essentieel voor de sociale cohesie op blok- en buurtniveau. Door de maat van de binnenterreinen heeft (bijna) elke bewoner in Nieuwe Meer Oost zicht op het groen. Heldere zichtlijnen vanuit de binnenterreinen naar de buurtstraten en ook andersom zorgen voor een overzichtelijke, sociaal veilige omgeving. We voorkomen verborgen plekken. De binnenterreinen zijn daarmee een geschikte plek voor buurtkinderen om in te spelen. Recreatieve elementen op het terrein, zoals een sport- of speelaanleiding, stimuleren verblijf en ontmoeting.

Voor passanten voelt het natuurlijk aan om van de binnenterreinen gebruik te maken. De prettige looproutes in en de verbindingen tussen de binnenterreinen bieden de mogelijkheid om rond te dwalen door het gebied, maar ook voor een wandeling tijdens de lunch.
Bij de toegangen situeren we kleinschalige buurtvoorzieningen, zoals een fysiotherapeut of koffiezaak, die uitnodigen tot verblijf in de

binnenterreinen en de buurt. Aan het binnenterrein liggen grondgebonden woningen en diverse functies die zowel doordeweeks als in het weekend interactie hebben met de buitenruimte. Woningen met een eigen tuin krijgen een (groene) erfafscheiding die niet alleen privacy biedt maar ook een goede verbinding met het binnenterrein mogelijk maakt.

Een binnenterrein is minimaal 50 procent onverhard in de vorm van gras en/of beplanting. Daardoor hebben de binnenterreinen een waterbergende functie en dragen ze bij aan het invullen van de referentienorm voor ecosysteemgroen. De binnenterreinen bieden voldoende groeimogelijkheden voor volwassen bomen, waarbij in geval van ondergrondse parkeergarages wordt voorzien in voldoende gronddekking, in aansluiting op het omliggende maaiveld. De bomen zorgen samen met de blokken op zomerse dagen voor schaduwwerking in het binnenterrein. Door het gebruik van gevarieerde en inheemse beplanting verhogen we de biodiversiteit.

Referentiebeeld Île Seguin Rives de Seine, Parijs
Foto: Abbadie Herve





Buurtstraten

In Nieuwe Meer Oost komen groene, autoluwe buurtstraten. Het omringende landschap staat via deze buurtstraten niet alleen in contact met de groene binnenterreinen maar strekt zich verder uit tot aan het buurtplein en de Nieuwe Sloterweg. In die zin vormen de straten een cruciale schakel in de doorkoppeling van groene ruimten.

We begeleiden de 24 meter brede buurtstraten met gebouwen van gemiddeld vijf bouwlagen hoog met daarboven nog maximaal twee terugliggende lagen. Deze ratio bouwhoogte-gevelafstand zorgt in de buurtstraten voor een goede verblijfskwaliteit, waaronder voldoende bezonning. Door de grote bouwblokken met binnenterreinen creëren we een hoge dichtheid, maar zijn er relatief weinig buurtstraten. Dit zorgt voor een hoge druk door ruimteclaims op de buurtstraten. In het ontwerp stellen we daarom een zorgvuldige balans voor tussen groen, verkeers- en verblijfsruimte, parkeren en afvalinzameling.

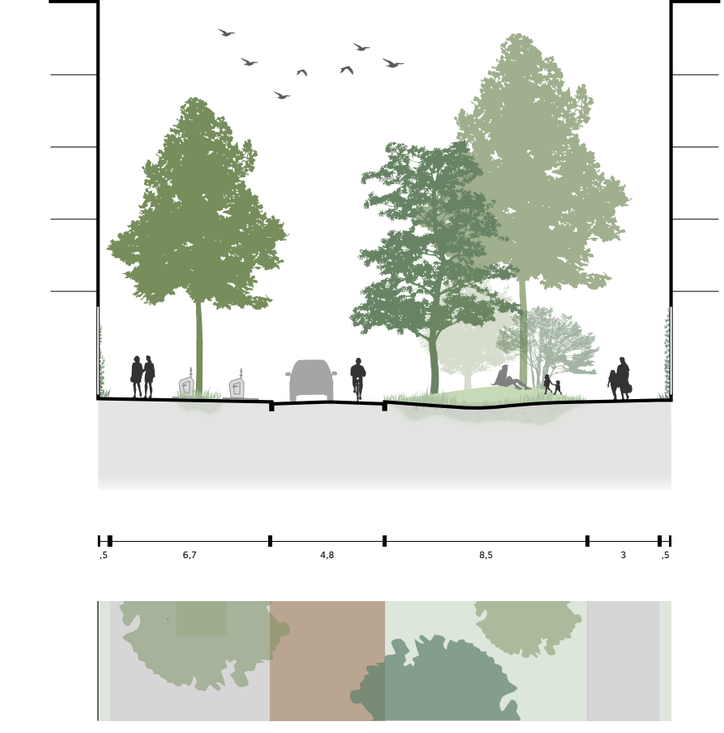
De buurtstraten hebben een asymmetrisch profiel. Aan weerszijden komen trottoirs en verlichting. Aan de oostzijde liggen brede groenvakken met bomen en beplanting. Op sommige plekken zijn de groenvakken te doorkruisen voor voetgangers. Op deze plekken worden fietsenrekken gerealiseerd. Aan de westzijde komen de rijbaan en servicestroken waarin we, afwisselend met bomen, laad- en losplekken, fietsparkeerplekken, kortparkeerplekken, parkeerplaatsen voor leraren van de basisschool en mindervaliden, eventuele laadinfrastructuur, verzamelpunten voor grofvuil en ondergrondse (pers) containers voor afval integreren.

Uitzondering op de 24 meter brede buurtstraten is de straat tussen datacenter Global Switch en de noordelijke blokken op de Timeless-kavel. Deze straat bestaat uitsluitend uit een rijbaan en servicestrook waardoor de straat een stuk smaller is.

Door het gebruik van perscontainers met een logische spreiding over de buurt minimaliseren we het aantal vervoersbewegingen van vuilniswagens. Bovendien waarborgen we een goede bereikbaarheid van de afval- en verzamelpunten voor bewoners. We houden in de ondergrond rekening met voldoende ruimte voor kabels en leidingen, containers en wortels van bomen.

De bomen zorgen voor verkoeling in de buurtstraten en dragen samen met de groenvakken middels schaduwwerking en verdamping bij aan het verminderen van hittestress. Daarnaast zorgt het groen voor het vasthouden van hemelwater. We zorgen voor een goede afwatering van de buurtstraten door hemelwater af te koppelen van het riool en via molgoten en/of verlaagde beplantingsvakken naar de omliggende watergangen te leiden.

Profiel buurtstraat





Buurtpark

Aan de oost- en zuidzijde van de buurt komt een uitgestrekt buurtpark dat vanuit het zuidwesten tot aan het noordoosten van het gebied loopt. Door het verleggen van de watergang langs het spoortalud in westelijke richting zorgen we voor ruimte in het buurtpark. De kademuren aan de stedelijke zijde van de watergangen vormen voor een groot deel de grens tussen het buurtpark en de buurt. Onderdeel van het buurtpark is de hellende zone langs de bestaande infrastructuur aan de zuidelijke en oostelijke rand van het gebied. Het bestaande spoortalud breiden we uit met een grondwal langs de A4, een parkwal.

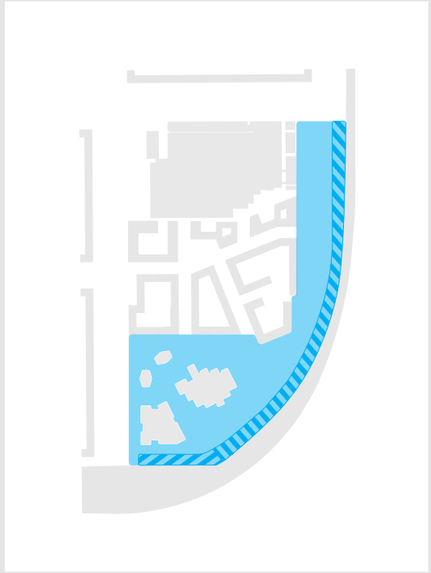
We behouden zoveel mogelijk bestaande bomen waardoor het park direct een volwassen groene beleving krijgt. Rondom het monumentale IBM-kantoor behouden we de landschappelijke functie van het water ten behoeve van de zichtbaarheid van het gebouw. Met een nieuwe organische waterstructuur en meanderende paden creëren we steeds wisselende perspectieven en maken we het landschap gevoelsmatig een stuk groter. De eilanden in het park dragen hieraan bij en hebben vanwege bestaande beplanting en bomen een ecologische functie.

Ontwerp zuidelijk deel buurtpark en promenade



Spoortalud en parkwal

Het bestaande spoortalud passen we aan door deze te voorzien van een luiere helling (ongeveer 1:3,5) en een eenduidige inrichting. Door deze aanpassing gaat het aangepaste spoortalud naadloos op in het parklandschap. De nieuwe parkwal sluit met eenzelfde hoogte aan op het spoortalud, met aan de noordzijde richting het park een identiek lui talud als het spoortalud. Richting het westen neemt de hoogte van het talud af en komt bij de Johan Huizingalaan weer op maaiveld uit. De parkwal krijgt aan de zuidzijde een steile grondkering.



We wijken in de investeringsnota Nieuwe Meer Oost af van het concept van de parkwal zoals dat in de projectnota Schinkelkwartier was bedacht. Daarin gingen we uit van een hoge aarden wal direct tegen de snelweg A4 waardoor de parkwal tevens een geluidwerende functie zou krijgen.

Echter, in de zone van de oorspronkelijk beoogde parkwal in Nieuwe Meer Oost komen diverse huidige en toekomstige functies samen. Zo ligt hier de bestaande toegang tot de sporendriehoek, ten behoeve van de hulpwarmtecentrale en het tijdelijke werkterrein van Zuidasdok en ligt er tegelijk een reservering voor een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn met een metrostation en bijbehorende voorzieningen ter hoogte van de Johan Huizingalaan. De oorspronkelijk beoogde parkwal zou dit ruimtelijk faseringsvraagstuk onmogelijk maken. Daarnaast is het een technische uitdaging om grond tegen de bestaande kunstwerken van de sporen en snelweg A4 te plaatsen. Met de aangepaste lagere parkwal, die verder van de A4 af ligt en een grondkering heeft, creëren we een scheiding tussen park en infrastructuur.

Doordat de aangepaste parkwal geen geluidwerende functie meer heeft, kiezen we voor een alternatieve geluidafscherming. We plaatsen dichtbij de noordelijke en zuidelijke rijbanen van de A4 geluidschermen. Ook langs het spoor zijn geluidschermen voorzien. Deze geluidschermen zorgen voor betere verblijfskwaliteit in het park en de openbare ruimte, en een lagere gevelbelasting op de bebouwing in en rondom Nieuwe Meer Oost.

Het ontwerp voorziet naast het monumentale IBM-kantoor in drie nieuwe gebouwen in het park: ‘het landschap is de baas en de gebouwen zijn te gast’. De gebouwen zijn net als boomgroepen een dankbaar instrument om vista’s (doorzichten) op het park te maken.

Het buurtpark krijgt meerdere functies en is bij uitstek de plek waar bewoners, werknemers en bezoekers kunnen verblijven, ontmoeten en recreëren in het groen. De inrichting van het park stemmen we af op het programma in de bouwblokken. Dit resulteert in een levendige mix van gebruikers die karakteristiek is voor innovatiedistrict Nieuwe Meer.

Aan de voet van het spoortalud komt een langzaam verkeerroute waar het mogelijk is om te wandelen, joggen, skaten en fietsen. Deze route loopt van metrostation Henk Sneevlietweg in een boog naar de onderdoorgangen en het toekomstige metrostation aan de Johan Huizingalaan. In het buurtpark realiseren we een informeel netwerk van organisch vormgegeven paden en bruggen voor voetgangers.

Referentiebeeld Prinses Amaliaplein, Amsterdam
Foto: Jan Vonk

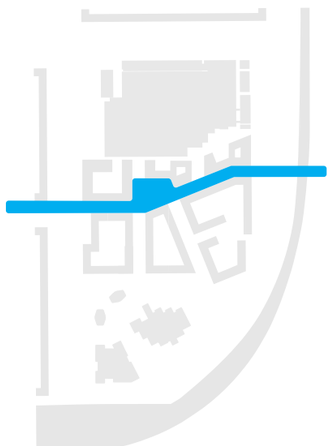


In het buurtpark creëren we bijzondere plekken met sport- en speelvoorzieningen, zoals een waterspeelplaats tussen de kantoren en een speelveld nabij de Henk Sneevlietweg. Aan het water maken we prettige verblijfsplekken, onder andere in de vorm van vlonderelementen en zitgelegenheden, die uitzicht bieden over het park en de beleving van het water vergroten.

Naast het behouden van bestaande bomen voegen we veel nieuwe bomen en beplanting toe. We voorzien in veel verschillende inheemse boom-, plant- en grassoorten die aansluiten bij de vegetatie van het naastgelegen Landschapspark De Oeverlanden. Door zowel dichte als meer open begroeiing toe te passen zorgen we voor afwisseling. De oevers van het water in het buurtpark richten we natuurvriendelijk in met bijpassende begroeiing.

Op het spoortalud en de parkwal richten we de hogere delen exclusief voor ecologie in met een groene zoom van bladhoudende en dichtbegroeide struiken die richting de lager gelegen taluddelen overgaan in mantel-zoomvegetaties. De geluidschermen op de spoordijk van worden zo op een natuurvriendelijke manier aan het zicht onttrokken. Op incidentele plekken loopt een wandelpad tegen het talud op zodat van een weids uitzicht kan worden genoten. We zorgen ervoor dat dit in samenhang met de ecologische verbindingszone wordt ontworpen en er geen barrièrewerking optreedt.

Door de inrichting van het park en de kruisbestuiving met het gebruik van de gebouwen, is het buurtpark een plek waar sociale veiligheid geborgd is en waar het altijd, ook 's avonds, prettig is om te verblijven.



Nieuwe Sloterweg en buurtplein

De Nieuwe Sloterweg loopt in Nieuwe Meer Oost vanaf de Sloterweg in het westen, via het buurtplein en een brug over de verlegde watergang, tot en met de onderdoorgang van het spoortalud naar Riekerpark in het oosten. We willen de Nieuwe Sloterweg integraal ontwerpen en een uniforme uitstraling geven. Het is daarmee een project dat de scope van de investeringsnota Nieuwe Meer Oost overstijgt. De aanleg van het gedeelte in Nieuwe Meer Oost en de onderdoorgang zijn wel cruciaal voor een goede ontsluiting van de nieuwe buurt voor langzaam verkeer. Om die reden is al wel gestart met een integraal ontwerp voor de gehele Nieuwe Sloterweg.



Visualisatie mogelijk ontwerp Nieuwe Sloterweg en buurtplein in Nieuwe Meer Oost

Bij de inrichting zoeken we naar een balans tussen bereikbaarheid en verblijfskwaliteit. Er komen veel voordeuren aan de straat zodat een levendige buurt ontstaat. De straat heeft niet alleen een functie als doorgaande verbinding voor langzaam verkeer, maar ook als ruimte voor verblijf en ontmoeting. Uitgangspunt voor de inrichting is een autovrije straat met zo min mogelijk kruisingen voor autoverkeer. Daarnaast is hier zo min mogelijk ruimte voor laden en lossen, dit vindt zoveel mogelijk in de buurtstraten plaats. Dit geldt ook voor de inpassing van ondergrondse afvalcontainers. De Nieuwe Sloterweg wordt bij voorkeur begeleid door bomenrijen en beplantingsvakken.

Aan de Nieuwe Sloterweg ligt het centraal gelegen buurtplein van Nieuwe Meer Oost. Het is een belangrijke sociale, economische en recreatieve ontmoetingsplek met tal van voorzieningen in de plinten van de aangrenzende bebouwing. Het buurtplein krijgt een hoogwaardige inrichting. Midden op het plein staan boomgroepen en beplantingsvakken, die zorgen voor verkoeling tijdens warme dagen. Hieromheen voorzien we zitelementen. Aan de noord- en oostzijde komen terrassen met een gunstige oriëntatie op de zon. Centraal op het buurtplein wordt ruimte gereserveerd voor kunst.

Promenade

De promenade vormt het verbindende element van Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West en vormt daarmee de centrale as in het innovatiedistrict Nieuwe Meer. Deze oost-west verbinding is niet alleen de entree naar de buurt maar vormt ook de overgang tussen de bouwblokken en het park. Vanaf de promenade is het buurtpark voelbaar, zichtbaar en bereikbaar via een centraal gelegen brug.

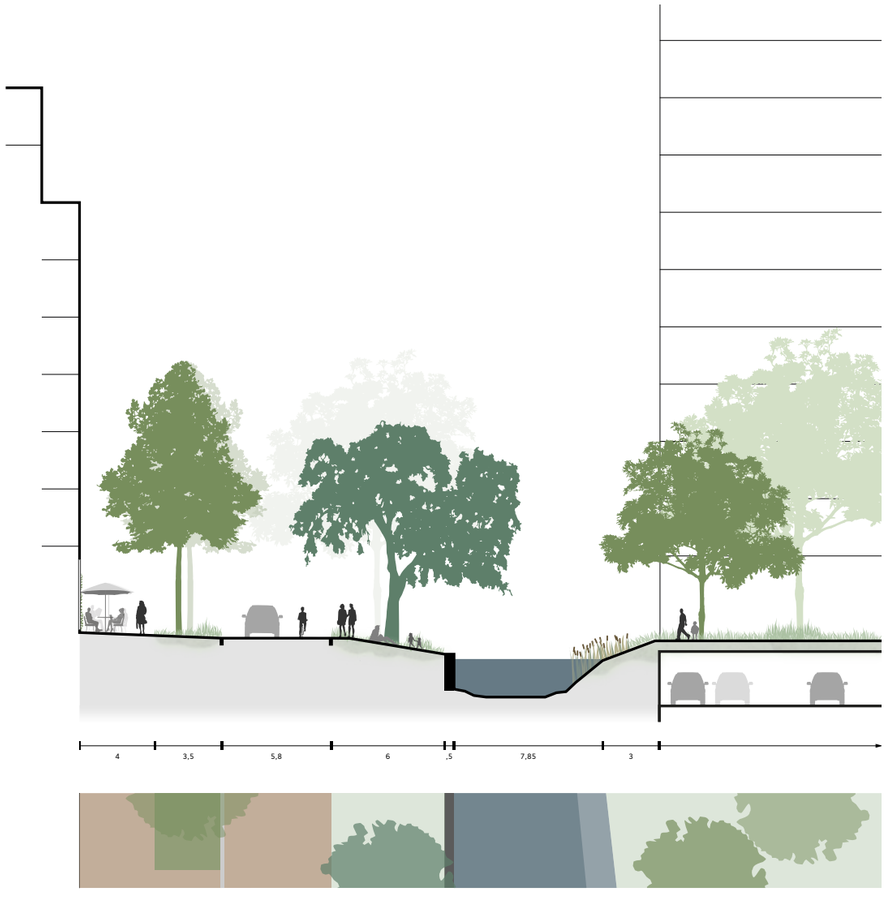
De promenade is een prominente plek in de buurt met uitnodigende functies in de plinten van de aangrenzende bebouwing. Bovendien heeft de promenade een gunstige zuidelijke oriëntatie. Daardoor nodigt de promenade uit tot flaneren en verblijven.





Referentiebeeld New Road, Brighton
Bron: Landscape Projects & Gehl People

Profiel promenade



De terrassen aan de promenade zijn ideaal om met een drankje te genieten van de middag- en avondzon, met uitzicht op het aangrenzende buurtpark.

De promenade krijgt een inrichting met klinkers waarbij de auto te gast is. Dit zorgt ervoor dat de voetganger op de promenade prioriteit krijgt, maar dat de achterliggende woonblokken en de school bereikbaar blijven met de auto. De promenade eindigt met een kade met trappartij tot aan het water. Vanaf deze trappen is het monumentale IBM-kantoor goed zichtbaar en is er de mogelijkheid om uit te kijken over het park en om met de voeten in het water te zitten. Een plek waar werknemers en buurtgenoten elkaar kunnen treffen en een ideale plek voor een foodtruck.

Johan Huizingalaan

De Johan Huizingalaan functioneert in grote delen van Nieuw-West al als een stadsstraat met aangrenzende gebouwen, maar in innovatie-district Nieuwe Meer werkt de ontsluitingsweg vooral als een barrière. Om dit probleem weg te nemen willen we de verblijfskwaliteit langs de weg verbeteren. Een algehele herprofilering, inclusief betere oversteekmogelijkheden, is geen onderdeel van het ontwerp in deze investeringsnota. Het aanpassen van de Johan Huizingalaan is niet voorwaardelijk voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost en overstijgt bovendien de scope van Nieuwe Meer Oost.



Ter hoogte van de Johan Huizingalaan houden we rekening met een metrostation voor de eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn. Vooralsnog reserveren we bij een toekomstige herprofilering ruimte voor een eventuele toekomstige tramverbinding in de middenberm ten behoeve van het aansluiten van het metrostation op het onderliggende OV-netwerk.

Op de plekken waar straten vanuit Nieuwe Meer Oost op de Johan Huizingalaan aansluiten, passen we de Johan Huizingalaan gedeeltelijk aan ten behoeve van de bereikbaarheid en de oversteekbaarheid. Zo maken we in het zuiden een ‘uitgerekte rotonde’ op de Johan Huizingalaan, zodat de bereikbaarheid van de parkeergarage van Think District en het buurtpark is geborgd. Ter hoogte van de aansluiting van de Nieuwe Sloterweg op de bestaande Sloterweg zetten we in op een goede oversteekbaarheid van de Johan Huizingalaan. Dit werken we verder uit in het integraal ontwerp voor de Nieuwe Sloterweg.

Aan de oostzijde van de Johan Huizingalaan komen een tweerichtingsfietspad en een brede stoep. Tussen deze infrastructuur en de bebouwing, die ten opzichte van bestaande bebouwing in het gebied opschuift richting de Johan

Huizingalaan, komt groen. Langs datacenter Global Switch is deze groenstrook relatief breed. De huidige groene setting heeft een landschappelijke kwaliteit die we respecteren en waar mogelijk versterken. We richten de berm in met meanderende paden en plekken voor sport en ontmoeting. Hierdoor nodigt de groenstrook uit tot verblijven, wandelen, hardlopen en andere sporten. De toegankelijkheid wordt benadrukt door verlichting, wat tevens bijdraagt aan een sociaal veilige omgeving.

Op de overgang tussen de berm en de kavelgrens van Global Switch staat een rij bergiepen. Met uitzondering van een beperkt aantal bergiepen ter hoogte van de Timeless-kavel, integreren we deze bomen in het ontwerp van de openbare ruimte.

Vanwege de enigszins terugliggende bebouwing van B@Home ten zuiden van de Nieuwe Sloterweg ontstaat hier ruimte voor een plein. Dit plein richten we in met zitelementen rondom beplantingsvakken. De zuidzijde van het plein biedt toegang tot het binnenterrein van de naastgelegen bebouwing. Het plein is gericht op verblijf en ontmoeting, bijvoorbeeld voor studenten en kantoorgebruikers van de functies in de direct aangrenzende bebouwing.

Ter hoogte van de A4, in het zuidwesten van het plangebied, ontstaat een plek waar meerdere functies bij elkaar komen. Het gaat om een nieuw kantoorgebouw, de huidige toegangsweg tot de sporendriehoek en de reservering voor het beoogde metrostation. Daarnaast begint op deze plaats de parkwal en wordt de nieuwe watergang verbonden met de bestaande watergang.

Voor mens en dier is deze hoek van het plangebied een belangrijk knooppunt. Daarbij vormt de onderdoorgang van het viaduct een belangrijke verbinding tussen Nieuwe Meer Oost en de Oeverlanden, zowel voor langzaam verkeer als voor stadsnatuur. We verbeteren de kwaliteit van de route voor het langzaam verkeer. De route wordt veiliger en sluit goed aan op de padenstructuur in het buurtpark. De blauwe en groene stadsnatuurverbindingen vanuit het buurtpark worden via de onderdoorgangen obstakelvrij verbonden met de Oeverlanden. We zetten in op het verbeteren en/of vervangen van de bestaande faunapassages en het toevoegen van nieuwe faunapassages. In de onderdoorgangen doseren we de verlichting en kiezen we voor armaturen die weinig licht verstrooien in de omgeving, zonder daarmee de sociale veiligheid van de onderdoorgang in gevaar te brengen.

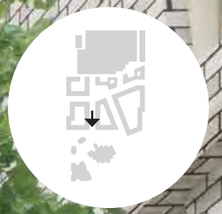
Henk Sneevlietweg

De Henk Sneevlietweg vormt een barrière tussen de verschillende buurten van Schinkelkwartier. Het is een ontsluitingsweg die dit deel van de stad met de A10 verbindt. Een algehele herprofilering is net als de Johan Huizingalaan geen onderdeel van het ontwerp in deze investeringsnota. Ook voor de Henk Sneevlietweg reserveren we bij een toekomstige herprofilering ruimte voor een eventuele toekomstige tramverbinding in de middenberm.



De huidige twee aansluitingen voor autoverkeer vanuit Nieuwe Meer Oost op de Henk Sneevlietweg (datacenter en gemeentewerf/recyclepunt) worden vervangen door een nieuwe aansluiting tussen deze twee aansluitingen in. De fietsverbinding langs het spoortalud sluiten we aan op het zuidelijke fietspad van de Henk Sneevlietweg. We houden rekening met een eventuele toekomstige aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg.

De groenstrook langs de Henk Sneevlietweg is, net als de groenstrook langs de Johan Huizingalaan, relatief breed. De inrichting van dit gedeelte sluiten we aan op de inrichting van het gedeelte langs de Johan Huizingalaan. De bestaande, hoog oprijzende bomen blijven zoveel mogelijk intact. Ze vormen een natuurlijke overgang naar de bebouwing van datacenter Global Switch. Via het netwerk van meanderende paden ontstaat een aantrekkelijke looproute richting metrostation Henk Sneevlietweg.



7 Verkeer en parkeren

In dit hoofdstuk staat verkeer in en rondom Nieuwe Meer Oost en parkeren binnen Nieuwe Meer Oost centraal. We lichten toe op welke wijze ten aanzien van verkeer en parkeren invulling wordt gegeven aan de ambitie om Nieuwe Meer Oost door te ontwikkelen tot een innovatiedistrict. We gaan in op de onderdelen openbaar vervoer, autoverkeer, fietsverkeer en voetgangers. Daarbij beschrijven we per modaliteit het huidige netwerk en de beoogde aanpassingen van dat netwerk.

7.1 Verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is de centrale ambitie om Nieuwe Meer Oost, in samenhang met het aangrenzende Nieuwe Meer West, door te ontwikkelen tot innovatiedistrict. Daarbij is de opgave om Nieuwe Meer Oost beter te verbinden met de omgeving en een aantrekkelijk verblijfsklimaat te realiseren. We sluiten aan bij de stedenbouwkundige opgave en de opgave voor de openbare ruimte zoals beschreven in hoofdstuk 4 en 6.

Huidige situatie ingericht op autoverkeer

In de huidige situatie is Nieuwe Meer Oost overwegend een monofunctioneel werkgebied, waarbij de infrastructuur vooral is ingericht op het autoverkeer. Dit maakt het aantrekkelijk om met de auto naar het gebied te komen. Uit verkeersonderzoek blijkt dat 67 procent van het totale aantal vervoersbewegingen van en naar het gebied plaatsvindt met de auto. De gebiedsontsluitingswegen Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg hebben brede profielen en zorgen voor een directe aansluiting van Nieuwe Meer Oost op de snelwegen A4 en A10. In het gebied wordt het parkeren opgelost op parkeerterreinen op maaiveld en in bovengrondse garages.

Betere verbindingen openbaar vervoer en langzaam verkeer

Ondanks de aanwezigheid van metrostation Henk Sneevlietweg is de bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer met het oog op de doorontwikkeling tot innovatiedistrict ontoereikend. Momenteel is het metrostation bovendien matig toegankelijk vanuit het gebied. Slechts 11 procent van het totale aantal vervoersbewegingen van en naar het gebied vindt plaats per openbaar vervoer (en vervolgens te voet). Voor fietsers en voetgangers zijn in het gebied nieuwe verbindingen nodig. Langs het plangebied liggen weliswaar doorgaande fiets- en voetpaden aan de Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg, maar in het gebied zijn die er niet. Met name door de barrière van het spoortalud ontbreekt het aan goede verbindingen met de omgeving, waardoor het gebied enigszins afgelegen en geïsoleerd ligt voor fietsers en voetgangers. Van het totale aantal vervoersbewegingen van en naar het gebied vindt 22 procent plaats per fiets.

Stimuleren duurzame vervoerswijzen

De ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost leidt ertoe dat meer mensen naar het gebied komen om te wonen, werken, leren en verblijven. Om te voorkomen dat het autoverkeer vastloopt en om een aantrekkelijk verblijfsklimaat te kunnen realiseren, is een verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets nodig. Om deze mobiliteitstransitie te bewerkstelligen is het nodig om duurzamere vervoerswijzen te stimuleren en minder ruimte voor de auto te reserveren, in lijn met het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Zo ontstaat de mogelijkheid om een aantrekkelijk verblijfsklimaat te realiseren dat, in aansluiting op de doelen voor het innovatiedistrict, uitnodigt tot ontmoeting en interactie. Bovendien is een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets voorwaardelijk voor het vestigingsklimaat van de bedrijvigheid in het innovatiedistrict. We stimuleren het gebruik van elektrische (deel)mobiliteit. Dit alles leidt tot een stillere, meer leefbare buurt met schonere lucht.

Gefaseerde uitvoering van maatregelen

Een mobiliteitstransitie is een ingrijpende verandering die tijd kost en waarvoor diverse maatregelen en daarmee investeringen binnen en buiten Nieuwe Meer Oost nodig zijn. We zetten in op een gefaseerde uitvoering van maatregelen, gekoppeld aan de toevoeging van programma in Nieuwe Meer Oost en Schinkelkwartier. De fasering van de infrastructurele maatregelen lichten we nader toe in hoofdstuk 9.

In dit hoofdstuk gaan we achtereenvolgens in op de belangrijkste opgaven en maatregelen ten behoeve van de beoogde mobiliteitstransitie: het verbeteren van openbaar vervoer, het creëren van een autoluwe buurt, het realiseren van goede fietsroutes en het inzetten op een fijnmazig voetgangersnetwerk.

7.2 Verbeteren openbaar vervoer

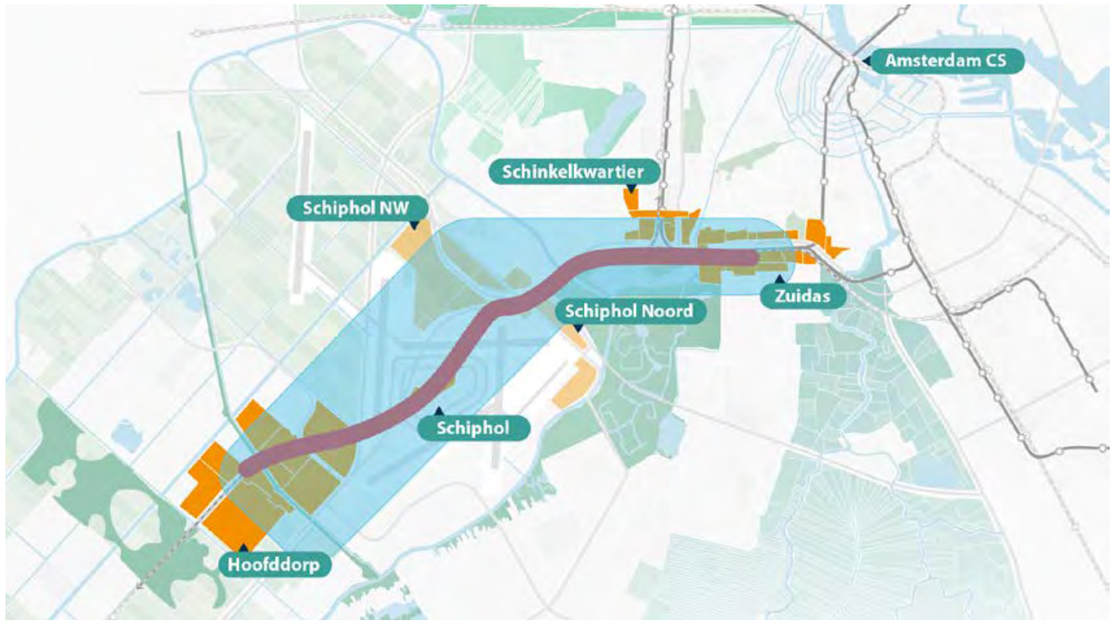
Nieuwe Meer Oost wordt momenteel in het noordoosten van het gebied ontsloten via metrostation Henk Sneevlietweg. Hier halteren metrolijnen 50 en 51. Vanaf de Vlaardingenlaan, ten noorden van metrostation Henk Sneevlietweg, rijdt buslijn 62. Deze buslijn verbindt station Lelylaan met het Amstelstation, via onder andere station Zuid. Via de Johan Huizingalaan lopen drie busverbindingen: twee privaat gefinancierde buslijnen (lijnen 68 en 267) en een regionale spitsbus naar Purmerend (lijn 272).

Met het oog op de verdere verdichting van Nieuwe Meer Oost en de doorontwikkeling tot innovatiedistrict Nieuwe Meer is het van groot belang dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt verbeterd. Voor de bestaande bedrijven, die verenigd zijn in de BIZ Nieuwe Meer, en ontwikkelende partijen in Nieuwe Meer Oost is dit een essentiële succesfactor. De uitbreiding van het OV-netwerk verloopt geleidelijk via verschillende sporen. Op de lange termijn houden we rekening met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn via Schiphol naar Hoofddorp en het aanpassen van metrostation Henk Sneevlietweg. In de tussenliggende periode wordt ingezet op betere busverbindingen over de Johan Huizingalaan.

Doortrekken Noord/Zuidlijn

In het plan voor Nieuwe Meer Oost houden we rekening met een eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn. De mogelijkheid hiertoe wordt onderzocht binnen het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) dat door het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt geleid, maar waaraan ook publieke en private instellingen en vervoersbedrijven meewerken. Het doel van het project OVAH is om de toenemende druk op het mobiliteitssysteem in de MRA op te vangen en de bereikbaarheid te kunnen blijven garanderen.

Het project OVAH valt onder het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), een investeringsprogramma van het Rijk voor projecten in het ruimtelijk domein. MIRT-projecten doorlopen een vaste procedure: voorbereidingsfase (formulering initiatief), verkenningsfase, planning- en studiefase, aanlegfase (realisatie) en beheer.



Plangebied OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH)
Bron: Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan MER OVAH

Het project OVAH bevindt zich momenteel in de zogeheten MIRT-verkenningsfase, die in 2026 moet resulteren in een voorkeursbeslissing. Als onderdeel van de verkenningsfase wordt een plan MER opgesteld. Er worden in dat kader vijf alternatieven beoordeeld: een Bus Rapid Transit-netwerk, een treinverbinding met een lange tunnel (Airport Sprinter Plus), een treinverbinding met een korte tunnel (City Sprinter), een doortrekking metro Noord/Zuidlijn tot Schiphol en een doortrekking metro Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp.

Eind 2025 is bestuurlijk een voorlopige voorkeur uitgesproken voor een doortrekking metro Noord/Zuidlijn waarbij de overige alternatieven nog op gelijkwaardige wijze worden uitgewerkt. Gezien de kansrijkheid dat de voorkeursbeslissing uitgaat van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, houden we in het plan voor Nieuwe Meer Oost ruimtelijk rekening met een nieuw metrospoor ten noorden van de A4 en een metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan. Dit metrostation zal dan bij voorkeur ingangen krijgen aan de zuidzijde van het Keynesplein in Nieuwe Meer West en aan de oostzijde van de Johan Huizingalaan in Nieuwe Meer Oost. In het schetsontwerp voor Nieuwe Meer Oost hebben we rekening gehouden met de bereikbaarheid en de mogelijke voorzieningen van het metrostation.

Na het eventueel doortrekken van de Noord/Zuidlijn moet het onderliggend OV-netwerk, met name via de Johan Huizingalaan, hierop worden aangepast. In de middenberm van de Johan Huizingalaan is vooralsnog een ruimtelijke reservering gemaakt voor een tramverbinding. De verwachting is dat een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn niet eerder dan 2035 gerealiseerd zal zijn.

Aanpassen metrostation Henk Sneevlietweg

Het metrostation Henk Sneevlietweg is onderdeel van de metroringlijn. In het plan voor Nieuwe Meer Oost houden we rekening met het sluiten van deze ringlijn, waarbij metrostation Isolatorweg met centraal station wordt verbonden. De mogelijkheid hiertoe wordt onderzocht binnen het project OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum (OVSA). Vergelijkbaar met het project OVAH is hiervoor recent gestart met de MIRT-verkenningsfase. Het sluiten van de metroringlijn betekent voor Nieuwe Meer Oost een betere OV-verbinding van en naar het centrum.

In de projectnota Schinkelkwartier is de ambitie opgenomen om het metrostation Henk Sneevlietweg aan te passen, waarbij de voorkeur uitgaat naar het in zuidelijke richting verplaatsen of verlengen van het metrostation.

Daarmee komt het metrostation centraal in Schinkelkwartier te liggen en trekt het veel extra reizigers. Het nieuwe station krijgt dan een zuidelijke in- en uitgang die uitkomt op de Nieuwe Sloterweg, centraal gelegen in Nieuwe Meer Oost. Op die manier kunnen reizigers vanuit de buurt sneller en comfortabeler hun weg vinden richting Zuid(as), Sloterdijk en de binnenstad. In het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost bieden we ruimte voor het verschuiven van het metrostation in zuidelijke richting.

Het verplaatsen of verlengen van het metrostation is echter erg kostbaar. Het aanpassen van metrostation Henk Sneevlietweg heeft bovendien inhoudelijke en financiële samenhang met de besluitvorming over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metroringlijn van Amsterdam. Zo zijn er mogelijkheden voor het combineren van buitendienststellingen en aanpassingen in het veiligheidssysteem op het spoor bij verschillende projecten. Gezien deze samenhang en de financiering wordt een bestuurlijk besluit over het al dan niet aanpassen van het metrostation pas op termijn voorzien. In de eerste fase van de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost realiseren we nieuwe en aangepaste langzaam verkeerroutes naar het huidige metrostation, waarmee we de bereikbaarheid vanuit de buurt verbeteren.

Concessie openbaar vervoer Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van het openbaar vervoer in de gemeente Amsterdam en verleent hiertoe een concessie. In 2025 is een nieuwe concessie aan het GVB verleend voor de duur van 11 jaar. Aan de concessie ligt een programma van eisen ten grondslag, waarin eisen worden opgenomen voor woon- en werkgebieden, zoals Nieuwe Meer Oost.

Aangezien Nieuwe Meer Oost bijna volledig binnen een straal van 800 meter vanaf metrostation Henk Sneevlietweg ligt, wordt dit gebied volgens het programma van eisen aangemerkt als ontsloten. Desalniettemin is door de gemeente Amsterdam en partijen in en rondom Nieuwe Meer Oost ingezet op een betere ontsluitingseis. Deze betere ontsluitingseis is doorgevoerd in het programma van eisen en houdt in dat de eisen aan de ontsluiting van het huidige werkgebied zijn aangepast: niet meer het aantal adressen maar het aantal arbeidsplaatsen is een criterium voor de ontsluitingseis. Het GVB monitort jaarlijks of de vervoerwaarde (het verwachte aantal reizigers) van gebieden verandert en toetst of daarmee wordt voldaan aan de ontsluitingseis.

De inzet is dat dankzij deze aanscherping onder andere de ontsluiting van Nieuwe Meer Oost met openbaar vervoer wordt versterkt. Naast de huidige regionale buslijn 272 komt een GVB-busverbinding als onderdeel van het reguliere aanbod beschikbaar. In het Jaarplan Vervoer 2026 is het doortrekken van buslijn 18 van station Lelylaan via de Johan Huizingalaan naar Keynesplein opgenomen. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft in juli 2025 het Jaarplan Vervoer 2026 vastgesteld. Op grond daarvan zal de lijnvoering vanaf maart 2026 ingaan.

HOV lijn Schinkelhaven-Schiphol

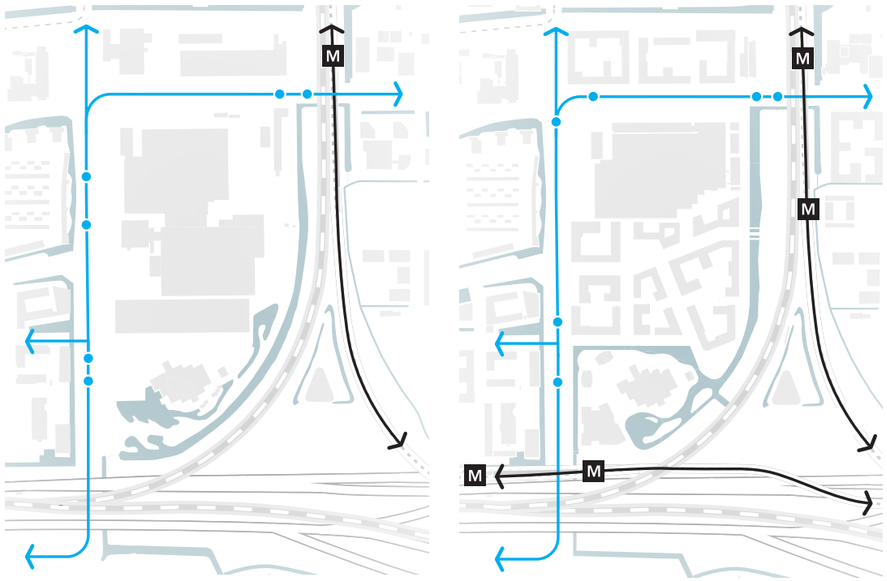
Naast of in plaats van een reguliere busverbinding via de Johan Huizingalaan is een nieuwe HOV-buslijn naar Schiphol een nuttige toevoeging aan het OV-netwerk. Hiermee kunnen we de periode tot aan de eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn overbruggen. Voor deze HOV-buslijn is door het college van burgemeester en wethouders reeds een nota van uitgangspunten vastgesteld, waarin onder andere het beoogde tracé inclusief locaties van bushaltes zijn opgenomen. Vanaf deelgebied Schinkelhaven zal het tracé van de buslijn via de Henk Sneevlietweg, Johan Huizingalaan en Oude Haagseweg richting Schiphol lopen.

