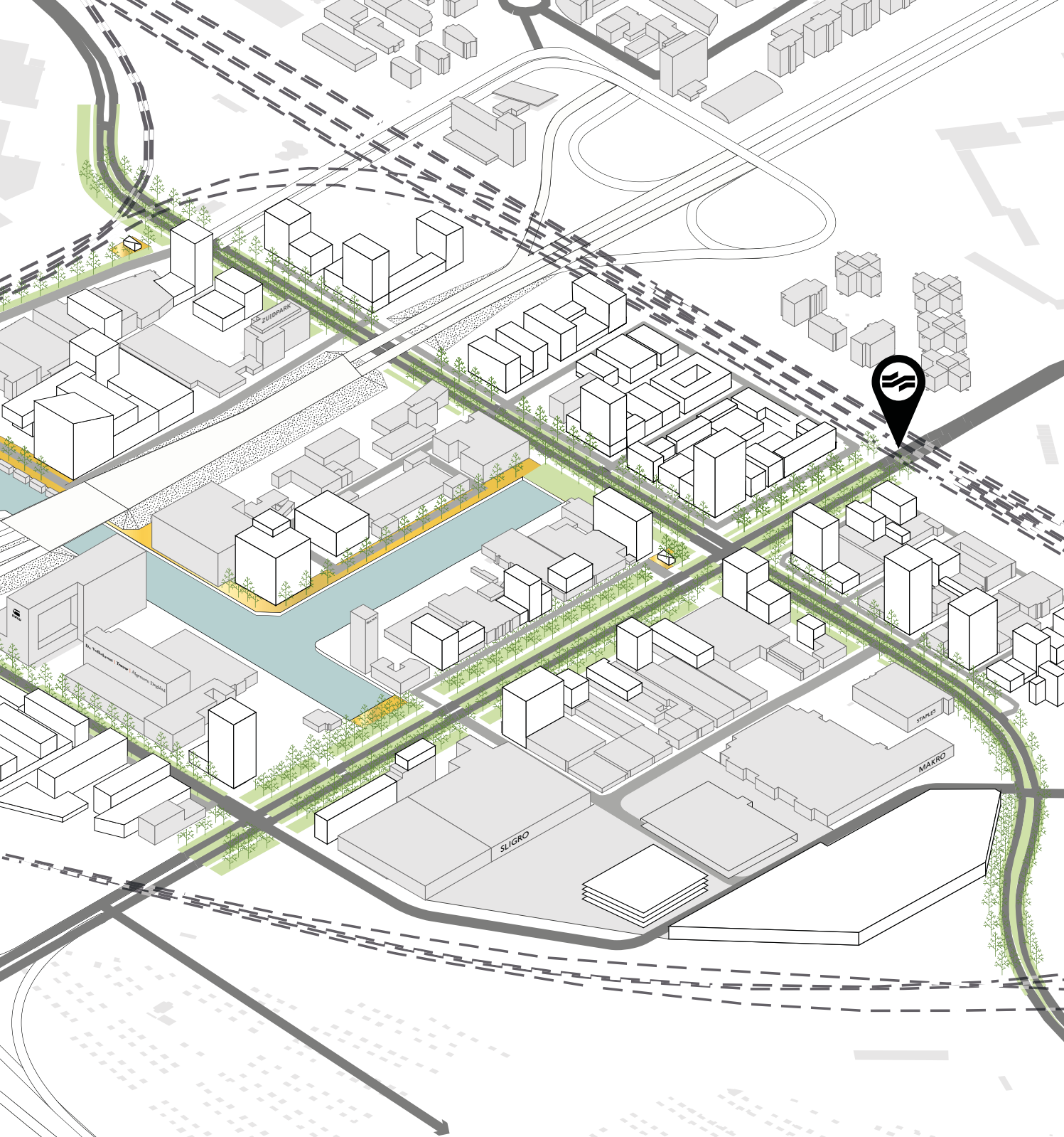




WERKSTAD OVERAMSTEL

Ruimtelijk-economische visie Amstel Business Park Zuid

Colofon

deze visie is opgesteld door

Urhahn | stedenbouw & strategie en
Decisio economisch onderzoek en advies

in opdracht van

Gemeente Ouder-Amstel

in samenwerking met

Gemeente Amsterdam en **lokale ondernemers**

met dank aan een subsidie van de

Provincie Noord-Holland
Stadsregio Amsterdam

augustus 2017



**STEDENBOUW
& STRATEGIE**



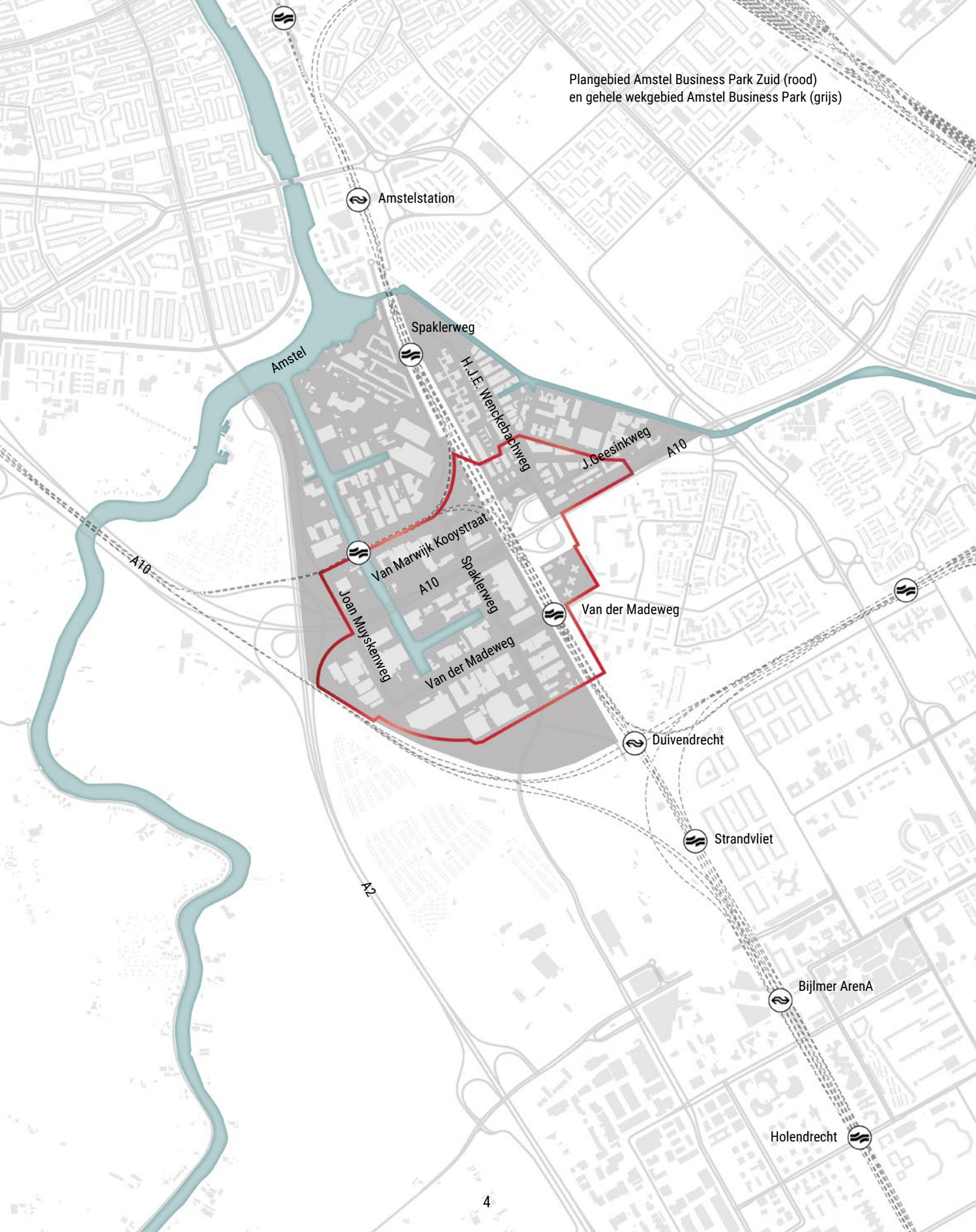
WERKSTAD OVERAMSTEL

Ruimtelijk-economische visie Amstel Business Park Zuid

Inhoudsopgave

5	Inleiding
6	Samenvatting
9	Observaties
10	Context
16	Economie
22	Trends en ontwikkelingen
26	Doorkijk naar de toekomst
28	Ruimtelijke observaties
32	Imago en uitstraling
35	Conclusie
37	Ambitie: van bedrijventerrein naar Werkstad Overamstel
38	Werkstad Overamstel
50	Duurzame werkstad
55	Samenhang in de werkstad
56	Visie op programma
58	Visie op de hoofdstructuur
71	Visie voor vijf deelgebieden
73	De werkboulevard
78	Eilanden aan de vaart
85	De culinaire straat
88	De nieuwe stadsstraat
92	Balkon aan de A10
97	Vervolg
102	Verantwoording

Plangebied Amstel Business Park Zuid (rood)
en gehele wijkgebied Amstel Business Park (grijs)



INLEIDING

Waarom een visie op Amstel Business Park Zuid?

Er is sprake van een groot aantal ontwikkelingen in en om Amstel Business Park. Het Amstelkwartier ontwikkelt zich tot een nieuwe woonwijk aan de Amstel, in het noordelijk deel van Amstel Business Park is de creatieve industrie bezig met een opmars. Ook in Amstel Business Park Zuid (ABP-Zuid) spelen de nodige ontwikkelingen. Deze ruimtelijke economische visie analyseert de positie van ABP-Zuid, beschrijft toekomstscenario's en schetst mogelijke richtingen waarlangs ABP-Zuid kan doorontwikkelen van een bedrijventerrein naar een 'werkstad'. Bovendien hebben ondernemers aangegeven dat er op korte termijn verbeteringen nodig zijn: de openbare ruimte is sleets, de uitstraling kan veel beter.

De gemeentegrens snijdt redelijk willekeurig door het Amstel Business Park. Er is geen sprake van één gebied, maar van een verzameling van gebieden die verschillen in condities, gebruik en dynamiek. De visie richt zich enerzijds op elementen die voor het hele ABP-Zuid gelden, zoals duurzaamheid, infrastructuur en programma, anderzijds op een specifieke aanpak per deelgebied. De ambitie is om het bedrijventerrein deel van de stad te maken: de **Werkstad Overamstel**.

De ruimtelijk-economische visie geeft hoofdlijnen aan. De horizon voor de visie is 2040: de komende 25 jaar zal er veel gaan veranderen. Er zal moeten worden gezocht naar het beste instrumentarium om vorm te geven aan deze transformatie, waarbij de samenwerking tussen onder andere gemeente en ondernemers centraal staat.

Deze visie is tot stand gekomen met de ondernemers van ABP-Zuid. Op drie verschillende avonden zijn achtereenvolgens observaties, visie en ontwikkelstrategie gedeeld, aangevuld en becommentarieerd. Tevens heeft een concept van de visie ter inspraak voorgelegd, waarop diverse inspraakreacties zijn ingediend. Op basis van inspraak is een aantal detailaanpassingen gedaan.

SAMENVATTING

Een echt bedrijventerrein

Amstel Business Park Zuid (ABP-Zuid) is gunstig gelegen ten opzichte van Amsterdam en is goed bereikbaar per auto en openbaar vervoer. Bedrijven op ABP-Zuid hebben mede daarom voor vestiging hier gekozen en hebben een nauwe economische relatie met Amsterdam. De Spaklerweg zorgt voor de ontsluiting van het centrum van Amsterdam, maar ook naar Amsterdam Zuidoost. Bedrijven ervaren het gebied als 'een echt bedrijventerrein': een puur, monofunctioneel werkterrein. 's Avonds is er weinig reuring en er zijn relatief weinig openbare horecagelegenheden te vinden. De inrichting van de openbare ruimte is vooral functioneel, en weinig aantrekkelijk om doorheen te bewegen of te verblijven.

Economische ontwikkeling

Met behulp van de autonome ontwikkelingen op het ABP-Zuid en economische groeiscenario's is het mogelijk uitspraken te doen over de te verwachte ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten op het ABP-Zuid. Groeiende sectoren zijn zakelijke en facilitaire diensten, ICT en de creatieve industrie. De groothandel blijft een factor van belang, in een hoog groeiscenario gaat de detailhandel groeien. Ook zal er naar verwachting meer horeca in het gebied

komen. Voor deze groeisectoren, en in het bijzonder voor de creatieve industrie, zijn de strategische ligging, de huurprijzen, de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit belangrijke vestigingsfactoren. Het aantal bedrijven actief in de bouw, opslag van goederen en vervoer zal naar verwachting afnemen. Dergelijke bedrijfsactiviteiten vergen relatief grote kavels en bedrijfspanden, de transformatie van het ABP-Zuid naar een meer gemengd bedrijventerrein met hogere grond- en huurprijzen zorgt ervoor dat het voor dergelijke bedrijven minder aantrekkelijk is om hier gevestigd te zijn.

Ambitie: Werkstad Overamstel

De aanwezigheid van bedrijven en banen in de stad is essentieel voor een duurzame en economisch vitale stad: de lijnen zijn kort, zowel in tijd als in afstand. Werken is en blijft daarom de kern van ABP-zuid. Op ABP-Zuid zijn stad en bedrijventerrein naar elkaar toe gegroeid. Dit biedt kansen voor een meer stedelijke werkomgeving: aantrekkelijker, veiliger, duurzamer. De werkstad staat voor functies die onderdeel zijn van de stedelijke economie: toelevering aan de stad, creatieve industrie, dienstverlening. De ontwikkeling van ABP-Zuid naar een werkstad vraagt om intensivering van het ruimtegebruik,

meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere ruimtelijke kwaliteit en meer menging met andere functies. Wonen wordt op bepaalde plekken onder voorwaarden mogelijk.

Verbetering raamwerk

Om ABP-Zuid een intensiever, toekomstbestendig onderdeel van de stad te laten worden is een aantal aanpassingen nodig. De hoofdstraten en het water hebben de potentie uit te groeien tot de stedelijke dragers: de entrees, de hoofdstructuur en de kwaliteitselementen van de werkstad. Het netwerk moet herkenbaarder worden gemaakt en worden uitgebreid om transformatie en verdichting de komende decennia te kunnen accommoderen. Daarnaast wordt het ABP-Zuid beter aangesloten op de snelweg door de aanleg van een nieuwe afslag van de A2 die wordt verbonden met de Van der Madeweg.

Vijf deelgebieden

De dynamiek in ABP-Zuid is zeer verschillend. Er zijn vijf deelgebieden te onderscheiden die niet alleen verschillen in ruimtelijk-programmatische opzet, maar ook in dynamiek. Het deelgebied 'Eilanden aan de Vaart', rondom de Duivendrechtsevaart, vormt het meest dynamische deel van ABP-Zuid. De ligging aan de hoofdas, De Spaklerweg maakt het gebied goed

zichtbaar, het water biedt grote kansen voor de kwaliteit van dit deelgebied. Ten noorden van de A10 is ruimte voor menging met wonen.

Deelgebied 'Werkboulevard', de zone tussen het spoor en de Spaklerweg, leent zich goed voor intensivering en profilering van Werkstad Overamstel naar de stad. De Spaklerweg is het belangrijkste adres en de doorgaande route van stad naar Arena. Gezicht naar de straat, aantrekkelijke en veilige fietsroutes en intensivering van het ruimtegebruik zijn hier de belangrijke thema's.

De 'Nieuwe Stadsstraat', de Joan Muyskenweg, heeft een interessant perspectief op de langere termijn. De straat wordt losgekoppeld van de snelweg en direct verbonden met de Utrechtse Brug. Hierdoor ontstaat een stedelijke hoofdstraat, vergelijkbaar met de Spaklerweg, die op termijn in zuidelijke richting kan worden doorgetrokken richting De Nieuwe Kern. Dit biedt kansen voor verdichting en adressering aan de straat.

De De Flinsstraat is de 'Culinaire Straat' met de groothandelsbedrijven. Dit profiel kan meer worden uitgedragen, waarbij bedrijven meer van elkaar zouden kunnen

profiteren en het gebied nog interessanter wordt als vestigingplaats voor vergelijkbare foodgerelateerde bedrijven. Menging met geluidsgevoelige functies zoals wonen is hier geen optie vanwege de Schipholcontour.

Tenslotte maken ook Weespertrekvaart-Zuid en Entrada deel uit van ABP-Zuid. Hier ligt op dit moment de nadruk op kantoren en is sprake van leegstand. Op termijn is in dit deelgebied, 'Balkon aan de A10', transformatie naar wonen denkbaar, zoals nu in Weespertrekvaart Noord rondom de voormalige Penitentiare Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes) reeds in gang is gezet.