Vanwege financiële uitdagingen bij OV-bedrijven, onder andere vanwege tegenvallende reizigersaantallen na de coronajaren, is de exploitatie van deze buslijn nog niet mogelijk. Om de buslijn exploitabel te maken is de vervoerwaarde een belangrijke voorwaarde. De vervoerwaarde is vooralsnog onvoldoende om op korte termijn deze buslijn exploitabel te maken. De vervoerwaarde zal met de toename van het aantal gebruikers (bewoners, werknemers en bezoekers) van Nieuwe Meer Oost door de gebiedsontwikkeling geleidelijk toenemen.

De gemeente Amsterdam blijft zich de komende jaren inspannen zodat de bereikbaarheid van Nieuwe Meer Oost met openbaar vervoer tijdig wordt verbeterd. Hiervoor wordt de ontwikkeling van Schinkelkwartier goed gemonitord en blijft de gemeente in gesprek

met de Vervoerregio Amsterdam om de HOV-buslijn of andersoortig openbaar vervoer bij toenemende vervoerswaarden mogelijk te maken.

In de toekomst (plansituatie) neemt het aandeel vervoersbewegingen per openbaar vervoer ten opzichte van het totale aantal vervoersbewegingen van en naar Nieuwe Meer Oost toe van 11 naar 24 procent. Daarbij is overigens nog geen rekening gehouden met buslijn 18, een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn en het aanpassen van metrostation Henk Sneevlietweg. Deze verschuiving is niet alleen het gevolg van het verbeteren van het openbaar vervoer, maar vooral van het terugdringen van autogebruik en het realiseren van nieuwe fietsverbindingen.



Huidig netwerk openbaar vervoer (inclusief privaat gefinancierde buslijnen)

- Busroute
- Metroroute
- Bushalte
- M Ingang van metrostation

Toekomstig netwerk openbaar vervoer

- Bus- en/of tramroute
- Metroroute
- Bus- en/of tramhalte
- M Beoogde ingangen van metrostations

7.3 Creëren van een autoluwe buurt

We willen van Nieuwe Meer Oost een autoluwe buurt maken, maar dit betekent niet dat de buurt minder goed bereikbaar wordt voor auto's. Het gebied blijft ook in de toekomst goed aangesloten op de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Om in het gebied zelf een aantrekkelijk verblijfsklimaat te kunnen realiseren beperken we de ruimte voor autoverkeer, waarmee we aansluiten op de uitgangspunten van de Agenda Amsterdam Autoluw. Zo passen we een strenge parkeernormering toe en stimuleren we deelgebruik van auto's. Verder zorgen we er met een strategische positionering van parkeergarages en een weloverwogen verkeerscirculatie voor dat autoverkeer snel op de gebiedsontsluitingswegen wordt afgewikkeld en zo min mogelijk door de buurt rijdt.

Ontsluiting autoverkeer

De Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg zijn de gebiedsontsluitingswegen die Nieuwe Meer Oost verbinden met het omliggende verkeersnetwerk en de snelwegen A4 en A10. Beide wegen zijn aangewezen als Plusnet Auto van Amsterdam, wat inhoudt dat het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen prioriteit heeft.

In Nieuwe Meer Oost zijn de kavels ieder individueel aangesloten op de Johan Huizingalaan of de Henk Sneevlietweg. In het gebied zelf was lange tijd geen interne autoverbinding aanwezig, omdat de aansluitingen op de individuele kavels doodliepen. Door het realiseren van een (tijdelijke) doorsteek tussen de gemeentewerf en het recyclepunt in 2024 is een route gecreëerd waardoor de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg via de interne verkeersstructuur van Nieuwe Meer Oost met elkaar in verbinding staan.

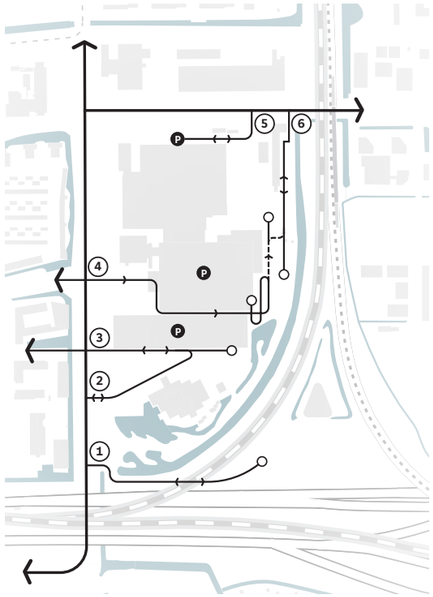
In het kader van de gebiedsontwikkeling in Nieuwe Meer Oost passen we de huidige verkeersstructuur in het gebied aan, maar blijven de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg hun huidige functie als gebiedsontsluitingsweg behouden. Echter, waar deze wegen in de huidige situatie voornamelijk fungeren als verkeerscorridor, is de ambitie om deze op termijn aan te passen tot stadsstraten met brede stoepen en zebrapaden waar veilig kan worden overgestoken. De Johan Huizingalaan wordt daarmee de 'ruggengraat' van het innovatiedistrict Nieuwe Meer. Bij de aanpassing van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg houden we rekening met de eisen uit het Beleidskader Verkeersnetten.

Voor de aansluitingen van Nieuwe Meer Oost op de Johan Huizingalaan geldt het volgende:

- De meest zuidelijke aansluiting (1), die momenteel de sporendriehoek via een tunnel onder het spoortalud ontsluit, wordt opgeheven als autoverbinding zodra er een alternatieve toegang tot de sporendriehoek gerealiseerd is. Dit is naar verwachting de toegang via de beoogde tunnel vanuit Riekerpark.
- Naar het noorden toe wordt de huidige inrit voor bezoekers van IBM (2) aangepast naar een in-/uitrit voor een nieuwe parkeergarage voor Think District (A) en voor de daarboven gelegen logistieke ontsluiting. De Johan Huizingalaan wordt hierop aangepast middels een doorsteek van de middenberm, waardoor een 'uitgerekte rotonde' ontstaat.
- De volgende aansluiting naar het noorden is het huidige kruispunt met de David Ricardostraat (3). Deze inrit wordt momenteel gebruikt door IBM-medewerkers en wordt de toegang tot de promenade (B). Vooralsnog blijft dit kruispunt geregeld met verkeerslichten. In het kader van een herinrichting van de Johan Huizingalaan op termijn wordt de inrichting van het kruispunt heroverwogen, waarbij de inzet is om het kruispunt af te waarderen en de verkeerslichten te verwijderen.
- Een volgende noordelijker gelegen aansluiting is het huidige kruispunt met de Sloterweg (4). Dit is de inrit van de Timeless-kavel, voor gebruikers van B. Amsterdam en gebruikers van het parkeerdek op een van de voormalige IBM-fabriekshallen. Dit kruispunt wordt de verbinding tussen de bestaande Sloterweg en de Nieuwe Sloterweg voor fietsers en voetgangers.
- Verder naar het noorden krijgt datacenter Global Switch een nieuwe inrit voor autoverkeer (C). De inrit zal vanaf de Johan Huizingalaan alleen vanuit zuidelijke richting te bereiken zijn.

Voor de aansluitingen van Nieuwe Meer Oost op de Henk Sneevlietweg geldt het volgende:

- Momenteel heeft Nieuwe Meer Oost twee aansluitingen op de Henk Sneevlietweg. Dit zijn de huidige inrit van Global Switch (5) en de inrit voor de gemeentewerf/het recyclepunt Henk Sneevlietweg (6). In de toekomst komt de nieuwe ontsluiting van Nieuwe Meer Oost op de Henk Sneevlietweg tussen beide huidige inritten te liggen (D) en worden de bestaande aansluitingen op de Henk Sneevlietweg opgeheven. Global Switch zal deze inrit voor logistiek gebruiken.



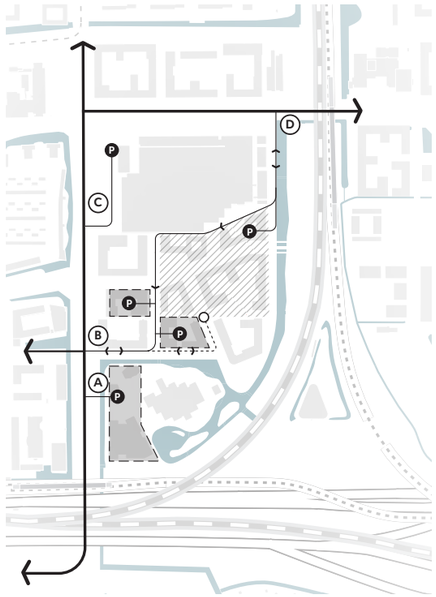
Huidig netwerk autoverkeer

Autoroute

Nieuwe route na doorsteek

Autoparkeren

Doodlopend (met keermogelijkheid)



Toekomstig netwerk autoverkeer

Autoroute

Woonerf

Autoparkeren

Autoparkeren ondergronds

Autoparkeren ondergronds zoekgebied

Doodlopend (met keermogelijkheid)

Parkeernormen autoverkeer

Op basis van huidige (erfpacht)rechten is op de ontwikkelkavels in Nieuwe Meer Oost ruimte voor 645 parkeerplaatsen op maaiveld en 2.226 parkeerplaatsen in bovengrondse parkeergarages, zoals op het dak van een voormalige IBM-fabriekshal. Om de verblijfskwaliteit te verbeteren en ruimte te bieden voor langzaam verkeer beperken we in Nieuwe Meer Oost het autobezit en het ruimtebeslag van de auto door strenge regels voor het autoparkeren toe passen.

Bij het bepalen van de parkeernorm voor de ontwikkelkavels is de Nota Parkeernormen Auto kaderstellend. In Nieuwe Meer Oost geldt, net als in een groot deel van de stad, een B-locatie parkeerbeleid voor woon- en kantoorfuncties.

Voor gebieden binnen een loopafstand van 400 meter van een metrostation wordt aangestuurd op aanpassing naar A-locatie conform de projectnota Schinkelkwartier. Dit geldt momenteel voor een gedeelte van Nieuwe Meer Oost vanwege de ligging nabij metrostation Henk Sneevlietweg. We kiezen echter nu niet voor aanpassing naar een A-locatie voor Nieuwe Meer Oost. Bij de toekomstige verbetering van het openbaar vervoer middels het eventueel doortrekken van de Noord/Zuidlijn en aanpassing van onderliggend OV-netwerk zal een herziening van de B-locatie pas worden overwogen.

Voor woningen geldt een minimum en een maximum parkeernorm. Hierdoor ontstaat een bandbreedte in de parkeeropgave. Voor sociale huurwoningen en middeldure woningen geldt geen verplichting om parkeerplaatsen te realiseren. Voor vrije sectorwoningen geldt een minimum parkeernorm gebaseerd op de woninggrootte: 0,3 parkeerplaats per woning voor woningen van 30-60 m² bvo en 0,6 parkeerplaats per woning voor woningen groter dan 60 m² bvo. In Nieuwe Meer Oost zal het grootste gedeelte van de vrije sectorwoningen groter dan 60 m² bvo worden. Bij eventuele aanpassing naar een A-locatie geldt er geen minimum parkeernorm meer voor vrije sectorwoningen. Voor sociale huurwoningen, middeldure woningen en vrije sectorwoningen geldt ook een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Met de projectnota Schinkelkwartier is echter besloten om in te zetten op een maximale parkeernorm van 0,2 parkeerplaats per woning.

Voor elke woning geldt daarnaast een bezoekersparkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. Bezoekersparkeren vindt plaats in de openbaar toegankelijke ondergrondse parkeergarages.

Voor kantoren geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo inclusief bezoekersparkeren. Bij eventuele aanpassing naar een A-locatie geldt een maximale parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² bvo.

Voor bedrijven, maatschappelijke en commerciële voorzieningen is geen algemene norm te geven, hier is vooral maatwerk nodig. Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. In deze investeringsnota is om de inpasbaarheid van het aantal parkeerplaatsen aan te tonen een aanname gedaan: 1 parkeerplaats per 125 m² bvo voor bedrijven (innovatielabs), 1 parkeerplaats per 200 m² bvo voor maatschappelijke voorzieningen en 1 parkeerplaats per 50 m² bvo voor commerciële voorzieningen.

Op basis van bovenstaande parkeernormen leidt het programma van Nieuwe Meer Oost tot een parkeeropgave van 1.860 tot 2.007 parkeerplaatsen. Samen met de ontwikkelende partijen zijn we in gesprek over de invulling van het aantal parkeerplaatsen binnen de kaders van de parkeernormen, de projectnota en de bestaande afspraken. Per bouwplan moet worden aangetoond op welke wijze wordt voldaan aan deze kaders.

Parkeergarages op strategische locaties

Om het ruimtebeslag van auto's te beperken wordt het autoparkeren voor de nieuwe bouwblokken opgelost in enkele parkeergarages, zoveel mogelijk aan de rand van de buurt met een directe aansluiting op de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Daarmee voorkomen we dat autoverkeer onnodig de buurt doorkruist, maar blijft tegelijkertijd de autobereikbaarheid behouden.

In principe gaan we uit van ondergrondse parkeergarages, maar we sluiten bovengrondse parkeergarages niet uit. Deze parkeergarages komen dan niet in de plinten van de bouwvolumes en zijn niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte. Deze parkeergarages zouden ten koste gaan van het beoogde programma. Indien de betreffende ontwikkelende partij een bovengrondse parkeergarage wenst gaan we hierover in gesprek.

Twee ondergrondse parkeergarages zijn reeds vergund. Onder B@Home (blok 4 van de Timeless-kavel) komt een kleine parkeergarage (76 parkeerplaatsen) en onder blokken 1 en 2 van Think District komt een grote parkeergarage (1.116 parkeerplaatsen). Deze laatstgenoemde parkeergarage voorziet grotendeels in de parkeerbehoefte van Think District en wordt direct ontsloten vanaf de Johan Huizingalaan. Aanvullend wordt een relatief kleine parkeergarage onder blok 4 van Think District voorzien met een inrit nabij de promenade. Daarnaast is een grote parkeergarage voorzien op de Timeless-kavel, die wordt ontsloten vanaf de Henk Sneevlietweg. Het zoekgebied voor deze parkeergarage bevindt zich onder blokken 2, 3, 5 en 6. Vanwege verkeersveiligheid en doorstroming op de Nieuwe Sloterweg willen we het aantal kruisingen met autoverkeer tot een minimum beperken. Daarom mag het verkeer van en naar de parkeergarage de Nieuwe Sloterweg niet op maaiveld kruisen. In verband met kabels en leidingen tracés onder de Nieuwe Sloterweg kan de kruising vanaf verdieping -2 plaatsvinden.

De reeds vergunde parkeergarages en de beoogde parkeergarages in Think District en op de Timeless-kavel bieden voldoende ruimte om te voorzien in de parkeeropgave voor auto's in Nieuwe Meer Oost.

In de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost zullen in principe geen parkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers worden aangelegd. Er worden dan ook geen parkeervergunningen afgegeven. Echter, naast de ondergrondse parkeergarages worden op maaiveld voldoende parkeerplaatsen voor leraren van de basisschool, mindervaliden en kortparkeerplaatsen gerealiseerd. Vanaf medio 2024 is het gebied gereguleerd in de vorm van betaald parkeren. Voor wat betreft parkeren voor mindervaliden wordt het aantal parkeerplaatsen vastgesteld aan de hand van het Amsterdamse gemiddelde, zodat mindervalide bewoners en bezoekers binnen 100 meter van hun bestemming kunnen parkeren. We bekijken samen met ontwikkelende partijen de mogelijkheid om ook een gedeelte van deze parkeerplaatsen in de goed toegankelijke ondergrondse parkeergarages te realiseren.

Stimuleren deelmobiliteit en dubbelgebruik en faciliteren laadinfrastructuur

Mobility as a Service (MaaS) is een relatief nieuw mobiliteitsconcept, waarbij onder andere gebruik wordt gemaakt van deelgebruik van auto's. Deelgebruik zorgt voor een beperking van het aantal verkeersbewegingen wat tot minder parkeerplaatsen kan leiden. Praktijk wijst uit dat een parkeerplaats voor een deelauto minimaal vier reguliere parkeerplaatsen vervangt. Het aanbieden van een concept voor deelmobiliteit biedt ruimte om de parkeernorm voor woningen met 20 procent te verlagen. We stimuleren in Nieuwe Meer Oost het toepassen van deelmobiliteit door ontwikkelende partijen met als doel het sluiten van een contract met een aanbieder van deelauto's en sluiten daarmee aan op de Nota Deelvervoer 2023. Zo wordt in Think District een mobiliteitshub ontwikkeld met deelauto's, -fietsen en -scooters en een servicepunt.

Naast deelgebruik van auto's stimuleren we het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. We combineren functies binnen de kavelontwikkelingen waardoor de parkeergarages voor verschillende functies worden gebruikt. De vraag naar parkeerplaatsen verschilt per functie in de tijd. Zo zijn kantoorwerkers in de regel overdag aanwezig en is een deel van de bewoners overdag juist afwezig. Beiden kunnen (op hun eigen tijdstip) gebruik maken van dezelfde parkeerplaats. Door de berekende parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen kan de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling worden bepaald in een zogenoemde parkeerbalans voor verschillende momenten op de dag. Hierdoor hoeven er vaak minder parkeerplaatsen gemaakt te worden. De ontwikkelende partijen in Nieuwe Meer Oost zetten in op dubbelgebruik om zo het aantal parkeerplaatsen te beperken.

Goede laadinfrastructuur en de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit zijn essentiële voorwaarden voor het realiseren van een uitstootvrij Amsterdam in 2030. Om in Nieuwe Meer Oost elektrisch vervoer te faciliteren, is aanwezigheid van voldoende (duurzame) laadinfrastructuur van belang. De ontwikkelende partijen moeten voorzien in voldoende laadinfrastructuur in de parkeergarages, waarbij het aanbod mee moet groeien met de vraag. In de openbare ruimte houden we rekening met laadinfrastructuur voor de parkeerplaatsen voor leraren van de basisschool en mindervaliden.

Circulatie autoverkeer

In Nieuwe Meer Oost leggen we één doorgaande eenrichtingsroute aan voor autoverkeer waarbij alle bestemmingen bereikbaar blijven maar doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Deze route loopt vanaf het kruispunt met de Henk Sneevlietweg tot aan het kruispunt van de promenade met de Johan Huizingalaan. Op deze manier worden kruisende verkeersbewegingen met de autovrije Nieuwe Sloterweg zoveel mogelijk voorkomen. Ook kerende bewegingen door auto's worden met de inrichting als eenrichtingsstraat tegengegaan.

Met deze circulatie voor autoverkeer ontstaat meer ruimte voor een autoluwe inrichting met onder andere beplantingsvakken en ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit bevordert de leefbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit. Langs de doorgaande eenrichtingsroute liggen onder andere service-stroken, laad- en losplekken en kortparkeerplaatsen. Het oostelijk deel van de promenade krijgt een woonerf-inrichting waar alleen beperkt autoverkeer is toegestaan, onder andere richting het IKC. De overige buurtstraten zijn niet toegankelijk voor autoverkeer.

Verkeersveiligheid

De verdichting van de stad leidt tot een toename van het aantal fietsers, voetgangers en geparkeerde fietsen in de stad. Daarnaast zien we de laatste jaren steeds meer soorten (brom) fietsen rijden en op de stoep parkeren, zoals e-bikes, bakfietsen, deelfietsen en fatbikes. Ook is sprake van een toename van maaltijd- en pakketbezorging. De toegenomen drukte in de stad en de variatie in voertuigen en snelheid zorgen er voor dat de verkeersveiligheid meer onder druk komt te staan.

In 2023 bestond driekwart van de verkeersslachtoffers in Amsterdam uit kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers en brom-/snorfietsers. Met name het aantal fietsers dat slachtoffer is van een verkeersongeval laat daarbij de laatste jaren een sterke toename zien.

De gemeente Amsterdam werkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid volgens drie pijlers uit het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid 2025:

1. Uitnodigend voor voetgangers en fietsers (veilig en comfortabel fietsen en lopen, veilige schoolomgeving en gebruiksvriendelijk fietsparkeren)
2. Veilig en gebruiksvriendelijk netwerk (lagere snelheid, autoluwe zones en aanpak van risicovolle zones in verkeersnetwerk)
3. Bewust mobiliteitsgedrag (educatie, communicatie, handhaving en stimuleren fietsgebruik)

Het aanpakken van 'black spots', is een belangrijk onderdeel in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze locaties zijn bekend vanwege herhaaldelijke verkeersongevallen die zich hebben voorgedaan (minimaal drie ernstige ongevallen in drie jaar tijd). Op de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg zijn black spots aanwezig. Deze pakken we deels aan in het kader van de aanpassingen van de aansluitingen met de straten in Nieuwe Meer Oost. Bij de beoogde herprofilering van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg is het oplossen van de black spots uitgangspunt.

In Nieuwe Meer Oost zorgen we voor een verkeersveilige inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig. We stimuleren het fietsgebruik door het gebied goed te verbinden met de omgeving en voor gebruiksvriendelijke fietsenstallingen te zorgen. Door de Nieuwe Sloterweg autovrij en de buurtstraten/promenade autoluw in te richten beperken we het risico op ongevallen tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer. Zo zorgen we ook voor een veilige schoolomgeving rondom het IKC.

We voorzien voor langzaam verkeer in nieuwe veilige oversteekmogelijkheden van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Autoparkeren wordt opgelost in enkele ondergrondse garages aan de rand van de buurt, zodat de auto's de buurt niet in hoeven. Conflicten tussen kruisend langzaam verkeer en uit de garage rijdende auto's voorkomen we door de hellingbaan en opstelruimte inpandig te realiseren. In de buurt zetten we in op enkele pakketpunten, zodat pakketbezorgers niet altijd de buurt in hoeven.

Logistiek verkeer en nood- en hulpdiensten

In Nieuwe Meer Oost houden we rekening met logistiek verkeer zoals pakketbezorging, bevoorrading en afvalinzameling. Uitgangspunt daarbij is dat we hier genoeg ruimte voor reserveren, zonder dat het ten koste gaat van de verblijfskwaliteit in de buurt.

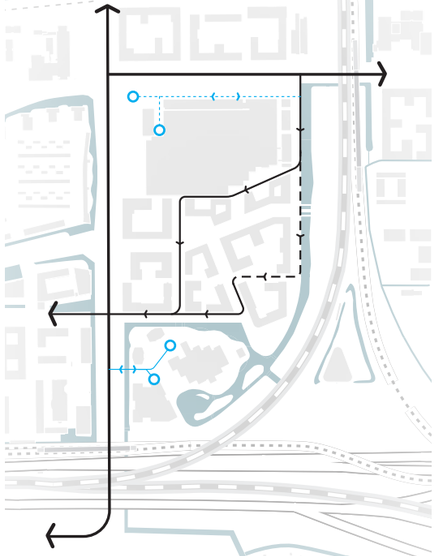
Pakketbezorging is het snelst groeiende segment in de stad. Dit heeft gezorgd voor een toename van het aantal verkeersbewegingen en meer verkeersonveilige situaties. In Nieuwe Meer Oost willen we de negatieve effecten van pakketbezorging beperken door op ten minste twee locaties aan de rand van het gebied ruimte te reserveren voor een pakketpunt. Consumenten kunnen hier pakketten afhalen en retourneren, waardoor busjes van pakketbezorgers niet altijd de buurt in hoeven. Voor het vervoeren van grotere pakketten denken we aan het gebruik van elektrische leenbakfietsen. Bij voorkeur worden de pakketpunten ondergebracht in of nabij een ondergrondse parkeergarage, zodat reizen kan worden gecombineerd met het ontvangen en versturen van pakketten.

We zijn hierover in gesprek met ontwikkelende partijen in het gebied. Door parkeren, deelmobiliteit en een pakketpunt te combineren krijgen deze parkeergarages een functie als mobiliteitshub voor de buurt.

Pakketbezorgers die wel de buurt in gaan (zoals thuisbezorging van boodschappen), bevoorrading van voorzieningen en verhuiswagens die onmiddellijk in- of uitladen kunnen gebruikmaken van laad- en losplekken. Het aantal laad- en losplekken in de buurt hebben we bepaald op basis van het aantal woningen en het bruto vloeroppervlak van de werkgelegenheid en voorzieningen. Het expeditieverkeer van de losse gebouwen in het buurtpark maakt gebruik van dezelfde brug die de grote parkeergarage in Think District ontsluit. De logistiek van datacenter Global Switch wordt via de aansluiting op de Henk Sneevlietweg op eigen terrein afgewikkeld. Daarnaast realiseren we een aantal kortparkeerplaatsen met een beperkte maximale parkeertijd, bedoeld voor kort bezoek en dienstverlenende beroepen, zoals loodgieters of glazenwassers.

Naast de centrale route door de buurt realiseren we door het oostelijke deel een aparte route voor afvalinzameling, verhuiswagens (op aanvraag), beheervoertuigen en nood- en hulpdiensten. Dit gedeelte wordt als voetgangersgebied ingericht en wordt voor ander gemotoriseerd verkeer afgesloten. Dit zorgt voor een efficiënte dienstverlening en bevordert de leefbaarheid van de buurt omdat deze aparte route een parkachtige uitstraling krijgt. Nood- en hulpdiensten hebben net als beheervoertuigen tevens toegang tot het buurtpark via de fietsverbinding langs het spoortalud. De buurt is voor nood- en hulpdiensten vanaf twee zijden goed bereikbaar: vanaf de Johan Huizingalaan en vanaf de Henk Sneevlietweg.

Toekomstig netwerk logistiek verkeer



Route logistiek verkeer

Aparte route voor afvalinzameling, verhuiswagens (op aanvraag), beheervoertuigen en nood- en hulpdiensten

Logistiek Global Switch

Expeditie verkeer losse gebouwen in het park

Doodlopend (met keermogelijkheid)

Afwikkeling autoverkeer

Ondanks de maatregelen om de toename van autoverkeer te beperken leidt de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost tot meer autobewegingen. Wel neemt het aandeel autogebruik van het totale aantal vervoersbewegingen van en naar Nieuwe Meer Oost in de toekomst aanzienlijk af van 67 naar 39 procent. Dit is overigens niet alleen het gevolg van het terugdringen van autogebruik, maar ook van het verbeteren van het openbaar vervoer en realiseren van nieuwe fietsverbindingen.

Uit verkeersonderzoek in het kader van de investeringsnota blijkt dat in de toekomstige situatie het autoverkeer als gevolg van het beoogde programma zonder nieuwe knelpunten kan worden afgewikkeld op de omliggende wegen. Autoverkeer vanaf de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg kan zowel links- als rechtsaf de buurt bereiken en verlaten. Hiervoor realiseren we voldoende opstelruimte bij de aansluitingen op deze gebiedsontsluitingswegen.

De verkeersafwikkeling via de op- en afritten naar de A10 bij de Henk Sneevlietweg staat wel onder druk. Momenteel wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een acceptabele verkeersafwikkeling op dit kruispunt. Uit een verkenning volgt dat met een aanpassing van de rijstrookindeling een toekomstbestendige kruising kan worden gerealiseerd.

7.4 Realiseren van goede fietsverbindingen

Fietsverkeer van en naar Nieuwe Meer Oost is in de huidige situatie aangewezen op de fietspaden langs de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. De recent gerealiseerde tijdelijke doorsteek tussen de gemeentewerf en het recyclepunt is toegankelijk voor fietsers. Om de verwachte toename van fietsers te kunnen verwerken en de fietsbereikbaarheid van het gebied te waarborgen voegen we in Nieuwe Meer Oost enkele nieuwe veilige en comfortabele fietsroutes toe. Om de druk op de openbare ruimte te beheersen stellen we eisen aan fietsparkeren.

Fietsverbindingen in en rondom het gebied

De Nieuwe Sloterweg wordt de centrale fietsverbinding van Schinkelkwartier. Via deze autovrije fietsstraat kunnen fietsers zich veilig en comfortabel verplaatsen in oostelijke en westelijke richting. Naar verwachting zullen circa 20.000 fietsers per dag deze fietsroute gaan gebruiken. In de toekomst wordt de Nieuwe Sloterweg onderdeel van het gemeentelijke Plusnet Fiets. Dit Plusnet vormt het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief gebruikt worden. Het netwerk verbindt stadsdelen en regionale fietsroutes naar groen- en recreatiegebieden rond de stad.

Langs het spoortalud voegen we een belangrijke nieuwe schakel in het fietsnetwerk van stadsdeel Nieuw-West toe. Deze fietsverbinding loopt vanaf het metrostation Henk Sneevlietweg door het buurtpark in zuidelijke richting naar de beoogde locatie van een toekomstig metrostation Johan Huizingalaan. Daarmee borduren we voort op de bestaande structuur van Nieuw-West en verbeteren we de fietsbereikbaarheid van de buurt vanuit de rest van Nieuw-West aanzienlijk. Op termijn zetten we in op een fietsverbinding via een onderdoorgang van het spoor naar de sporendriehoek en Riekerpark. Daarmee zorgen we voor een verdere verbetering van de fietsbereikbaarheid.

De Johan Huizingalaan is aangewezen als Plusnet Fiets van Amsterdam en blijft een cruciale rol spelen als noord-zuid fietsroute. Om deze route te verbeteren realiseren we aan de oostzijde een tweerichtingsfietspad. Dit tweerichtingsfietspad verbetert de fietsverbinding tussen Nieuwe Meer Oost en de rest van Nieuw-West en bovendien hoeven fietsers richting de Oeverlanden de Johan Huizingalaan ter hoogte van Nieuwe Meer Oost niet over te steken.

De Henk Sneevlietweg is onderdeel van het Hoofdnet Fiets van Amsterdam: een fijnmazig fietsnetwerk dat intensief worden gebruikt en de woon- en werkgebieden en voorzieningen ontsluit. Het fietspad aan de zuidzijde van de Henk Sneevlietweg blijft een tweerichtingsroute en is een belangrijke oost-west verbinding. Gekoppeld aan de beoogde herprofilering van de Henk Sneevlietweg onderzoeken we de (on)mogelijkheden van een doortrekking van de fietsverbinding langs het spoortalud in noordelijke richting.

Via de Nieuwe Sloterweg, de fietsverbinding langs het spoortalud, de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg worden fietsers via de promenade en buurtstraten verder de buurt in begeleid naar de parkeervoorzieningen.

Parkeernormen fietsen en scooters

Parkeren van fietsen en scooters vindt in de huidige situatie plaats op maaiveld en de parkeervoorzieningen op de ontwikkelkavels in Nieuwe Meer Oost beperken zich tot stallingen voor de gebouwen van B. Amsterdam en IBM.

Voor het fiets- en scooterparkeren op de ontwikkelkavels is de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van de gemeente Amsterdam van toepassing. We hebben in de gemeentelijke Bouwbrief 2015-130 gekozen voor een gemeenschappelijke fietsenstalling als gelijkwaardig alternatief voor de wettelijk voorgeschreven individuele fietsenberging. Parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters komen altijd (inpandig) op eigen terrein van ontwikkelende partijen.

Het benodigde aantal fietsparkeerplekken per woning varieert op basis van woninggrootte. Indicatief rekenen we in de investeringsnota op basis van de gemiddelde woninggrootte in Nieuwe Meer Oost van 55 m² go met 3 fiets-

Metrostation Henk Sneevlietweg
Foto: Sanne Couprie



parkeerplekken per woning. Richtlijn is dat de initiatiefnemer daarnaast voor bezoekers minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning realiseert. Voor scooterparkeren is dat 0,13 parkeerplaats per woning.

Voor niet-woonfuncties (bezoekers en werknemers) wordt aangesloten op CROW-kencijfers en wordt gebruik gemaakt van een indeling in drie zones: zone 1 (hoge fietsparkeerdruk), zone 2 (gemiddelde fietsparkeerdruk) en zone 3 (lage fietsparkeerdruk). Ondanks dat Nieuwe Meer Oost in de zone 3 ligt, zetten we in op een aantal fietsparkeerplekken dat hoort bij zone 1. We verwachten namelijk een grote toename van het fietsgebruik als gevolg van de hoge dichtheid en de functiemix in het gebied, die kenmerkend zijn voor een innovatiedistrict. Bij een toekomstige beleidsaanpassing stellen we voor om Nieuwe Meer Oost als zone 1 op te nemen.

In deze investeringsnota is een aanname gedaan om de inpasbaarheid van het aantal fietsparkeerplekken aan te tonen: 2,9 parkeerplekken per 100 m² bvo voor kantoor en bedrijven (innovatielabs), 5 parkeerplekken per 100 m² bvo voor maatschappelijke voorzieningen en 15 parkeerplekken per 100 m² bvo commerciële voorzieningen. Voor scooters rekenen we indicatief met het volgende: 0,25 parkeerplekken per 100 m² bvo voor kantoor en bedrijven (innovatielabs), 0,2 parkeerplekken per 100 m² bvo voor maatschappelijke voorzieningen en 0,5 parkeerplekken per 100 m² bvo commerciële voorzieningen.

Bovenstaande aannames in combinatie met het programma van Nieuwe Meer Oost leiden tot een parkeerbehoefte van 15.647 fietsparkeerplekken en 721 scooterparkeerplekken. De parkeeropgave is maatwerk en moet per bouwplan worden bepaald. Per bouwplan moet worden aangetoond op welke wijze wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en scooters waarbij, vergelijkbaar als bij het autoparkeren, rekening kan worden gehouden met dubbelgebruik. Bij een eventueel verzoek tot afwijking van de parkeernorm sluiten we aan op de criteria uit de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

Goed bereikbare parkeervoorzieningen

Inpandige parkeervoorzieningen zijn evenredig verspreid over de bouwblokken en kunnen ondergronds, half verdiept en op de begane grond gerealiseerd worden. Stallingen direct aan de gevel worden vermeden en moeten zoveel mogelijk binnen het gebouw worden opgenomen. Stallingen zijn gebruiksvriendelijk: het gemak van de fietser moet worden bediend, zodat fietsen zoveel mogelijk in stallingen worden geplaatst in plaats van op straat. Dit betekent dat de ruimte eenvoudig toegankelijk moet zijn, ook voor bezoekers (bij voorkeur gelijkvloers met omliggende openbare ruimte). Stallingen hebben goed zichtbare entrees aan de straat en sluiten binnen het gebouw aan op de interne verkeersruimte.

Voor de inrichtings- en kwaliteitseisen voor de parkeervoorzieningen sluiten we aan op de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter. Zo moet

Fietspad vanuit de Oeverlanden richting Nieuwe Meer Oost
Foto: Sanne Couprie



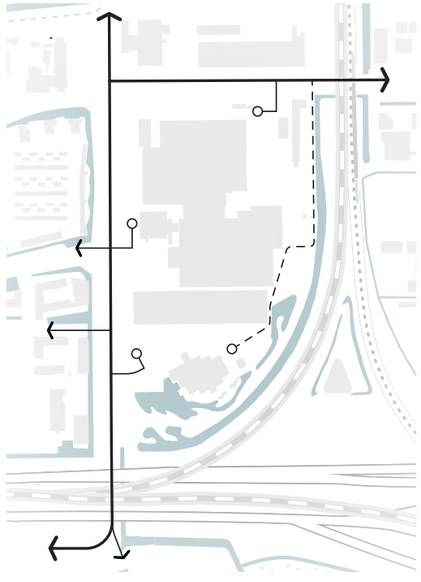
minimaal 5 procent van alle parkeerplekken geschikt zijn voor bijzondere modellen, zoals bakfietsen of andere fietsen met afwijkende maten. Voor reguliere fietsen zijn dubbellaagse fietsenrekken toegestaan, al moeten er per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Aanvullend streven we naar goede voorzieningen in de stallingen, zoals een service- of reparatiepunt, een deelfietsenstalling en oplaadpunten voor e-bikes.

Gezien de bebouwingsdichtheid en het beperkt aantal straten in Nieuwe Meer Oost voorzien we in de openbare ruimte beperkt in fietsparkeerplekken voor bezoekers. Uitgangspunt in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is om parkeerplekken voor bezoekers voor niet-woonfuncties op eigen terrein te maken. Voor bezoekersparkeren voor wonen geldt in Nieuwe Meer Oost de richtlijn om minimaal 75 procent van de norm voor fietsen op eigen terrein op te lossen, de overige 25 procent realiseren we in de openbare ruimte. Daar realiseren we dus minimaal 356 parkeerplekken voor fietsen. In de praktijk zal er in de openbare ruimte meer ruimte zijn om fietsen en ook scooters te parkeren. In alle buurtstraten realiseren we namelijk ruime parkeervakken. Deze zullen zo gepositioneerd worden dat ze altijd op goede en logische afstand van (hoofd-) entrees van gebouwen liggen. Belangrijke plekken voor ontmoeten zoals de promenade en het buurtplein houden we vrij van fietsparkeren.

Het fietsparkeren van het monumentale IBM-gebouw in Think District wordt na transformatie bij voorkeur eveneens inpandig opgelost. Gezien de relatief beperkte ruimte op de begane grond en de verwachte toekomstige parkeerbehoefte is dit een ontwerpopgave die in samenwerking met de ontwikkelende partij nader moet worden uitgewerkt. We zetten daarbij in op een overmaat aan ruimte in de parkeergarage onder blok 4.

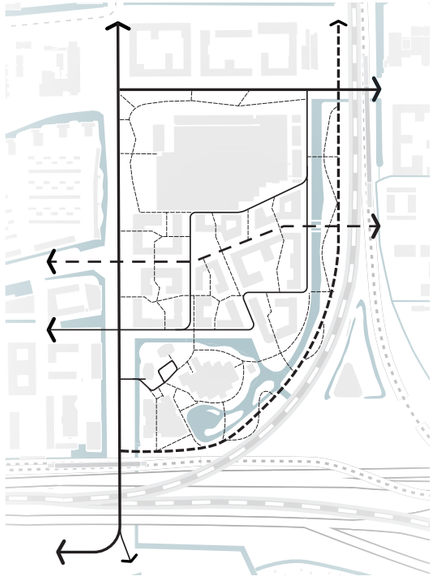
Om de beoogde metrostations Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg (aanpassing) goed bereikbaar te maken voor fietsverkeer zijn er nabij deze ingangen van deze metrostations aanvullende fietsparkeervoorzieningen nodig. We hebben hiervoor in het plan een reservering gemaakt.

In de toekomst (plansituatie) neemt het aandeel vervoersbewegingen per fiets ten opzichte van het totale aantal vervoersbewegingen van en naar Nieuwe Meer Oost toe van 22 naar 37 procent. Deze verschuiving is niet alleen het gevolg van het realiseren van nieuwe fietsverbindingen, maar ook van het terugdringen van autogebruik en het verbeteren van het openbaar vervoer.



Huidig fiets- en voetgangersnetwerk

- Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan
- Voet- en/of fietspaden
- Nieuwe route na doorsteek
- Doodlopend (met keermogelijkheid)



Toekomstig fiets- en voetgangersnetwerk

- Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan
- Voet- en/of fietsstraten
- Nieuwe Sloterweg (en brug)
- Fietsverbinding spoortalud
- Fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers

7.5 Inzetten op een fijnmazig voetgangersnetwerk

De grootschalige infrastructuur rond Nieuwe Meer Oost zorgt ervoor dat het gebied voor voetgangers een geïsoleerde ligging heeft. Voetgangers van en naar Nieuwe Meer Oost zijn in de huidige situatie aangewezen op voetpaden langs de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. De recent gerealiseerde tijdelijke doorsteek tussen de gemeentewerf en het recyclepunt is toegankelijk voor voetgangers.

Om de bereikbaarheid en doorwaadbaarheid van de buurt te verbeteren zetten we in op een fijnmazig netwerk voor voetgangers, dat uitnodigt om te voet bestemmingen in de buurt te bezoeken of door de buurt te wandelen.

Uitnodigend en toegankelijk

Nieuwe Meer Oost wordt een aantrekkelijke omgeving voor voetgangers. De openbare ruimte nodigt uit tot wandelen en verblijf. Naast de directe routes door het gebied, realiseren we informele paden in de buurt waar bewoners, werknemers en bezoekers rustig kunnen dwalen en ontdekken. Een aangename wandelomgeving draagt bij aan de aantrekkelijkheid en levensvatbaarheid van lokale voorzieningen zoals een sportschool, bakkerij of café.

We zetten ons in voor een buurt die toegankelijk en inclusief is voor iedereen. Daarom zorgen we ervoor dat alle straten, inclusief trottoirs, toegankelijk zijn voor mensen met een beperking.

Zo kan iedereen volop genieten van de mogelijkheden en de sfeer in de buurt. In de openbare ruimte komen bankjes zodat mensen even kunnen uitrusten. We voorzien in sociaal veilige wandelroutes met voldoende verlichting.

Het plan voorziet in publiek toegankelijke binnenterreinen die door hun groene en geluidluwe karakter uitnodigen om te wandelen of te verblijven. Een fijnmazig netwerk van voetpaden zorgt ervoor dat bewoners, werknemers en bezoekers moeiteloos door de buurt kunnen wandelen. Deze paden worden ontworpen met de gedachte van doorwaadbaarheid, zodat ze naadloos aansluiten op verschillende delen van de buurt en de toegankelijkheid vergroten voor iedereen die te voet onderweg is.

Met deze ingrepen stimuleren we een gezonde leefomgeving die beweging stimuleert en waar voetgangers zich veilig en welkom voelen.

Belangrijke voetgangersstraten

De Nieuwe Sloterweg is een autovrije buurtstraat met diverse verblijfsplekken en lokale voorzieningen. Het gebied rondom de Nieuwe Sloterweg en het buurtplein wordt gekenmerkt door een groene omgeving waar ontmoeten, verblijven en wandelen centraal staan. Voetgangers kunnen in de toekomst in westelijke richting de Johan Huizingalaan oversteken naar de Sloterweg en in oostelijke richting via een tunnel onder het spoor richting Riekerpark wandelen, waar het wijkwinkelcentrum van Schinkelkwartier is beoogd. Op termijn zetten we meer naar het zuiden in op een tweede onderdoorgang van de spoordijk naar de sporendriehoek.

De promenade vormt niet alleen een centraal punt voor sociale interactie, maar dient ook als de verbinding met de David Ricardostraat in Nieuwe Meer West. Het kruispunt met de Johan Huizingalaan is dan ook een belangrijke plek om de oversteekbaarheid van de Johan Huizingalaan voor voetgangers te faciliteren. Dit punt is momenteel voorzien van verkeerslichten.