Acties voor de korte termijn

Op korte termijn moet het bestemmingsplan worden vernieuwd om de ontwikkelingsmogelijkheden in ABP-Zuid te verbreden. Thema's als functiemenging en verdichting zullen hierin verder worden geconcretiseerd. Duurzaamheid en beeldkwaliteit zijn belangrijke thema's om naast het bestemmingsplan uit te werken. Het gaat immers niet alleen om de formele kaders, maar ook om de kansen uit te dragen naar de ondernemers. Ten noorden van de A10, op de eilanden, spelen veel initiatieven. Hier zijn kansen voor

samenwerking tussen ontwikkelingen en nieuwe vormen van wonen en werken. Dit vraagt om ruimte voor experiment en zou een goede start kunnen zijn om de thema's duurzaamheid en beeldkwaliteit beter uit te werken. Tenslotte wordt vanuit Amsterdam gewerkt aan de infrastructuur. Dit biedt kansen om op aan te haken, bijvoorbeeld bij de inrichting van de Van der Madeweg.

OBSERVATIES

CONTEXT

Amstel Business Park is een van de oudste bedrijventerreinen van Amsterdam en directe omgeving. Veel bedrijven zijn verhuisd uit de Amsterdamse binnenstad of vestigden zich op Amstel Business Park omdat Amsterdam hun werkterrein is: groothandel voor horeca en bouw, autobedrijven, schoonmaakdiensten, later aangevuld met zakelijke dienstverlening zoals uitzendbureaus en accountants.



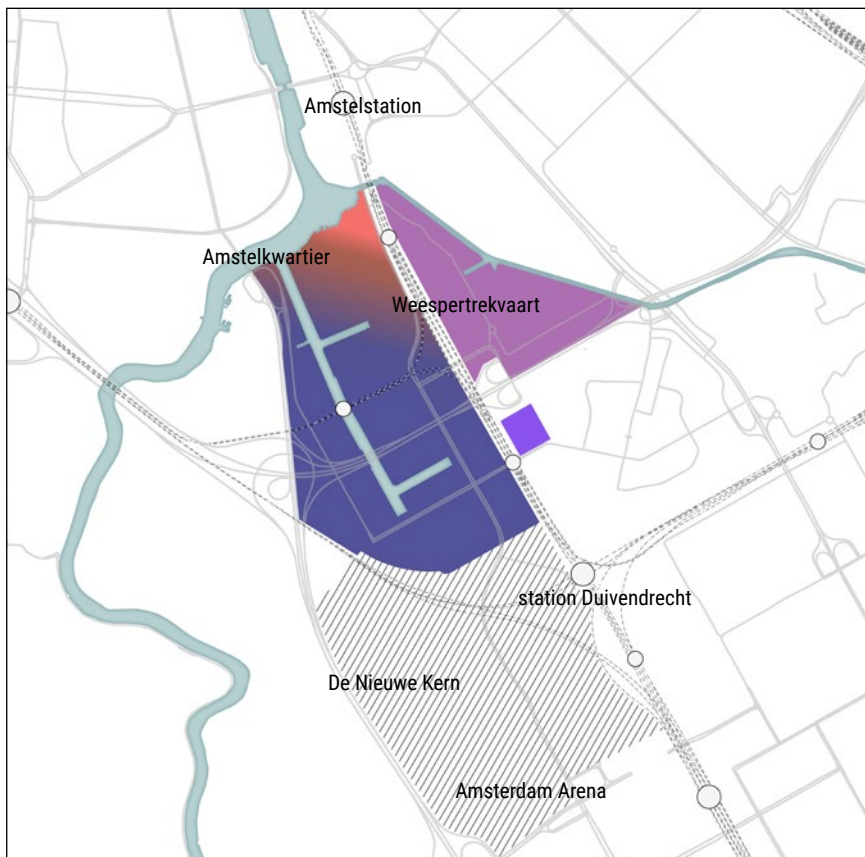
Ontstaan

Amstel Business Park is ontstaan vanuit de behoefte van Amsterdam. Bedrijven uit de binnenstad werden te groot of trokken te veel verkeer, zodat er behoefte ontstond aan een locatie aan de rand van de stad waar bedrijven maximaal de ruimte kregen. De gemeente Amsterdam kocht daarvoor grond aan de overkant van de Amstel.

De waterzuivering, het energiebedrijf, kleine fabrieken, later aangevuld met autobedrijven en groothandel voor horeca en bouw. Het gebied rolde vanuit het noorden uit. De oudste bedrijven in Amstel Business Park Zuid (ABP-Zuid) zijn de Makro en een aantal bedrijven in de Ellermanstraat. De tweede ontwikkelfase van het gebied vond plaats na de aanleg van de A10. Kantoren werden ontwikkeld op de zichtlocaties, met name in Weespertrekvaart en Entrada. Ook nu zijn nog niet alle kavels langs de A10 ontwikkeld. De derde fase van ontwikkeling wordt nu langzaam zichtbaar: de transformatie van het noordelijk deel in een woonbuurt, het Amstelkwartier.

Gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam

ABP-Zuid ligt in de gemeente Ouder-Amstel. De grond is voor het grootste deel in eigendom van de gemeente Amsterdam. Het beheer van de openbare ruimte is uitbesteed aan Stadsdeel Amsterdam Oost. Deze complexe situatie maakt het voor ondernemers lastig de juiste contactpersonen te vinden. De verschillen in beleid van Amsterdam en Ouder-Amstel zorgen voor verschil in mogelijkheden. Zo is het in Ouder-Amstel mogelijk creatieve industrie te ontwikkelen binnen de bestemming bedrijven, terwijl dit in Amsterdam valt onder kantoren. Amsterdam beperkt de aanwas van hotels, maar geeft aan dat het mogelijkheden ziet in de regio: het kan in ABP-Zuid.



Dynamiek in de omgeving:

- Het noordelijk deel van Amstel Business Park verandert in het Amstelkwartier
- Voor het gebied rond Weespertrekvaart heeft Amsterdam plannen met 80% woningbouw
- Ouder-Amstel werkt aan woningbouw in De Nieuwe Kern
- De omgeving van de Arena transformeert naar een hoogwaardige werkomgeving.



DYNAMIEK IN HET AMSTELKWARTIER: DE STAD KOMT DICHTERBIJ





ECONOMIE

Amsterdam en bedrijventerrein Amstel Business Park zijn naar elkaar toegegroeid, en daarmee verandert de aard van de bedrijven die hier graag zitten: meer creatieve industrie en ICT, minder bouw en transport. De goede bereikbaarheid en de nabijheid van de stad zijn de belangrijkste vestigingsfactoren.

Een echt bedrijventerrein

ABP-Zuid is gunstig gelegen ten opzichte van de stad Amsterdam en is goed bereikbaar, zowel met de auto vanaf de A10 als met de metro. Bedrijven op ABP-Zuid hebben mede daarom voor vestiging hier gekozen en hebben een nauwe economische relatie met Amsterdam. De Spaklerweg zorgt voor de ontsluiting van het centrum van Amsterdam, maar ook naar Amsterdam Zuidoost. Met de metro is het centrum van de stad goed bereikbaar en het netwerk van treinen dat Amsterdam met de rest van het land verbindt.

Bedrijven ervaren het gebied als 'een echt bedrijventerrein': een puur, monofunctioneel werkterrein. Zo is 's avonds in het gebied weinig reuring en zijn er relatief weinig openbare horecagelegenheden te vinden. De inrichting van de openbare ruimte is daarbij vooral functioneel en weinig aantrekkelijk om er doorheen te lopen of

langduriger te verblijven. Bovenstaande gaat op dit moment gepaard met een hoge leegstand in de kantoorgebouwen (circa 31 procent, afgeleid uit Funda bedrijvenaandbod en andere vastgoedsites dd 30 september 2015, eigen waarneming en de Basisadministratie Gebouwen 2015).

Deze factoren en ervaringen van bedrijven zijn mede de reden dat er op dit moment relatief bescheiden huurprijzen op het ABP-Zuid zijn. Uit een vergelijking met enkele andere bedrijventerreinen in en rondom Amsterdam blijkt dat de gemiddelde huurprijzen op het ABP-Zuid lager zijn dan bijvoorbeeld in Buisklosterham, Amstel II en op eenzelfde niveau liggen als Almere en Hoofddorp. Het feit dat huurprijzen op dit moment laag zijn, terwijl het ABP-Zuid wel dicht tegen de stad ligt, betekent dat het een aantrekkelijke plek is voor verplaatsende bedrijven uit het stedelijk gebied. Dit was de afgelopen jaren het geval

en zal met de uitbreidende woningbouw in het stedelijk gebied ook voorlopig zo blijven.

De vijf deelgebieden van ABP-Zuid hebben elk een eigen economisch profiel. Er zijn hierbij grote verschillen tussen de deelgebieden, zowel in programmering als in dynamiek. Weespertrekvaart en Entrada zijn met name kantoorachtig. Aan de Spaklerweg is de menging groot, van groothandel tot kantoor. Aan de Joan Muyskenweg zijn de functies overwegend grootschalig, met uitzondering van het kantoorgebouw Anckesteijn. Aan de Duivendrechtsevaart is een menging te zien van klassieke bedrijven zoals de betonmortelcentrale die gebruik maakt van vervoer over water, en nieuwere bedrijven als BMW en G-Star, die kiezen voor de kwaliteit van de plek. Rond de De Flinsstraat is een concentratie van groothandels zichtbaar.