Door nieuwe verbindingen te realiseren en te voorzien in goede oversteekmogelijkheden over de Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg zorgen we ervoor dat de huidige barrièrewerking wordt doorbroken. In de groenstroken aan de noord- en westzijde van datacenter Global Switch leggen we nieuwe wandelpaden aan waarmee we bovendien de toegankelijkheid van metrostation Henk Sneevlietweg voor voetgangers uit Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West verbeteren.

Binnen het buurtpark realiseren we wandelpaden die uitnodigen tot ontspannen wandelingen en verblijven in een aantrekkelijke groene omgeving. Deze paden bieden op termijn tevens een directe route naar beide beoogde metrostations Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg (aanpassing). Daarnaast bevindt het natuur- en recreatiegebied de Oeverlanden zich in de nabijheid van Nieuwe Meer Oost, op slechts 5 tot 10 minuten loopafstand. Dit gebied biedt ‘om de hoek’ nog meer mogelijkheden voor ontspanning en verblijf.

8 Techniek en uitvoering

In dit hoofdstuk gaan we in op de technische en uitvoeringsaspecten van de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost. Daarbij gaat om het aanpassen van de waterhuishouding, het afgraven en ophogen van grond en het aanpassen en inpassen van nutsvoorzieningen. We gaan nader in op de beoogde civieltechnische werken in het gebied, zoals bruggen, kademuren en onderdoorgangen. Aansluitend geven we een toelichting op het beheer en onderhoud van de verschillende onderdelen van de openbare ruimte. Tot slot gaan we in op de uitvoeringseisen die aan werkzaamheden worden gesteld.

8.1 Waterhuishouding

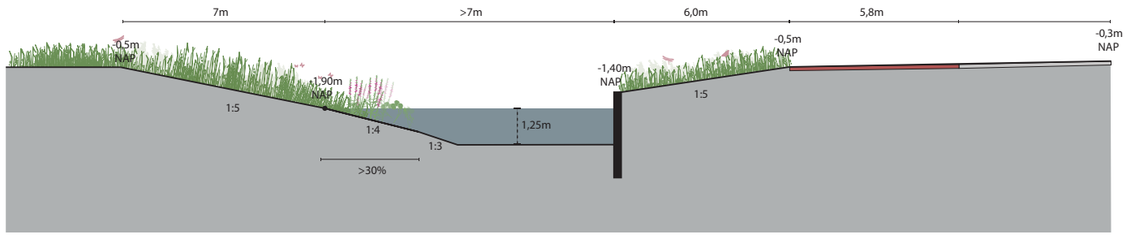
Oppervlaktewater

We realiseren in Nieuwe Meer Oost een robuuste waterstructuur, die goed wordt aangesloten op het water in de omgeving. In het zuiden van het buurtpark wordt water gedempt en gegraven. De watergang langs de spoordijk wordt in westelijke richting verlegd en er komen nieuwe watergangen ten zuiden van de promenade en langs de Johan Huizingalaan naar de Oeverlanden. Voor de compensatie van gedempt oppervlaktewater gelden de eisen uit de Waterschapsverordening van Amstel, Gooi en Vecht en de daarbij behorende Leidraad Ontwerp Nieuwe Infrastructuur Water. Het dempen van oppervlaktewater in Nieuwe Meer Oost compenseren we 1-op-1 binnen peilgebied Riekerpolder: grotendeels binnen Nieuwe Meer Oost, voor een klein deel elders in Schinkelkwartier (naar verwachting in deelgebied Riekerpark).

Bij het verleggen van de watergang langs de spoordijk houden we rekening met de dijkstabiliteit van het spoortalud. We graven eerst de nieuwe watergang en dempen vervolgens de bestaande watergang, zodat we voldoen aan de eisen voor watercompensatie. Het verleggen van de watergang heeft naar verwachting geen gevolgen voor de dijkstabiliteit omdat de watergang verder van het talud komt te liggen. Bij de verlegging van de watergang zorgen we ervoor dat de afwatering van het spoortalud gewaarborgd blijft. In de vervolgfase onderzoeken we de exacte volgorde van de werkzaamheden aan de watergangen en de invloed op de omgeving. Uitgangspunt is dat de doorstroming van het watersysteem gewaarborgd blijft.

In Nieuwe Meer Oost zijn watergangen met aan beide zijden natuurvriendelijke oevers of watergangen met natuurvriendelijke oevers aan een zijde en kademuren aan de andere zijde voorzien. Watergangen met natuurvriendelijke oevers zijn tenminste 5 meter breed. Verder gaan we uit van de eisen voor de breedte en diepte van watergangen in relatie tot beheer en onderhoud. Deze eisen volgen uit de Waterschapsverordening en de daarbij behorende Leidraad. De watergangen zoals opgenomen in het schetsontwerp openbare ruimte voor Nieuwe Meer Oost voldoen aan deze eisen.

Alleen het water bij de eilanden in het buurtpark voldoet niet overal aan deze eisen, maar we zorgen dat deze onderhouden kunnen worden.



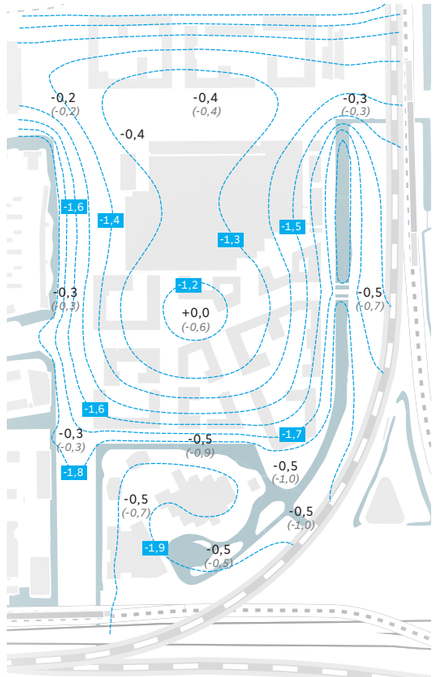
Profiel watergang ten zuiden van promenade met natuurvriendelijke oever en kademuur

Grondwater

De inrichting van Nieuwe Meer Oost moet voldoen aan de gemeentelijke ontwateringsnorm door een afstand van 0,9 meter aan te houden tussen het maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand. De afname van verharding in Nieuwe Meer Oost zorgt voor een hogere grondwaterstand, het graven van nieuwe watergangen zorgt juist voor een demping van deze stijging. Hierbij is rekening gehouden met de gevolgen van klimaatverandering. Om aan de ontwateringsnorm te kunnen voldoen kiezen we ervoor om in het centrale deel van Nieuwe Meer Oost het maaiveldniveau op te hogen. Het maaiveld wordt opgehoogd tot circa -0,5 meter NAP nabij de watergangen en tot 0 meter NAP ter plaatse van het centrale buurtplein.

Het ophogen van het maaiveld verloopt gefaseerd en volgt de fasering van de gebiedsontwikkeling. We zorgen daarbij voor een logische aansluiting op het omliggende maaiveld. Verder is het uitgangspunt dat de ophoging van het maaiveld niet mag leiden tot negatieve gevolgen voor omliggende bestaande bebouwing, bijvoorbeeld datacenter Global Switch. Door waar nodig maatregelen te treffen voorkomen we afwatering van de opgehoogde delen op aangrenzende lager gelegen delen. Deze maatregelen werken we in de volgende fase van het ontwerp voor de openbare ruimte nader uit.

Ondergrondse ingrepen zoals (parkeer)kelders) en damwanden mogen geen negatieve effecten hebben op de grondwaterstand en -stroming. Kelders moeten grondwaterneutraal worden gerealiseerd. Om hieraan te kunnen voldoen



Huidige en toekomstige grondwaterstand en maaiveldhoogte

-0,0 Inschatting gemiddelde hoogste grondwaterstand toekomstige situatie

-0,0 Toekomstig maaiveldniveau

(-0,0) Huidig maaiveldniveau

kan het nodig zijn om maatregelen te treffen zoals grondverbetering of het toepassen van waterdoorlatende materialen in de kelderwand of -vloer, zoals grindkoffers of drainagebuizen.

Waterkwaliteit

In het Waterbeheerprogramma Amstel, Gooi en Vecht wordt ingezet op het verbeteren van de waterkwaliteit en in de Waterschapsverordening is als minimale eis opgenomen dat de waterkwaliteit niet verslechtert. Het oppervlaktewater in peilgebied Riekerpolder, waar Nieuwe Meer Oost onderdeel van is, heeft een relatief hoog fosfaatgehalte, wat ervoor zorgt dat het water voedselrijk wordt. Dit bevordert de algengroei en heeft daarmee een negatieve impact op de waterkwaliteit. In Nieuwe Meer Oost verbeteren we de waterkwaliteit door te voorzien in watergangen met voldoende breedte, het verbinden van watergangen en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Door bomen op voldoende afstand van de watergang te plaatsen kan bladval in het water worden voorkomen, waardoor het water minder voedingsrijk wordt en de waterkwaliteit verbetert. Nader onderzoek naar waterstromingen in Riekerpolder moet inzicht geven in de bron van de hoge fosfaatgehalten in Nieuwe Meer Oost en de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen, zoals het afdekken van de bestaande waterbodem met een minder voedselrijke laag.

Hemelwater

Om wateroverlast als gevolg van hevige regenbuien in Nieuwe Meer Oost te kunnen voorkomen en het gebied klimaatbestendig in te kunnen richten is het belangrijk om hemelwater op te vangen, vast te houden en vertraagd af te voeren. De technische eisen hiervoor volgen uit het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 Amsterdam en het Omgevingsplan Amsterdam.

Op grond van het Omgevingsprogramma Riolering moet de openbare ruimte een bui van 70 liter per m² per uur kunnen verwerken zonder dat er schade en hinder ontstaat aan huizen en (vitale) infrastructuur. Daarnaast moet de inrichting waarborgen dat vitale infrastructuur blijft functioneren bij een hoosbui van 90 millimeter in een uur. Bij het verwerken van het hemelwater in de openbare ruimte wordt bij voorkeur de volgende volgorde gehanteerd:
1) gebruiken, vasthouden en infiltreren,
2) vertraagd oppervlakkig afvoeren en
3) afvoeren via hemelwaterstelsel. In Nieuwe Meer Oost voorzien we in voldoende bergings- en afvoercapaciteit door de water- en groenstructuur uit te breiden, het hemelwater af te koppelen van het riool en via molgoten en beplantingsvakken naar de watergangen af te voeren.

In het Omgevingsplan staan regels ten aanzien van hemelwaterberging voor bebouwd oppervlak. Er moet rekening worden gehouden met een minimale waterberging van 60 liter per m², die vertraagd wordt afgevoerd met 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur of via actieve sturing waarbij de waterberging binnen 60 uur leeg moet zijn. In het geval een hemelwaterberging met hergebruiksysteem wordt toegepast, gelden uitzonderingen. Deze eisen worden door de ontwikkelende partijen in Nieuwe Meer Oost betrokken bij de planuitwerking voor de bouwblokken. Ten aanzien van de binnenterreinen sluiten we aan op de waterneutrale bouwenvelop waarin ook wordt uitgegaan van een minimale waterberging van 60 liter per m².

Naast perioden met hevige regenbuien zal de komende jaren ook de kans op perioden met een tekort aan hemelwater toenemen. De toename van water en groen in Nieuwe Meer Oost draagt bij aan het beperken van het risico op droogte. Om negatieve gevolgen van droogte voor bomen en beplanting te beperken houden we hier bij de opbouw van de bodem in het openbaar groen rekening mee. De onderlaag wordt goed doorlatend voor de benodigde waterafvoer en de toplaag heeft een hoog waterbergend vermogen.

Dek parkeergarage Think District

In Think District is onder de blokken 1 en 2 een ondergrondse parkeergarage van drie lagen voorzien. Het dek op het dak van deze parkeergarage behoort tot de openbare ruimte en maakt deel uit van het buurtpark. Op het dek zijn groenvoorzieningen en openbare wegen en paden voorzien. Op het dak van de parkeergarage moet minimaal 1 meter gronddekking komen. Deze gronddekking is niet alleen noodzakelijk om te kunnen voorzien in een leeflaag voor bomen en andere vegetatie, maar is ook van belang voor waterberging. Hemelwater moet in natte perioden kunnen worden afgevoerd en in droge perioden moet het hemelwater vastgehouden kunnen worden. In het kader van de planuitwerking voor de openbare ruimte wordt nader onderzoek gedaan naar de gronddekking op het dak van de parkeergarage.

8.2 Grondwerkzaamheden

Bodemopbouw

De bodemgesteldheid en -opbouw kunnen extra eisen stellen aan de benodigde funderingsdiepte voor nieuwe bebouwing. De algemene bodemopbouw binnen het plangebied bestaat uit een antropogene deklaag (vaak zand) van 1 tot 3 meter op een circa 12 meter dik pakket van veen en zandige klei. Funderen op de dieper gelegen stabiele zandlaag is voorwaardelijk om verzakking van bebouwing en civieltechnische constructies te voorkomen. Gezien de aanwezigheid van de zandlaag in de diepere ondergrond is de verwachting dat de bodemopbouw in Nieuwe Meer Oost niet tot extra eisen voor de funderingsdiepte leidt.

Bodemkwaliteit

Binnen zowel de kavelgrenzen van erfpachters als de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost kan de bodem verontreinigd zijn. Lokaal zijn concentraties PFAS en minerale olie aangetroffen, maar van ernstige verontreiniging is geen sprake. De gemeente heeft de afgelopen decennia de huidige infrastructuur voorzien van schone cunetten. Wel kan ter plaatse van de gemeentewerf en het recyclepunt een zekere mate van bodemverontreiniging worden verwacht.

Afhankelijk van de mate van verontreiniging en het beoogde gebruik moet de bodem gesaneerd worden door het afgraven van de verontreinigde grond en het afdekken met een schone leeflaag. De ontwikkelende partijen zijn verantwoordelijk voor eventuele bodemsanering op hun ontwikkelkavels, de gemeente is verantwoordelijk voor eventuele bodemsanering in de openbare ruimte. In het geval bodemsanering aan de orde is wordt rekening gehouden met de benodigde ophoging van het maaiveld. Nader onderzoek naar de kwaliteit van de waterbodem moet uitwijzen of het nodig is om eventueel verontreinigd slib te verwijderen en de waterbodem met een zandlaag af te dekken.

In Nieuwe Meer Oost zijn meerdere gebouwen gebouwd in de tijd dat asbest veelvuldig is toegepast. Het kan dan ook zijn dat met de bouw of met eerdere sloop asbest in de bodem terecht is gekomen, waardoor het plangebied als asbestverdacht moet worden aangemerkt. Er heeft maar op beperkte schaal onderzoek naar asbest in de bodem plaatsgevonden. Dit is een aandachtpunt bij bodemonderzoek bij verdere planvorming.

Grondbalans

In het kader van de kavelontwikkeling en de inrichting van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost zijn grondwerkzaamheden nodig. Daarbij komt grond vrij, maar is ook grond nodig. We hebben een indicatieve grondbalans voor de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost opgesteld om inzicht te geven in hoeveel grond vrijkomt en hoeveel grond nodig is. Inschatting is dat ongeveer 68.000 m³ grond moet worden toegevoegd, waarvan circa de helft nodig is voor het dempen van water (33.000 m³). De overige grond is nodig om het maaiveld op te hogen (circa 20.000 m³), het spoortalud aan te passen (circa 9.000 m³) en de parkwal aan te leggen (circa 6.000 m³). Daarnaast moet naar verwachting circa 31.000 m³ grond worden

verwijderd voor het graven van nieuw water. Bij het aanpassen van het spoortalud onderzoeken we of de leeflaag behouden kan blijven. Indien mogelijk verwijderen we een leeflaag van 1 meter en brengen we dit na aanpassingen van het talud weer terug.

De realisatie van de beoogde onderdoorgangen van de spoordijk zorgt ook voor vrijkomende grond. De plannen hiervoor moeten eerst nader worden uitgewerkt. Daarom zijn in deze fase voor deze onderdoorgangen nog geen uitspraken gedaan over de te verwachten hoeveelheid vrijkomende grond. Voor werkzaamheden aan het spoortalud stelt ProRail strenge eisen, omdat de dijkstabiliteit niet in gevaar mag komen. Daarom worden de technische uitvoeringsaspecten als onderdeel van de uitwerking van het ontwerp in overleg en samenwerking met ProRail nader onderzocht. Daaruit moet blijken op welke wijze het spoortalud kan worden aangepast zonder dat dit ten koste gaat van de dijkstabiliteit.

Naast het toevoegen en verwijderen van grond in de openbare ruimte zal ook op de te ontwikkelen Timeless-kavel en in Think District grond vrijkomen en grond nodig zijn. Om te voldoen aan de gemeentelijke ontwateringsnorm zal ook het maaiveld van de ontwikkelkavels moeten worden opgehoogd. Deze maaiveldophoging is een verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partijen. Naast het toevoegen van grond zal als gevolg van het graven van de beoogde ondergrondse parkeergarages op de ontwikkelkavels veel grond vrijkomen. Indien mogelijk wordt (een deel van) deze grond direct in het gebied toegepast.

Uitgangspunt is dat we zo efficiënt mogelijk omgaan met vrijkomende grond door deze waar mogelijk binnen het gebied toe te passen. Of vrijkomende grond in het gebied kan worden toegepast is afhankelijk van de kwaliteit en eigenschappen van de grond. Daarnaast is bepalend of vraag en aanbod in tijd op elkaar aansluiten. In het geval toch grond moet worden aan- of afgevoerd, dan beoordeelt de gemeente of deze grond van of naar een project elders in de stad kan komen of gaan. Mocht dit niet mogelijk zijn dan wordt grond aangeboden aan of afgenomen bij de grondbank.

Indicatieve grondbalans openbare ruimte Nieuwe Meer Oost



8.3 Nutsvoorzieningen

Kabels en leidingen

In Nieuwe Meer Oost liggen diverse kabels en leidingen. Langs de Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg en het spoor liggen belangrijke transportleidingen voor riool, drinkwater, hogedruk gas en hoogspanning. De aanwezigheid van datacenter Global Switch zorgt voor een grote concentratie aan data- en elektriciteitskabels en waterleidingen door en om het gebied. In de sporendriehoek is een hulpwarmtecentrale voor stadswarmte gevestigd. Bij de bouw- en graafwerkzaamheden van Nieuwe Meer Oost moet rekening worden gehouden met beperkingen als gevolg van de aanwezige kabels en leidingen. Ook is van belang dat tijdens de gebiedsontwikkeling de bedrijfscontinuïteit van datacenter Global Switch en de hulpwarmtecentrale wordt gewaarborgd.

In de Johan Huizingalaan zijn de transportleidingen voor drinkwater, een hogedruk gasleiding en een hoogspanningsleiding al verlegd. Dit is gedaan om de aangrenzende bebouwing op de Timeless-kavel en in Think District mogelijk te maken. De kabels en leidingen ter hoogte van Global Switch zijn op hun plaats blijven liggen. Bij de inrichting van de openbare ruimte en het gebruik van deze grond moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van deze kabels en leidingen. Om bepaalde hoofdtracés zoals hoogspanning te kunnen verleggen willen we de mogelijkheid behouden om deze tracés onder de Nieuwe Sloterweg te leggen. Dit kan ontwikkelruimte bieden op de locaties waar deze hoofdtracés nu liggen.

In de oostelijke rijbaan van de Johan Huizingalaan en aan de zuidzijde van de Henk Sneevlietweg moet een nieuw onderheid transportriool door Waternet worden aangelegd om het afvalwater van Nieuwe Meer Oost af te kunnen voeren naar het gemaal aan de Otto Heldringstraat. Deze werkzaamheden worden in 2026 uitgevoerd. Het huidige transportriool loopt door de groenstrook langs het spoor, de gemeentewerf en het recyclepunt. Dit riool wordt verwijderd op het moment dat hier ontwikkelingen plaatsvinden.

Voor het aansluiten van de nieuwe bebouwing in Nieuwe Meer Oost doorlopen we wenstracéprocedures om de juiste locaties voor deze kabels en leidingen te bepalen. In de buurtstraten komen nieuwe tracés voor riool, drinkwater en middenspanning. In de nieuwe bouwblokken worden inpandige traforuimten voor elektra opgenomen. In Think District liggen veel kabels en leidingen van en naar het huidige IBM-kantoor. Deze kabels en leidingen worden opgenomen in de nieuwe tracés of, als ze niet meer in gebruik zijn, verwijderd. Hierover worden nadere afspraken met de ontwikkelende partij gemaakt.

Congestie op het elektriciteitsnet

Het elektriciteitsnet in Amsterdam staat onder druk: diverse onderstations hebben hun maximale capaciteit bereikt of zullen dit op korte termijn gaan bereiken. Als gevolg van de energietransitie sluiten vraag en aanbod van stroom niet goed op elkaar aan en ontstaat er netcongestie. Dit heeft tot gevolg dat sommige grootverbruikers voorlopig niet op het elektriciteitsnet kunnen worden aangesloten.

Sinds 1 oktober 2024 zijn netbeheerders verplicht om in congestiegebieden het landelijk vastgestelde prioriteringskader toe te passen. Daarbij kunnen partijen die een groot maatschappelijk belang dienen, zoals brandweerkazernes, middelbare scholen en plintvoorzieningen in woningbouwprojecten, voorrang krijgen op de wachtlijst voor transportverzoeken. De bewijslast voor prioriteit ligt bij deze partijen zelf, die naast een regulier transportverzoek ook een prioriteringsverzoek moeten indienen.

Voor een aantal onderstations geldt dat er de komende jaren nog een beperkte hoeveelheid vermogen te verdelen is. Netbeheerder Liander geeft dit vermogen vrij omdat in de praktijk blijkt dat niet alle gereserveerde vermogenscapaciteit op de onderstations daadwerkelijk wordt gebruikt. Het vrijkomende vermogen wordt beschikbaar gesteld voor aansluitingen en toegekend op basis van het maatschappelijk prioriteringskader. Er moeten keuzes worden gemaakt in welke functies voorrang krijgen voor aansluiting op het elektriciteitsnet. Daarom stelt de gemeente per onderstation een voorkeurslijst met projecten op.

De te verdelen hoeveelheid vermogen tot en met 2032 is echter niet genoeg om alle projecten die voor maatschappelijke prioritering in aanmerking komen aan te sluiten. Dit betekent dat sommige projecten voorlopig geen aansluiting kunnen krijgen. In dat kader is het voor Nieuwe Meer Oost van belang dat er geen bestaande aansluitingen opgezegd worden zodat deze capaciteit beschikbaar blijft.

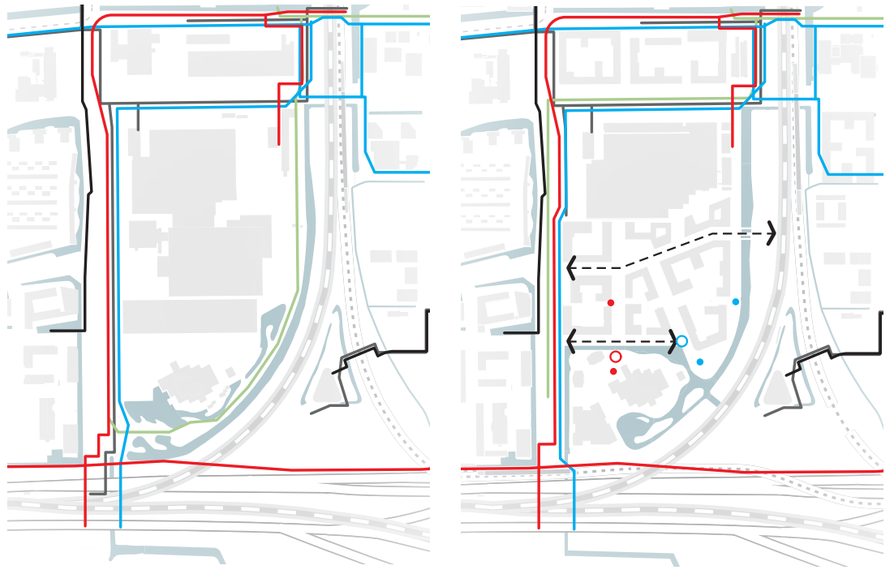
Op basis van het Ontwikkelingskader Elektriciteitsvoorziening Amsterdam 2035 werken netbeheerders TenneT en Liander met de gemeente aan de verzwaring van het Amsterdamse elektriciteitsnet. Er wordt gewerkt aan de voorbereiding van een nieuwe 150 kV-verbinding tussen het onderstation aan de Anderlechtlaan en het onderstation aan de Schipluidenlaan. Een tracévariant loopt door de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. In de haalbaarheidsstudie naar de verschillende tracévarianten wordt rekening gehouden met de plannen voor Nieuwe Meer Oost.

Warmte Koude Opslag

In Nieuwe Meer Oost wordt in lijn met het gemeentelijk beleid een duurzaam en betaalbaar energiesysteem ontwikkeld. In dat kader hebben de gemeente en de ontwikkelende partijen in het gebied de mogelijkheden voor een collectieve warmtevoorziening onderzocht. Aangezien in het gebied overwegend nieuwbouw wordt gerealiseerd is in de Overeenkomst stadswarmtelevering Amsterdam Nieuw-West overeengekomen dat het gebied niet wordt aangesloten op het stadswarmtenet van Westpoort Warmte B.V. De ontwikkelende partijen in Nieuwe Meer Oost hebben zelf ook aan Westpoort Warmte B.V. laten weten geen aansluiting aan te vragen. Uit onderzoek van de ontwikkelende partijen blijkt dat een aansluiting op het hoge temperatuur stadwarmtenet minder goed scoort op duurzaamheid. De ontwikkelende partijen zijn dan ook vrij om duurzame warmtesystemen te realiseren en te exploiteren.

De ontwikkelende partijen in Nieuwe Meer Oost hebben gekozen voor een individueel energiesysteem in de vorm van Warmte Koude Opslag (WKO). Dit is een bodemenergiesysteem bestaande uit een warme en een koud bron, leidingwerk en benodigde apparatuur voor drukhandhaving in het grondwatersysteem. De gemeente Amsterdam hanteert standaard als uitgangspunt dat WKO-bronnen worden ingepast op eigen of in erfpacht uitgegeven terrein. In Nieuwe Meer Oost is hier onderbouwd van afgeweken, omdat de bronnen grotendeels voorzien in de openbare ruimte zijn voorzien. Om interferentie tussen de bodemsystemen te voorkomen maken de ontwikkelende partijen hier onderling afspraken over en is het vaststellen van een bodemenergieplan niet nodig. Aanvullend kunnen de ontwikkelende partijen het gebruik van restwarmte van datacenter Global Switch ten behoeve van piekwarmte nader onderzoeken. De gemeente neemt hierin geen regisserende rol, maar kan waar nodig de partijen ondersteunen.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft namens de provincie Noord-Holland een vergunning verleend voor het onttrekken en terugbrengen van grondwater voor drie WKO-systemen in Think District. Op de Timeless-kavel zijn twee WKO-systemen vergund. De bronlocaties zijn vergund voor zones met een straal van 10 meter. De gemeente en ontwikkelende partijen zorgen voor een zorgvuldige gefaseerde inpassing van de WKO-bronnen. Daarbij is rekening gehouden met beoogde tracés voor kabels en leidingen, de bereikbaarheid van de bronnen en opstelplaatsen voor voertuigen voor aanleg en onderhoud. In Think District zijn vier bronnen voorzien, waarvan twee bronnen inpasbaar zijn binnen de vergunde zone. Voor de overige twee bronnen hebben we zoekgebieden aangeduid. Na afronding van onderzoek wordt hiervoor een nieuwe vergunning aangevraagd door de ontwikkelende partij. Op de Timeless-kavel zijn naar verwachting vier bronnen nodig, waarvan twee inpasbaar zijn binnen de vergunde zones. Voor de inpassing van de overige bronnen gaat de gemeente in gesprek met de ontwikkelende partij.



Huidige kabels en leidingen (transport)

- Stadswarmte
- Hogedruk gas
- Riolering
- Drinkwater
- Hoogspanning

Toekomstige kabels en leidingen (transport) en WKO

- Stadswarmte
- Hogedruk gas
- Riolering
- Drinkwater
- Hoogspanning
- WKO bronlocatie
- WKO zoekgebied
- Reservering aansluiting transportleidingen

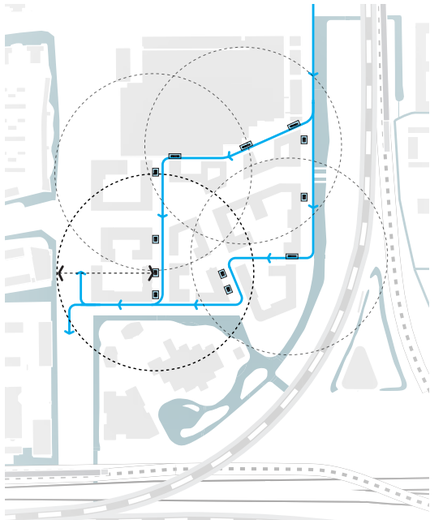
Afvalcontainers

In Nieuwe Meer Oost zijn in de buurtstraten servicestroken voorzien, waar we ruimte reserveren voor afvalcontainers. Deze servicestroken liggen langs de logistieke route door het gebied. Langs de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg worden in verband met de doorstroming van het verkeer geen afvalcontainers ingepast. Ook de Nieuwe Sloterweg, de promenade en het buurtplein blijven als bijzondere verblijfsplekken gevrijwaard van afvalcontainers. De afvalcontainers worden zodanig ingepast dat de vuilniswagens ernaast kunnen worden opgesteld om de containers te legen. Bomen worden op voldoende afstand van containers geplaatst (minimaal 3 meter), zodat vuilniswagens met giek ongehinderd containers kunnen legen en bomen niet worden beschadigd.

In de servicestroken in de buurtstraten worden, aan de rechterzijde van de rijrichting, groepen met ondergrondse afvalcontainers ingepast. Daarmee wordt het scheiden van afval vergemakkelijkt. Deze groepen voorzien in de volgende fracties: restafval, papier, glas, groente-, fruit- en tuinafval (GFT) en textiel. Voor restafval en papier maken we gebruik van perscontainers waardoor meer capaciteit ontstaat, minder containers nodig zijn en het aantal rijbewegingen van vuilniswagens kan worden beperkt. Op basis van het beoogde woningaantal gaan we in totaal uit van 72 containers in Nieuwe Meer Oost. De richtlijn voor maximale loopafstanden van woningen tot de afvalcontainers voor restafval bedraagt 150 meter. Met de beoogde inpassing van afvalcontainers voldoen we in Nieuwe Meer Oost aan deze richtlijn. De containers voor de overige fracties komen verspreid op logische plekken in de buurt.

In de servicestroken in de buurtstraten worden ook plekken ingepast waar grof afval kan worden aangeboden. Deze aanbiedplekken worden in principe gecombineerd met plekken voor rolcontainers voor bedrijfsafval. Afval van ondernemers wordt door particuliere afvalverwerker ingezameld. De gemeente stimuleert het collectief organiseren van de inzameling van bedrijfsafval om onnodige vervoersbewegingen en overlast te voorkomen.

Inpassing ondergrondse afvalcontainers



Route vuilniswagens

Loopafstand 150 meter

Groep van ondergrondse afvalcontainers

8.4 Civieltechnische werken

In Nieuwe Meer Oost zijn verschillende civieltechnische werken voorzien, die hieronder nader worden beschreven. Het gaat om de bruggen, kademuren, het dak van de parkeergarage in Think District, de (keermuur van de) parkwal, onderdoorgangen van het spoortalud en geluidschermen.

Bruggen

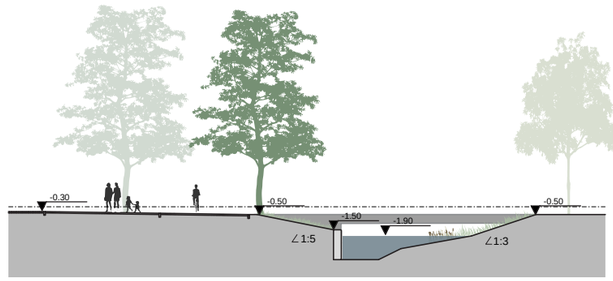
In het buurtpark realiseren we meerdere bruggen. Zoals beschreven in hoofdstuk 6 onderscheiden we drie typen bruggen. De eerste categorie is de verkeersbrug voor zwaar verkeer bij de parkeergarage van Think District. De tweede categorie betreft zes bruggen voor fietsers, voetgangers en beheer. De derde categorie bevat zes lichte bruggen voor voetgangers. Daarnaast worden een aantal vlonders toegepast die het uiterlijk en dezelfde constructie krijgen als de voetgangersbruggen.

In het kader van de planuitwerking voor de openbare ruimte worden de technische eisen voor de drie typen bruggen verzameld in een nota van uitgangspunten. Daarin komen onder andere de maatvoering, de belasting, de beeldkwaliteit en de voorwaarden voor beheer en onderhoud aan de orde. Verder houden we daarbij rekening met het doortrekken van de natuurvriendelijke oevers onder de bruggen.

Profielen bruggen

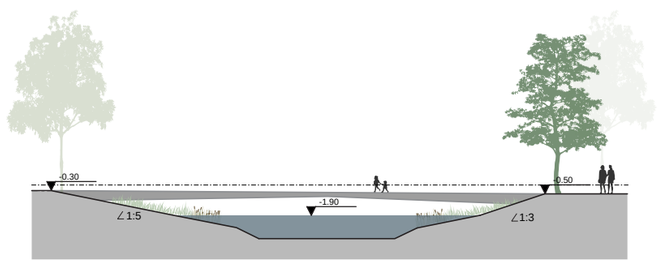


Gebruikers : Voetgangers
Fiets
Auto/Beheer

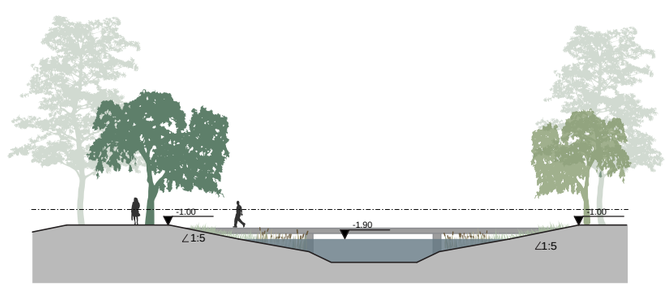




Gebruikers : Voetgangers
Fiets
Beheer



Gebruikers : Voetgangers



De brug van de Nieuwe Sloterweg over de watergang langs het spoortalud overstijgt de scope van de investeringsnota. De uitwerking van die brug wordt meegenomen in het afzonderlijke ontwerptraject voor de Nieuwe Sloterweg.

Kademuren

Aan de parkzijde krijgt het water in Nieuwe Meer Oost natuurvriendelijke oevers, aan de zijde van bouwblokken passen we een lage kademuur (0,5 meter vanaf waterniveau) toe. Aan het einde van de promenade is een kade met trappartij tot aan het water voorzien.

De technische uitgangspunten voor de kademuren werken we in de volgende fase nader uit. Zo moeten keuzes worden gemaakt over een uitvoering met damwanden en een betonnen of houten fundering, waarbij wordt aangesloten op de geldende technische eisen uit de Waterschapsverordening. Deze constructies worden afgewerkt met bakstenen muren. Bij de uitwerking kijken we naar de mogelijkheden voor een natuurinclusieve vormgeving van de kademuren. Ook houden we rekening met de aanhechtingen tussen de kademuren en de kunstwerken zoals de brug en de trappartij bij de promenade.

Dak parkeergarage

Het dek op het dak van op de parkeergarage in Think District behoort tot de openbare ruimte. Hier bevinden zich groenvoorzieningen en openbare wegen en paden. Op dit dak moet in ieder geval voldoende gronddekking aanwezig zijn voor kabels en leidingen en fundering van de wegen. Ook moet worden voorzien in een leeflaag voor bomen, andere vegetatie en waterberging van minimaal 1 meter inclusief drainage.

Aangezien het dek op het dak van de parkeergarage onderdeel van de openbare ruimte wordt, maken de gemeente en de ontwikkelende partij nader afspraken over de verantwoordelijkheden.

Parkwal en spoortalud

In het zuiden van Nieuwe Meer Oost is een groene parkwal voorzien met een talud van 1 op 3,5 en een maximale hoogte van 6 meter. De parkwal komt ten noorden van de toegangsweg naar de sporendriehoek te liggen en start vanaf de Johan Huizingalaan en wordt vervolgens met een luiere helling aangesloten op het bestaande spoortalud. Er wordt met betonnen en stalen damwanden een steile keermuur gemaakt waar de parkwal tegenaan wordt gemaakt. Zo blijft de toegang naar de sporendriehoek en de benodigde ruimte voor een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn gewaarborgd.

Voor de aanleg van de parkwal moet het terrein worden voorbelast, zodat het maaiveld voldoende is ingeklonken. Vooralsnog wordt voor de parkwal uitgegaan van het toepassen van (bij voorkeur gebiedseigen) zand/grond. Dit heeft vanuit het perspectief van een duurzame parkwal met ecologische waarde en een natuurlijke afwatering nadrukkelijk de voorkeur. De voorbelastingstijd wordt ingeschat op circa een jaar en verticale drainage is naar verwachting mogelijk. In de volgende fase wordt nader onderzoek gedaan naar de technische vormgeving van de parkwal en bijbehorende uitvoeringsaspecten. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de aanhechting van de parkwal op het spoortalud en eventuele aanvullende constructieve maatregelen.

Voor het aanpassen van het bestaande spoortalud is het nodig om de leeflaag van het bestaande talud te verwijderen, voordat grond kan worden toegevoegd. In de vervolgfase verkennen we in overleg met ProRail de mogelijkheden om de impact op de dienstregeling van het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken door de grondwerkzaamheden te faseren. Het is echter niet mogelijk om het voorbelasten van de grond te faseren. Het tempo waarin grond in lagen van circa 0,5 meter kan worden toegevoegd is daarbij afhankelijk van de zettingssnelheid. We onderzoeken of en zo ja in welke vorm het mogelijk is om de verwijderde leeflaag terug te brengen. Mocht dit uitvoeringstechnisch niet mogelijk blijken dan wordt grond van een andere locatie met gelijke of betere ecologische waarde aangebracht.

Onderdoorgangen

Als onderdeel van de aanleg van de Nieuwe Sloterweg wordt voorzien in een ondertunneling van het spoortalud richting Riekerpark. Op termijn wordt voorzien in een ondertunneling van het spoortalud via de sporendriehoek naar Riekerpark. Deze onderdoorgangen zijn geen onderdeel van de investeringsnota. In het kader van de planvoorbereiding van deze onderdoorgangen worden de technische eisen en uitvoeringsaspecten nader uitgewerkt. Daarbij verkennen we met ProRail de mogelijkheden om de buitendienststelling van het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Specifiek aandachtspunt bij de onderdoorgangen zijn de beoogde ecologische verbindingen in de vorm van ecoducten op de onderdoorgang (noord-zuid verbinding) en mogelijke stortstenen in de onderdoorgang (oost-westverbinding). De ecoducten zijn groene tunneldaken van minimaal 3 à 5 meter breed. De mogelijkheden voor stortstenen in de tunnel wordt in het kader van de planvoorbereiding voor de aanleg van Nieuwe Sloterweg nader onderzocht.

Geluidschermen

Om in Nieuwe Meer Oost te zorgen voor een aanvaardbaar woon-, leef- en verblijfsklimaat moet het geluid van snelweg en spoor worden afgeschermd. Daarom voorziet het plan voor Nieuwe Meer Oost in de realisatie van geluidschermen. Op basis van geluidonderzoek (zie hoofdstuk 10) is gekozen voor een geluidscherm langs de noordelijke rijbaan van de A4 van deels 3,5 meter hoog (ter hoogte van Nieuwe Meer Oost en West) en deels 6 meter hoog (ter hoogte van de sporendriehoek). Aanvullend is gekozen voor een 2 meter hoog scherm ter plaatse van de zuidelijke rijbaan van de A4. Het geluidscherm langs de noordelijke rijbaan van de A4 sluit ter hoogte van het spoortalud aan op een 1,5 meter hoog nieuw geluidscherm langs het treinspoor.

In de volgende fase stemmen we met Rijkswaterstaat en ProRail af over de afmetingen, de materialisatie en overige technische uitvoeringsaspecten ten aanzien van de geluidschermen.



Civieltechnische werken

8.5 Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en civieltechnische werken in Nieuwe Meer Oost stemmen we af op de stedelijke richtlijnen, te weten het Beleidskader Puccini en bijbehorende handboeken Rood en Groen en bijbehorende duurzaamheidsprincipes. De directie Stadswerken is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verharding en het groen, het verwijderen van drijfvuil en het maaien van de hogere delen van de oevers. Waternet is verantwoordelijk voor het beheer van de watergangen. Erfpachters zijn verantwoordelijk voor het beheer van de binnenterreinen. Nieuwe Meer Oost is goed bereikbaar voor beheervoertuigen. In het oostelijk deel van het plangebied realiseren we een aparte route voor onder andere beheervoertuigen.

Verharding, buurtpark en overig groen

Het beheer en onderhoud van de verharding, het buurtpark en het overige groen stemmen we af op het beoogde gebruik en bijbehorende inrichting. Het beheerniveau voor de verharding, het buurtpark en het overige groen volgt de stedelijke richtlijnen uit Puccini Rood en Groen. Een groot deel van het buurtpark is publiek toegankelijk en zal intensief worden gebruikt. Het groen op de parkwal en het lagere deel van het spoortalud zijn dan ook goed bereikbaar voor beheervoertuigen zoals een maaimachine. Het hogere deel van het spoortalud wordt ingericht voor ecologie en is niet toegankelijk voor mensen. Ook de eilanden in het buurtpark zijn niet of beperkt toegankelijk voor mensen. Op deze plekken willen we de natuur zoveel mogelijk haar gang laten gaan: we gaan hier uit van ecologisch beheer.

Het beheer van de openbare ruimte wordt nader uitgewerkt in een of meerdere beheerplan(nen).

Beheer openbare ruimte
Foto: Gemeente Amsterdam



Watergangen en oevers

Het beheer van de watergangen bestaat voornamelijk uit baggeren, doorspuiten van duikers en het maaien van de (natuurvriendelijke) oevers. Om natuurvriendelijke oevers goed te laten functioneren is het essentieel dat het beheer is afgestemd op de doelvegetatie van de oevers. In het vervolgtraject wordt uitgegaan van daarvoor geldende beheereisen.

De bruggen in het gebied worden uitgevoerd met voldoende doorvaarthoogte (minimaal 1 meter), zodat beheervaartuigen hier onderdoor kunnen varen. De voetgangersbruggen en vlonders vormen hierop een uitzondering: deze worden uitgevoerd met uitneembare delen. Ook zorgen we voor voldoende plekken waar beheervaartuigen te water kunnen worden gelaten.

Civieltechnische werken

De civieltechnische werken in Nieuwe Meer Oost betreffen de bruggen in het buurtpark, de kademuren langs de watergangen, de onderdoorgangen van de spoordijk en de geluidschermen langs de snelweg en het spoor. De bruggen en kademuren in het gebied zijn goed toegankelijk voor beheer en onderhoud. De voetgangersbruggen en vlonders in het buurtpark moeten goed toegankelijk zijn voor beheer in verband met het bestrijden van gladheid bij regen en vorst. Het beheer en onderhoud van de brug bij de Johan Huizingalaan in Think District vormt een aandachtspunt omdat deze brug niet alleen de toegang tot de parkeergarage vormt, maar tevens de toegang tot het openbare parkeerdek en het park. Dit werken we in overleg met de ontwikkelende partij nader uit. Over de onderdoorgangen van de spoordijk en de geluidschermen langs het spoor stemmen we nader af met ProRail en betrekken bij deze gesprekken ook het beheer en onderhoud. Over het beheer en onderhoud van de geluidschermen langs de snelweg gaan we nader in gesprek met Rijkswaterstaat.

8.6 Uitvoeringseisen

Het is van belang om tijdens de uitvoering de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in Schinkelkwartier te waarborgen en daarover tijdig met belanghebbenden in de omgeving te communiceren. Voor een gebied in transitie betekent dit dat inzicht nodig is in de fasering van projecten, welke werkzaamheden per project zijn voorzien en welke uitvoeringseisen daaraan gesteld moeten worden. Om hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken moeten maatregelen worden getroffen, die continu worden gemonitord en waar nodig worden aangescherpt.

BLVC-kader Schinkelkwartier

In het BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) voor Schinkelkwartier zijn generieke uitvoeringseisen opgenomen die de gemeente stelt aan partijen die werkzaamheden verrichten in de openbare ruimte of werkzaamheden verrichten op kavels die invloed op de openbare ruimte hebben. Het BLVC-kader (bijlage 4) wordt meegegeven aan alle partijen die uitvoeringswerkzaamheden in Schinkelkwartier verrichten. De leidende principes daarbij zijn veiligheid boven alles, bereikbaarheid voor alle gebruikers en een tevreden omgeving.

Het BLVC-kader wordt tussentijds bijgesteld, omdat de uitvoeringseisen tijdens de transformatie van Schinkelkwartier zullen wijzigen. Zodra Schinkelkwartier meer bewoners heeft, is de verwachting dat nadere eisen toegevoegd moeten worden om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te waarborgen. Per kwartaal wordt een impactanalyse opgesteld, waarin onder meer wordt verkend welke projecten in uitvoering zijn en wat de gevolgen zijn voor verkeersstromen door het gebied. Zo kunnen we mogelijke knelpunten achterhalen en deze tijdig aanpakken. Naast organisatie en communicatie kunnen tijdelijke maatregelen in de openbare ruimte nodig zijn. In dat geval worden ook nadere uitvoeringseisen gesteld.

BLVC-uitvoeringsplan

Voor elk uitvoeringsproject in Nieuwe Meer Oost gelden de generieke eisen uit het BLVC-kader en eventuele aanvullende projectspecifieke eisen die voortkomen uit de impactanalyse. Op basis hiervan stelt de ontwikkelende partij (of gecontracteerde bouwaannemer) van een project een BLVC-uitvoeringsplan op. Tijdens aanleg- en bouwwerkzaamheden kan tijdelijke hinder optreden bijvoorbeeld ten aanzien van verkeer, geluid en trillingen, stof, visuele aspecten, afval en zwerfvuil. In het uitvoeringsplan worden eventuele maatregelen ter beperking van hinder beschreven, zoals bijvoorbeeld omleidingsroutes of verkeersregelaars. Na goedkeuring van het uitvoeringsplan door de gemeentelijke Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) krijgt de ontwikkelende partij of (doorgecontracteerde) bouwaannemer een vergunning voor het werken in de openbare ruimte (WIOR).

9 Ontwikkelstrategie en fasering

In dit hoofdstuk staat de ontwikkelstrategie voor Nieuwe Meer Oost centraal. De strategie geeft aan op welke wijze de gemeente de herontwikkeling samen met de ontwikkelende partijen vorm wil geven. Het principe daarbij is dat de gemeente regisseert waar het moet en faciliteert waar het kan. Als uitwerking van de ontwikkelstrategie beschrijven we de privaatrechtelijke en publiekrechtelijke aanpak voor de herontwikkeling. Daarnaast geven we een toelichting op de fasering van zowel de gebouwen en openbare ruimte in het gebied als de bovenplanse maatregelen die voor Nieuwe Meer Oost van belang zijn. Tot slot gaan we in op monitoring.

9.1 Regisseren en faciliteren

Samenwerking met ontwikkelende partijen

Nieuwe Meer Oost is grotendeels in erfpacht uitgegeven. De gemeente is voor ontwikkeling van het gebied dan ook afhankelijk van de bereidheid van de erfpachters om hun kavels te ontwikkelen. Zij hebben jaren geleden al aangegeven dit te willen doen en zijn daarmee mede de aanjagers geweest van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier. Gezamenlijke studies van de gemeente en ontwikkelende partijen hebben mede de basis gelegd voor het stedenbouwkundig kader in de projectnota Schinkelkwartier.

Om Nieuwe Meer Oost te ontwikkelen is duidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden van belang. De erfpachters zijn verantwoordelijk voor het ontwerpen, uitvoeren en beheren van de bouwblokken en binnenterreinen op hun kavels. Daarbij hoort ook het onderbouwen van de haalbaarheid van hun bouwplannen en het aanvragen van omgevingsvergunningen. Het doorvoeren van beleidsuitgangspunten, het toetsen van bouwplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het ontwerpen, inrichten en beheren van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost en het uitvoeren van bovenplanse maatregelen. De hoeveelheid openbare ruimte neemt aanzienlijk toe door het terugleveren van in erfpacht uitgegeven grond aan de gemeente (zoals weergegeven in hoofdstuk 6).

Omdat er veel raakvlakken zitten tussen het ontwerp van de bouwblokken en de openbare ruimte is afstemming tussen gemeente en de ontwikkelende partijen essentieel. De afgelopen jaren hebben we hier invulling aan gegeven door constructief met de ontwikkelende partijen samen te werken en onderling afspraken vast te leggen. We continueren deze samenwerking in het vervolg van de planontwikkeling.

Het primaire doel van de gemeentelijke ontwikkelstrategie voor Nieuwe Meer Oost is het scheppen van voorwaarden om initiatieven van ontwikkelende partijen mogelijk te maken. De gemeente hanteert daarbij als algemeen sturingsprincipe ‘uitnodigingsplanologie’. Als gemeente willen we daarbij een passende rol innemen: we regisseren waar het moet en faciliteren waar het kan. Daarmee borduurt de ontwikkelstrategie voor Nieuwe Meer Oost voort op de ontwikkelstrategie die we al in de projectnota Schinkelkwartier hebben geformuleerd.

Regisseren

De mate van gemeentelijke sturing op de gebiedsontwikkeling is van invloed op het behalen van de gemeentelijke beleidsuitgangspunten en geformuleerde ambities voor Nieuwe Meer Oost. Dat vraagt van de gemeente op onderdelen om een regisserende rol. De gemeente voert regie op de herontwikkeling via een combinatie van privaat- en publiekrechtelijke instrumenten.

Ten eerste leggen we met het stedenbouwkundig plan en het schetsontwerp voor de openbare ruimte de ruimtelijke structuur voor Nieuwe Meer Oost vast. Samen met de afsprakenbrieven, de spelregels voor bouwen en beeldkwaliteit en het spelregelkader OER Schinkelkwartier zorgen we daarmee voor duidelijke kaders voor de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost. Op basis van deze kaders toetsen we de bouwplannen van de ontwikkelende partijen en leggen we voorwaarden vast in omgevingsvergunningen en erfpachtcontracten. Ten tweede zorgt de gemeente voor de planvoorbereiding, de investeringsruimte en de aanpassing van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost en de uitvoering van bovenplanse maatregelen. Ten derde bewaken we via monitoring en deelgebiedsoverstijgende planproducten de voortgang van de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost en de samenhang met de ontwikkeling van de overige deelgebieden van Schinkelkwartier.

Faciliteren

Naast een regisserende rol heeft de gemeente bij de ontwikkeling Nieuwe Meer Oost een faciliterende rol. Het zijn namelijk de ontwikkelende partijen die in belangrijke mate de voortgang van de gebiedsontwikkeling bepalen.

We faciliteren de bouwplannen van de ontwikkelende partijen, zolang de haalbaarheid is aangetoond en de plannen binnen de richtinggevende kaders van de investeringsnota, het beeldkwaliteitsplan, het OER en de afsprakenbrieven passen. Om zo nodig in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden is er binnen deze kaders ook ruimte voor flexibiliteit.

We faciliteren de bouwplannen waar het kan door samen te werken aan de uitwerking van de bouwplannen, deze plannen te toetsen en ons in te spannen voor juridisch planologische toestemming. Gekoppeld aan de fasering van de ontwikkeling van de bouwblokken zorgen we voor de inrichting van de openbare ruimte.

Op basis van de projectnota Schinkelkwartier en de afspraken is, parallel aan de voorbereiding van de investeringsnota, gewerkt aan de uitwerking van pionierprojecten in Nieuwe Meer Oost. Hierdoor was het mogelijk om, vooruitlopend op de investeringsnota, al te starten met de uitvoering van de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost.

9.2 Privaatrechtelijke aanpak

Van afsprakenbrief naar erfpachtaanbieding

De samenwerking met de erfpachters in Nieuwe Meer Oost verloopt zoveel mogelijk volgens een gemeentelijk stappenplan, de zogenaamde transformatieleidraad. Hierin zijn het privaat- en het publiekrechtelijk spoor van het ontwikkeltraject van de te transformeren kavels verwerkt. De beide sporen zijn gedurende een ontwikkeltraject met elkaar verweven en volgen elkaar op.

In deze paragraaf gaan we in op het privaatrechtelijk spoor, in de volgende paragraaf op het publiekrechtelijk spoor. In deze paragraaf gaan we daarnaast per ontwikkelkavel in op de voortgang van de ontwikkeling in relatie tot de gemaakte afspraken, waarbij de bloknummering correspondeert met de faseringskaarten in paragraaf 9.4.

Afsprakenbrief en bouwenvelop
In Nieuwe Meer Oost is het ontwikkeltraject met erfpachters een aantal jaar geleden gestart met het ondertekenen van afsprakenbrieven voor Think District (2020) en de Timeless-kavel (2021). In deze privaatrechtelijke overeenkomsten zijn op hoofdlijnen de afspraken vastgelegd ten aanzien van onder andere programma, stedenbouwkundige eisen en planning. Enerzijds zijn er principeafspraken gemaakt over het terugleveren van delen van de huidige erfpachtpercelen aan de gemeente, onder andere ten behoeve van de openbare ruimte en het IKC. Anderzijds gaat het om principeafspraken over het uitbreiden van erfpachtrechten op bepaalde plekken. Voor blok 1 in Think District en B@Home op de Timeless-kavel zijn destijds meer specifieke afspraken gemaakt, onder andere over het precieze programma en de hiervoor geldende grondwaarden.

Belangrijkste bijlage bij de afsprakenbrief is de bouwenvelop waarin de ruimtelijke en programmatische kaders zijn uitgewerkt. Bij het tot stand komen van de bouwenveloppen voor Think District en de Timeless-kavel zijn diverse omgevingseffecten betrokken die bepalend kunnen zijn voor de fysieke leefomgeving, waaronder de kwaliteit van de woningen in het plan. Daarmee is inzicht verkregen in de voorlopige juridisch planologische haalbaarheid van de beoogde plannen voor Think District en de Timeless-kavel.

Gefaseerde uitwerking ontwerp
De bouwenveloppen en afsprakenbrieven vormen de basis voor de verdere uitwerking van de bouwplannen voor de kavels in drie ontwerpfasen: schetsontwerp (SO), voorlopig ontwerp (VO) en definitief ontwerp (DO). In deze fasen wordt het betreffende ontwerp van de bouwblokken en binnenterreinen privaatrechtelijk getoetst door de gemeente. De juridisch planologische haalbaarheid is geen formeel onderdeel van de toetsing van het ontwerp, maar omgevingseffecten worden hier wel bij betrokken.

Realisatieovereenkomst
De realisatie van de bouwblokken in Nieuwe Meer Oost zal gefaseerd plaatsvinden en voor de meeste blokken is het nodig aanvullende afspraken te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van het precieze programma, de planning en de grondwaarden. We concretiseren en waar nodig actualiseren daarom de afspraken uit de afsprakenbrieven in verschillende realisatieovereenkomsten. We sluiten met de erfpachters meerdere realisatieovereenkomsten per ontwikkelkavel, mogelijk zelfs per bouwblok. Dit stemmen we af op de planning van de realisatie van de blokken.

Erfpachtaanbieding
Op basis van een onherroepelijke omgevingsvergunning voor het bouwen en de afspraken uit de afsprakenbrief en de realisatieovereenkomst doet de gemeente een erfpachtaanbieding voor het wijzigen van het erfpachtrecht. Na het accepteren van de aanbieding door de erfpachter, neemt de gemeente het besluit op basis waarvan de notaris de erfpachtakte opstelt. Na passering van de akte kan de bouw starten.

Voortgang Think District

In 2020 heeft IBM aangegeven te willen verhuizen naar een nieuw hoofdkantoor op zijn erfpachtkavel. De gemeente heeft toen, in samenspraak met IBM, een bouwenvelop opgesteld waarin de ontwikkelmogelijkheden voor de hele kavel zijn opgenomen. Via een prijsvraag heeft IBM vervolgens zijn kavel in de markt gezet. RED Company is als winnende partij inmiddels de erfpachter/ontwikkelende partij van het terrein en de huidige gesprekspartner van de gemeente. Na het winnen van de tender is de naam van het IBM-terrein gewijzigd in Think District. Met erfpachter RED Company is de afsprakenbrief in 2020 getekend.

Naar aanleiding van gesprekken tussen de gemeente en de erfpachter zijn in de afgelopen jaren enkele ruimtelijke aspecten uit de bouwenvelop gewijzigd. Zo is de configuratie van blok 2 gewijzigd: ten behoeve van zichtlijnen naar het monumentale gebouw en het buurtpark is een enkel bouwblok gewijzigd in twee losse torens. Daarnaast is blok 5 aangepast: ten behoeve van de ruimte voor het buurtpark is het bouwblok gedraaid. Afsluitend is ter vervanging van meerdere parkeergarages onder de binnenterreinen ingezet op een gecombineerde grotere parkeergarage. Programmatisch zijn de afspraken ten aanzien van de verdeling in wonen, werken en voorzieningen behouden.

Op verzoek van de erfpachter hebben we vanaf eind 2023 de mogelijkheden onderzocht om meer (woon)programma toe te voegen ten opzichte van de bouwenvelop. Hiervoor hebben we nauwkeurig de stedenbouwkundige inpasbaarheid beoordeeld en op basis daarvan het maximum laadvermogen en het maximum woningaantal in Think District bepaald. In Think District blijkt stedenbouwkundig ruimte te zijn voor circa 250 extra woningen en het daarvoor benodigde extra volume. Het extra volume betreft optoppingen van één of meerdere lagen in de vier woonblokken, passend binnen de spelregels voor bouwen en beeldkwaliteit.

De gemeente en de erfpachter hebben in 2024 en begin 2025 gewerkt aan een aanpassing van het afsprakenkader voor het aanvullende (woon)programma in Think District. Bij het uitvoeren van onderzoeken naar de haalbaarheid van de investeringsnota op basis van het concept stedenbouwkundig plan waren gesprekken tussen gemeente en erfpachter hierover nog in een pril stadium. Het extra volume en programma in Think District hebben we om die reden eerder niet meegenomen in de concept investeringsnota.

We hebben het aangepaste afsprakenkader nu wel verwerkt in voorliggende investeringsnota. Belangrijke voorwaarde was dat de erfpachter tijdig de juridisch planologische haalbaarheid van het extra volume en (woon)programma in de blokken aantoonde, onder meer ten aanzien van geluid, bezonning en windhinder.

De bouwplannen voor de hele kavel zijn nu in een vergevorderd stadium. Zoals eerder geschetst start de ontwikkeling langs de Johan Huizingalaan, waarbij een woongebouw (blok 3) wordt gebouwd, gevolgd door een parkeergarage en hierboven gelegen multi-tenant kantoor (blok 1) en twee woontorens (blok 2). Hiervoor zijn de afgelopen jaren overeenkomsten gesloten. Naar verwachting wordt in 2026 gestart met de bouw.

Het ontwerp voor blokken 4 en 5 wordt momenteel uitgewerkt waarna een realisatieovereenkomst en erfpachtaanbieding zullen volgen. Vanwege het aanvullende programma uit het aangepaste afsprakenkader wordt een parkeergarage toegevoegd, te weten onder blok 4.

Voortgang Timeless-kavel

De gemeente en de erfpachter van de Timeless-kavel zijn al lange tijd in gesprek over de ontwikkeling van de Timeless-kavel. In een afsprakenbrief (2021) zijn, in afstemming op de projectnota Schinkelkwartier, de ontwikkelkaders voor de Timeless-kavel op hoofdlijnen en voor het eerste bouwblok B@Home (blok 4) meer specifiek vastgelegd. Voor de Timeless-kavel, bestaande uit zes bouwblokken, is een bandbreedte opgenomen in de programmaverdeling wonen, werken en voorzieningen. In de investeringsnota hebben we op basis van nieuwe inzichten een scenario binnen deze bandbreedte gekozen en op haalbaarheid onderzocht.

Ten behoeve van de ontwikkeling van B@Home heeft de gemeente eind 2024 een erfpachtaanbieding gedaan. De bouw van B@Home is begin 2025 gestart. Momenteel zijn we met de erfpachter in gesprek over de planvorming voor de ontwikkeling van de overige vijf blokken op de kavel, maar die ontwikkeling is nog afhankelijk van de sloop van de voormalige IBM- schrijfmachinefabriek.

Net als in de projectnota Schinkelkwartier is in de afsprakenbrief over de Timeless-kavel nog uitgegaan van herontwikkeling van de Global Switch-kavel op afzienbare termijn. Omdat dit niet aan de orde is, gaan we in deze investeringsnota uit van behoud van Global Switch op de huidige locatie. Dit heeft ruimtelijk geleid tot het aanpassen van de noordelijke bouwblokken vanwege toevoeging van een ontsluitingsweg tussen deze blokken en de Global Switch-kavel en vanwege beperkingen als gevolg van geluid. Ondanks de herverdeling van programma over de blokken in verband met het geluid van Global Switch, past deze aanpassing binnen de programmatische bandbreedte uit de afsprakenbrief.

Naast de wijzigingen als gevolg van het behoud van Global Switch hebben we in de investeringsnota ten opzichte van de afsprakenbrief ook andere nieuwe inzichten verwerkt. Zo bieden we ruimte voor de ontwikkeling van een kleinschalig winkelcluster met onder meer een supermarkt. Verder is gekozen voor een gecombineerde parkeergarage in plaats van meerdere afzonderlijke parkeergarages. We hebben de nieuwe inzichten met de ontwikkelende partij besproken.

Voor de verdere ontwikkeling van de Timeless-kavel blijft de afsprakenbrief het uitgangspunt,

maar zullen bovengenoemde wijzigingen en nieuwe inzichten in de investeringsnota richtinggevend zijn voor het op onderdelen aanpassen van de afspraken. We zijn met de erfpachter in gesprek om nieuwe inzichten uit te werken tot een herziening van het afsprakenkader. De herziening van het afsprakenkader was niet tijdig concreet genoeg om in deze investeringsnota te kunnen verwerken. We beoordelen in het vervolg in hoeverre er aanleiding is om de investeringsnota aan te passen.

In de bouwenvelop voor de Timeless-kavel is uitgegaan van maximale verdichtingsmogelijkheden qua bouwvolume. Op de Timeless-kavel is geen ruimte voor het toevoegen van extra volume. Meer volume achten we stedenbouwkundig, gezien de beoogde bebouwingsdichtheid, niet inpasbaar. Daarnaast zou de ruimtelijke impact van eventuele extra woningen voor de referentienormen te groot worden.



Werkterrein B@Home, Johan Huizingalaan
Foto: Sanne Couprie



Bouwwerkzaamheden B@Home, Johan Huizingalaan
Foto: COD/Timeless

9.3 Publiekrechtelijke aanpak

Huidige juridisch planologisch kader

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn de geldende bestemmingsplannen en daarvoor verleende omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan onderdeel geworden van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan Amsterdam. Op 18 september 2024 heeft de gemeenteraad het eerste wijzigingsbesluit Omgevingsplan genomen en daarmee de hoofdregeling vastgesteld. Dat wijzigingsbesluit is nu onherroepelijk. De hoofdregeling wordt tot 2032 stapsgewijs aangevuld met gebiedsgerichte en thematische wijzigingen, waarmee de bestemmingsplannen en verleende omgevingsvergunningen stapsgewijs worden vervangen. De gemeente zal uiteindelijk via een gebiedsgerichte wijziging voor Nieuwe Meer Oost het Omgevingsplan in overeenstemming brengen met de nieuwe feitelijke situatie.

Ruimtelijke besluiten pionierprojecten

De pionierprojecten langs de Johan Huizingalaan lopen vooruit op de rest van de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost en passen binnen de stedenbouwkundige en programmatische kaders van de investeringsnota.

Voor de ontwikkeling van B@Home op de Timeless-kavel is een bestemmingsplan vastgesteld, dat met de inwerkingtreding van de Omgevingswet onderdeel is geworden van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan. Voor de ontwikkeling van de blokken 1, 2 en 3 en de parkeergarage in Think District is een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan verleend. De omgevingsvergunningen voor het bouwen van B@Home, het nieuwe kantoor en bijbehorende parkeergarage zijn inmiddels verleend.

Voor blokken 2 en 3 van Think District is, parallel aan het maken van afspraken over het extra programma en ter vervanging van de eerder verleende omgevingsvergunning voor deze blokken, een nieuwe aanvraag gedaan voor een omgevingsvergunning voor zowel een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (‘bopa’) als voor het bouwen.

Toekomstige ruimtelijke besluiten

Bouwblokken en binnenterreinen
De ontwikkeling van de overige bouwblokken en binnenterreinen in Nieuwe Meer Oost past niet binnen het huidige juridisch planologisch kader. Met de afspraken over de ontwikkeling van de Timeless-kavel en het Think District, de projectnota en het OER Schinkelkwartier, de investeringsnota en het beeldkwaliteitsplan Nieuwe Meer Oost liggen er echter duidelijke ontwikkelkaders voor de verdere herontwikkeling. De gemeente en de ontwikkelende partijen hebben een voorkeur voor zoveel mogelijk juridisch planologisch maatwerk per bouwplan, zorgvuldig afgestemd op de beoogde fasering en het ontwerp van de Timeless-kavel en Think District. Omdat beide kavelontwikkelingen invloed op elkaar hebben stemmen de ontwikkelende partijen van de kavels onderling regelmatig met elkaar af.

De juridisch planologische strategie is en wordt in overleg met de ontwikkelende partijen bepaald. De toekomstige ruimtelijke besluiten betreffen blok 4 tot en met 6 in Think District en alle blokken behalve B@Home (blok 4) op de Timeless-kavel. Voor blokken 4 en 5 in Think District is een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een bopa in combinatie met een bouwactiviteit gedaan.

Om de beoogde ontwikkeling van de resterende bouwblokken en binnenterreinen op de Timeless-kavel juridisch planologisch mogelijk te maken zijn er twee opties: het wijzigen van het Omgevingsplan en een omgevingsvergunning voor een bopa, waarmee kan worden afgeweken van het Omgevingsplan. Beide opties hebben voor- en nadelen. Een wijziging van het Omgevingsplan biedt ten opzichte van een omgevingsvergunning voor een bopa het voordeel dat flexibiliteitsbepalingen kunnen worden opgenomen. De doorlooptijd van een wijziging van het Omgevingsplan is echter langer. Een aanvraag omgevingsvergunning voor een bopa biedt ten opzichte van wijziging van het Omgevingsplan het voordeel dat deze gecombineerd kan worden met andere activiteiten zoals bouwen. Nadeel is echter dat elke aanvraag afzonderlijk moet worden voorbereid en onderbouwd.

Openbare ruimte
Om de beoogde herinrichting van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost mogelijk te maken is het in veel gevallen nodig om van het huidige juridisch planologisch kader af te wijken.

Binnen de bestemmingen Verkeer en Groen zijn fiets- en voetpaden en bruggen toegestaan en is het mogelijk om verkeer en groen in water om te zetten. De beoogde inrichting van het buurtpark is niet zonder meer mogelijk omdat binnen de bestemming Water het omzetten van water in groen of fietspaden niet is toegestaan. Voor de locatie gemeentewerf/recyclepunt, de Timeless-kavel en Think District geldt dat hier alleen openbare ruimte ten dienste van het huidig gebruik is toegestaan, en niet ten dienste van het beoogde gemengde woon- en werkprogramma.

De gemeente zal waar nodig gekoppeld aan de fasering van de bouwblokken en binnenterreinen omgevingsvergunningen voor een bopa aanvragen ten behoeve van de herinrichting van de openbare ruimte. Indien mogelijk wijzigen we het Omgevingsplan voor een groter gedeelte van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost.

Global Switch
Het huidige juridisch planologisch kader maakt gefaseerde uitbreiding van datacenter Global Switch tot een totaal oppervlak van maximaal 65.900 m² bvo mogelijk. De eerste fase, op het zuidoostelijk deel van het terrein, is vergund en inmiddels gerealiseerd. Het vervolg hierop is vergund en in voorbereiding. Aangezien de totale uitbreiding leidt tot een toename van verhard oppervlak is het nodig om binnen hetzelfde peilgebied watercompensatie in de vorm van het toevoegen van 660 m² nieuw oppervlaktewater te realiseren. Global Switch zal hiervoor bij het waterschap een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit aanvragen.

Op basis van het paraplubestemmingsplan Datacenters is nieuwvestiging en uitbreiding van datacenters, waarbij door vestiging of uitbreiding een bruto oppervlakte van meer dan 2.000 m² en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA wordt bereikt, niet meer mogelijk. Op basis van het Vestigingsbeleid datacenters gemeente Amsterdam 2020-2030 kunnen initiatieven worden toegestaan waarvoor een aanvraag is ingediend voor 28 december 2023 of voor die datum vooroverleg is gestart. Voorwaarde is dat daarbij ook sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Voor de uitbreiding van Global Switch, die op grond van het huidige juridisch planologisch kader is toegestaan, konden de aanvragen op basis van het vestigingsbeleid nog worden afgehandeld.

Datacenter Global Switch heeft een opgesteld motorisch vermogen van ≥ 15 MW. Als gevolg daarvan moet het datacenter worden aangemerkt als ‘milieubelastende activiteit die in aanzienlijke mate geluid veroorzaakt’ (onder Wet geluidhinder ‘grote lawaaimaker’ genoemd). Dit leidt ertoe dat de gemeente voor 2032 in het Omgevingsplan de Global Switch-kavel als industrieterrein moet aanwijzen en een geluidaandachtsgebied met bijbehorende geluidproductieplafonds moet vaststellen. De vergunde geluidruimte van Global Switch is daarbij het uitgangspunt.

Onderzoek op maat
In het kader van de projectnota, het OER Schinkelkwartier en de investeringsnota Nieuwe Meer Oost is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost, zonder daarbij rekening te houden met een concrete fasering. Het is aan de ontwikkelende partijen om in het kader van de planuitwerking nader onderzoek te doen naar de juridisch planologische haalbaarheid van een bouwplan. Het gaat dan bijvoorbeeld om onderzoek naar geluid, verkeer en bezonning. Het OER Schinkelkwartier is daarbij richtinggevend voor de onderzoeksopgave per bouwplan. Het is van belang dat in deze nadere onderzoeken rekening wordt gehouden met de effecten van een gefaseerde ontwikkeling.

De onderzoeksresultaten worden vervolgens verwerkt in de doorwerkingsnotitie OER Schinkelkwartier en de ruimtelijke onderbouwing bij een vergunningaanvraag. In de ruimtelijke onderbouwing wordt de uitvoerbaarheid van het bouwplan getoetst aan de geldende wet- en regelgeving en beleidskaders. Aan de hand van de ruimtelijke onderbouwing en de doorwerkingsnotitie moet worden onderbouwd dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en dat de ontwikkeling past binnen de kaders van het OER Schinkelkwartier.

Uit de nadere onderzoeken naar de juridisch planologische haalbaarheid kan volgen dat maatregelen nodig zijn om negatieve omgevingseffecten te voorkomen of te beperken of kansen te benutten. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan gebouwgebonden maatregelen in verband met een (te) hoge geluidbelasting en maatregelen ten behoeve van natuurinclusief bouwen. De benodigde maatregelen worden verwerkt in het ontwerp voor het bouwplan, waarvoor de ontwikkelende partij uiteindelijk een omgevingsvergunning aanvraagt.

Afstemming op privaatrechtelijke aanpak
De privaat- en publiekrechtelijke aanpak stemmen we zorgvuldig op elkaar af. De privaatrechtelijke afspraken met ontwikkelende partijen vormen niet alleen de basis voor de investeringsnota, maar ook voor de verdere planuitwerking en het onderbouwen van de juridisch planologische haalbaarheid in het publiekrechtelijk spoor.

Afspraak is dat de ontwikkelende partijen pas een omgevingsvergunning voor het wijzigen van het gebruik aanvragen als het ontwerp voldoende is uitgewerkt. Uitgangspunt is dat we nieuwe vergunningaanvragen voor het wijzigen van gebruik koppelen aan de goedkeuring van een voorlopig ontwerp. Op dat moment is het ontwerp namelijk op voldoende niveau om de haalbaarheid aan te kunnen tonen. De vergunningaanvraag voor het bouwen volgt nadat de gemeente het definitief ontwerp heeft goedgekeurd. Deze aanpak geeft de benodigde ruimte om eventuele maatregelen in het ontwerp door te voeren, de verplichte participatie tijdig te doorlopen en de vergunningaanvraag voor te bereiden. In hoofdstuk 11 volgt een nadere toelichting over participatie.

9.4 Fasering gebouwen en openbare ruimte

De nieuwe gebouwen en openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost worden gefaseerd ontwikkeld. Om grip te krijgen op de tussentijdse opgaven is een beeld van de tijdslijn van de gebiedsontwikkeling nodig. Gezien de afhankelijkheid van andere partijen en de complexiteit van de ontwikkeling is het opstellen van een gedetailleerde planning echter niet goed te maken en bovendien snel achterhaald. Daarom hebben we gekozen voor een globale fasering waarin we de volgordelijke ontwikkeling van de bouwblokken en openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost indicatief in kaart hebben gebracht. Op deze faseringskaarten geven we ook de bovenplanse maatregelen weer, die we in de volgende paragraaf nader toelichten.

Principes en uitgangspunten fasering
De globale fasering voor Nieuwe Meer Oost hebben we in eerste instantie gebaseerd op de afspraken met ontwikkelende partijen van de Timeless-kavel en Think District. De wensen en belangen van deze partijen ten aanzien van vastgoedoplevering zijn bepalend geweest voor het startpunt van de ontwikkeling en daarmee de fasering. Zo is de urgentie van een nieuw hoofdkantoor voor IBM een belangrijk element in de beoogde fasering van Think District. Bij het bepalen van de fasering is nadrukkelijk gekeken naar kansrijke ontwikkellocaties die relatief gezien eenvoudig ontwikkeld kunnen worden. Ten aanzien van de gefaseerde uitbreiding van Global Switch geldt dat deze onafhankelijk van de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost kunnen plaatsvinden. Deze uitbreiding heeft geen impact op de realisatie van de bouwblokken ter plaatse van de ontwikkelkavels en de inrichting van de openbare ruimte.

In samenwerking met de ontwikkelende partijen hebben we diverse raakvlakken, afhankelijkheden en volgordelijkheden onderscheiden die we hebben vertaald in onderstaande leidende principes en uitgangspunten voor de fasering:
- We respecteren zoveel mogelijk de bestaande erfpachtgrenzen waardoor ontwikkelingen zoveel mogelijk onafhankelijk van elkaar kunnen plaatsvinden.
- De sloop van bestaande bebouwing en de verplaatsing van het recyclepunt en de gemeentewerf zijn bepalend voor de mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling. Dit heeft te maken met de ruimtelijke

inpasbaarheid en eventuele beperkingen als gevolg van milieucontouren van het recyclepunt en de gemeentewerf.
- Belangrijk uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling is dat in elke fase de leefbaarheid en verblijfskwaliteit worden gewaarborgd. Het realiseren van voorzieningen zoals groen, sport, scholen en winkels gaat zoveel mogelijk gelijk op met het realiseren van de woningen. Het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen Schinkelkwartier geldt hierbij als kader.
- De realisatie van de bouwblokken loopt vooruit op de inrichting van de omliggende openbare ruimte. We werken onder het mom van 'gebouw klaar, straatje klaar'. De buitenruimte rondom opgeleverde gebouwen is zo snel mogelijk gereed, zodat eindgebruikers direct verblijfskwaliteit ervaren voor de deur. Bij voorkeur wordt de buitenruimte bij oplevering van een gebouw direct terug geleverd aan de gemeente, waarna de definitieve inrichting van de openbare ruimte volgt.
- Als in de in te richten openbare ruimte nog gewerkt moet worden aan omliggende nieuwe gebouwen, of als er in de directe nabijheid nog bestaande bebouwing staat, voorzien we in een tijdelijke inrichting van openbare ruimte. We stemmen met de ontwikkelende partijen af of, en zo ja, hoe de buitenruimte tijdelijk moet worden ingericht en wanneer de grond wordt teruggeleverd aan de gemeente voor de definitieve inrichting. Dit is situatieafhankelijk.
- Het verplaatsen van bestaande en het aanleggen van nieuwe kabels en leidingen koppelen we aan de bouwontwikkelingen. Met nutspartijen is afgesproken dat kabels en leidingen in erfpachtgrond kunnen worden aangelegd. Uitgangspunt daarbij is een vastgesteld voorlopig ontwerp, zodat er voldoende zekerheid is over de inrichting van de toekomstige bovenliggende openbare ruimte.
- De hoeveelheid oppervlaktewater moet gedurende de ontwikkeling in balans blijven. Dit houdt in dat demping van oppervlaktewater en eventuele tussentijdse toename van verharding tijdig in hetzelfde peilgebied wordt gecompenseerd.
- De bereikbaarheidsopgave vanuit bouwwerkzaamheden is naar verwachting aanzienlijk, omdat de kavels in Nieuwe Meer Oost in de beginsituatie uitsluitend via de Johan Huizingalaan worden ontsloten. Uitgangspunt is het garanderen van de bereikbaarheid van huidige en toekomstige functies en het zoveel mogelijk voorkomen van conflicten tussen bouwlogistiek en bestemmingsverkeer.

Fasering in kaart gebracht

Bovenstaande principes en uitgangspunten hebben geleid tot een goed beeld van faseringsopgaven in Nieuwe Meer Oost. Uitkomst is een globale fasering waarin vastgoedontwikkeling, sloop- en bouwwerkzaamheden, routing van verkeer en aanleg van openbare ruimte op elkaar zijn afgestemd.

In de kaarten op de volgende pagina maken we onderscheid tussen de binnenplanse ontwikkeling van gebouwen en openbare ruimte en de ontwikkeling van bovenplanse maatregelen. We onderscheiden daarbij zes kaarten: de huidige situatie (2025), vier fasen en de beoogde eindsituatie. De eerste kaart toont de huidige situatie. In de beschrijving van de huidige situatie betrekken we ook de eerste ontwikkelingen in het kader van de gebiedsontwikkeling. De hierop volgende kaarten tonen de vier fasen. Deze fasen hebben gezamenlijk een tijdshorizon van grofweg tien jaar, overeenkomstig de looptijd van de grondexploitatie Nieuwe Meer Oost. De laatste kaart toont de beoogde eindsituatie waarin ook alle bovenplanse maatregelen zijn aangegeven.

Het is niet uitgesloten dat onderdelen van fasen elkaar overlappen, dit is af te leiden aan de opgenomen indicatieve tijdsperiode per fase. Zo is de verwachting dat de bouw van de vier blokken op de Timeless-kavel in fase 3 tijdens, en dus niet geheel volgend op, de bouw van de blokken 4 en 5 in Think District in fase 2 zal starten. Gezien de onzekerheid in de tijdsplanning neemt de looptijd per fase toe. Fase 1 heeft een looptijd van vier jaar, fase 2 vijf jaar en fase 3 zeven jaar. Fase 4 start net voor het einde van de looptijd van de grondexploitatie.

Mochten de ontwikkelende partijen aanleiding zien om de globale fasering aan te passen, dan onderzoeken we in samenspraak de impact op genoemde leidende principes en uitgangspunten voor de fasering. Daarnaast geldt dat de juridisch planologische haalbaarheid van de fasering aangetoond moet zijn.



Impressie Nieuwe Meer Oost, gezien vanaf de Johan Huizingalaan Bron: Powerhouse Company, in opdracht van gemeente Amsterdam

Huidige situatie

Vooruitlopend op de gebouwontwikkelingen uit fase 1 heeft de gemeente in de afgelopen jaren voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd in de openbare ruimte.

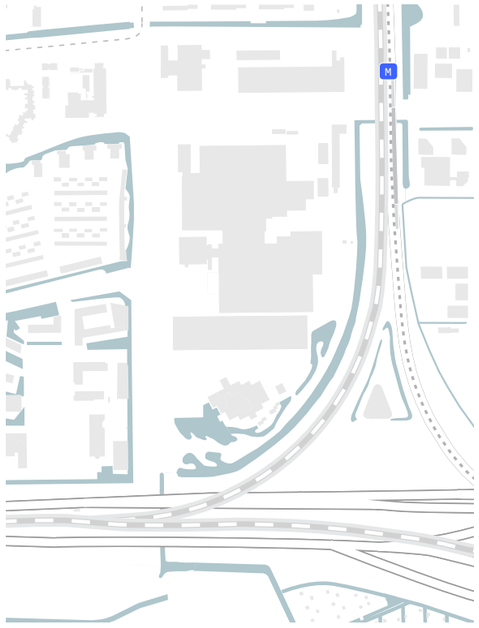
In opdracht van de gemeente zijn kabels en leidingen in de oostelijke berm van de Johan Huizingalaan reeds verlegd. Tussen de gemeentewerf en het recyclepunt is een doorsteek gemaakt waardoor de doodlopende aftakking van de Henk Sneevlietweg verbonden is met de Timeless-kavel. Dit is een belangrijke maatregel om verkeersstromen in komende fasen van de gebiedsontwikkeling van elkaar te kunnen scheiden. Ten behoeve van het bouwrijp maken van een deel van de kavel van het nieuwe multi-tenant kantoor in Think District is een waterpartij gedempt, wat tijdelijk in Nieuwe Meer West is gecompenseerd[3]. Om het startpunt van de gebiedsontwikkeling te visualiseren is deze gedempte watergang op alle kaarten van de huidige situatie in de investeringsnota wel zichtbaar. Ten behoeve van het bouwrijp maken is ook een persriool tijdelijk verlegd. Pas na oplevering van een nieuw riool kan dit persriool worden verwijderd.

Naast de voorbereidende werkzaamheden in de openbare ruimte door de gemeente, hebben de ontwikkelende partijen werkzaamheden verricht op de erfpachtkavels. Zo zijn kabels en leidingen verplaatst of verwijderd, is maaiveld tijdelijk ingericht en zijn bouwkavels obstakelvrij gemaakt.

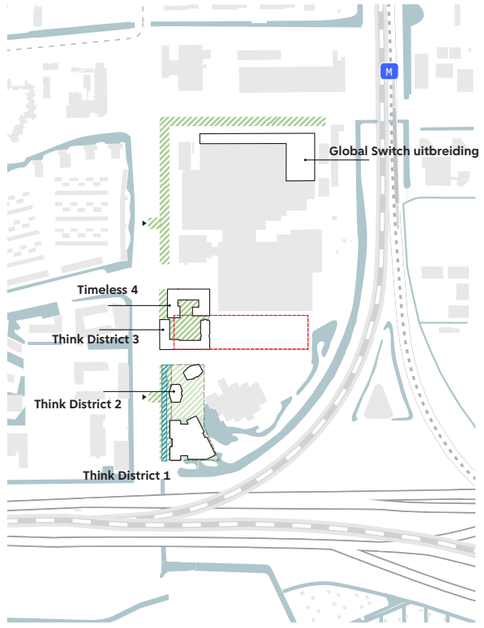
3 Voor deze demping heeft waterschap Amstel Gooi en Vecht op 25 mei 2023 een watervergunning verleend. Voor de overige dempingen in Think District is op 12 december 2023 een watervergunning verleend. Voor het verleggen van de watergang langs het spoortalud, ten noorden van Think District, wordt in de toekomst een omgevingsvergunning aangevraagd.