Aanbod op Funda van kantoren en bedrijfsruimte op 30 september 2015

Kantoorruimte:	31% leegstand (44.979 m ²):	Bedrijfsruimte:	4% leegstand (8.694 m ²):
Joop Geesinkweg eo:	21.850 m ²	Joop Geesinkweg eo:	568 m ²
Entrada:	7.025 m ²	Duivendrechtsevaart / A10:	5.386 m ²
Duivendrechtsevaart / A10	14.124 m ²	Ellermanstraat eo:	2.740 m ²
Ellermanstraat eo:	1.980 m ²		



Reinier Mutsaerts

BMW/ Mini, voorzitter VAZO, Bedrijvenvereniging Zuidoost

“Voor ons is deze plek de perfecte schakel tussen klant en ons netwerk van bedrijven: klanten brengen hier hun auto en terwijl ze wachten is er wifi, koffie en croissants. De auto gaat vervolgens een heel eigen weg, waarbij soms andere bedrijven nodig zijn voor onderdelen.”

Economie van de stad

De in ABP-Zuid gevestigde economische activiteiten zijn nauw verbonden met de grootstedelijke omgeving en dynamiek. Ofwel omdat hun klanten (zowel particulieren als bedrijven) in Greater Amsterdam wonen of zijn gevestigd, ofwel omdat ze voor hun werknemers putten uit het aanbod aan hoogopgeleide urban professionals. Daarnaast is het imago-aspect van belang (Amsterdam als vestigingsplaats, 020, postcode) en is voor een aantal bedrijven het zichtbaar zijn vanaf de A10 een belangrijk vestigingsmotief. Voor ondernemers in de creatieve industrie en zakelijke diensten is het daarnaast interessant om bij elkaar te zitten om ‘van elkaar af te kijken’, samen te werken en elkaar aan te vullen (sharing, matching, learning) (Zie ook: CPB/PBL, Economie van de stad, 4 maart 2015). Dit vraagt dat de mogelijkheid tot face-to-face-contacts wordt gefaciliteerd, en dat er een aantrekkelijke, inspirerende en goed bereikbare omgeving is waar mensen niet alleen kunnen komen, maar ook graag willen zijn. Een sterkere functiemenging en een aantrekkelijkere openbare ruimte zijn hierin cruciaal.

Aspecten als bereikbaarheid, kosten, beschikbaarheid personeel, nabijheid afzetmarkt zijn en blijven voorname vestigingsplaatsfactoren. Factoren die in belang toenemen, en met name voor ABP-Zuid, dat langzaam aan het verkleuren is naar een hoogstedelijk werkgebied, zijn multifunctionaliteit (naast werken ook horeca, winkels, voorzieningen, cultuur, wonen), parkeergelegenheid, en een aantrekkelijke openbare ruimte met groen en water belangrijk. Zie bijvoorbeeld De Feijter, Het nieuwe werken en de bedrijfslocatie, 2012. Dit geldt niet in gelijke mate voor alle deelgebieden. Zo staat rond de groothandels het ‘functionele’ voorop: klanten en leveranciers moeten er kunnen komen en parkeren, en het moet schoon, heel en veilig zijn maar veel meer ook niet. Hoewel met de komst van bijvoorbeeld een Kookfabriek ook daar de vestigingseisen hoger worden.

De stad heeft er belang bij om de activiteiten op ABP-Zuid binnen haar grenzen te houden. In de eerste plaats om redenen van mobiliteit en duurzaamheid: immers, als bedrijven met veel traffic naar buiten trekken levert dit extra verkeer op van en naar Amsterdam. In de tweede plaats om sociaaleconomische redenen: er is op ABP-Zuid niet alleen een ruim maar ook een divers aanbod aan banen te vinden. Gezien de ligging van ABP-Zuid, in combinatie met de ontwikkeling rond en in het gebied zelf, is de verwachting dat de ontwikkeling naar een meer gemengd gebied met meer interactie tussen bedrijven zal doorzetten, in eerste instantie van noord naar zuid en langs de werkboulevard. Dit gaat gepaard met een upgrade van de gebouwde omgeving en openbare ruimte. Het zuidelijk deel volgt op de wat langere termijn, mede met het oog op de milieubeperkingen. Maar ook hier zullen door de grootstedelijke investeringsdynamiek en de daarmee gepaard gaande opwaartse druk op grond- en huurprijzen ruimte-intensieve activiteiten minder bepalend worden.

Activiteiten en ruimtegebruik

Bedrijventerrein ABP-Zuid kent drie soorten ruimtegebruik: kantoorachtig, groothandel en bedrijven. Ongeveer de helft van de gebouwen op ABP-Zuid is in gebruik als kantoor (Basisadministratie Gebouwen 2015). Hier zijn de zakelijke dienstverleners en de ICT-bedrijven in gevestigd, maar ook veel van de meer creatieve bedrijvigheid op ABP-Zuid wordt vanachter bureaus verricht. Zo is er een aantal media- en productiebedrijven actief, die zich vooral bezig houdt met computermontage. Aan de andere kant wordt het beeld bepaald door detail- en groothandelsbedrijven die

zijn gevestigd aan de doorgaande wegen (Spaklerweg en Van der Madeweg) of bij de entree van het gebied (ten noorden van de A10). Het ruimtegebruik bij deze bedrijven is met gemiddeld 250 vierkante meter per werknemer relatief groot. Ongeveer 20 procent van de gebouwen op het ABP-Zuid is in gebruik als winkel. De overige 30 procent van de gebouwen is bedrijfsruimte, waarvan een deel in gebruik door winkeliers als opslagruimte en voor een deel ook in gebruik door de sectoren 'opslag en verhuur van overige zakelijke diensten'. Denk daarbij ook aan self storage.

Bedrijfs grootte

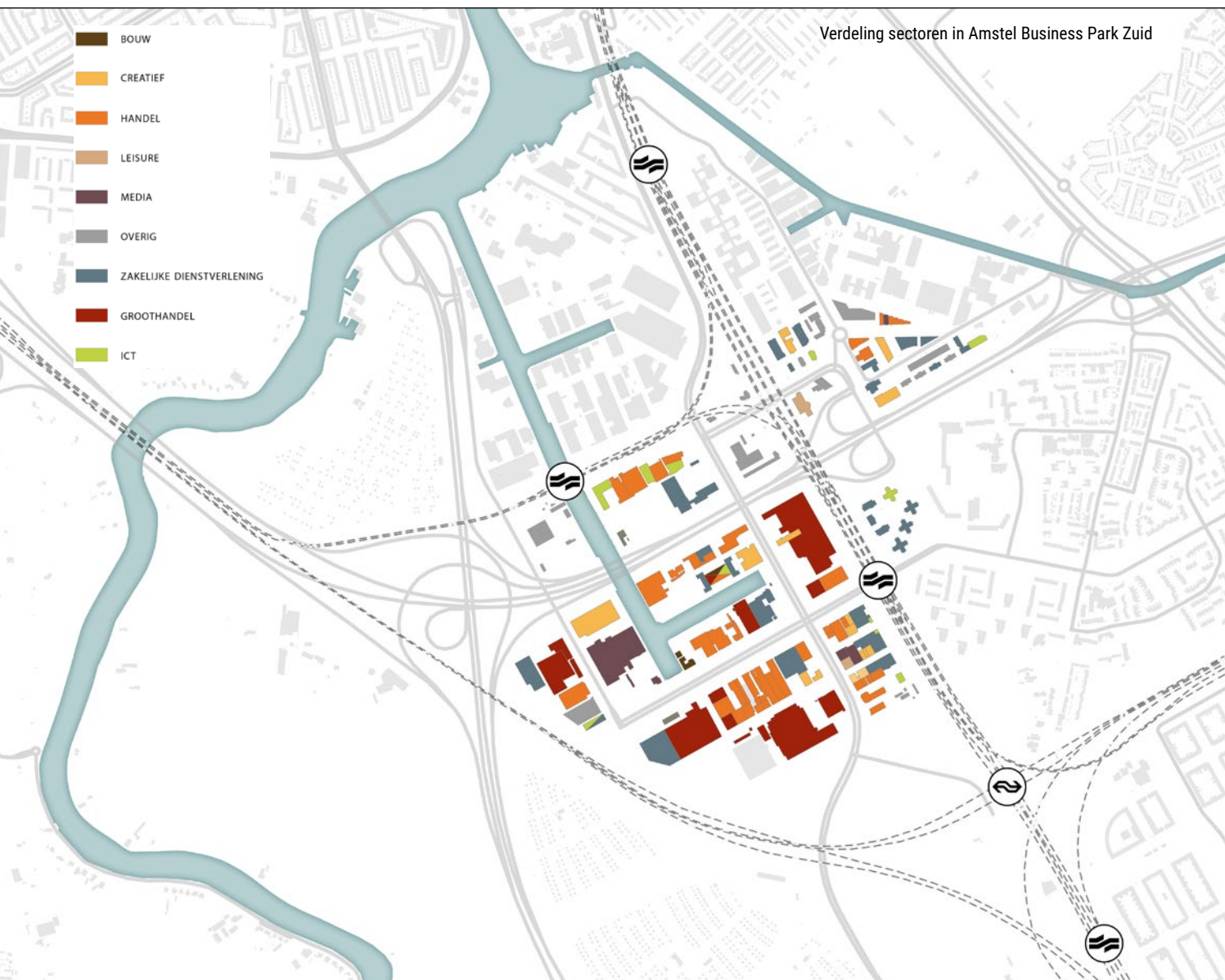
Op het ABP-Zuid zijn momenteel 488 bedrijven gevestigd (LISA 2014). De bedrijven zorgen samen voor 8.253 banen. Met gemiddeld 17 banen zijn de bedrijven in het gebied van ABP-Zuid relatief groot in vergelijking met bijvoorbeeld Amsterdam als geheel (5,5 baan per bedrijf).

Sectorstructuur

Het grootste deel van de bedrijven op het ABP-Zuid is actief in de zakelijke dienstverlening, deze bedrijven zorgen voor iets meer dan een derde van de totale werkgelegenheid. De zakelijke dienstverleners hebben gemiddeld ook de meeste mensen in dienst (23 per bedrijf). De detail- en groothandelsbedrijven zijn samen goed voor ongeveer een kwart van de bedrijvigheid en werkgelegenheid in het gebied. De sectoren ICT en 'creatief, media, leisure' zorgen voor ongeveer 20 procent van alle bedrijvigheid en een kwart van de banen.

Verdeling werkgelegenheid over de sectoren





Functies: economie voor de stad

Het gebruik in Amstel Business Park Zuid is divers. Op hoofdlijnen zijn de volgende functies in ABP-Zuid te onderscheiden:

Toelevering voor de stad

Nabijheid van de stad, multimodale bereikbaarheid en parkeergelegenheid

- Horeca, groothandels voor de cafés en restaurants
- Autobranche: verkoop, reparatie, onderhoud
- Bouw: materialen en verhuur van materieel
- Kantoor: kantoorbenodigdheden
- Diensten: schoonmaakdiensten, beveiliging, glazenwassers, opslagruimte
- Drukkerij
- Busremise

Kantoren

Zichtlocatie A10, optimale bereikbaarheid en parkeergelegenheid

- ICT, administratiekantoren, financiële dienstverlening
- Media: reclame, uitgeverijen, webdesign, productiebedrijf Blue Circle
- Hoofdkantoren Blokker, Makro, G-Star

Voorzieningen

Lage huur, nabijheid van de stad, multimodale bereikbaarheid en parkeergelegenheid

- De Kookfabriek
- Werelddansschool AVC- Terpsichoré
- 2e hands Apple Store
- Hogeschool van Amsterdam
- Evenementen/kerkgemeenschap

Dynamiek is hoog

Gemiddelde bedrijfsgrootte was 19,5 is nu 16,5

Toename:

- ICT en zakelijke diensten
- Facilitaire diensten
- Creatieve industrie

Zuidpark

Zuidpark, het oude hoofdkantoor van V&D, is gestript en opnieuw in de markt gezet. De combinatie van specifieke voorzieningen zoals een daktuin en auditorium en een generieke casco dat naar eigen smaak is in te vullen zorgt ervoor dat Zuidpark voor veel partijen aantrekkelijk is. Klassieke hoofdkantoren en creatieve industrie zitten hier naast elkaar.

Dynamiek

ABP-Zuid is een dynamisch gebied. Jaarlijks vestigen zich gemiddeld 88 bedrijven op het terrein, daarmee is ieder jaar ongeveer 17% van de bedrijven nieuw. Daartegenover staat dat er ieder jaar ook relatief veel bedrijven vertrekken, gemiddeld 80 bedrijven per jaar. Het aantal bedrijven is de laatste jaren dus gestaag gegroeid. Datzelfde gaat op voor het aantal banen op het ABP-Zuid, gemiddeld zijn er de afgelopen 10 jaar jaarlijks 112 werkplekken bijgekomen.

In de afgelopen jaren is er een trend zichtbaar van meer creatieve en ICT-activiteiten. Steeds meer bedrijven in deze sectoren vestigen zich op ABP-Zuid. De nieuwe vestigers in deze

sectoren zijn nog niet echte grote werkgelegenheidsverschaffers. De gemiddelde bedrijfsomvang van deze bedrijven is met 9 werkzame personen omlaag gegaan in de periode 2006-2014 (LISA 2014). De groei in werkgelegenheid op het bedrijventerrein komt voor een groot deel bij de verschillende uitzendbureaus vandaan die zich in het gebied hebben gevestigd en enkele zorg- en beveiligingsbedrijven. Dit type bedrijven heeft zijn medewerkers niet in dienst op de locatie zelf, ze zijn aan het werk bij klanten. Het merendeel van de significante groei van ongeveer 1.000 banen in deze sector is dus fysiek niet terug te vinden op het ABP-Zuid. Wel zichtbaar is het groeiend aantal banen de detail- en groothandels, in het onderwijs

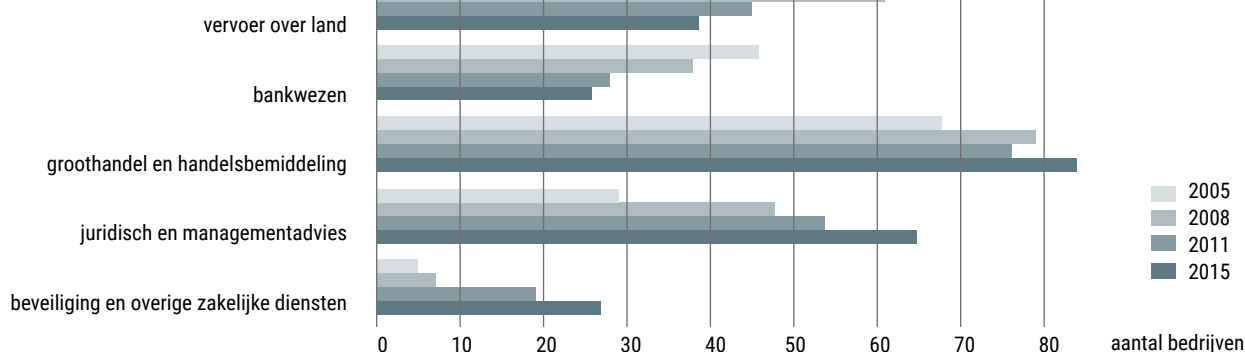
(de Hogeschool Amsterdam) en in de film, TV en radioproductie. Daar tegenover staat een verlies aan banen en bedrijvigheid in de bouwsector, het bankwezen en het 'vervoer over land'.

Gezoneerd bedrijventerrein

Niet alle functies zijn mogelijk in ABP-Zuid. Als alle hinderzones van de luchthaven, infrastructuur en bedrijven worden gecombineerd lijken in het hele gebied geluidsgevoelige functies niet mogelijk.

- Zware categorie bedrijven: alleen Mebin/Beamix
- Schiphol contour
- Snelweg en spoor

een aantal opvallende sectorale verschillen





**DYNAMIEK IN HET NOORDELIJK DEEL VAN AMSTEL BUSINESS PARK:
CREATIEVE INDUSTRIE EN MEER STADSE SCHAAL**



TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Het gebruik van de stad verandert onder invloed van globale trends en ontwikkelingen. Ook op Amstel Business Park zijn veranderingen zichtbaar: ander gebruik, nieuwe functies.



UITGAAN, WONEN EN SAMENKOMEN OP AMSTEL BUSINESS PARK

Veranderende werklocaties

Het stedelijk landschap ontwikkelt zich steeds meer van gescheiden functies naar gemengde gebieden waar werken, wonen en recreëren door elkaar bestaan. Dit kan doordat bedrijfsmatige activiteiten zich tegenwoordig beter laten mengen met wonen, ook in de meer ambachtelijke sfeer. Daarnaast stellen bedrijven steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de omgeving. Een stedelijke, levendige omgeving waar horeca en winkels zijn en waar ook wordt gewoond en er sprake is van een goede fiets- en OV-bereikbaarheid zijn factoren die aan belang hebben gewonnen. De groeiende voorkeur bij bedrijven om zich te vestigen in een gemengd stedelijk milieu biedt kansen voor centraal gelegen (stadsverzorgende) bedrijventerreinen. Door intensivering en bouw van kwalitatief hoogwaardige

werkruimtes bieden nieuwe gemengde stadswijken meer en meer werkgelegenheid en vestigingskansen.