Beoogde fasering Nieuwe Meer Oost

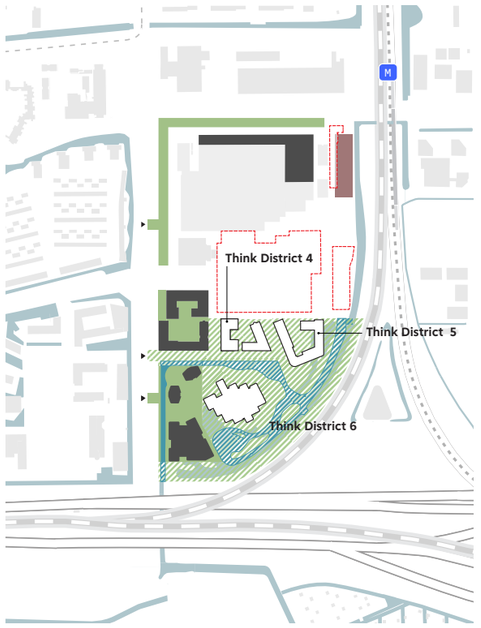
- Huidige bebouwing
- Sloop/verwijdering
- Voorbereiding bebouwing
- Gerealiseerde bebouwing
- Voorbereiding openbare ruimte en binnenterreinen
- Gerealiseerde openbare ruimte en binnenterreinen
- Huidig water
- Voorbereiding water
- Gerealiseerd water
- Beoogde nieuwe ingang metrostation
- Ingang metrostation
- Tijdelijk recyclepunt
- Bovenplanse maatregelen



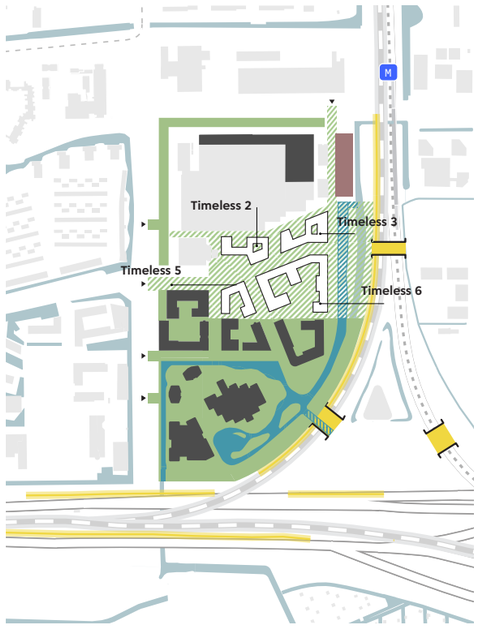
Huidige situatie



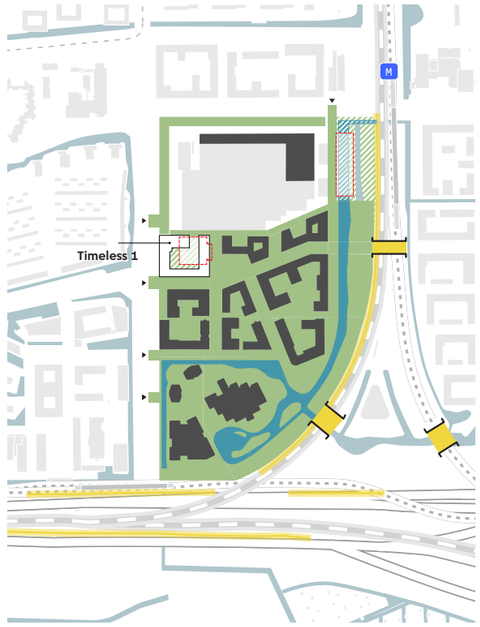
Fase 1
2025 t/m 2028 (4 jaar)



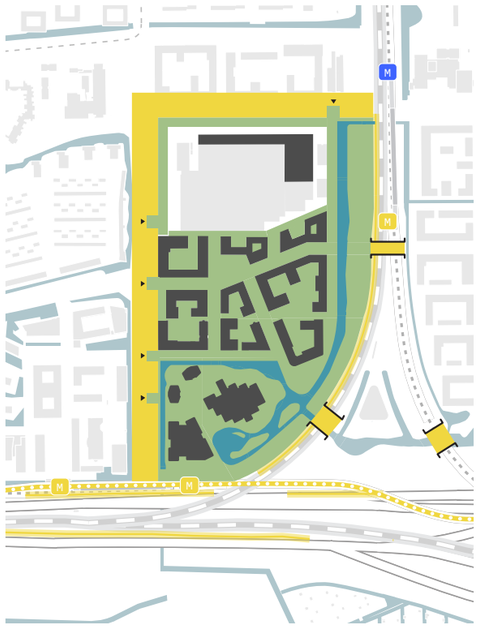
Fase 2
2026 t/m 2030 (5 jaar)



Fase 3
2028 t/m 2034 (7 jaar)



Fase 4
Na 2034



Beoogde eindsituatie
(inclusief bovenplanse maatregelen)

Fase 1 - Eerste bouwblokken langs Johan Huizingalaan (2025 t/m 2028)
B@Home op de Timeless-kavel is het eerste bouwblok dat in Nieuwe Meer Oost wordt ontwikkeld. Daarna wordt in Think District de bestaande parkeergarage gesloopt en een waterpartij ter hoogte van het nieuwe multi-tenant kantoor gedempt.

In Think District wordt blok 3 gebouwd en parallel daaraan de drielaags parkeergarage, gevolgd door de blokken 1 en 2. B@Home en blok 3 in Think District vormen samen een samengesteld bouwblok met het eerste binnenterrein van Nieuwe Meer Oost. Eind 2028 zijn naar verwachting circa 800 woningen, diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen en nieuwe kantoren opgeleverd. Ook datacenter Global Switch komt in deze eerste fase volledig tot realisatie.

In deze fase is een groot gedeelte van de strook langs de Johan Huizingalaan bouwterrein. Het is van belang dat bestaande gebruikers in de eerste fase niet in conflict komen met bouwverkeer aan de strook van de Johan Huizingalaan. De bestaande inrit van B. Amsterdam wordt een eenrichtingsweg die via de nieuwe doorsteek aansluit op de Henk Sneevlietweg. Dit wordt ook de tijdelijke route voor gemotoriseerd verkeer van en naar het IBM-kantoor. Fietsers en voetgangers kunnen via de nieuwe doorsteek tot aan Think District wel in twee richtingen bewegen.

In de openbare ruimte zal in 2026 een nieuw transportriool door de zuidelijke berm van de Henk Sneevlietweg en oostelijke rijbaan van de Johan Huizingalaan worden aangelegd. Verder richten we de groenstroken tussen datacenter Global Switch en de Johan Huizingalaan/de Henk Sneevlietweg opnieuw in, zodat een veilige en aantrekkelijke wandelroute van en naar metrostation Henk Sneevlietweg ontstaat.

Na oplevering van de blokken wordt het plein voor B@Home en de openbare ruimte op en rondom de parkeergarage in Think District gerealiseerd. Daarmee worden de eerste contouren van het buurtpark zichtbaar. Langs de Johan Huizingalaan realiseren we een gedeelte van een nieuwe watergang. Verder wordt de parkeergarage in Think District met een brug over de nieuwe watergang op de Johan Huizingalaan aangesloten en wordt een uitgerekte rotonde op de Johan Huizingalaan gerealiseerd.

Fase 2 - Afronding Think District en eerste deel buurtpark (2026 t/m 2030)
In de tweede fase verplaatsen de bouwwerkzaamheden zich naar het oosten van de buurt. In Think District worden blok 4 en, na demping van water, blok 5 gebouwd en vindt renovatie van het monumentale kantoor (blok 6) plaats. In deze fase worden naar verwachting circa 800 woningen en diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen opgeleverd. Daarmee is Think District afgerond.

Op de Timeless-kavel wordt de voormalige IBM-schrijfmachinefabriek gesloopt. Om blok 5 in Think District af te kunnen ronden moet de hellingbaan naar het parkeerdek op deze fabriekshal weg zijn. De sloop van de fabriekshal is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van vier nieuwe blokken (inclusief het IKC) en de aanleg van de Nieuwe Sloterweg. De blokken 4 en 5 in Think District zorgen voor de afscherming van met name snelweggeluid op de vier blokken op de Timeless-kavel die in de volgende fase worden gebouwd.

Het is van belang dat de nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied uit fase 1 zo min mogelijk overlast ervaren van de toekomstige bouwontwikkelingen. Dit doen we onder andere door bouwverkeer van en naar de achterliggende blokken via de doorsteek richting de Henk Sneevlietweg, de ‘achteringang’ van het gebied, te ontsluiten. Rondom de strook met nieuwe bouwblokken aan de Johan Huizingalaan is de buitenruimte ingericht. Zo ontstaat een gevoel van leefbaarheid, veiligheid en identiteit. Met de ontwikkelende partij van de Timeless-kavel maken we zo nodig afspraken over eventueel benodigde compensatie van de verdwenen parkeerplaatsen op de in deze fase gesloopte fabriekshal.

De openbare ruimte rondom de nieuwe blokken wordt opnieuw ingericht en de promenade wordt aangelegd. De in erfpacht uitgegeven grond die als openbare ruimte wordt ingericht in Think District komt in geheel terug naar de gemeente, zodat we het buurtpark tot aan de Timeless-kavel kunnen afronden. We passen het water in het park gedeeltelijk aan en realiseren veel nieuw water. De aanleg van de parkwal en het flauwer maken van het zuidelijk deel van het spoortalud tot aan het recyclepunt zijn ingrijpende werkzaamheden in deze fase. Hierover maken we nadere afspraken met grondeigenaar ProRail. Belangrijk aandachtspunt en raakvlak bij het realiseren van het buurtpark zijn beoogde werkzaamheden aan de tunnel richting de sporendriehoek waarover nog geen zekerheid is.

Ook de onderdoorgang van de Johan Huizingalaan onder de A4 naar de Oeverlanden pakken we aan. We zorgen voor het verbeteren van ecologische verbindingen en maken deze verbinding sociaal veiliger. Omdat de onderdoorgang binnen het gebied van het Tracébesluit Zuidasdok ligt, gaan we hierover in gesprek met de projectorganisatie Zuidasdok.

Handhaving van het recyclepunt op de huidige locatie zou de inpasbaarheid van een aantal te ontwikkelen blokken op de Timeless-kavel ruimtelijk onmogelijk maken. Daarnaast zouden milieucontouren van het recyclepunt beperkingen met zich mee kunnen brengen voor de realisatie van de nabijgelegen blokken. Een permanente locatie voor een recyclepunt buiten Nieuwe Meer Oost is naar verwachting pas na 2032 beschikbaar. Het is dus noodzakelijk dat het recyclepunt tijdelijk wordt verplaatst.

In deze fase wordt de gemeentewerf verplaatst en worden de opstallen gesloopt. Ter vervanging van de huidige ontsluitingsweg vanaf de Henk Sneevlietweg maken we op de locatie van de werf een nieuwe weg en bundelen we de huidige aansluitingen op de Henk Sneevlietweg. Deze nieuwe weg ligt in het profiel van de toekomstige buurtontsluitingsweg maar krijgt nog een tijdelijke materialisatie. Na realisatie van deze nieuwe weg kan de bestaande weg vervallen.

Door het vrijkomen van grond van de gemeentewerf en de vervallen weg ontstaat de mogelijkheid om het huidige recyclepunt tijdelijk naar deze locatie te verplaatsen. Het verdwijnen van de gemeentewerf is dus voorwaardelijk voor het realiseren van een tijdelijk recyclepunt. Uitgangspunt is dat het tijdelijke recyclepunt een vergelijkbare hoeveelheid ruimte biedt als het huidige recyclepunt. Pas na realisatie en ingebruikname van het tijdelijke recyclepunt kan het huidige recyclepunt worden ontmanteld.

Fase 3 - Vier blokken op de Timeless-kavel (2028 t/m 2034)
In het noordoostelijk deel van Think District ronden we het buurtpark nog af, maar verder verschuift in deze fase de focus naar het noorden, met name naar de Timeless-kavel. Na de sloop van de voormalige IBM-schrijfmachinefabriek kan op de Timeless-kavel worden gestart met de bouw van vier nieuwe blokken. Blokken 5 en 6 op de Timeless-kavel vormen samen met blok 4 en 5 in Think District samengestelde bouwblokken, waardoor nieuwe binnenterreinen ontstaan. In deze fase worden naar verwachting circa 1.050 woningen, diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen, innovatielabs en kantoren opgeleverd. De bouw van het IKC heeft na de sloop van de fabriekshal prioriteit.

De verkeersstructuur in Think District wordt in deze fase zoveel mogelijk ingericht op de beoogde eindsituatie. Uitzondering hierop is de oostelijke buurtstraat. Deze loopt in deze fase nog dood vanwege het bouwterrein op de Timeless-kavel. Hierdoor is de aparte route voor logistiek nog niet mogelijk. Dit verkeer zal tijdelijk in twee richtingen over de promenade rijden. Bouwverkeer van en naar de Timeless-kavel ontsluiten we via de route naar de Henk Sneevlietweg.

De herinrichting van de openbare ruimte rondom de blokken op de Timeless-kavel ronden we in deze fase af. Na realisatie van de blokken op de Timeless-kavel en het daarmee vervallen van veel bouwverkeer in Nieuwe Meer Oost worden de buurtstraten en de Nieuwe Sloterweg permanent ingericht. Ook de ontsluiting op de Henk Sneevlietweg kan nu definitief worden ingericht.

Door het tijdelijk verplaatsen van het recyclepunt ontstaat ruimte om het buurtpark verder naar het noorden aan te leggen. We richten daarom de openbare ruimte vanuit het zuiden tot aan de locatie van het tijdelijk recyclepunt in en ronden de logistieke route hierlangs af. Ten noorden van de Nieuwe Sloterweg buigt de nieuwe watergang tijdelijk af zodat de watergang in verbinding blijft met de watergang ten oosten van het tijdelijke recyclepunt. Het fietspad langs het spoortalud sluiten we aan op de Nieuwe Sloterweg, maar trekken we nog niet verder door naar het noorden omdat de weg dan dood zou lopen bij de watergang naast het tijdelijke recyclepunt. De ontwikkeling van dit

gedeelte van het buurtpark koppelen we zoveel mogelijk aan de afronding van het aangrenzende zuidelijker gelegen deel van het buurtpark in fase 2.

In deze fase kan de tijdelijke watercompensatie in Nieuwe Meer West gedempt worden, omdat we nieuw water in deelgebied Riekerpark aanleggen.

Fase 4 - Laatste bouwblok en afronding openbare ruimte (na 2034)
Voor de locatie van B. Amsterdam zien we naast een scenario van ontwikkeling van een nieuw bouwblok ook een scenario voor ons waarin het huidige gebouw behouden blijft. In het geval dat wordt gekozen voor behoud van het gebouw, zet de ontwikkelende partij in een eerdere fase van de gebiedsontwikkeling in op renovatie en eventuele uitbreiding van het gebouw richting de Johan Huizingalaan. Het scenario van behoud betrekken we in gesprekken met de ontwikkelende partij over het vervolg van de kavelontwikkeling. Vooralsnog zijn hierover nog geen afspraken gemaakt.

In deze fase worden in het geval van een nieuw bouwblok naar verwachting 200 woningen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen, innovatielabs en kantoren gerealiseerd. In het geval van behoud en renovatie gaan we uit van uitbreiding van de huidige functie en onderzoeken we met de ontwikkelende partij in hoeverre het wenselijk en mogelijk is om het programma in de overige bouwblokken op de Timeless-kavel aan te passen.

Met het ontmantelen en verplaatsen van het tijdelijk recyclepunt in deze fase ontstaat de mogelijkheid om het laatste gedeelte van het buurtpark langs het spoortalud af te ronden. In deze fase verplaatsen we het meest noordelijke deel van de watergang langs het spoortalud naar het westen. Daarmee ronden we de waterstructuur van Nieuwe Meer Oost af. In het laatste deel van het buurtpark wordt ook het fietspad langs het spoortalud doorgetrokken. Tot slot wordt ook de openbare ruimte rondom blok 1 op de Timeless-kavel definitief ingericht, mocht dat in geval van behoud van het bestaande gebouw niet al in een eerdere fase zijn gebeurd.

Beoogde eindsituatie - Afronding gebiedsontwikkeling
In de eindsituatie is de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost afgerond: de bouwblokken zijn gerealiseerd en de openbare ruimte is definitief ingericht. Rondom Nieuwe Meer Oost krijgen de andere deelgebieden van Schinkelkwartier steeds meer vorm. Na de afronding van Nieuwe Meer Oost werken we bovendien nog aan de afronding van de bovenplanse maatregelen. De bovenplanse maatregelen beschrijven we in de volgende paragraaf.

Op grond van het huidige beleid voor datacenters in Amsterdam geldt voor Global Switch dat verdere uitbreidingen ten opzichte van het toegestane metrage uit het huidige juridisch planologisch kader zijn uitgesloten. De gemeente ziet de kavel van Global Switch als een potentiële toekomstige ontwikkellocatie op de lange termijn. Deze investeringsnota voorziet in voldoende flexibiliteit om een eventuele herontwikkeling van de Global Switch-kavel in de toekomst niet onmogelijk te maken.

Verplaatsing gemeentewerf en recyclepunt Henk Sneevlietweg

In het noordoostelijk deel van Nieuwe Meer Oost zijn de gemeentewerf en het recyclepunt Henk Sneevlietweg aanwezig. Op de locatie van deze functies is het buurtpark voorzien, waardoor het niet mogelijk is om de gemeentewerf en het recyclepunt te behouden. Aan de noordzijde van het recyclepunt is bovendien het tracé van de Nieuwe Sloterweg met de brug over de watergang en de ondertunneling van de spoordijk voorzien. Voor de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost is het daarom nodig om beide functies te verplaatsen.

Afstoten gemeentewerf
In het gemeentelijk Transitieplan werven en overslagpunten is de opgave beschreven om de huidige 37 uitvoeringslocaties in Amsterdam terug te brengen tot 23 uitvoeringslocaties met vier overslagpunten. Onderdeel van deze schuifoperatie is dat de gemeentewerf Henk Sneevlietweg wordt afgestoten. Het afstoten deze locatie is afhankelijk van de oplevering van de Toetsenbordweg en/of de Meerkerkdreef. Binnen de gemeente is afgesproken dat de locatie Henk Sneevlietweg in het tweede kwartaal 2028 wordt overgedragen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling.

Definitieve verplaatsing recyclepunt
Met de vaststelling van de projectnota Schinkelkwartier in 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat het recyclepunt Henk Sneevlietweg niet op de huidige locatie behouden kan worden. Het college van burgemeester en wethouders heeft de voorkeur voor de ontwikkeling van een compact circulair ambachts- en (bouw) materialencentrum in of nabij Schinkelkwartier.

De beoogde nieuwe locatie ligt op de hoek van de Henk Sneevlietweg, de Aletta Jacobslaan en de Johan Huizingalaan en is momenteel nog in erfpacht uitgegeven aan de politie. Deze kavel heeft voldoende ruimte om naast een inpandig ingepast circulair ambachtscentrum ruimte te bieden voor andere passende functies op de hoek van de stadsstraten.

Het beoogde circulair ambachtscentrum blijft primair een inzamelpunt of milieustraat waar bewoners en eventueel bedrijven hun afgedankte goederen en materialen heen kunnen brengen. Daarnaast is het doel om op deze plek bij te dragen aan de transitie van afvalstoffen naar grondstoffen. Om deze transitie te faciliteren is uitbreiding met aanvullende (economische) functies nodig. Hierbij kan worden gedacht aan atelier- of werkplaatsruimte voor (sociale) ondernemers die werken met spullen uit het inzamelpunt, een inname-demontage en reparatiefaciliteit voor samengestelde goederen, een kringloopwinkel, repair café, een tweedehands bouwmarkt, zero-waste horeca, educatieruimten, kantoren en/of een broedplaats.

Momenteel doet de gemeente onderzoek naar de organisatie, haalbaarheid en exploitatie van circulaire ambachtscentra in Amsterdam.

9.5 Fasering bovenplanse maatregelen

Bovenplanse maatregelen

Naast maatregelen binnen het plangebied, nemen we ten behoeve van de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost ook maatregelen die (deels) buiten het plangebied liggen. Deze maatregelen nemen we niet uitsluitend ten behoeve van Nieuwe Meer Oost, maar ook andere deelgebieden van Schinkelkwartier en de bestaande stad hebben hier profijt van. Het nut van deze maatregelen overstijgt dan ook het niveau van het deelgebied en noemen we om die reden bovenplanse maatregelen.

Bovenplanse maatregelen ten behoeve van Schinkelkwartier zijn veelal infrastructurele maatregelen om te voorzien in nieuwe verbindingen en een betere bereikbaarheid. Voorbeelden zijn de aanleg van de Nieuwe Sloterweg, de herprofilering van de Johan Huizingalaan en de aanpassing van metrostation Henk Sneevlietweg. Naast infrastructurele maatregelen gaat het om geluidafschermende maatregelen langs de snelweg A4. Deze maatregelen zijn nodig om het woon- en verblijfsklimaat in Nieuwe Meer Oost te ver-

beteren, maar ook andere deelgebieden profiteren hiervan. Hieronder lichten we toe welke bovenplanse maatregelen voor Nieuwe Meer Oost van belang zijn en welke fasering daarbij hoort.

Nieuwe Sloterweg en ondertunneling spoordijk

De Nieuwe Sloterweg doorkruist meerdere deelgebieden van Schinkelkwartier: Nieuwe Meer Oost, Riekerpark en Schinkelhaven. Onderdeel van de Nieuwe Sloterweg zijn onder meer een ondertunneling van de spoordijk en een brug over de watergang. Om te zorgen voor een uniforme uitstraling maken we een integraal ontwerp voor de gehele Nieuwe Sloterweg. Op basis daarvan volgen we voor de Nieuwe Sloterweg een afzonderlijk participatie- en besluitvormingstraject.

De Nieuwe Sloterweg wordt niet in één keer aangelegd. Het gedeelte van de Nieuwe Sloterweg ten westen van het spoor inclusief de ondertunneling van de spoordijk zijn cruciaal voor een goede ontsluiting van Nieuwe Meer Oost. Daarom realiseren we dit gedeelte van de Nieuwe Sloterweg als eerste. Onderdeel van de ondertunneling is ook het realiseren van ecoducten ten behoeve van de ecologische verbindingszone op het hoger gelegen spoortalud. De aanleg van dit gedeelte van de Nieuwe Sloterweg is afhankelijk van de fasering van de Timeless-kavel, in het bijzonder de sloop van de voormalige IBM-schrijfmachinefabriek en de tijdelijke verplaatsing van het recyclepunt. Om die reden is de aanleg van dit gedeelte van de Nieuwe Sloterweg voorzien in fase 3.

Herprofilering Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg

De herprofileringen van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg zijn nodig om de fysieke ruimte voor autoverkeer te beperken en de bereikbaarheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Deze herprofileringen zijn bovenplanse maatregelen, omdat deze betrekking hebben op meerdere deelgebieden van Schinkelkwartier en de autonome groei van de bestaande stad. Een algehele herprofilering van deze wegen, niet voorwaardelijk voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost, is pas in een later stadium (naar verwachting na 2035) voorzien, als ook de andere aangrenzende deelgebieden worden ontwikkeld.

Vooruitlopend op een algehele herprofilering van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg passen we in het kader van de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost wel de plekken aan waar straten vanuit Nieuwe Meer Oost aansluiten op deze ontsluitingswegen. Deze aanpassingen zijn onderdeel van de investeringsnota Nieuwe Meer Oost. De fasering van deze aanpassingen stemmen we af op de fasering van de aangrenzende bouwblokken en delen van de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost. De aansluitingen van Global Switch en de parkeergarage in Think District op de Johan Huizingalaan zijn voorzien in fase 1, de promenade in fase 2 en de Nieuwe Sloterweg in fase 3. In fase 2 voorzien we het aanpassen van de aansluiting op de Henk Sneevlietweg.

Tunnels spoordijk naar sporendriehoek

Het ondertunnelen van de spoordijken voor trein en metro moet Nieuwe Meer Oost op termijn via de sporendriehoek een tweede rechtstreekse verbinding geven met Riekerpark. Daarmee zorgen we voor betere verbindingen voor langzaam verkeer en natuur tussen verschillende deelgebieden, maar maken we ook ruimte voor de realisatie van een circulair watersysteem. Bovendien kan de tunnel vanuit Riekerpark op termijn mogelijk dienen als autoverbinding naar de sporendriehoek, zodat de huidige autoverbinding vanaf de Johan Huizingalaan kan worden opgeheven.

De sporendriehoek is tot in fase 4 in gebruik door projectorganisatie Zuidasdok, zodat verbindingen in dat gebied pas daarna kunnen worden aangelegd. De ondertunneling van de spoordijk naar de sporendriehoek (voorzien in fase 3) koppelen we bij voorkeur aan de realisatie van de tunnel ter plaatse van de Nieuwe Sloterweg. Door de realisatie van deze tunnels aan elkaar te koppelen kunnen we de buitendienststelling van het treinverkeer beperken. De ondertunneling vanuit Riekerpark naar de sporendriehoek is afhankelijk van de ontwikkeling van Riekerpark en daarmee in ieder geval niet voorzien voor 2028. De planvorming en planning van deze tunnels werken we nader uit en stemmen we af met ProRail, projectorganisatie Zuidasdok en GVB.

Aanpassing metrostation Henk Sneevlietweg

De ambitie is om metrostation Henk Sneevlietweg op termijn aan te passen, waarbij de voorkeur uitgaat naar het in zuidelijke richting verplaatsen of verlengen van het metrostation. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer van meerdere deelgebieden van Schinkelkwartier, in het bijzonder Nieuwe Meer Oost en Riekerpark. Het aangepaste station krijgt dan namelijk ook ter plaatse van de Nieuwe Sloterweg een zuidelijke in- en uitgang.

De gewenste aanpassing van het metrostation Henk Sneevlietweg vraagt om nadere uitwerking en nader onderzoek, in afstemming met het GVB. Bovendien heeft de aanpassing inhoudelijke en financiële samenhang met de besluitvorming over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metroringlijn van Amsterdam. Gezien deze samenhang, de financiering en de bestuurlijke besluitvorming daarover is een eventuele aanpassing van het metrostation pas op langere termijn (na fase 4) te verwachten.

Metrostation Johan Huizingalaan

We houden in het plan voor Nieuwe Meer Oost rekening met een eventuele verlenging van de Noord/Zuidlijn en een nieuw metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan. De mogelijkheid hiertoe wordt onderzocht in het kader van het project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH). Dit project draagt bij aan een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer van meerdere deelgebieden van Schinkelkwartier, waaronder Nieuwe Meer Oost.

De planvoorbereiding doorloopt de fasen van het MIRT, met als verwachting dat in 2026 een voorkeursbeslissing wordt genomen. Zodra de Rijksoverheid de benodigde financiële middelen toekent, zal de gemeente de inpassing van metrostation Johan Huizingalaan nader uitwerken. De verwachting is dat een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn, en daarmee ook een metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan, pas na fase 4 worden gerealiseerd.

HOV-lijn Schinkelhaven-Schiphol

Het toevoegen van een nieuwe HOV-buslijn via de Henk Sneevlietweg en de Johan Huizingalaan richting Schiphol is een nuttige toevoeging aan het OV-netwerk, waarmee we de periode tot een eventuele doortrekking van de Noord/Zuidlijn kunnen overbruggen. Vooralsnog is de vervoerwaarde onvoldoende om de buslijn exploitabel te maken. Deze vervoerswaarde zal door de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost geleidelijk toenemen. De gemeente Amsterdam blijft zich inspannen om deze buslijn op zo kort mogelijke termijn te laten rijden.

Geluidafschermende maatregelen

Om in Nieuwe Meer Oost een prettig woon- en verblijfsklimaat te creëren zijn langs de snelweg A4 en het spoor geluidafschermende maatregelen nodig. De beoogde geluidschermen langs de A4 zorgen ook in andere deelgebieden van Schinkelkwartier voor een lagere geluidbelasting. De geluidschermen langs de westzijde van het treinspoor zijn vooral relevant voor Nieuwe Meer Oost en beschouwen we om die reden niet als bovenplanse maatregel.

In de projectnota Schinkelkwartier is opgenomen dat de aanleg van geluidafschermende maatregelen bij voorkeur vooruitloopt op de woningbouw. Voor de voorbereiding en uitvoering van de geluidafschermende maatregelen moet echter rekening worden gehouden met een doorlooptijd van jaren. In Nieuwe Meer Oost worden verschillende bouwblokken vooruitlopend op de geluidafscherming gerealiseerd. Voor deze bouwblokken geldt dat gevels met een te hoge geluidbelasting moeten worden voorzien van bouwkundige maatregelen. Daarbij is van belang om rekening te houden met de fasering van de bouwblokken, omdat deze onderling namelijk voor afscherming en reflectie kunnen zorgen. Dat neemt niet weg dat voor een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat in Nieuwe Meer Oost geluidafschermende maatregelen gewenst zijn.

Parallel aan de investeringsnota Nieuwe Meer Oost is gestart met het opstellen van een strategisch geluidplan voor heel Schinkelkwartier. Daarin worden de maatregelen en de bijbehorende condities en fasering nader uitgewerkt. Vooralsnog gaan we uit van een programmatische aanpak, waarbij de geluidafschermende maatregelen zoveel mogelijk worden gekoppeld aan de oplevering van woningbouw en de openbare ruimte in de aangrenzende deelgebieden. Het strategisch geluidplan kan aanleiding geven om de voor Nieuwe Meer Oost beoogde hoogte van de geluidschermen langs de A4 aan te passen omdat dat nodig is om een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat te creëren in andere deelgebieden van Schinkelkwartier. Uitgangspunt is dat deze schermen een zekere uniforme uitstraling krijgen.

Kansen in de tussentijd

Nieuwe Meer Oost wordt gefaseerd ontwikkeld. Tijdens de herontwikkeling ontstaan kansen voor tijdelijke initiatieven. Het tijdelijk benutten van beschikbare ruimte kan het gebied op de korte termijn activeren en op de lange termijn bijdragen aan de kwaliteit van het gebied. De opzet van het stedenbouwkundig plan biedt ruimte aan tijdelijke initiatieven die het gebied kunnen verrijken.

Tijdelijk gebruik gebouwen
Bij een transformatie van een gebied komen gebouwen vaak tijdelijk leeg te staan. Dit biedt kansen om functies zoals culturele partijen of sociaal-maatschappelijke startups tijdelijk de ruimte te geven. We denken daarbij vooral aan initiatieven uit de buurt die passen bij het karakter van stadsdeel Nieuw-West en de behoeften van haar bewoners. Dit zorgt ervoor dat het gebied geleidelijk steeds meer onderdeel wordt van Nieuw-West. Concreet onderzoeken we nu de mogelijkheid van tijdelijk behoud en invulling van het gebouw op de kavel van de gemeentewerf.

Tijdelijk gebruik buitenruimte erfpachtkavels
We onderzoeken in samenwerking met de ontwikkelende partijen op welke wijze de buitenruimte in de tussentijd actief gebruikt kan worden. Input en betrokkenheid van bewoners uit de omgeving en betrokken stakeholders uit het gebied is essentieel om tot een succesvolle uitwerking te komen. Als voorbeeld zijn we met de ontwikkelende partij van Think District in gesprek over de inrichting van een tijdelijk evenemententerrein, met ruimte voor culturele activiteiten.

Kwaliteit in elke fase
We streven naar een gevoel van leefbaarheid en identiteit in elke fase van de herontwikkeling. Tijdens de bouw is het waarborgen van veiligheid en bereikbaarheid het belangrijkste uitgangspunt. Hierover worden afspraken gemaakt met ontwikkelaars en aannemers. Zodra de gebouwen klaar zijn dan wordt de aangrenzende openbare ruimte zo snel mogelijk ingericht.

Voor Schinkelkwartier hebben we een kaderstellend document gemaakt over tijdelijkheid tijdens de gebiedsontwikkeling: Schinkelkwartier in de tussentijd. Dit document geeft voor Schinkelkwartier en Nieuwe Meer Oost een visie op hoe we ruimte willen geven aan tijdelijke nog onbekende initiatieven en welke maatschappelijke thema's we hierbij belangrijk vinden.



Dakterras B. Amsterdam Foto: Theo Baart

9.6 Monitoring

Om tijdens de transformatie van Schinkelkwartier in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden is monitoring essentieel. Monitoring maakt het mogelijk om de voortgang van de transformatie te bewaken, op het behalen van de gestelde ambities te sturen en zo nodig tussentijds bij te sturen. Momenteel werken we aan het opstellen van een monitoringsplan voor Schinkelkwartier, dat naar verwachting in 2026 bestuurlijk wordt vastgesteld. In het monitoringsplan werken we de aanleiding voor monitoring ('waarom'), de onderwerpen van monitoring ('wat') en de systematiek van monitoring ('hoe') nader uit.

Via monitoring sturen we voor Nieuwe Meer Oost op een tijdige realisatie van maatschappelijke voorzieningen zoals groen, sport en scholen. Daarmee zorgen we ervoor dat deze maatschappelijke voorzieningen meegroeien met de woningbouw. Dit hebben we nader uitgewerkt in het Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen Schinkelkwartier. Andere relevante onderwerpen van monitoring voor Nieuwe Meer Oost zijn bijvoorbeeld de woningsegmentering en de waterbalans. Via monitoring sturen we ook op tijdige realisatie van de bovenplanse maatregelen.

Daarnaast is monitoring van belang om het OER Schinkelkwartier actueel te houden, zodat dit als basis kan dienen voor toekomstige ruimtelijke besluiten in Schinkelkwartier. Het is overigens wettelijk verplicht om te monitoren in hoeverre de verwachte omgevingseffecten werkelijkheid worden of dat effecten positiever of negatiever uitpakken. Op basis van periodieke monitoring kunnen we zo nodig tussentijds bijsturen door het spelregelkader aan te passen of het OER aan te vullen om zo ongewenste effecten te voorkomen of te beperken.

Ook monitoren we de gevolgen van substantiële inhoudelijke wijzigingen voor Nieuwe Meer Oost ten opzichte van de investeringsnota. Zo kan een toekomstige programmatische wijziging in Nieuwe Meer Oost gevolgen hebben voor de beoordeling van omgevingseffecten, aangezien we in het OER Schinkelkwartier zijn uitgegaan van het programma zoals opgenomen in de projectnota Schinkelkwartier. Dergelijke wijzigingen kunnen mogelijk ook aanleiding geven om de investeringsnota Nieuwe Meer Oost te herzien.

10 Omgevingseffecten

In het Omgevingseffectrapport (OER) Schinkelkwartier zijn de omgevingseffecten van de transformatie van Schinkelkwartier inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. Op basis van deze effectbeoordeling zijn in het OER keuzes geformuleerd, alternatieven afgewogen en voorkeursalternatieven beschreven. Deze voorkeursalternatieven zijn opgenomen in de projectnota Schinkelkwartier en daarmee kaderstellend voor de planuitwerking per deelgebied. In dit hoofdstuk beschrijven we per thema op hoofdlijnen de omgevingseffecten van de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost. Daarbij beschrijven we in hoeverre de planuitwerking past binnen de kaders van het OER en op welke wijze negatieve omgevingseffecten worden voorkomen of beperkt en kansen worden benut. De onderzoeken in het kader van de investeringsnota Nieuwe Meer Oost zijn opgenomen in bijlage 5.

10.1 Bodem en ondergrond

Bodemopbouw en -kwaliteit

De bodemopbouw in Nieuwe Meer Oost bestaat uit een zandlaag van 1-3 meter, daaronder het Holocene pakket en het basisveen en in de diepere ondergrond het pleistocene zand. Uit bodemonderzoek in het kader van het OER blijkt dat de bodemopbouw in Nieuwe Meer Oost naar verwachting geen extra eisen oplevert voor de benodigde funderingsdiepte van de nieuwe bebouwing.

Op basis van bodemonderzoek voor bouwplannen van ontwikkelende partijen is een goed beeld ontstaan van de bodemkwaliteit in Nieuwe Meer Oost. Lokaal zijn concentraties PFAS en minerale olie aangetroffen, maar van ernstige verontreiniging is geen sprake. Ook kan mogelijk asbest in de bodem worden aangetroffen. Per bouwplan moet eventuele bodemverontreiniging nader in beeld worden gebracht. In het kader van de benodigde ophoging van het maaiveld wordt voorzien in een schone leeflaag, zodat eventuele risico's voor het toekomstig gebruik kunnen worden uitgesloten.

Ter plaatse van de gemeentewerf en het recyclepunt kan een zekere mate van bodemverontreiniging worden verwacht. De gemeentewerf wordt verplaatst, omdat hier een (verlegde) watergang en ontsluitingsweg zijn voorzien. Verontreinigde grond op deze locatie zal dan ook eerst moeten worden gesaneerd.

Niet gesprongen explosieven

Uit onderzoek in het kader van het OER blijkt dat op de kruin van de Ringspoorbaan in de Tweede Wereldoorlog bunkers, loopgraven en luchtafweerstellingen aanwezig waren, zodat daar klein kaliber munitie en granaten in de bodem kunnen zijn achtergebleven. In verband met de grondwerkzaamheden voor de naoorlogse aanleg van de spoor- en metrolijn wordt dit gebied niet als verdacht aangemerkt en kunnen risico's worden uitgesloten.

Kabels en leidingen

In en nabij Nieuwe Meer Oost liggen enkele belangrijke transportleidingen voor riool, drinkwater, hogedruk gas, stadswarmte, hoogspanning en data. Rondom deze kabels en leidingen, gelegen ter plaatse van de Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg en nabij de spoorlijn, moet rekening worden gehouden met bebouwingsvrije zones en gelden beperkingen voor graafwerkzaamheden.

In het kader van de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost zijn enkele kabels en leidingen verlegd, zodat de nieuwe bebouwing langs de Johan Huizingalaan buiten de beperkingenzones van deze kabels en leidingen komt te liggen. Het gaat om een transportleiding voor drinkwater, een hogedruk gasleiding en een hoogspanningsleiding. De kabels en leidingen in de groenstrook ter hoogte van Global Switch kunnen blijven liggen. Het huidige transportriool langs het spoortalud wordt verlegd naar de Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan.

In verband met de huidige congestie op het elektriciteitsnet werken netbeheerders en gemeente aan het uitbreiden en versneld bouwen van nieuwe onderstations en het beter afstemmen van vraag en aanbod. We houden rekening met de benodigde verzwaring van het elektriciteitsnet, met mogelijk de benodigde inpassing van een nieuwe ondergrondse hoogspanningsleiding nabij Nieuwe Meer Oost.

De nieuwe tracés voor kabels en leidingen voor het aansluiten van de bouwblokken in Nieuwe Meer Oost zijn voorzien in de buurtstraten. We stemmen de ligging in de ondergrond zorgvuldig af op de inrichting van de bovengrond.

10.2 Water

Oppervlaktewater

In geval van demping van oppervlaktewater of toevoeging van verharding of bebouwd oppervlak moet hiervoor binnen het peilgebied Riekerpolder watercompensatie plaatsvinden door nieuw oppervlaktewater te maken. Het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost leidt ten opzichte van de huidige situatie tot een afname van verharding, het bebouwd oppervlak blijft ongeveer gelijk. Per saldo is in Nieuwe Meer Oost sprake van een lichte afname van oppervlaktewater, die we binnen peilgebied Riekerpolder compenseren.

In het OER gaat de voorkeur uit naar de realisatie van een circulair watersysteem, waarbij doodlopende watergangen worden verbonden met andere watergangen in de omgeving. We voorzien in Nieuwe Meer Oost in het verleggen van de watergang langs het spoortalud, het aanpassen van de waterpartij ten zuiden van het monumentale IBM-kantoor en het toevoegen van een nieuwe watergang door het plangebied richting de Oeverlanden. Bij het aanpassen van de watergang langs het spoortalud waarborgen we de dijkstabiliteit. Het water in Nieuwe Meer Oost willen we op termijn via de sporendriehoek aansluiten op het water in Riekerpark, zodat in Schinkelkwartier het beoogde circulaire watersysteem ontstaat.

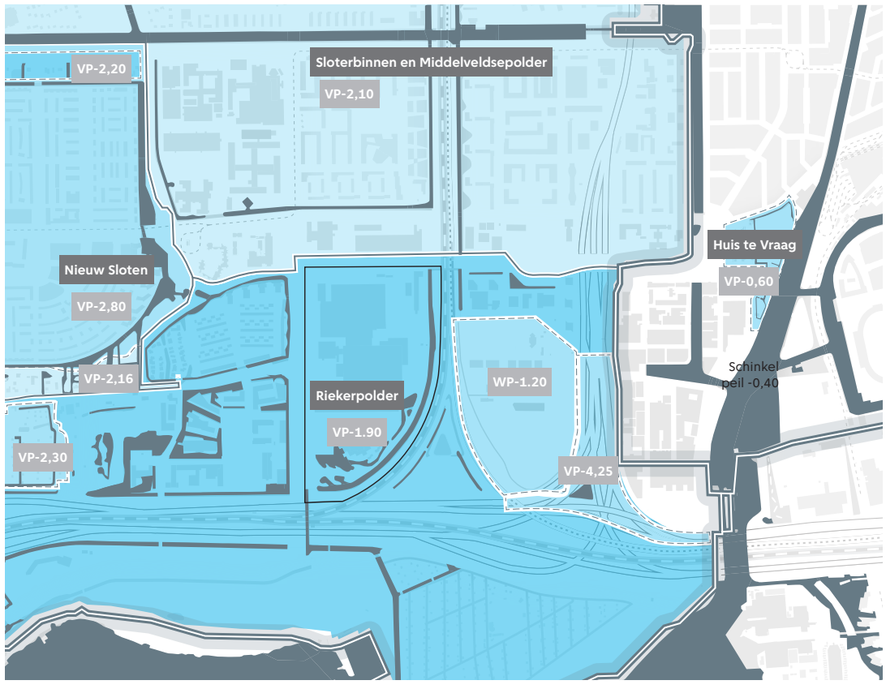
Waterveiligheid

Aan de noordzijde van Nieuwe Meer Oost is een indirecte secundaire verholen waterkering aanwezig, lopend vanaf de Henk Sneevlietweg in de richting van het Christoffel Plantijnpad. Rondom de waterkering geldt een beschermingszone waarbinnen, zonder ontheffing van de Waterschapsverordening, graaf- en bouwbeperkingen gelden. Het veiligheidsniveau van de waterkeringen die het plangebied tegen overstroming beschermen wordt aanvaardbaar geacht.

Grondwater

Om grondwateroverlast te voorkomen hanteren we de gemeentelijke ontwateringsnorm door een afstand van 0,9 meter aan te houden tussen de grondwaterstand en het maaiveldpeil. Als gevolg van de afname van verharding stijgt de grondwaterstand in Nieuwe Meer Oost. De verlegging en toevoeging van watergangen zorgen voor een demping van deze stijging.

Huidige situatie polders en waterpeil
Bron: Projectnota Schinkelkwartier



Uit onderzoek naar de grondwaterstand (bijlage 5.1) volgt dat om aan de ontwateringsnorm te kunnen voldoen het maaiveld in het centrale deel van Nieuwe Meer Oost gefaseerd moet worden opgehoogd. Daarbij voorkomen we afwatering naar het terrein van Global Switch.