Een andere trend is de toenemende flexibiliteit die bedrijven hanteren in hun strategie om sneller te kunnen groeien en krimpen. Een stad als Amsterdam voorziet in een dergelijke behoefte, die met name voor internationale bedrijven en werknemers aantrekkelijk is. De behoefte aan tijdelijke werkplekken neemt toe. Tot slot houdt het nieuwe werken ook in dat werknemers op steeds flexibeler werkplekken actief zijn: ze kunnen op kantoor op veel computers werken, maar kunnen dat ook vanuit huis doen. Dat meer mensen dat doen blijkt uit de werknemer-werkplek-ratio die in de laatste jaren is afgenomen van 1:1 tot 1:0,6. Deze trend speelt vooral in sectoren waar

mensen op kantoor werken, zoals in de zakelijke dienstverlening en ICT. Beiden zijn groeisectoren in ABP-Zuid.

Het nieuwe winkelen

Steeds meer consumenten kopen hun kleding, elektronica en zelfs boodschappen online. Webshops zijn de laatste jaren als paddenstoelen uit de grond gekomen. Minder fysieke klanten is voor winkels in de binnenstad niet altijd een pretje, getuige de groeiende leegstand. Maar ook webshops hebben ruimte nodig, bijvoorbeeld voor opslag en kantoor, soms gecombineerd met een afhaalpunt. Er ontstaat daardoor een overgangsgebied tussen digitaal en fysiek winkelen. Het komt daarbij voor dat een webwinkel wel mogelijkheid heeft om dingen te passen, maar dat er geen sprake is van een fysieke winkel; er kan en mag niet



worden afgerekend. Een ander voorbeeld is de telefoonaanbieder die wel kantoor kan houden en zakelijke diensten mag verlenen, maar geen winkel voor particulieren mag openen op een bedrijventerrein. Juist in deze snel veranderende wereld kan een bedrijventerrein een belangrijke rol vervullen in het bieden van betaalbare, tijdelijke ruimte, in het ontwikkelen van nieuwe concepten en fungeren als experimenteel gebied. Op ABP-Zuid gebeurt dit reeds, en gezien de ligging en het feit dat er al relatief veel grote detailhandels- en groothandelszaken zijn, kan het gebied dergelijke functies in de toekomst nog meer verwachten.

Het nieuwe wonen

Ook woonwensen zijn in transitie.

Amsterdam is weer flink in trek, nadat er in de jaren '80 en '90 een leegloop was richting suburbane gebieden. Inmiddels trekt de stad naast veel expats en (internationale) studenten die voor een korte periode goede huisvesting zoeken, ook weer jonge gezinnen aan en blijven studenten na hun studie vaker in de stad wonen. De Amsterdamse woningmarkt biedt hiervoor momenteel te weinig (betaalbare) mogelijkheden. Het feit dat er vanuit de stad een zichtbare ontwikkeling is van de transitie van bedrijventerreinen naar meer gemengde woon-werkmilieus (Amstelveen) en dat er voor ABP-Zuid al enkele initiatieven bekend zijn (o.a. twee studentenhotels), laat zien dat ook ABP-Zuid al opschuift naar een meer gemengd stedelijk milieu.

Leisure, uitgaan en voorzieningen

Tot slot is een trend zichtbaar waarbij het gebruik van een bedrijventerrein 's avonds toeneemt. Dat komt door de specifieke kwaliteit van een bedrijventerrein: er is overdag bedrijvigheid, maar bedrijven sluiten 's avonds en in het weekend hun deuren. Er zijn activiteiten die daarop insprijken, zoals nachtclubs en kerken. De lage huren, goede bereikbaarheid en ruigheid van het bedrijventerrein bieden voor deze activiteiten juist extra kwaliteit. In Amsterdam zijn enkele voorbeelden te noemen, zoals Club Radion in de voormalige tandartschool of de Harbour Club in Cruquius en club DNA in Weespertrekvaart.

DOORKIJK NAAR DE TOEKOMST

Dat de Amsterdamse regio (weer) in trek is blijkt uit het feit dat steeds meer mensen en bedrijven zich in of rondom Amsterdam vestigen. Het CPB en de Amsterdam Economic Board (AEB) hebben economische scenario's gepresenteerd waarin de verwachting wordt uitgesproken dat deze trend zich ook in de komende decennia zal voortzetten. Voor het ABP-Zuid houdt dat in dat de immer groeiende stad steeds dichter bij komt, met economische en ruimtelijke gevolgen.

Sectorale ontwikkelingen

Aan de hand van het 'Global Giants' (hoge groei) en 'International Alliances' (behoudende groei) scenario van het AEB is een vertaling gemaakt naar omvang en economische structuur van de werkgelegenheid op het ABP-Zuid in 2025. Daaruit volgt dat kantoorgerelateerde activiteiten toenemen, bijvoorbeeld in de sectoren zakelijke dienstverlening en ICT. Ook horeca, onderwijs en gezondheids- en welzijnszorg groeien tot 2025, maar de mate van ontwikkeling hangt daarbij af van het ruimtelijk programma en van individuele keuzes van bedrijven (zoals het behoud van een vestiging van de HVA op ABP-Zuid). In een hoog groeiscenario neemt werkgelegenheid in de detail- en groothandelssector op het ABP-Zuid toe. Voor deze sectoren geldt dat in een laag groeiscenario de werkgelegenheid af zal nemen. Het aantal financiële dienstverleners op het ABP-Zuid, voornamelijk gevestigd in Entrada, neemt in beide scenario's af. Bouw en industrie stagneren in beide scenario's.

Bedrijfsactiviteiten

Met behulp van de autonome ontwikkelingen op het ABP-Zuid (doorgerekend aan de hand van trends en ontwikkelingen in het verleden) en de confrontatie met de groeiscenario's van

de regio is het mogelijk uitspraken te doen over de, naar verwachting, grootste bedrijfsactiviteiten op het ABP-Zuid in 2040. In termen van werkgelegenheid gaat het om de volgende activiteiten:

- Zakelijke dienstverlening. Mede door de aantrekkende kracht van bedrijfsverzamelgebouwen en de komst van creatieve bedrijven groeit deze sector. In de praktijk zal het bijvoorbeeld gaan om juridische en managementadviesbureaus, accountants e.d. Een algemene kanttekening is dat omvang van kantoorfuncties af zal hangen van wat er met de kantoren op het terrein gaat gebeuren. Als Entrada transformeert tot woningbouw, zullen er minder zakelijke dienstverleners en andere kantoorhoudende activiteiten op het ABP-Zuid te vinden zijn.
- Creatieve industrie. Het aantal mediabedrijven, actief onder de noemer 'Film, TV en Radio', en ICT-bedrijven neemt toe. Daarbij neemt ook hun gemiddelde omvang toe. Op dit moment heeft de creatieve industrie op het ABP-Zuid een relatief kleine gemiddelde bedrijfsomvang, maar met de jaren groeien deze bedrijven door.
- Uitzendbureaus die algemeen actief zijn (voor verschillende sectoren) en facilitaire diensten als beveiliging,

schoonmaak of zorg. Een kanttekening is hierbij op zijn plaats, de meeste mensen die in dienst zijn bij dit soort bedrijven werkt niet op de bedrijfsvestiging van het bedrijf zelf, maar is actief bij de klanten van het uitzendbureau. De ruimtevraag van deze bedrijven op het ABP-Zuid zelf is daarmee beperkt.

- Groot- en detailhandel. Deze bedrijfsactiviteiten zijn reeds jarenlang geworteld op het ABP-Zuid en dat zal de komende jaren zo blijven. Met een groeiende bevolking kiezen meer winkels voor een grootschalige locatie op een goed bereikbare plek aan de rand van de stad.

Een aantal bedrijfsactiviteiten zal naar verwachting (verder) afnemen. Zo zullen meer bouwbedrijven kiezen voor een verhuizing van het ABP-Zuid naar bedrijventerreinen verder buiten de stad. Datzelfde geldt voor 'opslag, dienstverlening voor vervoer' en 'vervoer over land'. Dergelijke bedrijfsactiviteiten vergen relatief grote kavels en bedrijfspanden, de transformatie van het ABP-Zuid naar een meer gemengd bedrijventerrein zorgt ervoor dat het voor dergelijke bedrijven minder aantrekkelijk is zich hier te vestigen.

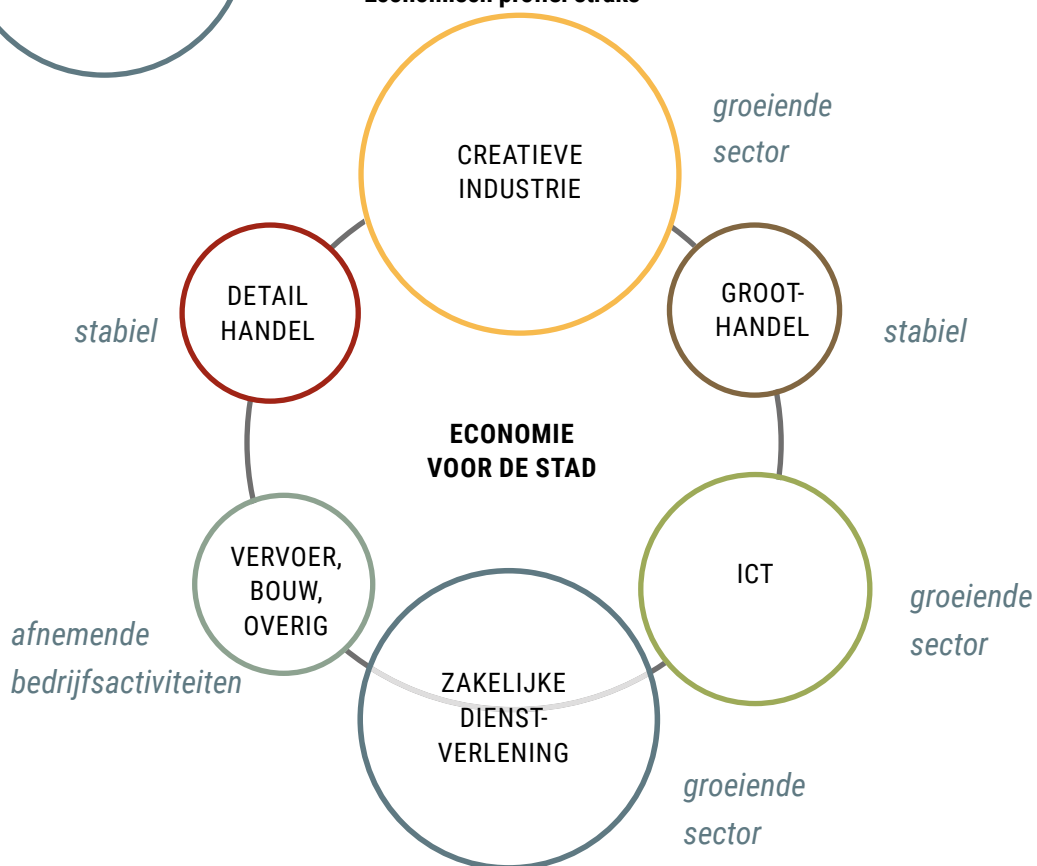
Economisch profiel nu



Verwachte groei werkgelegenheid per sector

	AEB	AEB Intern.
	Global Giants	Alliances
Zakelijke dienstverlening	34%	8%
Handel	34%	-10%
Informatie en communicatie	34%	28%
Bouw en industrie	2%	4%
Financiële dienstverlening	-7%	-17%
Onderwijs	14%	36%
Vervoer en opslag	32%	1%
Horeca	36%	14%
Cultuur, sport en recreatie	32%	4%
Gezondheids- en welzijnszorg	14%	16%

Economisch profiel straks



RUIMTELIJKE OBSERVATIES

ABP-Zuid is goed bereikbaar met zowel auto, OV als fiets. Opvallend is dat er weinig straten zijn. Hierdoor zijn de verschillen in korrelgrootte groot: soms een gebouw van bijna een hectare groot, aan de Ellermanstraat en Van der Madeweg ook kleinere kavels met individuele panden. Dat vraagt om een heel verschillende aanpak. Het water is de grote kans van het terrein: bijna onzichtbaar, maar het biedt de mogelijkheid het gebied een eigen identiteit te geven.

Bereikbaarheid en infrastructuur

Amstel Business Park Zuid is goed bereikbaar met zowel het openbaar vervoer, als auto en fiets. Met twee snelwegen, de A10 en de A2, en twee metrostations, Van der Madeweg en Overamstel, is het gebied goed ontsloten. Met de fiets is het 10 minuten naar station Amstel en station Duivendrecht grenst aan het gebied.

De snelweg levert een contradictie van bereikbaarheid op. Door de ligging aan de snelweg is de bereikbaarheid goed, maar door de toestroom naar de snelweg, met name bij evenementen in de Arena en in de periode rond kerst, kan de bereikbaarheid tijdelijk moeizaam zijn. Voor veel bedrijven is de autobereikbaarheid de belangrijkste vestigingsfactor, maar de fiets en openbaar vervoer zijn bij veel bedrijven een goede tweede of zelfs de eerste vervoersmodaliteit.

Grofmazig netwerk

Opvallend is dat het stratenpatroon grofmazig is. De Duivendrechtsevaart knipt het gebied in twee delen, waardoor de afstanden in werkelijkheid groter zijn dan hemelsbreed.

De Spaklerweg is de hoofdas waar alles op aantakt. Dit is een kwetsbaar systeem: als de Spaklerweg geblokkeerd is, kan het verkeer nergens heen. Veel wegen zijn privaat en liggen op eigen terrein, hierdoor is de bereikbaarheid voor anderen niet gegarandeerd. Met name voor langzaam verkeer zou een fijnmaziger netwerk aantrekkelijk zijn.

Doorgaande routes voor de fiets

De Spaklerweg is een belangrijke route voor fietsers vanuit Amsterdam Zuidoost naar Amsterdam. Er zijn twee doorgaande routes die beide door een bedrijventerrein gaan,

naast de Spaklerweg is dat de route door Diemen. In oost-west richting verbindt de Van der Madeweg het gebied met de kern Duivendrecht.

Metrostations

De twee metrostations Van der Madeweg en Overamstel zijn belangrijke knooppunten. Met deze haltes is vrijwel heel ABP-Zuid goed bereikbaar per openbaar vervoer. De omgeving van de haltes laat te wensen over. Het voelt onveilig, er zijn geen voorzieningen of functies die voor toezicht en daarmee een veilig gevoel kunnen zorgen. Bij de halte Overamstel aan de zijde van de Joan Muyskenweg is de situatie ronduit slecht, het terrein is hier gekraakt.

Duivendrechtsevaart als kans

De Duivendrechtsevaart is een belangrijke kwaliteit van Amstel Business Park. Tegelijk knipt de vaart het gebied in tweeën. Er is

**G-STAR
RAW**

Christian de Bil
G-STAR

“Wij brengen ons personeel 's avonds met busjes naar het station; we vinden de route naar de metro onveilig. We zouden graag meer plekken in de buurt zien waar je voor de lunch even heen kunt lopen.”