In Nieuwe Meer Oost zijn meerdere ondergrondse parkeergarages voorzien. Uit geohydrologisch onderzoek naar mogelijke cumulatieve grondwatereffecten van de kelders (bijlage 5.2) blijkt dat deze grondwaterneutraal kunnen worden aangelegd, al kunnen er wel mitigerende maatregelen zoals grondverbetering nodig zijn om de grondwaterstroming niet te blokkeren. Om de noodzaak van maatregelen in beeld te brengen is per bouwplan nader geohydrologisch onderzoek nodig.

Waterkwaliteit

Uit onderzoek naar waterkwaliteit in Schinkelkwartier (bijlage 5.3) blijkt dat in de huidige situatie het oppervlaktewater in peilgebied Riekerpolder een relatief hoog fosfaatgehalte heeft. Het hoge fosfaatgehalte betekent een toename van algengroei wat een negatieve impact op de waterkwaliteit heeft. We nemen dan ook maatregelen om de waterkwaliteit in Nieuwe Meer Oost te verbeteren.

Het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost voorziet in de aanleg van natuurvriendelijke oevers wat positief is voor de waterkwaliteit. Daarnaast zorgen we met het aanleggen van nieuwe watergangen en het verbinden met bestaande watergangen voor een betere doorstroming, waardoor de waterkwaliteit verbetert. Er is nader onderzoek nodig om de bron van de hoge fosfaatgehalten en de noodzaak van aanvullende maatregelen, zoals het afdekken van de waterbodem met een zandlaag, vast te kunnen stellen. Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater en grondwater tegen te gaan, wordt het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) niet toegestaan.

Hemelwater

Als gevolg van klimaatverandering krijgen we vaker te maken met extreme neerslag en langere perioden van droogte. Om het risico op droogte te beperken en de toenemende hoeveelheid hemelwater op te kunnen vangen, vast te kunnen houden en vertraagd af te kunnen voeren is het van belang om Nieuwe Meer Oost klimaatbestendig in te richten. Hiermee geven we invulling aan de uitkomsten van de quickscan klimaatadaptatie (bijlage 5.4).

In het OER gaat de voorkeur uit naar uitbreiding van de groenstructuur, omdat dit leidt tot meer opvangcapaciteit voor hemelwater en minder risico op droogte. In het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost sluiten we hierop aan door te voorzien in een afname van verharding en een toename van groen. Om negatieve effecten van droogte te beperken houden we bij de inrichting van het groen rekening met droogteresistente en diverse bomen en beplanting. We zorgen voor een goede afwatering van de buurtstraten door hemelwater af te koppelen van het riool en via molgoten en/of verlaagde beplantingsvakken naar de omliggende watergangen te leiden.

De ontwikkelkavels in Nieuwe Meer Oost worden ingericht volgens de principes van de waterneutrale bouwenvelop. Dit betekent het vasthouden van 60 liter per m², het afvoeren van 1 mm/uur en het beter benutten van opgevangen hemelwater. Ook moet worden voldaan aan de instructieregels uit de Omgevingsverordening Noord-Holland voor klimaatbestendige nieuwbouw. Met het realiseren van groene binnenterreinen en groene daken wordt hier invulling aan gegeven.

10.3 Landschap, groen en natuur

Landschap

Landschappelijk kunnen de spoordijk en de groenstroken langs de Henk Sneevlietweg en de Johan Huizingalaan worden gezien als ‘groene voegen’. De Johan Huizingalaan, de Ringspoorbaan en de Sloterweg vormen lange landschappelijke lijnen. De aanwezige landschappelijke elementen vormen belangrijke identiteitsdragers voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost.

In het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost sluiten we aan op het bestaande raamwerk van Nieuw-West en het omliggende landschap. De landschappelijke elementen in het gebied blijven zichtbaar en worden waar mogelijk versterkt. Zo trekken we de Sloterweg door in het gebied als route voor langzaam verkeer en breiden we de groene verbinding van de spoordijk uit met een grondwal langs de A4: de parkwal. Om de mogelijkheden voor de inpassing van de parkwal inzichtelijk te maken en tot een samenhangende ontwerpoplossing te komen is onderzoek gedaan (bijlage 5.5).

Groen en bomen

In een verdichtende omgeving neemt de behoefte aan groen toe. Groen is immers essentieel voor verblijven, ontspannen, bewegen, ontmoeten, maar ook voor het verhogen van biodiversiteit, het opvangen van hemelwater en het tegengaan van hittestress. In de huidige situatie is in Nieuwe Meer Oost onvoldoende kwalitatief en openbaar toegankelijk gebruiksgroen aanwezig.

In het OER gaat de voorkeur uit naar enkele grotere buurtparken in Schinkelkwartier, robuuste groene verbindingen en verspreid liggende pocketparks en binnentuinen. Zo is groen voor bewoners en werknemers op loopafstand bereikbaar. Daarmee kan worden voldaan aan de Amsterdamse referentienormen voor gebruiksgroen en ecosysteemgroen en de provinciale instructieregels voor klimaatadaptatie.

Met het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost geven we nader invulling aan het OER door het groen op verschillende schaalniveaus met elkaar te

verbinden. Het plan voorziet in een buurtpark en groene binnenterreinen. Daarmee neemt de hoeveelheid groen in het plangebied per saldo sterk toe. De aanpassing van de groenstructuur in Nieuwe Meer Oost is positief voor klimaatadaptatie en biodiversiteit en zorgt ervoor dat de ontwikkeling ruim voldoet aan de referentienormen voor groen. Aanvullend geldt dat het aangrenzende groengebied de Oeverlanden een belangrijke rol als recreatiegebied kan vervullen.

De bomenlaan langs de Johan Huizingalaan is onderdeel van de Amsterdamse hoofdbomenstructuur. Bovendien zijn de bergiepen aan de oostzijde van de Johan Huizingalaan in het kader van het OER aangemerkt als beeldbepalende bomen. Een groot deel van de bestaande bomen in het plangebied integreren we in de openbare ruimte, al is het voor de gebiedsontwikkeling ook nodig om bomen te verwijderen. Het ontwerp voorziet in de toevoeging van veel nieuwe bomen en kleinschalig groen in de binnenterreinen, langs de hoofdroutes en in de nieuwe binnenstraten.

Gebiedsbescherming

Natura 2000
Voor Natura 2000-gebieden (Europese ecologische hoofdstructuur) gelden strenge beschermingsregimes en instandhoudingsdoelen. Nieuwe Meer Oost ligt weliswaar niet in de directe nabijheid van een Natura 2000-gebied, maar op voorhand is niet uit te sluiten dat de ontwikkeling significante effecten heeft voor stikstofdepositie in deze gebieden.

De gevolgen voor stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden moeten in het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een bouwplan worden onderzocht. Daarbij wordt een stikstofberekening gemaakt voor de aanleg- en gebruiksfase. Uit jurisprudentie volgt dat intern salderen van significante effecten (waarbij stikstofdepositie van het nieuwe project wordt weggestreept tegen de stikstofdepositie van het oude, vergunde project op die locatie) alleen nog is toegestaan met een passende beoordeling en een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit. Deze juridische aanscherping kan gevolgen hebben voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost.

Natuurnetwerk Nederland
De nabijgelegen Nieuwe Meer is onderdeel van Natuurnetwerk Nederland (nationale ecologische hoofdstructuur). De ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost leidt niet tot fysieke ingrepen in de Nieuwe Meer. Wel is sprake van een mogelijke toename van verstoring in dit NNN-gebied door meer recreatiedruk, maar in het kader van het OER is al geconstateerd dat dit geen onevenredig nadelige gevolgen heeft voor de kenmerken en waarden van dit gebied.

Hoofdgroenstructuur en ecologische structuur Amsterdam
Het groen in Nieuwe Meer Oost is geen onderdeel van de Amsterdamse hoofdgroenstructuur. Wel is de groenblauwe corridor in de oost- en zuidflank van Nieuwe Meer Oost onderdeel van de ecologische structuur Amsterdam zoals opgenomen in de Ecologische Visie Amsterdam. Uitgangspunt is dat ruimtelijke plannen de ecologische structuur niet mogen aantasten of verzwakken en dat ecologische knelpunten worden opgeheven.

Twee nieuwe bouwblokken zijn (gedeeltelijk) in de ecologische structuur geprojecteerd. Daarnaast verleggen we de binnen deze ecologische structuur gelegen watergang. Deze ingrepen zijn aanvaardbaar, omdat we met het plan voor Nieuwe Meer Oost voorzien in maatregelen die de natuurwaarden en ecologische verbindingsfunctie juist versterken.

We richten het hoogste deel van het spoortalud exclusief in voor ecologie en verbinden dat deel optimaal met het groen in de omgeving.
We heffen bestaande barrières op en we voorkomen nieuwe barrières in deze ecologische verbindingszone, onder andere door de aanleg van ecoducten en faunapassages. Negatieve effecten van het recreatief gebruik op het lagere deel van het talud voorkomen we zoveel mogelijk. We stellen voor om de smallere ecologische verbinding langs het spoor in combinatie met de watergang in de toekomstige aanpassing van de Amsterdamse hoofdgroenstructuur of ecologische structuur op te nemen.

Soortenbescherming

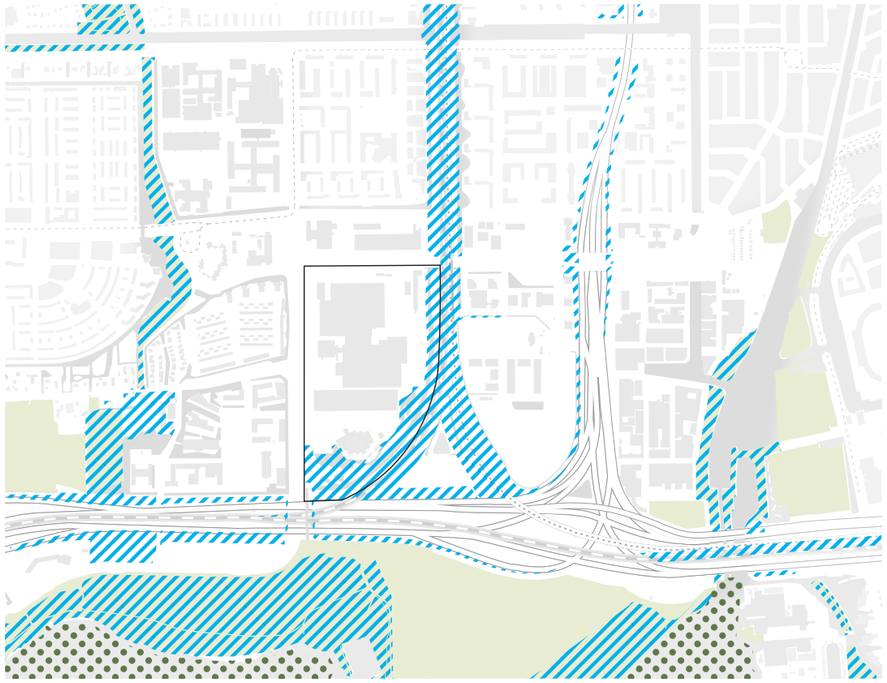
In de huidige situatie bestaat Nieuwe Meer Oost voor een groot deel uit verharding, waar de natuurwaarden beperkt zijn. De groenblauwe corridor is het oosten en zuiden van het plangebied heeft de hoogste natuurwaarden.

Uit onderzoek (bijlage 5.6) blijkt dat dit gebied een habitat biedt voor verschillende soorten zoals vleermuizen, kleine zoogdieren, vogels met jaarrond beschermde nesten, algemene broedvogels, amfibieën, reptielen en insecten en groeiplaatsen biedt voor orchideeën.

De beoogde water- en groenstructuur in Nieuwe Meer Oost vormt een robuust ecologisch raamwerk dat aansluit op de ecologische structuur in de omgeving. We voorzien in divers habitat, zodat voor verschillende soorten geschikt leefgebied aanwezig is. Met het ontwerp verhogen we de biodiversiteit, onder andere door de aanleg van natuurvriendelijke oevers, ecologisch waardevolle eilandjes, groene lanen met doorlopende bomenrijen en onderbegroeiing.

De nieuwe bebouwing in Nieuwe Meer Oost biedt kansen voor groene daken en geïntegreerde schuil- en broedvoorzieningen voor gebouwbewonende soorten (waaronder vleermuizen). In de planuitwerking moet invulling worden gegeven aan de gemeentelijke richtlijnen voor natuurinclusief bouwen, zoals opgenomen in het Handboek Natuurinclusief bouwen.

Per bouwplan is altijd nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten. Dat geldt ook voor de planuitwerking voor de openbare ruimte. Daaruit volgt of voor de beoogde werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een flora en fauna-activiteit nodig is en in hoeverre mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn. Daarnaast moet voor werkzaamheden in het plangebied een ecologisch werkprotocol worden opgesteld, waarin maatregelen zijn beschreven die de aanwezige soorten moeten beschermen.



Beschermde groengebieden Nieuwe Meer Oost en omgeving
Bron: Projectnota Schinkelkwartier

10.4 Cultuurhistorie en archeologie

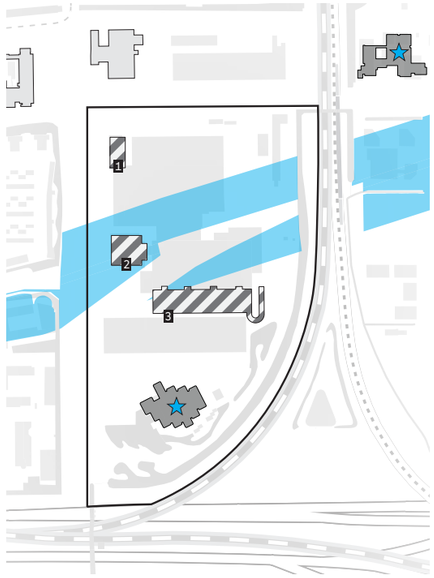
Cultuurhistorie

In en nabij Nieuwe Meer Oost zijn cultuurhistorisch waardevolle structuren aanwezig, waaronder de Sloterweg, het landschapsontwerp rond het IBM-kantoor en de noordoever van de Oeverlanden. In het plan voor Nieuwe Meer Oost hebben we rekening gehouden met deze structuren. Zo herstellen we met de aanleg van de Nieuwe Sloterweg de oorspronkelijke functie van de Sloterweg als ontsluitingsweg tussen Amsterdam en Sloten.

De IBM-geschiedenis vormt een belangrijke identiteitsdrager voor de planopzet van Nieuwe Meer Oost. Het IBM-kantoor heeft een beschermde status als gemeentelijk monument en blijft in de nieuwe situatie herkenbaar als een baken in de stad en het omringende landschap. De architectuurhistorische en typologische waarden van het monument zijn nader onderzocht (bijlage 5.7) en hebben we als vertrekpunt gebruikt bij de planuitwerking. De in samenhang met het kantoor ontworpen landschapstuin is geen onderdeel van het monument en bovendien niet meer geheel in takt. De overgebleven water- en groenstructuur rondom het kantoor wordt onderdeel van een groter buurtpark.

Naast het monumentale kantoor zijn in Nieuwe Meer Oost nog drie voormalige IBM-gebouwen met een cultuurhistorische waarde aanwezig: het ketelhuis, de schrijfmachinefabriek en het administratiekantoor. In het kader van de projectnota Schinkelkwartier is al besloten om deze gebouwen niet te beschermen en te behouden, omdat dit de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost en de aanleg van de Nieuwe Sloterweg onmogelijk zou maken. Wel is nader onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van deze gebouwen (bijlage 5.8). Daarbij is gekeken naar de mogelijkheden om karakteristieke gebouwelementen en het verhaal van IBM te behouden of terug te laten komen.

Het ketelhuis blijft behouden en wordt ingepast in de uitbreiding van datacenter Global Switch. De schrijfmachinefabriek wordt vanwege de schaal en typologie niet ingepast in het ontwerp. Ook het administratiekantoor maakt in principe plaats voor nieuwbouw, al is het denkbaar dat het gebouw langer gehandhaafd blijft.



Cultuurhistorische en archeologische waarden
Bron: Leefomgevingsfoto OER Schinkelkwartier

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Archeologische verwachtingszone voormalige Sloterweg
- 1 Voormalig IBM-ketelhuis
- 2 Voormalig IBM-administratiekantoor
- 3 Voormalige IBM-schrijfmachinefabriek
- Orde 1
- Voorlopige orde 3
- Gemeentelijk monument

We zien kansen om enkele architectonisch waardevolle onderdelen van de IBM-gebouwen te hergebruiken in de nieuwe bebouwing of als kunst in de openbare ruimte. De IBM-technologie en modulaire opbouw vormen daarbij een belangrijke inspiratiebron voor het ontwerp. Verder denken we aan IBM als thema bij de naamgeving van de openbare ruimte. Het verhaal van IBM kan door deze wijze van hergebruik zichtbaar blijven. Deze uitgangspunten nemen we mee in het verdere ontwerpproces voor de gebouwen met de ontwikkelende partijen en het ontwerp van de openbare ruimte.

Archeologie

Uit archeologisch bureauonderzoek in het kader van het OER volgt dat de bewoningszone langs de Sloterweg een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Dit betekent dat hier archeologische resten met een sterke onderlinge samenhang kunnen worden aangetroffen. Als gevolg van de ophoging in de twintigste eeuw zijn eventuele archeologische sporen afgedekt met een zandpakket van circa 1,5 meter. Bij bodemverstoring ter plaatse van de archeologische verwachtingszone van een bepaalde omvang (meer dan 500 m² en dieper dan 1,5 meter) moet archeologisch veldonderzoek worden gedaan.

10.5 Bouwhoogte

Vliegveiligheid

Nieuwe Meer Oost ligt in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Om de vliegveiligheid te waarborgen gelden in een gebied rond Schiphol hoogtebeperkingen, die zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol. Op grond van het LIB geldt een maatgevende toetshoogte in verband met aanvliegroutes en een toetshoogte in verband met radar. Objecten hoger dan de maatgevende toetshoogte zijn alsnog mogelijk als de vliegveiligheid niet in geding is en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor het doorsnijden van de toetshoogte een verklaring van geen bezwaar (vvbg) verleent.

De maatgevende toetshoogte is opgebouwd uit diverse vlakken. Sommige van deze vlakken vormen harde grenzen (zoals noodklimvlakken, naderingsvlakken en obstakelvrije ruimte), andere vlakken zijn zachter (zoals het zogenaamde horizontale binnenvlak). Doorsnijding van het horizontale binnenvlak (+41 meter NAP) is alleen toegestaan als het gebouw wordt afgeschermd door een bestaand gebouw of met een luchtvaartstudie wordt aangetoond dat de veiligheid en continuïteit van het vliegverkeer gewaarborgd zijn. Het doorsnijden van een klim- of naderingsvlak kan alleen als sprake is van afschermende werking.

Het plan voor Nieuwe Meer Oost voorziet in nieuwe bebouwing die hoger is dan deze toetshoogtes in het LIB. Daarbij geldt dat de bouwhoogte van blok 5 in Think District het noodklimvlak van de Schiphol Oostbaan doorsnijdt. Omdat de hoogte van de eerste bouwblokken het horizontale binnenvlak doorsnijden hebben de ontwikkelende partijen een luchtvaartstudie laten opstellen. Naar aanleiding daarvan heeft ILT voor de volgende gebouwen in Nieuwe Meer Oost besloten een vvgb te verlenen: B@Home op de Timeless-kavel (+56 meter NAP) en het nieuwe kantoor (+45 meter NAP), blok 2 en 3 (+50 meter NAP) en blok 4 (+39 meter NAP) en blok 5 (+53 meter NAP) in Think District.

In het kader van de bouwplannen voor de overige bouwblokken in Nieuwe Meer Oost moet een vvgb worden aangevraagd. Gezien de LIB-toetsvlakken en de verleende goedkeuringen is de verwachting dat de beoogde bouwhoogte in Nieuwe Meer Oost geen negatieve gevolgen heeft voor de vlieg-



Hoogtebeperkingen noodklimvlak Schiphol Oostbaan
Bron: Webapplicatie LIB Schiphol (Inspectie Leefomgeving en Transport)

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Maximum bouwhoogte
- Noodklimvlak Schiphol Oostbaan

veiligheid en dat voor de beoogde bouwhoogte van de overige bouwblokken het verkrijgen van een vvgb aannemelijk is.

Inpassing stadslandschap

Nieuwe Meer Oost is in het hoogbouwbeleid Amsterdam aangeduid als hoogbouwcluster, waarbij de maximale bouwhoogte wordt bepaald door het LIB. Ander beleidsuitgangspunt is dat de weidsheid van de groene scheggen wordt gekoesterd door hoogbouw nooit als aaneengesloten wanden direct aan deze scheggen te positioneren en hier slechts incidenteel hoogbouw toe te staan.

Hoogteaccenten zijn in Nieuwe Meer Oost uitsluitend voorzien op locaties waar ze de ruimtelijke samenhang en oriëntatie op ooghoogte versterken. Om de inpasbaarheid van de hoogbouw in het stadslandschap te beoordelen hebben we de visuele impact vanuit enkele gevoelige locaties inzichtelijk gemaakt en beoordeeld.

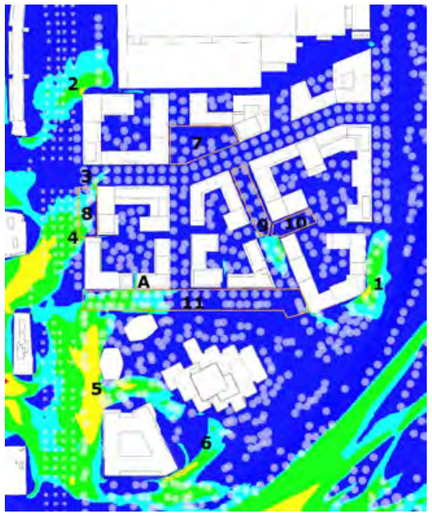
De bebouwing in Nieuwe Meer Oost is niet zichtbaar vanuit de bufferzone rondom de als UNESCO Werelderfgoed aangewezen binnenstad, het beschermd stadsgezicht Plan Zuid, de Westeinderscheg en het historische lint van de Sloterweg. Conclusie is dan ook dat de hoogteaccenten zorgvuldig zijn ingepast in het stadslandschap en passen binnen het hoogbouwbeleid Amsterdam.

Windhinder

Windhinder kan optreden als gevolg van verhoogde windsnelheden rond hoge gebouwen, waardoor het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk kan zijn. Op basis van de criteria uit de NEN 8100 wordt voor verschillende situaties en activiteiten een beoordeling van het windklimaat gegeven.

Uit onderzoek (bijlage 5.9) blijkt dat het windklimaat op enkele locaties nabij hoogbouw in Nieuwe Meer Oost als slecht wordt gekwalificeerd. De beoogde landschappelijke inrichting van Nieuwe Meer Oost met veel bomen zorgt er echter voor dat het windklimaat in de plansituatie sterk verbetert. Zo voldoet het windklimaat ter plaatse van het buurtplein en het buurtpark voor het beoogde gebruik. Conclusie is dat kan worden voldaan aan de minimale kwalificatie (matig windklimaat) uit het hoogbouwbeleid Amsterdam en dat daarmee het windklimaat in Nieuwe Meer Oost aanvaardbaar wordt geacht.

Met oog op de gefaseerde ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost is per bouwplan met hoogbouw nader windhinderonderzoek nodig, omdat het windklimaat afhankelijk is van de mate waarin omliggende bouwblokken zijn gerealiseerd. Indien nodig kan het windklimaat in de tussentijd worden verbeterd door maatregelen te treffen (beplanting, luifels en schermen).



Windhinder toekomstige situatie met bomen
Bron: Windonderzoek Nieuwe Meer Oost (DGMR)

klasse	doorlopen	slenteren	langdurig zitten
A	++	++	++
B	++	++	+/-
C	++	+/-	--
D	+/-	--	--
E	--	--	--

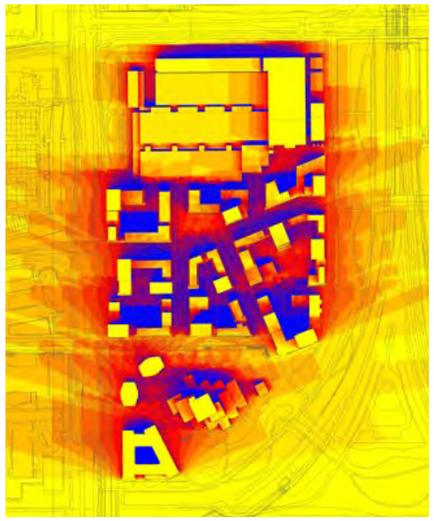
Classificatie beoordeling windhinder (NEN 8100)

Schaduwwerking en bezonning

Hoge bebouwing kan leiden tot schaduwwerking en kan negatieve gevolgen hebben voor bezonning. Uit onderzoek (bijlage 5.10) blijkt dat de nieuwe bebouwing in Nieuwe Meer Oost op de maatgevende momenten in het jaar (21 maart, 21 juni en 21 september) geen onevenredig nadelige schaduwwerking veroorzaakt op de openbare ruimte in het plangebied en op woningen in de nabije omgeving.

De nieuwe bouwblokken in Nieuwe Meer Oost zorgen onderling wel voor een zekere schaduwwerking. Daarbij is getoetst aan de Amsterdamse afgeleide van de lichte TNO-norm voor bezonning. Uitgangspunt van deze norm is dat de mogelijke bezonningsduur van het hoofdwoonvertrek in de periode tussen 21 maart en 21 september minimaal twee uur (120 minuten) per dag moet bedragen. Een beperkt percentage van de woningen in Nieuwe Meer Oost voldoet voor (een deel van) deze periode niet aan deze bezonningsnorm. Het is van belang dat de ontwikkelende partijen hier bij de oriëntatie van woningen in het kader van de planuitwerking aandacht voor hebben. Voor een stedelijke situatie als deze, wordt de situatie aanvaardbaar geacht.

Met oog op de gefaseerde ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost is per bouwplan nader onderzoek naar bezonning nodig, omdat de mate van bezonning afhankelijk is van de mate waarin omliggende bouwblokken zijn gerealiseerd.



Dagelijkse bezonningsduur toekomstige bebouwing op 21 maart
Bron: Bezonningsstudie Nieuwe Meer Oost (gemeente Amsterdam)

10.6 Verkeer en parkeren

Bereikbaarheid openbaar vervoer

In de huidige situatie is de bereikbaarheid van Nieuwe Meer Oost per openbaar vervoer ontoereikend. Uit het OER volgt dat een verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets nodig is om de bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren. De voorkeur gaat daarbij uit naar het aanpassen van metrostation Henk Sneevlietweg en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Hoofddorp met een metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan.

De aanpassing van metrostation Henk Sneevlietweg en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zorgen voor een grote verbetering van de OV-bereikbaarheid van Nieuwe Meer Oost. Deze aanpassingen zijn echter niet in de komende tien jaar voorzien en vallen daarmee buiten de scope van de investeringsnota. Bovendien zijn deze aanpassingen niet voorwaardelijk voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost. Wel hebben we in het ontwerp de benodigde ruimte gereserveerd voor de aanpassing van metrostation Henk Sneevlietweg en de inpassing van een nieuw metrostation ter hoogte van de Johan Huizingalaan.

Vooruitlopend op bovengenoemde OV-aanpassingen op langere termijn gaan we uit van het doortrekken van buslijn 18 van station Lelylaan naar het Keynesplein en zetten we in op een HOV-buslijn naar Schiphol, waarbij de exploitatie

moet worden afgestemd op de vervoersvraag. Deze HOV-buslijn moet ervoor zorgen dat de OV-bereikbaarheid van Nieuwe Meer Oost op korte termijn verbetert.

Bereikbaarheid fiets en voetganger

In de huidige situatie ontbreken in Nieuwe Meer Oost goede verbindingen voor fietsers en voetgangers. Uit het OER volgt dat een verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets nodig is om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren. Op basis daarvan is onder andere gekozen voor een fietsverbinding over de Schinkel, waarbij de fietsroute zo centraal mogelijk door Schinkelkwartier loopt.

Het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost voorziet in ruimte voor de Nieuwe Sloterweg als centraal gelegen oost-west verbinding voor fietsverkeer. Langs het spoortalud voegen we een belangrijke nieuwe schakel toe in het fietsnetwerk van Nieuw-West toe. Aan de oostzijde van de Johan Huizingalaan komt een tweerichtingsfietspad. We realiseren voor bewoners, werknemers en bezoekers een fijnmazig netwerk met wandelpaden in de binnenterreinen en het buurtpark, dat aansluit op de hoofdroutes. Verder verbeteren we de oversteekmogelijkheden van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg.

Met deze nieuwe verbindingen voor fietsers en voetgangers zorgen we voor een verbetering van de bereikbaarheid voor langzaam verkeer.

Verkeersafwikkeling auto

De huidige infrastructuur in en rondom Nieuwe Meer Oost is ingericht op het autoverkeer, met brede profielen, parkeerterreinen op maaiveld en bovengrondse garages. Uit het OER volgt dat een verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets nodig is om een prettig verblijfsgebied te kunnen realiseren en knelpunten in de verkeersafwikkeling voor autoverkeer te voorkomen. Daarbij gaat de voorkeur uit naar infrastructurele maatregelen en een lage autoparkeernorm.

Nieuwe Meer Oost blijft ook in de toekomst goed aangesloten op de gebiedsontsluitingswegen Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg. Op termijn worden de profielen van deze ontsluitingswegen aangepast, passend bij een centrumstedelijk gebied. Een herprofilering van deze wegen is overigens niet voorwaardelijk om het autoverkeer van en naar Nieuwe Meer Oost af te kunnen wikkelen.

Uit verkeersonderzoek (bijlage 5.11) blijkt dat het autoverkeer van en naar Nieuwe Meer Oost in de toekomstige situatie zonder nieuwe knelpunten voor de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen kan worden afgewikkeld. Autoverkeer op de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg kan zowel links- als rechtsaf de buurt bereiken en verlaten. Per bouwplan moeten aan de hand van een nader verkeersonderzoek de effecten voor verkeersgeneratie, bereikbaarheid en doorstroming worden onderbouwd.

De verkeersafwikkeling via de op- en afritten naar de A10 bij de Henk Sneevlietweg staat wel onder druk. Momenteel wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om te komen tot een acceptabele verkeersafwikkeling op dit kruispunt. Uit een verkenning volgt dat met een aanpassing van de rijstrookindeling een toekomstbestendige kruising kan worden gerealiseerd.

Om in Nieuwe Meer Oost een aantrekkelijk verblijfsklimaat te kunnen realiseren kiezen we voor een autoluwe inrichting door de ruimte voor autoverkeer te beperken. We realiseren slechts één doorgaande eenrichtingsroute voor autoverkeer waarbij alle bestemmingen bereikbaar blijven maar doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Bij de verkeerscirculatie houden we rekening met logistiek verkeer zoals pakketbezorging, bevoorrading en afvalinzameling.

We beperken negatieve effecten van pakketbezorging door op minimaal twee locaties aan de rand van het gebied ruimte te reserveren voor een pakketpunt. Bij voorkeur worden de pakketpunten ondergebracht in of nabij een ondergrondse parkeergarage, zodat reizen kan worden gecombineerd met het ontvangen en versturen van pakketten. Door parkeren, deelmobiliteit en een pakketpunt te combineren krijgen deze parkeergarages een functie als mobiliteitshub voor de buurt.

Auto- en fietsparkeren

In de huidige situatie bevinden de parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen zich op eigen terrein. In het OER gaat de voorkeur uit naar inpandige parkeervoorzieningen, eventueel in combinatie met hubs. Dit maakt het mogelijk de parkeerdruk in de openbare ruimte en het aantal vervoersbewegingen in de deelgebieden te beperken.

Voor het auto- en fietsparkeren in Nieuwe Meer Oost sluiten we aan op de gemeentelijke parkeernormen. Voor woningen geldt een minimum en een maximum parkeernorm. In de projectnota Schinkelkwartier is besloten om in te zetten op een maximale parkeernorm van 0,2 parkeerplaats per woning. Daarnaast geldt een bezoekersparkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. Voor kantoren geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Voor bedrijven en voorzieningen geldt maatwerk met de CROW richtlijnen (publicatie 381) als uitgangspunt.

We voorzien voor auto's in enkele ondergrondse parkeergarages op strategische locaties aan de rand van de buurt met een directe aansluiting op de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg. Daarmee voorkomen we dat autoverkeer onnodig de buurt doorkruist, maar blijft de autobereikbaarheid behouden. In de openbare ruimte leggen we een beperkt aantal parkeerplaatsen aan voor basisschoolleraren, mindervaliden en kortparkeren. We stimuleren deelmobiliteit en dubbelgebruik van parkeerplaatsen, zodat de parkeervraag kan worden beperkt. In de parkeergarages moet worden voorzien in voldoende laadinfrastructuur, waarbij het aanbod meegroeit met de vraag.

Het fietsparkeren is voorzien in gebruiksvriendelijke stallingen in ondergrondse parkeergarages of in de eerste bouwlaag van de bouwblokken. Gezien de bebouwingsdichtheid en het beperkte aantal straten in Nieuwe Meer Oost voorzien we in de openbare ruimte beperkt in fietsparkeerplekken voor bezoekers.

Uit een globale parkeerbalans voor Nieuwe Meer Oost blijkt dat er voldoende ruimte is om invulling te kunnen geven aan de parkeervraag voor auto's en fietsen. Per bouwplan in Nieuwe Meer Oost moet aan de hand van een specifieke parkeerbalans worden aangetoond dat wordt voldaan aan de geldende parkeernormen.

Verkeersveiligheid

De toegenomen drukte in de stad en de variatie in voertuigen en snelheid zorgen ervoor dat de verkeersveiligheid meer onder druk komt te staan. In de huidige situatie zijn op de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg 'black spots' aanwezig: locaties waar relatief veel verkeersongevallen plaatsvinden.

We pakken de huidige 'black spots' aan in het kader van het aanpassen van de aansluitingen met de straten in Nieuwe Meer Oost, en op termijn in het kader van de herprofilering van deze wegen. We voorzien voor langzaam verkeer in nieuwe veilige oversteekmogelijkheden van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg.

In Nieuwe Meer Oost zorgen we voor een verkeersveilige inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig. Er komen gebruiksvriendelijke fietsenstallingen, zodat fietsgebruik wordt gestimuleerd. Door de Nieuwe Sloterweg autovrij en de buurtstraten en de promenade autoluw in te richten beperken we het risico op ongevallen tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer.

Modal split

De huidige modal split (procentuele verdeling tussen de verschillende vervoersmodaliteiten) in Nieuwe Meer Oost past bij het beeld van een autolocatie. In het OER is opgenomen dat een verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets noodzakelijk is om de OV- en fietsbereikbaarheid te verbeteren, een prettig verblijfsgebied te realiseren en knelpunten in de verkeersafwikkeling voor auto's te voorkomen.

Het verkeersonderzoek toont aan dat als gevolg van autonome ontwikkelingen (referentiesituatie) een verschuiving plaatsvindt van autogebruik naar openbaar vervoer en fiets. De ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost (plansituatie) leidt tot een extra toename van het gebruik van openbaar vervoer en (met name) fiets. In onderstaande tabel wordt de wijziging van de modal split voor Nieuwe Meer Oost weergegeven.

	Aandeel openbaar vervoer (%)	Aandeel auto (%)	Aandeel fiets (%)
Huidige situatie (2023)	11	67	22
Referentiesituatie (2040)	22	50	28
Plansituatie (2040)	24	39	37

Modal split Nieuwe Meer Oost in huidige, referentie- en plansituatie
Bron: Verkeersmodelonderzoek Nieuwe Meer Oost (Arcadis)

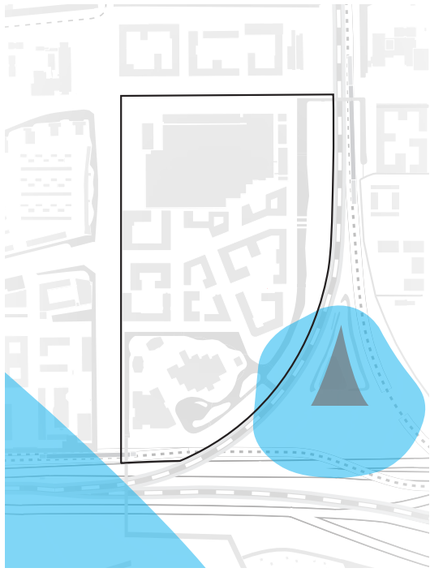
De verklaring van de verschuiving van auto naar openbaar vervoer en fiets is een combinatie van maatregelen voor de verschillende modaliteiten. In de referentie- en plansituatie is uitgegaan van de HOV-buslijn tussen Schinkelhaven en Schiphol. In het verkeersonderzoek is nog geen rekening gehouden met buslijn 18, een doortrekking van de Noord/Zuidlijn en een aanpassing van metrostation Henk Sneevlietweg. Door deze maatregelen zal het OV-gebruik nog verder worden gestimuleerd. Het autogebruik wordt in de referentiesituatie ontmoedigd door onder andere de invoer van betaald parkeren en de beleidsaanpassing van 50 km/uur naar 30 km/uur. In de plansituatie wordt dit verder ontmoedigd door de parkeernorm. In de plansituatie is onder andere uitgegaan van de Nieuwe Sloterweg en de fietsverbinding langs het spoortalud.

10.7 Geluid en trillingen

Industriegeluid

Nieuwe Meer Oost ligt in de nabijheid van de gezoneerde industrieterreinen Schiphol-Oost, Schinkel en hulpwarmtecentrale (HWC). Uit akoestisch onderzoek (bijlage 5.12) blijkt dat de geluidbelasting vanwege deze industrieterreinen bijna overal in Nieuwe Meer Oost lager is dan de voorkeursgrenswaarde en daarmee geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van geluidgevoelige functies zoals wonen. Alleen ter plaatse van blok 5 in Think District zorgt industrieterrein HWC voor een beperkte overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Industriegeluid Nieuwe Meer Oost
Bron: Akoestisch onderzoek industrieterrein Schiphol-Oost en HWC (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied)



Naast geluid van genoemde industrieterreinen moet rekening worden gehouden met geluid van individuele bedrijven, in dit geval datacenter Global Switch, de gemeentewerf en het recyclepunt. Daarbij hebben we rekening gehouden met vergunde geluidruimte en indicatieve richtafstanden.

Datacenter Global Switch beschikt over een omgevingsvergunning milieu waarin rekening is gehouden met zowel uitbreiding van het datacenter als woningbouw aan de zuidzijde van het datacenter. In verband met het opgesteld motorisch vermogen moet Global Switch worden aangemerkt als ‘milieubelastende activiteit die in aanzienlijke mate geluid veroorzaakt’ (onder de Wet geluidhinder ‘grote lawaaimaker’ genoemd). Dit leidt ertoe dat de gemeente voor 2032 in het Omgevingsplan de Global Switch-kavel als industrieterrein moet aanwijzen en een geluidaandachtsgebied met bijbehorende geluidproductieplafonds moet vaststellen. Dit leidt overigens niet tot beperkingen van de ontwikkelmogelijkheden. De huidige vergunde geluidruimte van Global Switch blijft namelijk ook dan maatgevend voor de geluidbelasting in de omgeving.

In het OER ging de voorkeur nog uit naar het op termijn verplaatsen van het datacenter. Uitgangspunt in de investeringsnota is echter dat verplaatsing van Global Switch niet aan de orde is, zodat rekening moet worden gehouden met eventuele geluidbeperkingen. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 5.13) volgt dat de geluidbelasting vanwege Global Switch op enkele gevels van de meest noordelijke bouwblokken op de Timeless-kavel hoger is dan de grenswaarde, zodat hier gebouwgebonden maatregelen nodig zijn. In het overige deel van het gebied is de geluidbelasting lager dan de grenswaarde, wat aanvaardbaar wordt geacht.

Conclusie is dat met een standaard gevelisolatie bij de woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden geborgd en de vergunde geluidruimte en bedrijfsvoering van Global Switch niet worden beperkt.

De gemeentewerf en het recyclepunt worden in het kader van de gebiedsontwikkeling verplaatst, zodat eventuele geluidemissie uiteindelijk geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van geluidgevoelige functies. Het recyclepunt wordt tijdelijk verplaatst naar de locatie van de gemeentewerf. Binnen de indicatieve richtafstand voor geluid (50 meter) zijn geen geluidgevoelige functies voorzien, zodat het recyclepunt op deze locatie geen negatieve gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat.

Wegverkeers-, spoor- en metrogeluid

In de huidige situatie reikt het geluid van de snelweg A4 relatief ver in Nieuwe Meer Oost. In een groot deel van het gebied wordt daardoor de grenswaarde op de gevels van de beoogde bouwblokken overschreden. Het geluid van de Johan Huizingalaan zorgt op de westelijk gelegen bouwblokken voor een overschrijding van de standaardwaarde. Treinverkeer en in beperkte mate ook metroverkeer zorgen met name op de oostelijk gelegen bouwblokken voor een overschrijding van de standaardwaarde. Er zijn dan ook maatregelen nodig om de geluidhinder vanwege wegverkeer en spoor te beperken en op die manier een aanvaardbaar woon-, leef- en verblijfsklimaat te waarborgen.

In het OER ging de voorkeur uit naar een aarden geluidwal (15 meter hoog) en geluidschermen langs de A4 (5 meter hoog) en eerstelijnsbebouwing langs het spoor en geluidschermen langs het spoor (2 meter hoog). In het kader van de investeringsnota is nader onderzoek gedaan naar de uitvoerbaarheid van de parkwal langs de A4. Daaruit blijkt dat de vormgeving van de parkwal, zoals beoogd in de projectnota Schinkelkwartier, in verband met de reservering voor de Noord/Zuidlijn, de benodigde toegankelijkheid van de sporendriehoek (werkterrein Zuidasdok) en de te nemen maatregelen aan bestaande kunstwerken, niet uitvoerbaar is.

Om alsnog voor voldoende geluidafscherming te zorgen is onderzoek gedaan naar alternatieve geluidafschermende maatregelen (bijlage 5.14). Doelstelling is om de overschrijding van de grenswaarde op de gevels van geluidgevoelige functies zoveel mogelijk te voorkomen en de geluidbelasting op leefniveau (waaronder in het buurtpark) terug te brengen tot bij voorkeur de standaardwaarde. Daarmee sluiten we aan op de doelstellingen uit het gemeentelijk Actieplan Geluid.

Op basis van dit onderzoek gaat de voorkeur uit naar een geluidscherm langs de noordelijke rijbaan van A4 van deels 3,5 meter en deels 6 meter hoog. Aanvullend is een 2 meter hoog scherm nodig ter plaatse van de zuidelijke rijbaan van de A4. Beide schermdelen moeten voor een deel worden doorgetrokken ter plaatse van deelgebied Nieuwe Meer West en de sporendriehoek. De geluidschermen langs de noordelijke rijbaan van de A4 sluiten ter hoogte van het spoortalud aan op een 1,5 meter hoog geluidscherm langs het treinspoor.

Bij het bepalen van de lengte en hoogte van de geluidschermen is rekening gehouden met de uitgangssituatie dat de ontwikkeling van verschillende bouwblokken in Nieuwe Meer Oost vooruitloopt op de realisatie van de geluidschermen. Voor deze bouwblokken geldt dat in geval van een overschrijding van de grenswaarde een ‘niet-geluidgevoelige gevel’ (voorheen dove gevel genaamd) verplicht is en bouwkundige maatregelen nodig zijn, zoals afsluitbare loggia’s. Daarbij is relevant dat deze bouwblokken in de eerste linie voor een afscherming van het geluid en daarmee een lagere gevelbelasting op de bouwblokken in de tweede linie zorgen.

Aan de hand van nader onderzoek (bijlage 5.15) zijn de effecten van de nieuwe bebouwing en de beoogde geluidafschermende maatregelen inzichtelijk gemaakt. De gesloten bouwblokken zijn effectief om geluid vanwege wegverkeer en spoor te weren en voor geluidluwe gevels en geluidluwe binnenterreinen te zorgen. De geluidschermen zorgen voor een aanzienlijke vermindering van de gevelbelasting op met name de lagere bouwlagen van de bouwblokken, waardoor de overschrijding van de standaardwaarde afneemt. Op de bovenste bouwlagen van de bouwblokken overschrijdt de gevelbelasting op de meeste plekken de grenswaarde niet meer. Daarnaast zorgen de schermen op leefniveau voor een afname van de geluidbelasting met circa 5 dB, waardoor onder meer de verblijfskwaliteit in het buurtpark sterk verbetert.



Geluidcontouren snelweg voor maatregelen (1,5 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)



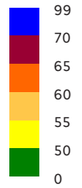
Geluidcontouren snelweg na maatregelen (1,5 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)



Geluidcontouren hoofdspoor voor maatregelen (1,5 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)



Geluidcontouren hoofdspoor na maatregelen (1,5 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)

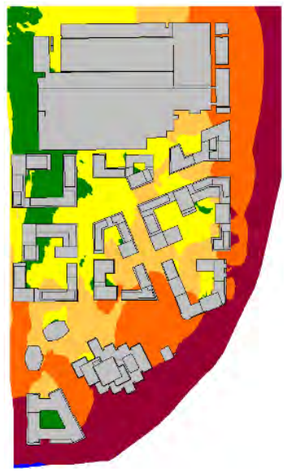




Geluidcontouren snelweg voor maatregelen (30 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)



Geluidcontouren snelweg na maatregelen (30 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)



Geluidcontouren hoofdspoor voor maatregelen (30 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)



Geluidcontouren hoofdspoor na maatregelen (30 m)
Bron: Akoestisch onderzoek cumulatie Nieuwe Meer Oost (DGMR)

In het kader van individuele bouwplannen is altijd nader akoestisch onderzoek nodig, omdat de gevelbelasting afhankelijk is van de mate waarin omliggende bouwblokken zijn gerealiseerd en daarmee voor afscherming en/of reflectie zorgen. Nieuwe woningen moeten op grond van het gemeentelijk geluidbeleid altijd beschikken over een stille (geluidluwe) zijde. Daarvoor kan het nodig zijn om bouwkundige maatregelen te treffen, zoals loggia's, balkons met borstwering, lamellenroosters of spuiluiken.

Bij overschrijding van de grenswaarde is een dubbelzijdige oriëntatie gewenst. Verder hanteren we als uitgangspunt een gelijkwaardige verdeling van woningcategorieën over geluidbelaste locaties. Daarmee voorkomen we dat sociale huurwoningen op de meest geluidbelaste en vrije sectorwoningen op de minst geluidbelaste locaties worden gerealiseerd.

Met de beoogde bebouwingstypologie, geluidafscherming en eventuele aanvullende gebouwgebonden maatregelen zorgen we in Nieuwe Meer Oost voor een aanvaardbaar woon-, leef- en verblijfsklimaat.

Luchtvaartgeluid

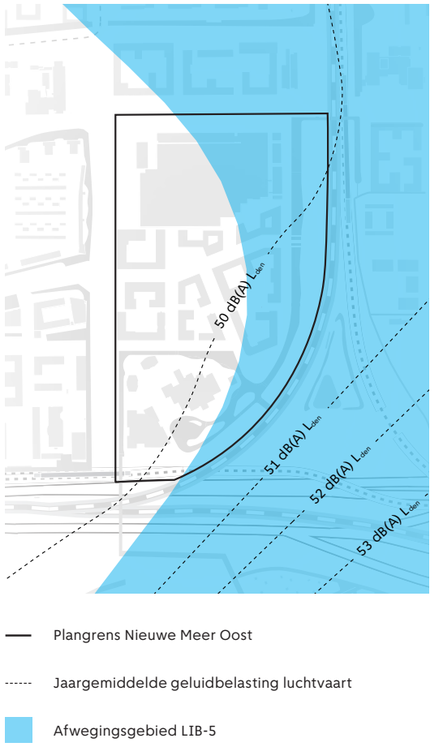
Nieuwe Meer Oost ligt in de nabijheid van Schiphol, waardoor rekening moet worden gehouden met geluidbelasting als gevolg van vliegverkeer. De wettelijke mogelijkheden voor woningbouw worden in principe begrensd door de LIB-4 zone. Boven de 48 dB(A) L_{den} is de kans dat hinder wordt ervaren groot. Boven het niveau van 40 dB(A) L_{night} kan ernstige slaapverstoring optreden. Nieuwe Meer Oost ligt buiten de LIB-4 zone, maar deels binnen de LIB-5 zone, het planologisch afwegingsgebied voor geluid. Omdat Schinkelkwartier als bestaand stedelijk gebied kan worden aangemerkt, is het mogelijk om hier geluidgevoelige functies toe te staan op voorwaarde dat in de planvorming expliciet rekening wordt gehouden met luchtvaartgeluid en toekomstige bewoners

vooraf actief worden geïnformeerd. Deze verplichting volgt uit de gemeentelijke beleidsregel wonen en vliegen 20 Ke-contour Schiphol.

De geluidbelasting als gevolg van vliegverkeer wordt in Nieuwe Meer Oost bepaald door landende vliegtuigen richting de Oostbaan en opstijgende vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan en Polderbaan. Het geluid van de Oostbaan, die in principe niet 's nachts wordt gebruikt, is daarbij maatgevend. De jaargemiddelde geluidbelasting in het plangebied bedraagt 49-50 dB(A) L_{den}, in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) bedraagt de jaargemiddelde geluidbelasting 39 dB(A) L_{night}. Gezien deze geluidbelasting kan een zekere mate van hinder in Nieuwe Meer Oost niet worden uitgesloten, maar is van ernstige slaapverstoring geen sprake.

Om de blootstelling aan luchtvaartgeluid te kunnen beperken is, in aansluiting op het OER, onderzoek gedaan naar geluidadaptieve maatregelen in Nieuwe Meer Oost (bijlage 5.16). De bebouwingstypologie van gesloten bouwblokken met binnentuinen blijkt positief voor het afschermen van luchtvaartgeluid en het beperken van reflectie. Bij de nadere planuitwerking moet invulling worden gegeven aan geluidadaptieve maatregelen, bijvoorbeeld door bij de oriëntatie van de woningen, het groenontwerp en de gevelmaterialisering nadrukkelijk rekening te houden met luchtvaartgeluid en op de meest geluidbelaste locaties afsluitbare loggia's toe te passen. Met toepassing van deze geluidadaptieve maatregelen kan de blootstelling aan luchtvaartgeluid en daarmee eventuele hinder in Nieuwe Meer Oost worden beperkt. Conclusie is dat zo een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd.

Afwegingsgebied LIB-5 en geluidbelasting luchtvaart
Bron: Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (2018)



Toekomstige bewoners in Nieuwe Meer Oost worden tijdig geïnformeerd over de geluidbelasting vanwege luchtvaartgeluid en eventuele getroffen maatregelen. Zo worden zij in de gelegenheid gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een door luchtvaartgeluid belast gebied. Met de ontwikkelende partijen en corporaties maken we afspraken over deze informatieplicht. Onderdeel daarvan is dat in koop- en huurovereenkomsten wordt opgenomen dat sprake kan zijn van geluidhinder als gevolg van luchtvaart.

Grondgeluid Schiphol

Naast geluid van vliegtuigen in de lucht kan ook het laagfrequente geluid van startende vliegtuigen op de grond een zekere mate van hinder veroorzaken. Dit grondgeluid weerkaatst onder meewindcondities tegen de grond en kan daardoor, met name bij winterse omstandigheden, op enkele kilometers afstand van Schiphol worden waargenomen. Er zijn geen normen voor grondgeluid.

Uit verkennend onderzoek naar grondgeluid in het kader van het OER volgt dat hinder in Nieuwe Meer Oost niet op voorhand kan worden uitgesloten. Omdat in dat onderzoek de invloed van bebouwing echter niet gedetailleerd is meegenomen, zijn ter plaatse van het plangebied metingen verricht naar grondgeluid van startende vliegtuigen vanaf de Aalsmeerbaan en Kaagbaan (bijlage 5.17). De gemeten niveaus voor Nieuwe Meer Oost zijn gerelateerd aan het referentieniveau voor grondgeluid van de Polderbaan in de wijk Vrijschot-Noord (Hoofddorp). Op basis daarvan is de conclusie dat grondgeluid in Nieuwe Meer Oost waarneembaar zal zijn, maar niet zal leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bovendien kunnen toekomstige bebouwing en geluidafschermende maatregelen voor extra afscherming zorgen.

Cumulatieve geluidbelasting

Omdat Nieuwe Meer Oost door meerdere geluidbronnen wordt belast is indicatief onderzoek gedaan naar de cumulatieve geluidbelasting (bijlage 5.18). Het realiseren van gesloten bouwblokken en de geluidafschermende maatregelen langs de snelweg A4 en het spoor zorgen voor een verlaging van de cumulatieve geluidbelasting tot waarden van 58 tot 66 dB, wat volgens het Amsterdams geluidbeleid aanvaardbaar kan worden geacht. Kanttekening daarbij is dat daarbij geen rekening is gehouden met het effect van gebouwgebonden en geluidadaptieve maatregelen, terwijl die maatregelen zorgen voor geluidluwe gevels en minder blootstelling aan luchtvaartgeluid.

Uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) volgt dat luchtvaartgeluid binnen de 48 dB(A) L_{den} contour, dus ook in Nieuwe Meer Oost, moet worden betrokken bij het bepalen van de cumulatieve geluidbelasting. Voor luchtvaart is een worst case van 50 dB(A) L_{den} gehanteerd. In de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet is een aanpassing van de rekenregels voor cumulatie van luchtvaartgeluid voorzien, als gevolg waarvan luchtvaartgeluid in een groter gebied zwaarder zou gaan meetellen. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar een alternatieve methode om de samenloop van geluid van meerdere bronnen te bepalen en de aanvaardbaarheid daarvan (kwalitatief) te beoordelen. Daarbij is de inzet gericht op een methode die recht doet aan de hinder van de verschillende bronnen en in de uitvoeringspraktijk beter toepasbaar is.

In het kader van individuele bouwplannen is nader akoestisch onderzoek nodig naar de aanvaardbaarheid van de cumulatieve geluidbelasting. Daarbij moet ook de mate van ernstige geluidhinder en slaapverstoring in beeld worden gebracht. Aanvullend op de informatieplicht binnen het LIB-5 gebied moeten toekomstige bewoners op grond van het OER actief en tijdig worden geïnformeerd over de (cumulatieve) geluidbelasting en getroffen maatregelen in het gebied, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om een bewuste keuze te maken voor wonen in een geluidbelast gebied.

Trillingen

In Nieuwe Meer Oost kan een zekere mate van trillinghinder langs de spoorlijn optreden. Op grond van het OER moet in het kader van een bouwplan binnen 100 meter van het spoor onderzoek naar mogelijke trillinghinder worden gedaan. Daaruit kan volgen dat maatregelen aan het gebouwontwerp nodig zijn om trillinghinder als gevolg van treinverkeer te voorkomen.

Verder voorkomen we onevenredige negatieve effecten op de bedrijfsvoering van Global Switch als gevolg van trillingen door bouwwerkzaamheden in Nieuwe Meer Oost. Bij de nadere planuitwerking wordt onderzocht in hoeverre mitigerende maatregelen, zoals aangepaste heitechnieken, nodig zijn om negatieve effecten te voorkomen.

10.8 Luchtkwaliteit, stof en geur

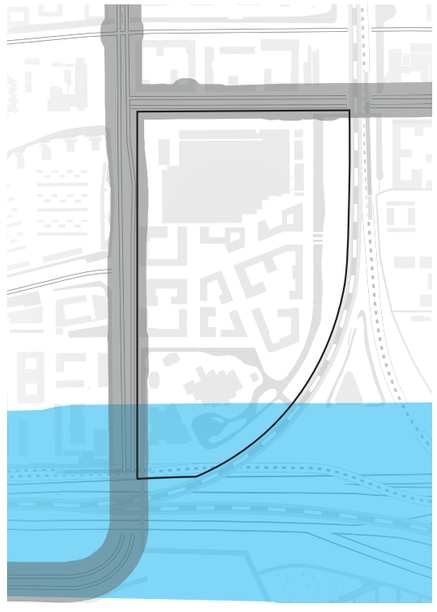
Luchtkwaliteit

De snelwegen A4 en A10 zijn maatgevend voor de luchtkwaliteit in Nieuwe Meer Oost. Daarnaast is luchthaven Schiphol van invloed op de luchtkwaliteit. De achtergrondconcentratie in Amsterdam is relatief hoog. Als gevolg van de toename van het aantal elektrische auto's, de uitbreiding van milieuzones in Amsterdam en overige maatregelen uit het gemeentelijk Actieplan Schone Lucht zal de luchtkwaliteit de komende jaren verder verbeteren.

Om negatieve gezondheidseffecten als gevolg van luchtverontreiniging in Nieuwe Meer Oost te beperken worden in lijn met de gemeentelijke richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit binnen een afstand van 150 meter van de A4 geen gevoelige bestemmingen (waaronder scholen voor minderjarigen en kinderdagverblijven) gerealiseerd. Daarnaast worden geen gevoelige bestemmingen gerealiseerd in de eerstelijnsbebouwing binnen 25 meter afstand van de Johan Huizingalaan.

Uit onderzoek (bijlage 5.19) blijkt dat de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in Nieuwe Meer Oost nergens worden overschreden. De concentraties stikstofdioxide en fijnstof liggen boven de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), wat overigens niet wordt veroorzaakt door de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost maar door de achtergrondconcentraties. Naast stikstofdioxide en fijnstof kan ultrafijnstof (waaronder roet) afkomstig van weg- en vliegverkeer gezondheidseffecten veroorzaken. Hiervoor gelden geen wettelijke normen.

Per bouwplan moet worden onderbouwd in hoeverre de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Op grond van het OER moeten toekomstige bewoners van Nieuwe Meer Oost actief en tijdig worden geïnformeerd over de luchtkwaliteit in het gebied, zodat zij in de gelegenheid worden gesteld om bewust een keuze te maken voor wonen in een gebied met een zekere mate van luchtverontreiniging.



Richtafstanden gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
Bron: Onderzoek luchtkwaliteit Nieuwe Meer Oost (Antea Group)

Stof en geur

In of nabij Nieuwe Meer Oost vinden geen activiteiten plaats die in het plangebied hinder als gevolg van emissie van grof stof kunnen veroorzaken.

Voor geur geldt dat zowel de gemeentewerf als het recyclepunt in Nieuwe Meer Oost een indicatieve richtafstand van 30 meter hebben. De gemeentewerf en het recyclepunt worden in het kader van de gebiedsontwikkeling verplaatst, zodat eventuele geuremissie daarmee uiteindelijk geen belemmering vormt voor de ontwikkeling. Gezien de richtafstand levert ook de tijdelijke verplaatsing van het recyclepunt naar de locatie van de gemeentewerf geen beperkingen op voor de ontwikkeling.

Wegverkeer en luchtvaart kunnen in Nieuwe Meer Oost mogelijk tot waarneembare geurconcentraties leiden, maar veroorzaken naar verwachting geen hinder.

10.9 Omgevingsveiligheid

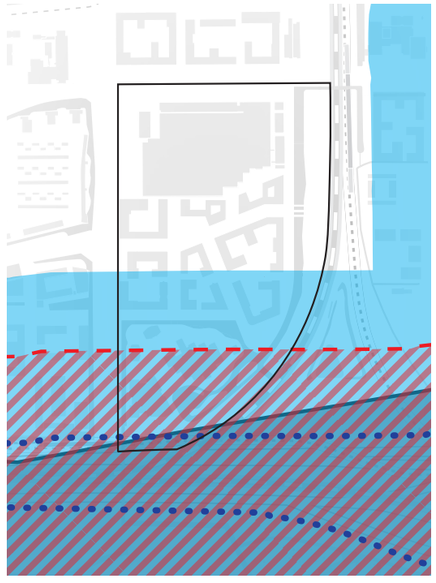
Nieuwe Meer Oost ligt binnen het invloedgebied van de snelweg A4, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De nieuwe bebouwing in Nieuwe Meer Oost ligt buiten de invloedgebieden van de A10-West en een hogedruk aardgasleiding ten zuiden van het gebied. In of nabij het gebied zijn ook geen risicovolle inrichtingen aanwezig die voor beperkingen zorgen.

Binnen bepaalde afstanden van de A4 moet in Nieuwe Meer Oost rekening worden gehouden met risico's op een incident met brand, explosie of gifwolk. De veiligheidsrisico's vormen vooral voor de eerstelijnsbebouwing een aandachtspunt. De nieuwe bebouwing ligt buiten het brandaandachtsgebied, maar binnen het explosie- en gifwolkaandachtsgebied van de A4. De eerstelijnsbebouwing kan worden beschermd tegen explosiegevaar door deze te voorzien van gevels waarmee letsel door scherfwerking wordt voorkomen. In het scenario van een calamiteit met toxische gassen is een centraal uit te schakelen mechanisch ventilatiesysteem de meest effectieve maatregel.

Sinds de aanwijzing van aandachtsgebieden is het berekenen van het groepsrisico niet meer verplicht. Het groepsrisico is de kans op overlijden van een groep van tien of meer personen per jaar als rechtstreeks gevolg van een ongeluk bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit een indicatieve berekening van het groepsrisico voor Nieuwe Meer Oost (bijlage 5.20) volgt dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden, maar dat de ontwikkeling geen significante invloed heeft op het groepsrisico. Als gevolg van de realisatie van Zuidasdok zal het transport met gevaarlijke stoffen afnemen en daalt het groepsrisico tot onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico wordt aanvaardbaar geacht.

In Nieuwe Meer Oost zijn binnen de brand- en explosieaandachtsgebieden van de A4 geen minder zelfredzame groepen zoals kinderen en ouderen beoogd. Via toegangswegen aan de noord- en westzijde is Nieuwe Meer Oost bereikbaar voor nood- en hulpdiensten en voorzien we in de openbare ruimte in voldoende opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen. Bij nieuwe ontwikkelingen binnen de aandachtsgebieden moet rekenschap worden gegeven van de risico's. Daarbij moet aandacht worden besteed aan risicoprofiel, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, bluswatervoorzieningen, zelfredzaamheid, vluchtroutes en risicocommunicatie.

Nieuwe Meer Oost ligt deels binnen de LIB-5 zone, waarbinnen naast geluid ook rekening moet worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. De ontwikkeling leidt tot een intensiever gebruik, waardoor bij een onverhoopt vliegtuigongeval meer slachtoffers kunnen vallen. Dit risico is aanvaardbaar, omdat het risico zeer klein is (kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar) en geen bron- en effectmaatregelen mogelijk zijn om dit risico te beperken.



Veiligheidscontouren snelwegen en hogedruk aardgasleiding.
Bron: Onderzoek omgevingsveiligheid Nieuwe Meer Oost (Antea Group)

10.10 Overige gezondheidsaspecten

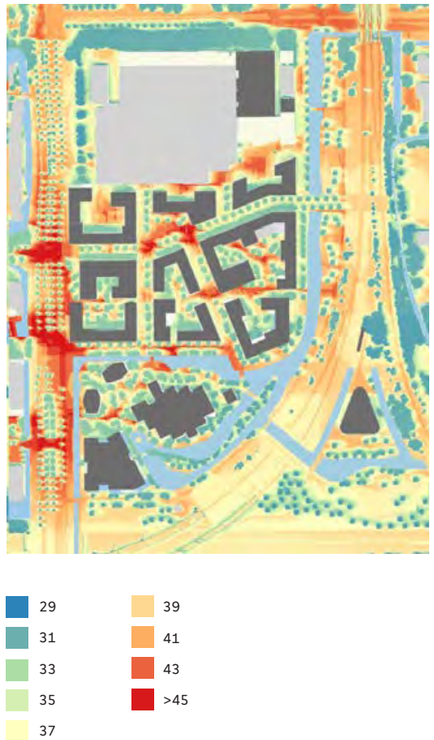
Hittestress

Tijdens een zomerse hittedag is er een significant verschil tussen de temperatuur in de dichtbebouwde stad en de temperatuur in het omliggende landschap. Dit wordt het 'stedelijk hitte-eiland effect' genoemd. Hoge temperaturen veroorzaken dan ook met name in een stedelijke omgeving hittestress, wat kan leiden tot slaapverstoring, concentratieproblemen en negatieve gezondheidseffecten.

In de huidige situatie is Nieuwe Meer Oost grotendeels verhard, waardoor de hitte minder snel kan vervliegen. Het ontwerp voorziet in een afname van verharding, de realisatie van groene binnenterreinen, een uitbreiding van de groenstructuur en de toevoeging van veel bomen. Uit onderzoek (bijlage 5.21) blijkt dat daarmee wordt gezorgd voor schaduwwerking en hittestress wordt beperkt. De spoordijk koelt 's nachts sterk af en kan daarmee een regulerende

functie hebben voor het microklimaat. We benutten deze functie door naast de spoordijk een buurtpark aan te leggen. Daarnaast liggen de Oeverlanden en de Nieuwe Meer om de hoek. Door de groengebieden via schaduwrijke langzaam verkeerroutes met elkaar te verbinden zijn koele plekken voor bewoners en werknemers van Nieuwe Meer Oost op loopafstand (binnen 300 meter) bereikbaar. Zo kan worden voldaan aan de betreffende provinciale instructieregels voor klimaatadaptatie.

In de openbare ruimte komen watertappunten en in het zuidelijk deel van het buurtpark komt een speelvoorziening met water. Deze voorzieningen kunnen tijdens warme dagen voor afkoeling zorgen.



Gemiddelde gevoelstemperatuur maatgevende hittedag (12-18 uur)
Bron: Hittestudie Nieuwe Meer Oost (gemeente Amsterdam)

Lichthinder

Stedelijke gebieden zijn 's avonds en 's nachts vaak continu verlicht. Als er continu veel licht aanwezig is kan dit tot lichthinder en mogelijk zelfs tot slaapverstoring en negatieve gezondheidseffecten leiden.

We hebben geborgd dat in de planuitwerking lichthinder zo veel mogelijk moet worden voorkomen, waarbij aandacht wordt besteed aan lichtreclame, gebouwverlichting, hinderlijke lichtinval en mogelijke impact op diersoorten zoals vleermuizen.

Magnetische velden

In de directe nabijheid van onderstations, hoog- en middenspanningskabels en transformatorhuisjes zijn magneetvelden aanwezig. Het langdurig verblijven van mensen nabij hoogspanningslijnen binnen magneetvelden sterker dan 0,4 microtesla wordt geassocieerd met gezondheidsrisico's. Daarom heeft de gemeente voorzorgbeleid voor magneetvelden vastgesteld.

In de groenstrook van de Johan Huizingalaan is een 50 kV-hoogspanningsverbinding aanwezig. Uit een meting (bijlage 5.22) blijkt dat de magneetveldsterkte van dit kabeltracé ter plaatse van de nabijgelegen bouwblokken lager is dan 0,4 microtesla, zodat we gezondheidsrisico's kunnen uitsluiten. Verder hebben we geborgd dat voldoende afstand moet worden aangehouden tussen (inpandige) transformatorhuisjes en gevoelige bestemmingen.

Sport, bewegen en leefstijl

In aansluiting op het OER houden we in het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost rekening met gezondheidsbevordering door te voorzien in voldoende sportvoorzieningen, mogelijkheden om te bewegen en het stimuleren van een gezonde leefstijl. Daarmee sluiten we aan op de doelstelling van het Programma Bewegende Stad.

Het plan voor Nieuwe Meer Oost voldoet aan de Amsterdamse referentienormen voor sport. Voor de inpassing van sportvoorzieningen gaan we uit van een combinatie van sport in de openbare ruimte in het plangebied en inpassing van veldsport buiten het plangebied (intensivering sportparken Sloten en Sloten-West). Daarnaast voorziet het plan in het toevoegen van langzaam verkeerverbindingen, die uitnodigen tot bewegen. Voor speelvelden voldoen we niet geheel aan de referentienorm. Dit is aanvaardbaar, omdat we in het gebied ruim voldoende groen realiseren en daarbij voorzien in dubbelgebruik.

Tot slot is het uitgangspunt voor de nadere planuitwerking om gezond voedsel en een rookvrije omgeving zoveel mogelijk te stimuleren.

10.11 Energie en circulariteit

Energie

In het OER is opgenomen dat een decentraal warmtenet op lage temperatuur de voorkeur heeft boven een centraal hoge temperatuur warmtenet. Gezien de mogelijkheden per deelgebied en de reeds aanwezige infrastructuur is als uitgangspunt opgenomen dat de systeemkeuze per deelgebied nader moet worden uitgewerkt. In deze investeringsnota geven we hier invulling aan.

Ondanks de ligging nabij het stadswarmtenet hebben de erfpachters in Nieuwe Meer Oost afgewogen en besloten om niet aan te sluiten op stadswarmte. Reden hiervoor is het beoogde aantal woningen en de duurzame leveringszekerheid die dat vereist. Ook zet de gemeente niet actief in op toepassing van aquathermie ten behoeve van collectieve warmtevoorziening.

De erfpachters in Nieuwe Meer Oost hebben gekozen voor een individueel energiesysteem in de vorm van Warmte Koude Opslag (WKO). De beoogde locaties voor de benodigde WKO-putten zijn zorgvuldig gekozen en afgestemd op het ontwerp voor de openbare ruimte. Om interferentie tussen de bodemsystemen te voorkomen maken de partijen hier onderling afspraken over en is een bodemenergieplan niet nodig. Aanvullend kunnen de erfpachters het gebruik van restwarmte van datacenter Global Switch als piekwarmte nader onderzoeken. De gemeente neemt hierin geen regisserende rol, maar kan waar nodig de partijen ondersteunen.

Voor nieuwe woningen in Nieuwe Meer Oost gelden de eisen voor de Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) voor de maximale energiebehoefte, het aandeel fossiele energie in het energiegebruik en het aandeel hernieuwbaar op te wekken energie. Belangrijk aandachtspunt bij de toekomstige energievoorziening is dat het elektriciteitsnet in Amsterdam onder druk staat.

Grondstoffengebruik

Voor de inrichting van de openbare ruimte passen we hergebruikte materialen toe, voor zover dit past binnen de gemeentelijke inrichtingsprincipes. Op gebouwniveau stimuleren we de ontwikkelende partijen aan de hand van het verplichte grondstoffenpaspoort om adaptief en demontabel te bouwen en zoveel mogelijk biobased en herbruikbare materialen toe te passen. Daarnaast worden de ontwikkelende partijen uitgedaagd om voor de Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) bij woningbouw een maximale score van 0,5 en bij kantoren een maximale score van 0,85 aan te houden.

Voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost moet grond worden toegevoegd en grond worden verwijderd. Er is grond nodig om het maaiveld op te hogen en de parkwal aan te leggen. Bij het graven van parkeergarages en oppervlaktewater komt juist grond vrij. We hebben een indicatieve grondbalans opgesteld om zo efficiënt mogelijk met vrijkomende grond om te gaan binnen het plangebied. Bij voorkeur wordt vrijkomende grond uit het gebied zoveel mogelijk weer in het gebied verwerkt. In het vervolg onderzoeken we samen met de ontwikkelende partijen wat de mogelijkheden zijn.

Afvalinzameling

Het ontwerp voor Nieuwe Meer Oost voorziet in ondergrondse afvalcontainers in de openbare ruimte. Door perscontainers toe te passen beperken we de ruimteclaim in de openbare ruimte. De inzameling van bedrijfsafval is geen publieke taak, dit moet inpandig worden ingezameld.

Het recyclepunt Henk Sneevlietweg kan in verband met de beoogde ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost niet op de huidige locatie worden behouden. Naar verwachting wordt het recyclepunt pas na 2032 definitief verplaatst naar een locatie in de directe omgeving van het plangebied. Daarbij worden de mogelijkheden verkend om de functie op te waarderen tot een circulair ambachtscentrum. Gezien die planning en de fasering van de gebiedsontwikkeling voorzien we in een tijdelijke verplaatsing van het recyclepunt naar de huidige locatie van de gemeentewerf.

11 Participatie en communicatie

Om de betrokkenheid van en samenwerking met bewoners, ondernemers en organisaties bij gemeentelijke plannen te organiseren heeft de gemeente een participatieverordening vastgesteld. Doel van de verordening is duidelijkheid geven over hoe en wanneer kan worden meegedacht en -gepraat over gemeentelijke plannen, zodat deze inbreng kan worden gebruikt om deze plannen waar nodig aan te passen, waar mogelijk te verbeteren en daarmee tevens het draagvlak voor de plannen te vergroten. Het participatieproces van Nieuwe Meer Oost hebben we ingericht op basis van de participatieverordening en sluit aan op de verplichting tot participatie in de Omgevingswet en het principe van 'samen stad maken' uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. In dit hoofdstuk beschrijven we het participatie- en communicatieproces voor Nieuwe Meer Oost en geven we een samenvatting van de inbreng van bewoners, ondernemers en organisaties.

11.1 Participatie en communicatie projectnota Schinkelkwartier

Opbrengst participatie en inspraak projectnota

In het kader van de haalbaarheidsfase heeft in de periode 2019-2021 ter voorbereiding van de projectnota Schinkelkwartier een participatietraject plaatsgevonden. Voor de haalbaarheidsfase is gekozen voor de participatieniveaus informeren en meedenken.

Aan de hand van diverse participatie- en informatiebijeenkomsten en gesprekken met buurtbewoners, erfpachters, ondernemers en overige belangstellenden hebben we veel kennis en ideeën opgehaald. Tijdens de inspraakperiode over de concept projectnota zijn onder andere reacties ingediend over ontwikkelmogelijkheden, groen, bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets, voorzieningen zoals sport, het woon- en leefklimaat en specifieke locaties waaronder Huis te Vraag en de fietsbrug, beide gelegen in deelgebied Schinkelhaven. In de Nota van beantwoording en wijzigingen inspraak projectnota Schinkelkwartier is een terugkoppeling gegeven over de beantwoording en verwerking van de inspraakreacties.

De input uit de participatie en de opbrengst van de inspraakprocedure hebben waar mogelijk een plek gekregen in de vastgestelde projectnota Schinkelkwartier en hebben we betrokken bij de voorbereiding van de investeringsnota Nieuwe Meer Oost.

Input voor stedenbouwkundig kader

In verband met de herontwikkelingsplannen van de twee erfpachters in Nieuwe Meer Oost zijn vooruitlopend op het vaststellen van de projectnota in samenwerking met deze partijen stedenbouwkundige studies uitgevoerd, die een belangrijke bouwsteen hebben gevormd voor het stedenbouwkundig kader in de projectnota. Ook hebben we voor Nieuwe Meer Oost en Nieuwe Meer West met ondernemers en omwonenden geparticipeerd over een kansenkaart voor een innovatiedistrict in dit gebied, waarvan veel onderdelen als input zijn meegenomen in het stedenbouwkundig kader van de projectnota Schinkelkwartier.

Richtinggevend voor investeringsnota

In de projectnota hebben we richting gegeven aan de participatieaanpak in de fase van de investeringsnota's. Daarbij is geconstateerd dat de participatieaanpak per deelgebied van Schinkelkwartier kan verschillen, omdat de deelgebieden verschillen in grondeigendom, complexiteit, aard van het deelgebied en aantal bewoners. In de projectnota is als uitgangspunt opgenomen dat de gemeente in de fase van de investeringsnota in dialoog gaat met belanghebbenden om inzichtelijk te maken waar de belangen, wensen, ideeën, zorgen en kansen voor het deelgebied liggen. In dat kader is er ruimte voor informeren, reageren en meedenken, onder andere door themabijeenkomsten te organiseren.

11.2 Participatieplan Nieuwe Meer Oost

De aanzet in de projectnota voor de participatieaanpak hebben we verder uitgewerkt in een participatieplan voor Nieuwe Meer Oost. In dit participatieplan zijn de doelen, participatieniveaus, doelgroepen, thema's en bijeenkomsten in het kader van participatie beschreven. Het participatieplan is tot stand gekomen in overleg met de twee ontwikkelende partijen en heeft als doel om de plannen voor Nieuwe Meer Oost kwalitatief beter te maken.

Doel

In het participatieplan Nieuwe Meer Oost zijn de volgende doelen van participatie benoemd:

- Iedereen over dezelfde informatie laten beschikken
- Bewustwording en/of draagvlak creëren (participatieniveau: informeren en luisteren)
- Belangen omgeving in beeld brengen door wensen, ideeën en zorgen op te halen (participatieniveau: reageren)
- Kwaliteit verbeteren door inbreng van betrokkenen (participatieniveau: adviseren)
- Navolgbaar zijn door terug te koppelen wat er met de inbreng is gedaan

Doelgroepen

Belanghebbenden en geïnteresseerden zijn op verschillende momenten betrokken bij de planvorming. We hebben daarbij onderscheid gemaakt in verschillende groepen belanghebbenden en deze onverdeeld in drie schillen. Dit onderscheid is gemaakt op basis van de mate van (eerdere) betrokkenheid bij het gebied. Het participatieniveau verschilt daarom per schil: hoe meer betrokken, hoe eerder meegenomen in het proces. Hieronder worden de verschillende schillen verder toegelicht:

- Eerste schil: de gemeente en de twee ontwikkelende partijen van de Timeless-kavel en Think District in Nieuwe Meer Oost. Vanwege de gezamenlijke planvorming en de inhoudelijke overlap in de ontwikkelthema's hebben we de participatie gezamenlijk georganiseerd.
- Tweede schil: vertegenwoordiging van direct omwonenden (Park Haagseweg en The David), ondernemers in en om het gebied (IBM, B. Amsterdam, Global Switch en BIZ Rieker Business Park), Buurtplatform Schinkelkwartier en de Oeverlanden (Onklaar Anker, Tuinpark Ons Buiten en Vereniging Oeverlanden Blijven). Met deze groep stakeholders is in verleden al contact geweest en zijn belangen, standpunten, behoeften en zorgen al eens opgehaald. Zij kennen het gebied goed en we maken graag gebruik van hun expertise.
- Derde schil: geïnteresseerden in het gebied, waaronder omwonenden uit Nieuw-West, gebruikers van het gebied, belangstellende woningzoekenden, werknemers en belangenorganisaties.

Thema's

Het is niet wenselijk om op alle thema's ruimte te bieden voor participatie. Sommige onderdelen van het plan voor Nieuwe Meer Oost liggen al vast, zoals gemeentelijk beleid en afsprakenbrieven met ontwikkelaars. De gemeente heeft

in overleg met de twee ontwikkelende partijen bepaald welke ruimte zij zien voor een aanwijsbare invloed van de omgeving op de plannen uit de investeringsnota en de gebouwen. Het concept stedenbouwkundig plan, het concept schetsontwerp openbare ruimte en het concept ruimtelijk-programmatisch kader hebben de basis gevormd voor de participatie.

De participatie in het kader van de investeringsnota is gericht op de volgende thema's met bijbehorende vragen:

- Karakter van de wijk en verbinding met Nieuw-West. Wat voor soort wijk moet het gaan worden en hoe gaan we dit terugzien? Hoe zorgen we voor zowel fysieke als sociale verbinding met omliggende buurten?
- Mix van wonen, werken en voorzieningen. Voor wie wordt er gebouwd? Hoe zien de gebouwen eruit? Welke voorzieningen horen bij deze wijk?
- Stedenbouwkundig ontwerp. Hoe ziet het ontwerp voor de wijk eruit? Hoe wordt invulling gegeven aan de openbare ruimte? Hoe kunnen we rust en reuring creëren?
- Groen en ecologie. Hoe gaan we om met de flora en fauna in het gebied? Wat voor groen wil de omgeving graag terugzien? Hoe kunnen we de verbinding met de Oeverlanden optimaal maken?
- Bereikbaarheid. Hoe houden en maken we het gebied goed bereikbaar?
- Tijdelijkheid. Hoe kunnen we de komende vijf jaar al invulling geven aan het gebied?
- Gezondheid en leefbaarheid. Hoe maken we een gezond en leefbaar gebied?
- Duurzaamheid. Welke duurzame maatregelen kunnen we nemen?

11.3 Participatie en communicatie investeringsnota

Communicatie over participatie

Uitgangspunt is om het participatietraject voor Nieuwe Meer Oost breed toegankelijk te maken voor bewoners, ondernemers en organisaties. Daarom hebben we ons extra ingespannen om ook de minder goed bereikbare groepen te betrekken. Om zoveel mogelijk mensen te bereiken hebben we ingezet op een breed palet aan communicatiemiddelen en -kanalen, waaronder huis-aan-huis uitnodigingen, de digitale nieuwsbrief, de projectwebsite, social media en films.

Door middel van een film van 12 minuten hebben we het gebied Nieuwe Meer Oost onder de aandacht gebracht door mensen uit de omgeving en gebruikers van het gebied aan het woord te laten. Het doel van deze vorm van 'storytelling': het formuleren van het verhaal van Nieuwe Meer Oost op basis van de huidige identiteit, toekomstperspectieven en opvattingen van de omgeving. Hoe zag het gebied er vroeger uit? Hoe wordt het gebied nu gebruikt? En wat is het toekomstbeeld? De film toont wat er in en om het gebied leeft, welke verschillende geluiden er klinken, hoe mensen de buurt ervaren en waar de buurt zich wel of niet in herkent. Tevens was de film direct een uitnodiging voor een informatiemarkt voor belangstellenden. Korte teasers uit de film werden gebruikt op sociale media.

De plannen uit de concept investeringsnota hebben we per thema op een laagdrempelige en toegankelijke manier uitgelegd via korte video's (met ondertiteling). Op deze manier hebben we ervoor gezorgd dat geïnteresseerden over dezelfde kennis konden beschikken, ook mensen die niet bij de informatiemarkt aanwezig konden zijn. Hierin zijn de thema's 'Gezondheid en leefbaarheid' en 'Duurzaamheid' (die later pas zijn ingebracht) niet meegenomen.

Bijeenkomsten participatie

Na de voorbereidende werkzaamheden met de eerste schil zijn gedurende het participatietraject verschillende bijeenkomsten georganiseerd.

Het participatietraject voor de investeringsnota Nieuwe Meer Oost verliep gefaseerd en bestond uit de volgende bijeenkomsten:

- Een bijeenkomst voor direct betrokkenen en belanghebbenden op 20 juni 2023 en een bijeenkomst voor BIZ Rieker Business Park op 13 juli 2023
- Een grote informatiemarkt met stands per thema voor alle belanghebbenden op 17 oktober 2023
- Verdiepende themawerkgroepen voor geïnteresseerden in november en december 2023

Bijeenkomst (20 juni 2023) en bijeenkomst BIZ Rieker Business Park (13 juli 2023)
Tijdens deze bijeenkomsten voor direct betrokkenen en belanghebbenden (tweede schil) hebben we het proces, de planning en de inhoud van de investeringsnota op hoofdlijnen gepresenteerd. Ook hebben de ontwikkelaars hun plannen gepresenteerd. In deze bijeenkomsten hebben de aanwezigen, met hun specifieke kennis, aan kunnen geven welke onderwerpen zij belangrijk vinden om te bespreken en verder uit te werken. De thema's en participatievragen zijn tijdens deze bijeenkomst verder verrijkt, aanscherpt en aangevuld met de thema's 'Gezondheid en leefbaarheid' en 'Duurzaamheid'. Deze uitkomsten zijn gebruikt bij het vormgeven van de informatiemarkt in oktober 2023. De bijeenkomst van 20 juni is op 13 juli herhaald specifiek om meer deelnemers vanuit de BIZ Rieker Business Park te bereiken.

Openbare informatiemarkt (17 oktober 2023)
De openbare informatiemarkt bij B. Amsterdam organiseerden we samen met de twee ontwikkelende partijen voor geïnteresseerden uit de omgeving (derde schil). De opzet was een inloopmarkt waar bezoekers langs marktkramen met verschillende thema's konden lopen.

Voor de informatiemarkt hebben 160 bezoekers zich aangemeld, maar uiteindelijk waren er rond de 200 bezoekers. Dit waren zowel werkenden uit het gebied als omwonenden en andere geïnteresseerden. De meeste mensen (op basis van postcode) kwamen uit de omliggende gebieden Sloten/Nieuw Sloten, Slotervaart en Overtoomse Veld. De bezoekers konden in gesprek gaan met de inhoudelijke deskundigen en per participatiethema een reactie geven. Deze vragen en reacties zijn gebruikt voor het verslag met antwoorden dat na afloop is gemaakt en gedeeld met bezoekers en andere geïnteresseerden.

Tijdens de informatiemarkt werden ook de eerder genoemde video's getoond met uitleg over de plannen. Verder waren kraampjes met eten en drinken aanwezig, verzorgd door lokale ondernemers uit Nieuw-West om de verbinding met Nieuw-West te bekrachtigen.





Flyer (tweezijdig) uitnodiging informatiemarkt



Impressie marktkraam openbare informatiemarkt
Foto: Roberta Schermelé



Overzicht openbare informatiemarkt
Foto: Roberta Schermelé

Verdiepende themawerkgroepen (november en december 2023)
Tijdens de informatiemarkt hebben geïnteresseerden (derde schil) zich kunnen aanmelden voor de verdiepende werkgroepen over de participatiethema's. Er was behoefte om door te praten over de thema's 'Bereikbaarheid' (27 november 2023), 'Groen en ecologie' (6 december 2023) en 'Wonen, werken en voorzieningen' en 'Karakter van de wijk' (12 december 2023). Tijdens deze werkgroepen was er gelegenheid om nader in te gaan op het betreffende thema. Gemiddeld waren er zes deelnemers per sessie aanwezig. De deelnemers bestonden uit belangenorganisaties, (bewoners)verenigingen, BIZ, buurtplatform, ondernemers en omwonenden met een speciale interesse in een van de thema's.

Inbreng participatie

Na elke bijeenkomst is een verslag gemaakt dat met alle deelnemers en bezoekers is gedeeld. Het verslag van de informatiemarkt is terug te lezen op een speciaal ingerichte participatiepagina op de projectwebsite van Schinkelkwartier. De verslagen van de startbijeenkomsten en werkgroepen zijn gedeeld met de deelnemers.

We hebben alle inbreng per thema verzameld in een tabel met onze reacties erbij (zie bijlage 6). Sommige reacties hebben echter betrekking op de volgende fase: de planuitwerking voor de openbare ruimte en de uitvoering. Andere reacties vallen niet binnen de scope van deze investeringsnota, maar deels wel binnen de scope van Schinkelkwartier.

De inbreng van belanghebbenden en geïnteresseerden heeft de gemeente geholpen om accenten te leggen en de plannen aan te scherpen. Waar mogelijk heeft de inbreng een plek gekregen in de investeringsnota. We hebben hierbij een gedegen afweging gemaakt tussen het algemeen belang en de verschillende belangen van belanghebbenden. In het kader van deze investeringsnota maken we inzichtelijk waar de voorstellen afwijken van de ingebrachte input en geven hierover een heldere terugkoppeling aan de participanten.

Hieronder volgt een samenvatting van de inbreng per thema tijdens de bijeenkomsten, waarbij we aangeven in welk hoofdstuk van de investeringsnota dit thema aan bod komt.

Algemeen en proces
Bezoekers zijn vooral geïnteresseerd in de relatie tussen Nieuwe Meer Oost en Schinkelkwartier, de planning en het proces van de ontwikkeling. Er zijn zorgen geuit over het behoud van bestaande functies en de drukte die nieuwe bewoners met zich mee zouden brengen. Daarnaast is de wens geuit om goed op de hoogte te worden gehouden van de ontwikkelingen en zoveel mogelijk te worden betrokken bij de planvorming.

Mix van wonen, werken en voorzieningen
De diversiteit van woningen en de integratie van werkgelegenheid en (maatschappelijke) voorzieningen zijn als positief ervaren. Bezoekers hebben wensen geuit voor betaalbare woningen en voorzieningen zoals sport en culturele voorzieningen. Tijdens de werkgroep over deze thema's is vooral gesproken over de wijze waarop kleine ondernemers uit Nieuw-West en grote bedrijven van elkaar kunnen profiteren in het innovatiedistrict en ook kunnen verbinden met onderwijs. Het belang van verenigingssport is benadrukt voor verbinding tussen bewoners uit de wijk en de wijken daaromheen. Dit thema komt met name in hoofdstuk 5 aan bod.

Stedenbouwkundig ontwerp
De inrichting en sfeer van de Johan Huizingalaan, sociale veiligheid en de fasering van het project waren belangrijke aandachtspunten.

Bezoekers waren bezorgd over de bereikbaarheid en verkeersdrukte. Dit thema komt met name in hoofdstukken 4 en 7 terug. Daarnaast werd ook gevraagd hoe het gebied er gedurende de ontwikkelingen uit komt te zien en of er mogelijkheden zijn voor tijdelijke initiatieven. Dit komt aan bod in een special over tijdelijkheid in hoofdstuk 9.

Groen en ecologie
Bezoekers hebben gewezen op het belang om groen vooral in te zetten voor goede ecologische verbindingen met de Oeverlanden, als maatschappelijke functie en voor recreatie. Daarnaast moet er voldoende ecologische waarde worden behouden door de inzet van verschillende soorten groen en moet een goede afwisseling tussen rust en reuring worden gecreëerd, zodat er beschutte plekken blijven voor dieren. Ook zijn vragen gesteld over het kappen van bomen. Dit thema komt met name in hoofdstuk 6 aan bod.

Bereikbaarheid
Er is veel belangstelling getoond voor de ontsluiting van en verkeersveiligheid in het gebied, vooral bij de Johan Huizingalaan. Bezoekers hadden zorgen over de verkeersdrukte, doorstroming en bereikbaarheid per openbaar vervoer. Ook zijn suggesties gedaan voor fietsverbindingen en veilige oversteekplaatsen, wat als voorwaardelijk wordt gezien om het gebied autoluwer te kunnen maken. Dit thema komt met name in hoofdstuk 7 aan bod.

Gezondheid en leefbaarheid
Er zijn zorgen geuit over geluidoverlast en de luchtkwaliteit. De buurt ligt dicht bij snelwegen en een aanvliegroute naar Schiphol. Er is onder andere verzocht om geluidwering langs de A4 en het spoor. Bezoekers toonden belangstelling voor duurzame energiesystemen en sociale veiligheid in het gebied. Dit thema komt met name in hoofdstuk 10 aan bod.

Duurzaamheid
Bezoekers vroegen naar natuurinclusief bouwen en het watersysteem. Er was interesse in de integratie van duurzaamheid in de nieuwe ontwikkelingen. Geadviseerd is om hiervoor de kennis en lopende initiatieven van de bestaande woonwijken rondom Nieuwe Meer Oost te benutten. Dit thema komt verspreid over de hoofdstukken 4, 6, 8 en 10 aan bod.

11.4 Inspraak concept investeringsnota

Communicatie over inspraak

De concept investeringsnota Nieuwe Meer Oost en het concept beeldkwaliteitsplan hebben van 17 juli tot en met 10 september 2025 in het kader van de inspraak ter inzage gelegen. We hebben op verschillende manieren gecommuniceerd over de terinzagelegging van de concept investeringsnota. Er is een kennisgeving gepubliceerd en op de gemeente- en projectwebsite is een nieuwsbericht geplaatst met een link naar de stukken. Door middel van een folder (zie bijlage 7) zijn omwonenden op een laagdrempelige manier op de hoogte gebracht van de plannen en uitgenodigd voor een terugkoppelbijeenkomst. De stukken zijn fysiek ter inzage gelegd op het stadhuis en het stadsdeelkantoor Nieuw-West.

Terugkoppelbijeenkomst tijdens inspraak

De inspraakperiode heeft voor een deel plaatsgevonden tijdens de zomervakantie. Daarom hebben we ervoor gekozen om de inspraakperiode met twee weken te verlengen en twee belmomenten te organiseren op 23 juli en 13 augustus 2025. Mogelijke vragen konden we dan alvast beantwoorden in aanloop naar de terugkoppelbijeenkomst, die op 26 augustus 2025 heeft plaatsgevonden. Niemand heeft gebruik gemaakt van de belmomenten.

Tijdens de inspraakperiode hebben we op 26 augustus 2025 ’s middags en ’s avonds een bijeenkomst georganiseerd. Doel van de bijeenkomsten was om vragen te beantwoorden en zaken te verduidelijken. We hebben middels een presentatie een toelichting op de plannen gegeven. Daarnaast hebben we toegelicht hoe we in de investeringsnota zijn omgegaan met de inbreng uit de participatie, waarbij we duidelijk hebben onderbouwd welke keuzes zijn gemaakt en waarom en waar het niet is gelukt om die input mee te nemen.

In totaal hebben 86 bezoekers zich aangemeld, uiteindelijk waren er in totaal 47 aanwezigen. Tijdens de bijeenkomsten gingen de meeste vragen over de planning, programmering, groen en bereikbaarheid.

Nota van beantwoording en wijzigingen

Na de inspraakperiode zijn alle inspraakreacties op de concept investeringsnota en het concept beeldkwaliteitsplan verzameld en beantwoord in een Nota van beantwoording en wijzigingen (zie bijlage 8). Er zijn in totaal 16 inspraakreacties ontvangen op de concept investeringsnota en het concept beeldkwaliteitsplan. In de Nota van beantwoording en wijzigingen staat in hoeverre de inspraakreacties tot aanpassing van de investeringsnota en het beeldkwaliteitsplan hebben geleid.

De Nota van beantwoording en wijzigingen is na vaststelling door het college van burgemeester en wethouders per mail toegestuurd naar de indieners van een inspraakreactie. Vervolgens is de Nota van beantwoording en wijzigingen betrokken bij de vaststelling van de investeringsnota en het beeldkwaliteitsplan door de gemeenteraad. Na de vaststelling van de investeringsnota zijn we formeel gestart met de uitvoeringsfase.

11.5 Participatie en communicatie uitvoeringsfase

Planuitwerking uitvoeringsfase

In de uitvoeringsfase (fase 4 van het Plaberum) worden de plannen uit de investeringsnota concreet uitgewerkt zodat tot uitvoering kan worden overgegaan. De ontwikkelende partijen zijn verantwoordelijk voor het ontwerp voor de bouwblokken. De gemeente werkt aan het ontwerp voor de openbare ruimte en de uitwerking van de bovenplanse maatregelen.

In de fase van de investeringsnota hebben we de participatie met de ontwikkelaars gezamenlijk georganiseerd. In de uitvoeringsfase is er geen gezamenlijke participatie en zijn alle partijen verantwoordelijk voor eigen participatie. Ook in de uitvoeringsfase worden bewoners, ondernemers en organisaties tijdig betrokken. Afhankelijk van de inhoud wordt bepaald welke mate van invloed passend is.

Participatieplan uitvoeringsfase

In het kader van de uitvoeringsfase wordt een nieuw participatieplan opgesteld, waarin de wijze van participatie wordt uitgewerkt. Voorafgaand wordt bepaald op welke thema’s inbreng mogelijk is. Uitgangspunt is participatie en communicatie binnen kaders die vooraf duidelijk zijn voor alle betrokken partijen. Stadsdeel Nieuw-West toetst het participatieplan via de ‘Participatietafel’ en beoordeelt in hoeverre er voldoende kwalitatieve participatie plaatsvindt, passend bij de inhoud. Na het advies van de Participatietafel stelt het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West het participatieplan vast en wordt het gepubliceerd. Te zijner tijd communiceren we via de projectwebsite waar het vastgestelde participatieplan te vinden is.

Participatie en communicatie gemeente

Openbare ruimte

De gemeente werkt het schetsontwerp voor de openbare ruimte in Nieuwe Meer Oost verder uit in een voorlopig ontwerp en daarna een definitief ontwerp. Deze werkzaamheden volgen de fasering zoals beschreven in hoofdstuk 9. Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte zien we ruimte om inbreng op te halen. We betrekken belanghebbenden zoals bewoners en ondernemers uit de directe omgeving. We verwerken de inbreng, waar mogelijk, in het voorlopig ontwerp. Voordat het definitief ontwerp wordt vastgesteld, koppelen we terug welke inbreng we hebben verwerkt.

Bovenplanse maatregelen

De gemeente werkt samen met andere overheden aan de planuitwerking voor bovenplanse maatregelen. Dit zijn maatregelen die van belang zijn voor Nieuwe Meer Oost maar (deels) buiten het plangebied liggen. Veel van deze ingrepen, die we in hoofdstuk 9 hebben beschreven, vallen buiten de scope van de investeringsnota en zijn pas op langere termijn voorzien. Dat geldt echter niet voor een deel van de Nieuwe Sloterweg en de geluidafschermende maatregelen. Voor de overige bovenplanse maatregelen geldt dat hiervoor een apart participatie- en communicatieproces wordt opgestart. Voor deze bovenplanse maatregelen wordt een eigen participatieproces ingericht.

BLVC-uitvoeringsplan

Voor Schinkelkwartier is een BLVC-kader opgesteld, waarin generieke uitvoeringseisen voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie zijn opgenomen die de gemeente stelt aan werkzaamheden in de openbare ruimte. Op basis van het BLVC-kader stelt de ontwikkelende partij een BLVC-uitvoeringsplan op. Daarin wordt uitgewerkt op welke wijze de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied en de omgeving worden geborgd en op welke wijze hierover met de omgeving wordt gecommuniceerd.

Om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden goed te informeren over te verwachten hinder bij een bouwproject, wordt een zogenaamde bouwapp ingezet. De gemeente, de ontwikkelende partijen en de betrokken aannemers gaan gebruik maken van deze app. Dit is een laagdrempelig communicatiemiddel dat ook voor onverwachte gebeurtenissen kan worden ingezet. Op die manier houden we de omgeving goed en op het juiste moment op de hoogte van werkzaamheden in het gebied.

Participatie en communicatie ontwikkelende partijen

De ontwikkelende partijen van de Timeless-kavel en Think District zijn, in afstemming met de gemeente, zelf verantwoordelijk voor de participatie en communicatie over hun bouwplannen.

Parallel aan de ontwikkeling van de investeringsnota hebben de gemeente en de ontwikkelende partijen gewerkt aan de planvorming voor enkele pionierprojecten langs de Johan Huizingalaan, zodat die op relatief korte termijn kunnen starten. Het gaat om B@Home op de Timeless-kavel en de blokken 1 tot en met 3 in Think District. De participatie in het kader van deze projecten hebben we gekoppeld aan de participatie voor de investeringsnota.

Op grond van de Omgevingswet moeten ontwikkelende partijen bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor hun bouwplan aangeven of er aan participatie is gedaan en wat de resultaten daarvan zijn. Tijdens de uitvoeringsfase van de projecten wordt in het kader van het BLVC-uitvoeringsplan geïnformeerd. In die fase worden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden ook geïnformeerd over de start van de bouw. Zo is de buurt uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de feestelijke bouwstart van B@Home, tevens het startmoment van de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost.

12 Organisatie

In dit hoofdstuk staat de organisatie van de gemeente bij de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost centraal. Eerst gaan we in op bestuurlijke bevoegdheden en het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor Schinkelkwartier en Nieuwe Meer Oost. Vervolgens beschrijven we de gemeentelijke projectorganisatie voor Schinkelkwartier met daarbinnen planteam Nieuwe Meer Oost. We geven een toelichting op de bijbehorende taken en verantwoordelijkheden van het planteam. Tot slot gaan we in op de afstemming met instanties en organisaties buiten de projectorganisatie Schinkelkwartier.

12.1 Bestuurlijke bevoegdheden

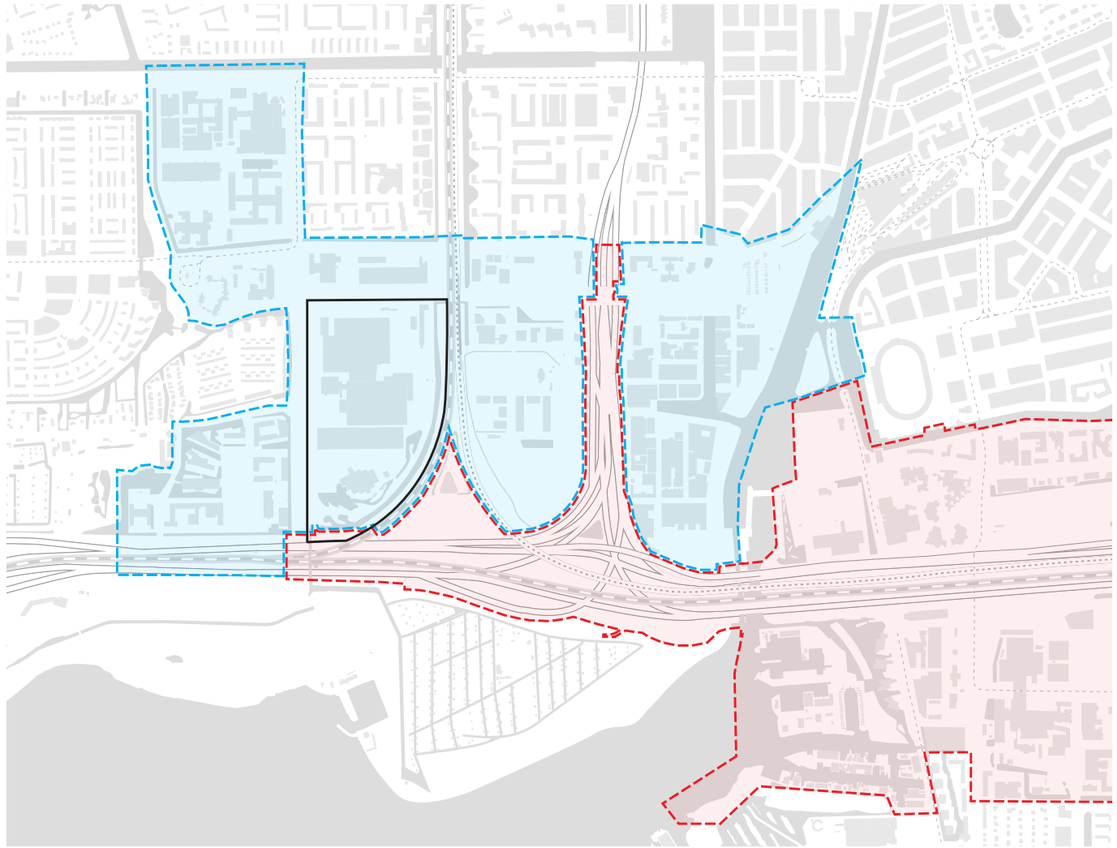
Nieuwe Meer Oost is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier, dat is aangewezen als een grootstedelijk project. De wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling is namens het college van burgemeester en wethouders de bestuurlijk opdrachtgever voor het project Schinkelkwartier.

Het plangebied Nieuwe Meer Oost ligt in stadsdeel Nieuw-West. Het college van burgemeester en wethouders betrekt het dagelijks bestuur van het stadsdeel bij het voorbereiden van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van het dagelijks bestuur of als het dagelijks bestuur een rol krijgt in de uitvoering van die kaders.

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West is gemandateerd om namens het college van burgemeester en wethouders vergunningen te verlenen, die zijn afgestemd op de vastgestelde stedelijke kaders voor Nieuwe Meer Oost. Het voorbereiden van wijzigingen van het Omgevingsplan is een collegebevoegdheid, het vaststellen daarvan doet de gemeenteraad.

Een deel van het plangebied Schinkelkwartier ligt, als onderdeel van Tracébesluit Zuidasdok, tevens in het grootstedelijk gebied Zuidas. Binnen het gebied van het Tracébesluit Zuidasdok verleent de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied namens het college van burgemeester en wethouders vergunningen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de beoogde geluidschermen lang de snelweg A4.

De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor datacenter Global Switch. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied verleent namens de provincie de vergunningen voor de gefaseerde uitbreiding van het datacenter.



Begrenzing grootstedelijke gebieden Schinkelkwartier en Zuidas

- Plangrens Nieuwe Meer Oost
- Grootstedelijk gebied Schinkelkwartier
- Grootstedelijk gebied Zuidas

12.2 Projectorganisatie

De projectorganisatie Schinkelkwartier valt onder de ambtelijke verantwoordelijkheid van de directie Grond en Ontwikkeling. De organisatie van het project Schinkelkwartier is gebaseerd op samenwerking tussen de betrokken gemeentelijke directies. Deze organisatiestructuur sluit aan op de werkwijze die bij de meeste gebiedsontwikkelingen in Amsterdam wordt toegepast. In de projectgroep Schinkelkwartier zitten vertegenwoordigers van de directies Projectmanagementbureau, Ruimte en Duurzaamheid, Grond en Ontwikkeling, Ingenieursbureau, Verkeer en Openbare Ruimte, Economische Zaken en Cultuur, Communicatie en Maatschappelijke Voorzieningen. Met de stadsdelen Nieuw-West en Zuid vindt op regelmatige basis afstemming plaats.

De projectorganisatie Schinkelkwartier heeft taken op verschillende schaalniveaus. Naast het begeleiden van de verdere ontwikkeling van Schinkelkwartier wordt gewerkt aan de planuitwerking per deelgebied en daarbinnen aan de ontwikkeling van individuele projecten. De

projectorganisatie is verantwoordelijk voor de afstemming van de plannen op deze verschillende schaalniveaus. Samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Schinkelkwartier wordt bewaakt door het gehele gebied bij één projectteam onder te brengen. De organisatiestructuur van het project is op dit takenpakket afgestemd. Binnen de projectorganisatie Schinkelkwartier werken we daarom met planteams per deelgebied en werkgroepen met elk een eigen verantwoordelijkheid en inhoudelijke opgaven.

De planteams werken integraal en projectmatig aan de planontwikkeling van een deelgebied. Het planteam Nieuwe Meer Oost heeft gezorgd voor de totstandkoming van de investeringsnota en het doorlopen van het participatieproces. Binnen de vastgestelde kaders en afspraken met ontwikkelende partijen werkt het planteam in het kader van de uitvoering aan de verdere planuitwerking, waaronder het toetsen van de bouwplannen van ontwikkelende partijen, het begeleiden van de juridisch planologische procedures, het uitwerken van het ontwerp openbare ruimte en het opstellen van inrichtings- en beheerplannen. Verder is het planteam Nieuwe Meer Oost verantwoordelijk voor de voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden en omgevingsmanagement.

De werkgroepen werken thematisch, veelal deelgebiedoverstijgend, en brengen hun expertise in bij de planteams. Daarnaast zijn de werkgroepen verantwoordelijk voor strategische plannen zoals strategisch geluidplan, mobiliteitsaanpak, voorzieningenplan, communicatieplan, strategie energiesysteem en monitoringsplan. Andersom voeden de planteams de werkgroepen met informatie. De opgaven en het plan van aanpak van de werkgroepen worden vastgesteld in het strategisch overleg Schinkelkwartier. De strategische plannen van Schinkelkwartier worden bovendien afgestemd op stedelijke plannen, zoals de mobiliteitsplannen van stadsdelen Nieuw-West en Zuid.

De gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost hangt samen met de realisatie van bovenplanse maatregelen, waar ook andere deelgebieden van Schinkelkwartier (en de bestaande stad) profijt van hebben. Voor de voorbereiding van deze bovenplanse maatregelen zijn en/of worden aparte projectteams ingericht. Deze projectteams werken in geval van gedeeltelijke financiering van deze maatregelen veelal samen met en/of in opdracht van de directie Verkeer en Openbare Ruimte en de Vervoerregio Amsterdam.

Naast de projectorganisatie Schinkelkwartier zijn ook andere gemeentelijke partijen betrokken bij de planuitwerking van Nieuwe Meer Oost, zoals stadsdeel Nieuw-West, directies die niet zijn vertegenwoordigd in het projectteam Schinkelkwartier zoals Afval en Grondstoffen, het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit, de Commissie Omgevingskwaliteit (COK), het Beheeracceptatieproces (BAP) en de Adviesraad naamgeving openbare ruimte (ANOR).

12.3 Afstemming met overige instanties en organisaties

In het kader van de investeringsnota heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden, waarbij belanghebbenden en geïnteresseerden op verschillende momenten zijn betrokken bij de planvorming. Ook in de uitvoeringsfase vindt participatie plaats en worden belanghebbenden en geïnteresseerden in en nabij het plangebied Nieuwe Meer Oost betrokken. Naast afstemming binnen de gemeentelijke organisatie en het participatietraject is voor de ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost ook specifieke afstemming nodig met overige instanties en organisaties.

In het plan voor Nieuwe Meer Oost zijn maatregelen en werkzaamheden voorzien op grond van ProRail en Rijkswaterstaat. Er zijn twee onderdoorgangen van de spoordijk, een buurtpark met ecologische verbindingszone, een verlegging van een watergang en realisatie van geluidschermen voorzien. Voor deze maatregelen en werkzaamheden is medewerking van grondeigenaar ProRail nodig. Na de gevoerde verkennende gesprekken werken we de plannen in nauwe afstemming met ProRail verder uit. Voor het realiseren van geluidschermen langs de snelweg A4 is medewerking van Rijkswaterstaat nodig. Hierover gaat het planteam in gesprek met Rijkswaterstaat.

In verband met het Tracébesluit Zuidasdok is een strook in het zuidelijk deel van het plangebied Nieuwe Meer Oost onderdeel van het grootstedelijk gebied Zuidas. Dat geldt ook voor de naastgelegen sporendriehoek, die gedeeltelijk als werkterrein voor Zuidasdok in gebruik is. De beoogde geluidschermen langs de A4, de beoogde aanpassing van de onderdoorgang van de A4, de beoogde onderdoorgang van de spoordijk en bijbehorende verbindingen voor langzaam verkeer en ecologie in de sporendriehoek zijn (deels) voorzien binnen de grenzen van het Tracébesluit. Dit vraagt om afstemming met en toestemming van de projectorganisatie Zuidasdok.

In het kader van het project OVAH vindt afstemming plaats met de projectorganisatie over de vijf alternatieven voor de OV-verbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. Doel van deze afstemming is om de impact van de alternatieven op de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost zorgvuldig te betrekken bij de planuitwerking en de uiteindelijke besluitvorming. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer op korte termijn voert de gemeente overleg met het GVB over nieuwe buslijnen.

Samen met de BIZ Nieuwe Meer en de gemeentelijke directie Economische Zaken en Cultuur werkt het projectteam aan een nadere invulling van de doorontwikkeling tot innovatiedistrict. Zo wordt de komende periode concreet ingezet op het aantrekken van onderwijs- en kennisinstellingen voor het gebied Nieuwe Meer, waarbij de nieuwe vastgoedontwikkelingen in Nieuwe Meer Oost worden gepresenteerd. Ook zet de gemeente zich samen met de BIZ in op het verbeteren van openbaar vervoer in het gebied.

Voor het verleggen van kabels en leidingen en inpassing van nieuwe tracés is overleg nodig met de betreffende nutspartijen. In het kader van de netcongestie werken de gemeente en de netbeheerders gezamenlijk aan verzwaring van het elektriciteitsnet en het beoordelen van de mogelijkheden om projecten van elektriciteit te voorzien.

Over het aanpassen van het watersysteem, het verbeteren van de waterkwaliteit en het compenseren van waterdempingen stemmen we af met waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Voor het graven en dempen van water is het waterschap bevoegd gezag om vergunningen te verlenen.

13 Financiën en risico's

Als onderdeel van de investeringsnota hebben we een grondexploitatiebegroting voor de komende tien jaar opgesteld. De grondexploitatie is een financiële vertaling van het stedenbouwkundig plan, bestaat uit een raming van opbrengsten en kosten en geeft daarmee inzicht in de financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling. Op basis van de grondexploitatie kunnen we investeringen doen in het gebied. In dit hoofdstuk gaan we in op de opbrengsten, de investeringen en de proceskosten, het resultaat en de looptijd, de kosten voor bovenplanse maatregelen en tot slot de risico's. Bij deze investeringsnota hoort een vertrouwelijke financiële paragraaf (bijlage 9), waarin de opbrengsten en kosten nader zijn gespecificeerd en toegelicht.

13.1 Opbrengsten

De opbrengsten worden hoofdzakelijk bepaald door het programma op de ontwikkelkavels zoals beschreven in hoofdstuk 5, in combinatie met het gemeentelijk grondprijsbeleid voor de te onderscheiden programmaonderdelen. Verder heeft een beperkt deel van de opbrengsten betrekking op perceeluitbreidingen van bestaande erfpachtrechten in het gebied.

De beoogde ontwikkeling van Nieuwe Meer Oost leidt tot een zogeheten meerwaarde erfpacht. In het geval van de ontwikkeling van de Timeless-kavel en Think District is hier sprake van omdat de nieuwe functie een economisch hogere waarde heeft dan de huidige functie. Bij ieder bouwplan op deze twee ontwikkelkavels past de gemeente aan de hand van een bebouwings- en bestemmingswijziging het betreffende erfpachtcontract aan en betalen de erfpachters een aanvullende meerwaarde erfpachtsom.

Met de erfpachters is afgesproken dat zij een deel van de huidige erfpachtkavels als toekomstige openbare ruimte om niet overdragen aan de gemeente. De gemeente is vervolgens verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van deze openbare ruimte.

Naast de hierboven beschreven opbrengsten vanuit de ontwikkelkavels is de meerwaarde erfpacht van de uitbreiding van datacenter Global Switch opgenomen in de grondexploitatie Nieuwe Meer Oost.

13.2 Investeringen en proceskosten

Investeringen

De investeringen bestaan voor een belangrijk deel uit verwervingen, bouwrijp maken, inrichting van het maaiveld, de realisatie van civiele constructies en bijdragen aan derden. Daarnaast houden we rekening met faseringskosten en kosten voor tijdelijke maatregelen. Tot slot zijn kosten opgenomen voor voorbereiding en toezicht als vast percentage van de kosten voor bouw- en woonrijp maken. De gemeente volgt met haar investeringen zoveel mogelijk de erfpachters. We maken dus pas kosten als het nodig is voor de vastgoedontwikkelingen door de erfpachters.

Ten behoeve van de verplaatsing van de gemeentewerf en de tijdelijke en permanente verplaatsing van het recyclepunt is een post voor verwervingen opgenomen. Onder bouwrijp maken vallen de kosten voor eventuele bodemsanering, de sloop van de gemeentewerf en het recyclepunt en de benodigde ophoging van het maaiveld. De inrichting van het maaiveld heeft betrekking op de kosten voor de aanleg van nieuwe binnenstraten, het buurtpark en de aansluitingen op de Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg. De kosten voor de parkwal, bruggen, kades, vlonders en de promenade vallen onder de post civiele constructies.

De bijdragen uit de grondexploitatie aan derden hebben betrekking op de kosten voor de geluidschermen langs de snelweg A4 (ten behoeve van Nieuwe Meer Oost) en de spoorlijn op grond van Rijkswaterstaat respectievelijk ProRail. Daarnaast draagt de grondexploitatie bij aan de inrichting van het buurtpark op grond van ProRail. Afsluitend zijn bijdragen opgenomen voor de realisatie van georganiseerde buitensport in de te intensiveren sportparken Sloten en Sloten-West en voor het dekken van de excessieve bouwkosten voor de realisatie van de beoogde gymzaal op de klaslokalen van het IKC.

Proceskosten

Als onderdeel van de investeringen hebben we proceskosten geraamd. Dit zijn kosten die de gemeente en partijen in opdracht van de gemeente zullen maken ten behoeve van te verrichten werkzaamheden na vaststelling van de investeringsnota. Deze werkzaamheden moeten rechtstreeks verband houden met de in een grondexploitatie opgenomen voorzieningen, werken, maatregelen en werkzaamheden. De proceskosten zijn bepaald middels de proceskostenscan van de gemeente Amsterdam.

De kosten die de gemeente vooruitlopend op het openen van de grondexploitatie heeft gemaakt voor Nieuwe Meer Oost bestaan vooral uit proces- en onderzoekskosten en kosten voor bouwrijp maken van de uitbreidingspercelen, met name het verleggen van kabels en leidingen. Deze kosten zijn via de voorbereidingsgrondexploitatie Schinkelkwartier gedekt.

13.3 Resultaat en looptijd

De grondexploitatie Nieuwe Meer Oost heeft een positief saldo. Dit betekent dat de totale opbrengsten hoger zijn dan de kosten. Het saldo wordt verevend binnen het financieel kader van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier dat uiteindelijk wordt verevend met het Vereveningsfonds, waarin de saldi van positieve en negatieve gemeentelijke grondexploitaties worden verevend.

De looptijd van de grondexploitatie is tien jaar. Ieder jaar wordt de grondexploitatie geactualiseerd en opnieuw vastgesteld. Zo kunnen ondergeschikte wijzigingen in het plan financieel worden verwerkt en kan de grondexploitatie indien nodig worden verlengd. In geval van substantiële wijzigingen (bijvoorbeeld een omvangrijke aanpassing van het programma) kan het nodig zijn om de investeringsnota en daarmee de grondexploitatie te herijken.

13.4 Bovenplanse investeringen

Naast maatregelen binnen het plangebied Nieuwe Meer Oost, nemen we ten behoeve van de herontwikkeling van Nieuwe Meer Oost ook bovenplanse maatregelen die (deels) buiten het plangebied liggen en waar meerdere deelgebieden van Schinkelkwartier en ook de bestaande stad profijt van hebben. Het gaat om de aanleg van de Nieuwe Sloterweg en ondertunneling van de spoordijk, de herprofilering van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg, de onderdoorgangen van de spoordijk naar de sporendriehoek, de aanpassing van metrostation Henk Sneevlietweg, een nieuw metrostation Johan Huizingalaan, de HOV-lijn Schinkelhaven-Schiphol en geluidafschermende maatregelen langs de A4.

Voor de meeste van deze bovenplanse maatregelen worden de kosten door de directie Grond en Ontwikkeling (G&O), de directie Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) en subsidies van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) gedekt. Deze maatregelen, Grote Werken genoemd, worden gefaseerd gerealiseerd en volgen de vastgoedontwikkelingen in de deelgebieden van Schinkelkwartier. Onder Grote Werken vallen onder andere de aanleg van de Nieuwe Sloterweg en de onderdoorgang van de spoordijk, de herprofilering van de Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg en de onderdoorgangen van de spoordijk naar de sporendriehoek. Naast het openen van de grondexploitatie Nieuwe Meer Oost openen we een grondexploitatie Grote Werken. Hierin worden vooralsnog alleen de maatregelen met bijbehorende kosten opgenomen die in de komende tien jaar zijn voorzien.

Voor Nieuwe Meer Oost is het noodzakelijk om een deel van de Nieuwe Sloterweg aan te leggen. Het gaat om het deel in plangebied Nieuwe Meer Oost en de aansluiting op de Johan Huizingalaan. Daarnaast is het noodzakelijk om te starten met de voorbereiding van de onderdoorgang van de spoordijk. Met de grondexploitatie Grote Werken worden de uitvoeringskosten voor het deel van de Nieuwe Sloterweg in Nieuwe Meer Oost en de proces- en onderzoekskosten voor de brug en onderdoorgang van de spoordijk gedekt. Bij de vaststelling van de investeringsnota's voor Schinkelhaven en Riekerpark zal de grondexploitatie Grote Werken worden uitgebreid met de investeringen en dekking van de overige delen van de Nieuwe Sloterweg. Eind 2025 heeft de Rijksoverheid aan de gemeente een subsidie in het kader van de Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) toegekend voor de Nieuwe Sloterweg.

De grondexploitatie Grote Werken wordt gefaseerd uitgebreid met de overige Grote Werken op het moment dat de maatregelen noodzakelijk worden. Deze uitbreidingen vinden plaats op het moment dat grondexploitaties voor de betreffende deelgebieden worden geopend. Hiermee wordt de dekking van de Grote Werken geborgd.

De financiering van overige infrastructurele bovenplanse investeringen is nog afhankelijk van nadere besluitvorming. De financiering van de eventueel aanvullende geluidafschermende maatregelen langs de A4 ten behoeve van andere deelgebieden van Schinkelkwartier, zoals beschreven in hoofdstuk 9, is afhankelijk van de uitkomsten van het strategisch geluidplan.

13.5 Risico's

In het kader van de voorbereiding van de investeringsnota Nieuwe Meer Oost zijn risico's verkend. Het risicomanagement vormt een integraal onderdeel van de projectaanpak. Daarbij hoort het aanvullen en actualiseren van de risicoanalyse en het bepalen van beheersmaatregelen. Hieronder volgen de belangrijkste geïnventariseerde risico's en beheersmaatregelen.

Afhankelijkheid van ontwikkelbereidheid van erfpachters

De gemeente is voor de ontwikkeling van het gebied afhankelijk van de bereidheid van de twee zittende erfpachters om hun kavels te ontwikkelen. Die bereidheid hangt onder andere samen met marktomstandigheden, gemeentelijke eisen ten aanzien van betaalbaarheid en kwaliteit van woningen en zekerheid over gemeentelijke investeringen.

De ontwikkelbereidheid van de twee erfpachters is ook bepalend voor de fasering van bouwblokken en het tempo van de gebiedsontwikkeling Nieuwe Meer Oost. Dit vraagt om een proactieve houding van de gemeente om in overleg met de erfpachters te komen tot meerwaarde voor alle partijen.

Afhankelijkheid medewerking ProRail en Rijkswaterstaat voor maatregelen en werkzaamheden

In Nieuwe Meer Oost zijn twee onderdoorgangen van de spoordijk, een buurtpark met ecologische verbindingszone, een parkwal, een verlegging van een watergang en realisatie van een geluidscherm langs het spoor voorzien. Voor deze maatregelen en werkzaamheden is medewerking van grondeigenaar ProRail nodig. Voor het realiseren van de geluidschermen langs de snelweg A4 is medewerking van Rijkswaterstaat nodig. De plannen voor Nieuwe Meer Oost werken we in nauwe afstemming met ProRail en Rijkswaterstaat nader uit.

Ruimtelijke reservering en planvorming voor mogelijk extra treinspoor

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 zijn ruimtelijke reserveringen opgenomen voor treinverbindingen na 2040, die impact hebben op het plangebied Nieuwe Meer Oost. Daarnaast worden in het kader van het MIRT-project OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) meerdere alternatieven onderzocht. Ondanks de voorlopige bestuurlijke voorkeur voor een doortrekking van de Noord/Zuidlijn worden ook twee alternatieven voor een nieuwe treinverbinding onderzocht. Deze verbindingen leggen een aanzienlijke ruimteclaim op Nieuwe Meer Oost. Vanuit het project blijven we ingrijpende negatieve gevolgen voor Nieuwe Meer Oost bij de projectorganisatie kenbaar maken, zodat dit wordt betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming.

Wijziging wet- en regelgeving luchtvaartgeluid

Toekomstige wijziging van wet- en regelgeving ten aanzien van luchtvaartgeluid kan gevolgen hebben voor de mogelijkheden voor woningbouw in de omgeving van Schiphol. Het gaat om het actualiseren van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit (LIB), het voorbereiden van een nieuwe rekenmethodiek voor cumulatie van geluid en het invoeren van een normenstelsel voor luchtvaartgeluid. We monitoren de ontwikkelingen nauwgezet en geven input via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG).

Stikstof

De gevolgen voor stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden moeten in het kader van een individueel bouwplan worden onderzocht. Uit jurisprudentie volgt dat intern salderen van significante effecten (waarbij stikstofdepositie van het nieuwe project wordt weggestreept tegen de stikstofdepositie van het oude, vergunde project op die locatie) alleen nog is toegestaan met een passende beoordeling en een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit. De aanvaardbaarheid van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kan gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid van individuele bouwplannen in Nieuwe Meer Oost. Per bouwplan moet worden beoordeeld in hoeverre maatregelen nodig en mogelijk zijn om stikstofdepositie te voorkomen. We blijven er bij de Rijksoverheid op aandringen om snel met een aanpak te komen om de stikstofuitstoot omlaag te brengen en daarmee onder andere ruimte te creëren voor woningbouw.

Netcongestie

Het elektriciteitsnet in Amsterdam staat onder druk: diverse onderstations hebben hun maximale capaciteit bereikt of zullen dit snel gaan bereiken. Als gevolg van de energietransitie sluiten vraag en aanbod van stroom niet goed op elkaar aan en ontstaat er netcongestie. Dit heeft ertoe geleid dat nieuwe grootverbruikers in Nieuwe Meer Oost voorlopig mogelijk niet op het elektriciteitsnet kunnen worden aangesloten. De ontwikkeling van de bouwblokken Nieuwe Meer Oost kan daardoor vertraging oplopen. De gemeente en de netbeheerders werken gezamenlijk aan verzwaring van het elektriciteitsnetwerk en beoordelen de mogelijkheden om projecten van elektriciteit te voorzien.

Bijlagen

Bijlage 1
Overzicht relevant gemeentelijk beleid Nieuwe Meer Oost

Bijlage 2
Beeldkwaliteitsplan Nieuwe Meer Oost Schinkelkwartier

Bijlage 3
Strategisch Plan Maatschappelijke Voorzieningen Schinkelkwartier

Bijlage 4
BLVC-kader Schinkelkwartier

Bijlage 5
Onderzoeken investeringsnota Nieuwe Meer Oost

Bijlage 6
Overzicht input participatie Nieuwe Meer Oost

Bijlage 7
Folder (inspraak) met korte planbeschrijving Nieuwe Meer Oost

Bijlage 8
Nota van beantwoording en wijzigingen investeringsnota en beeldkwaliteitsplan Nieuwe Meer Oost Schinkelkwartier

Bijlage 9
Financiële paragraaf investeringsnota Nieuwe Meer Oost Schinkelkwartier (GEHEIM)

Colofon

Investeringsnota Nieuwe Meer Oost Schinkelkwartier, januari 2026

Redactie
Sebastiaan Borghans
Klaas-Jan Dolman

Opgesteld door planteam Nieuwe Meer Oost, gemeente Amsterdam, met bijdragen van afdelingen Ruimte en Duurzaamheid, Projectmanagementbureau, Grond en Ontwikkeling, Ingenieursbureau, Economische Zaken en Cultuur, Verkeer en Openbare Ruimte, Wonen, Sport en Bos, Maatschappelijke Voorzieningen, Afval en Grondstoffen, Communicatie, Waternet en stadsdeel Nieuw-West.

amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie

Planteam Nieuwe Meer Oost
Hanane Batou
Sven van Beusekom
Jasmijn Bolks
Sebastiaan Borghans
Klaas-Jan Dolman
Uma Ho-Sam-Sooi
Shirley Iskandar
Eliza Janssen
Frank Karssing
Michael van der Linden
Maarten Nelissen
Bert van Nieuwenhuijzen
Marina Palacios
Zita Moreno Perez
Arjan van Ruijven
Roberta Schermelé
Marleen Steegstra
Yiannis Tsoskounoglou
Ruben Visser
Joost de Wit
Martijn de Wit

Afbeeldingen en visuals
Hanane Batou
Sebastiaan Borghans
Klaas-Jan Dolman
Shirley Iskandar
Jeremy Notley
Alessandro Rosa
Yiannis Tsoskounoglou
Joost de Wit
Martijn de Wit
Grisha Zotov

Grafische vormgeving
vormdestad.nl