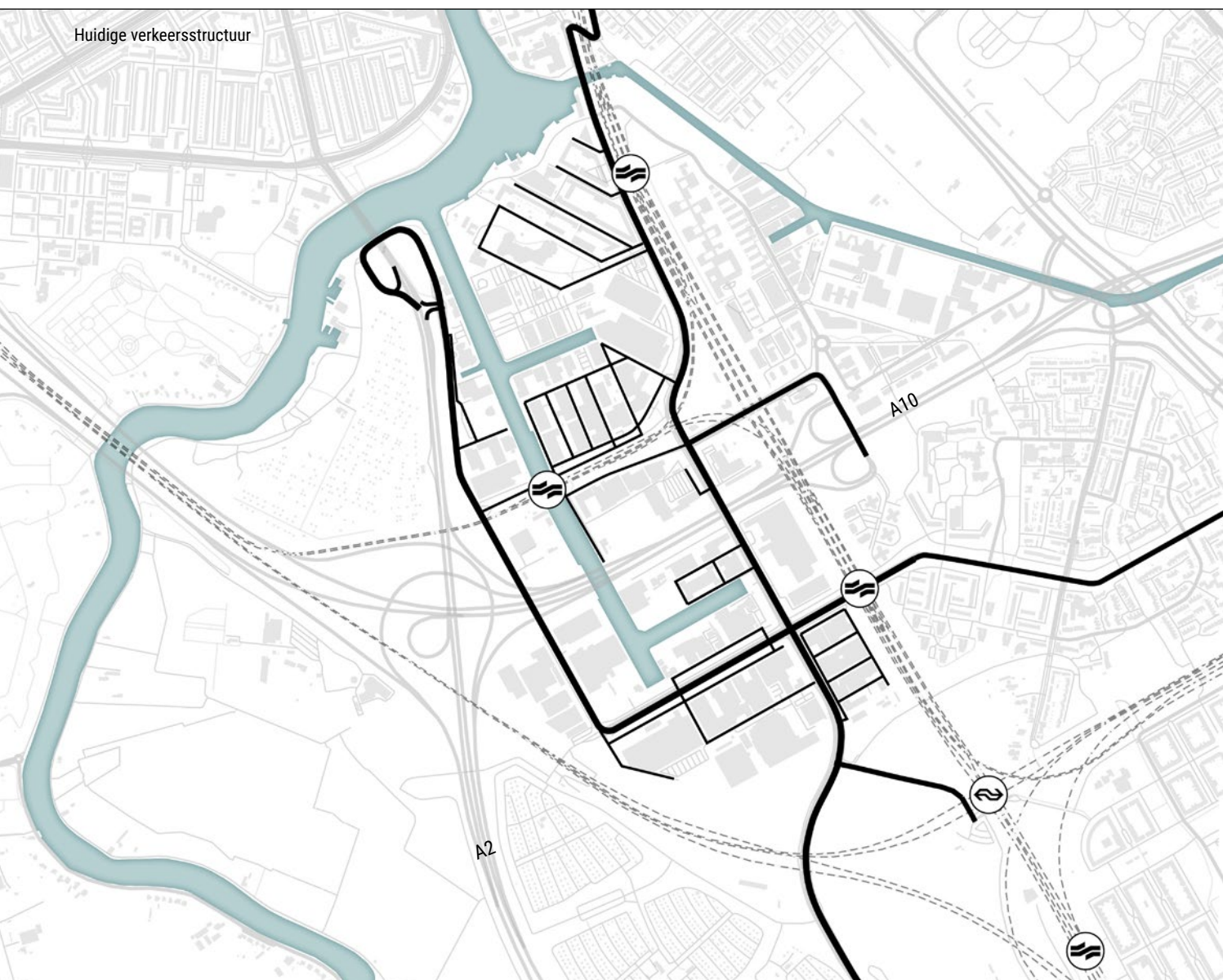


Ger Loogman

Loogman Tanken en Wassen

"Het is een verademing dat we hier betaald parkeren hebben, daarvoor was het een soort autokerkhof."

Huidige verkeersstructuur



een langzaam verkeersbrug op de kop bij de Amstel en een autobrug parallel aan de metro, maar deze route is slecht aangesloten op het hoofdwegennet en daarmee niet goed bruikbaar. De betoncentrale van Mebin en Beamix maakt nog gebruik van het water als aanvoerroute van zand en grind (130.000 ton op jaarbasis). De vaart moet daarom goed doorvaarbaar blijven, bruggen moeten hoog zijn of te openen. Sterker nog, het bedrijf zou het vaarwater graag breder en dieper willen hebben om grotere schepen af te kunnen handelen.

De vaart heeft de potentie om uit te groeien tot de verblijfskwaliteit van het gebied. Nu is het water nauwelijks te ervaren: de kades zijn geprivatiseerd of in gebruik genomen door woonboten. Alleen aan de Pieter Braaijweg is een deel van het water bereikbaar. Met name de koppen van de vaart aan de Van der Madeweg en Spaklerweg zijn in potentie aantrekkelijke verblijfsplekken. Op beide plekken liggen woonboten met een tuin op de kade, zodat het water niet bereikbaar is. De Willem Fenegastraat kan een prachtige langzaam verkeerverbinding worden langs de vaart tussen de Amstel en het hart van ABP-Zuid. Hiervoor moet de kade weer openbaar

worden gemaakt en onder de A10 verbonden worden met het zuidelijk deel van de vaart. Op deze manier wordt ABP-Zuid verbonden met de omgeving (Amstelskwartier) en visueel met de oostzijde van de Duivendrechtse Vaart.

Ondernemers zien de kansen van het water: bereikbaarheid over water, verblijfskwaliteit, uitzicht, een plek waar je graag met je bedrijf wilt zitten of gebruik van wilt maken. Amsterdam werkt aan het beter bruikbaar maken van de kade aan de westzijde van de vaart: er staat een langzaamverkeersbrug over de noordelijke dwarsvaart in de planning.

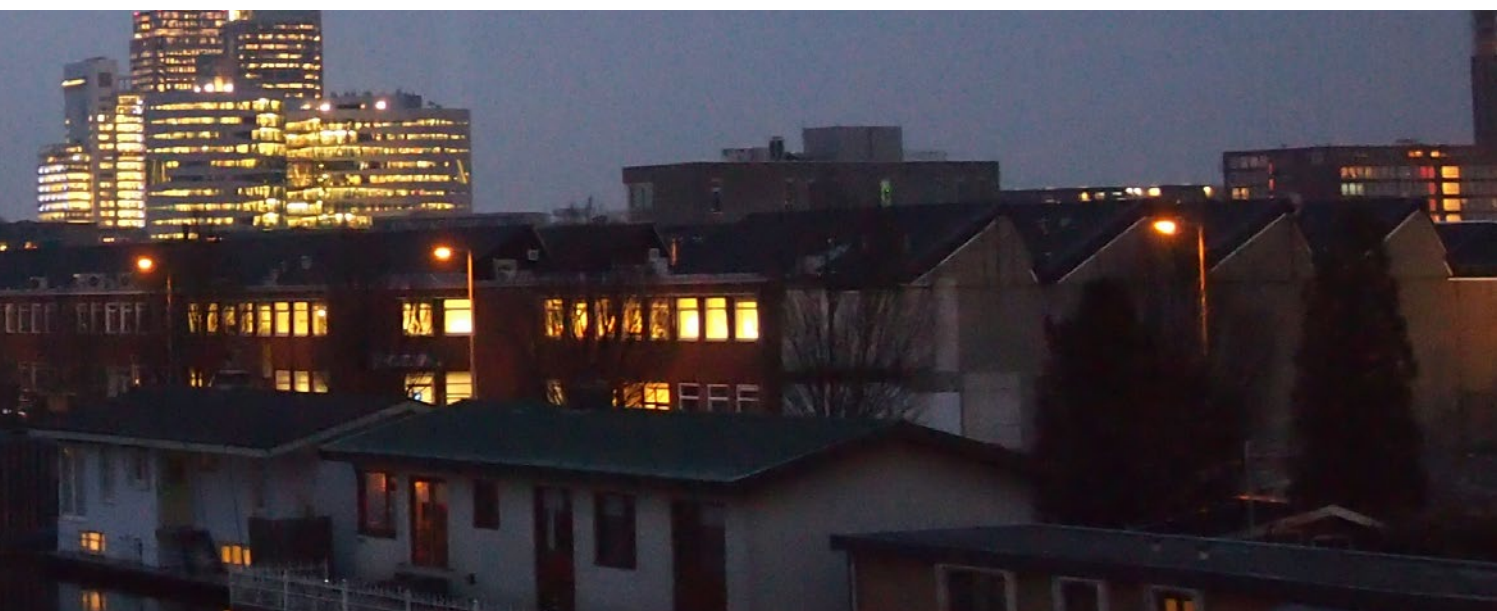




Marc Klok

De Kookfabriek, bestuurslid OVOA, Ondernemersvereniging OuderAmstel

"In ons bedrijf kunnen mensen met een groep koken, van 2 tot 200. Hospitality, gastvrijheid, is één van de kernwaarden van mijn bedrijf. Ik zou graag zien dat ik mijn gasten met de boot kan verwelkomen om het uitje compleet te maken."







IMAGO EN UITSTRALING

De uitstraling van het gebied is ondermaats, daar zijn de ondernemers het wel over eens. De bewegwijzering is vies en 's avonds is het niet fijn fietsen. Maar de bedrijven hebben zelf ook weinig uitstraling naar buiten toe. Het terrein heeft geen specifiek imago: het is goed bereikbaar en niet te duur. Maar ook niet speciaal.

Vestigingsfactoren

ABP-Zuid heeft geen duidelijk profiel. Belangrijke vestigingsfactoren zijn de nabijheid van de stad, de goede bereikbaarheid en de lage huren. Al jarenlang is het een functioneel no-nonsense bedrijventerrein, bedrijven kiezen voor dit gebied op praktische gronden. Als ze er eenmaal zitten blijven ze graag: de locatie en bereikbaarheid zijn ideaal.

Daar staat tegenover dat het gebied wat sleets oogt: de openbare ruimte, straatnamen en beperkte infrastructuur maken een armoedige indruk. Nu de stad steeds dichterbij komt en zowel aan de noordzijde als de zuidzijde van

ABP gewoond wordt of gaat worden is het wenselijk dat het terrein prettiger en veiliger wordt om doorheen te lopen en te fietsen. De metrostations, plekken waar mensen normaal gesproken welkom worden geheten in het gebied, maken een versleten indruk. Ook de directe omgeving van de metrostations is doods.

Uitstraling

Bedrijven zijn vaak van de weg afgekeerd of met hekken van de weg gescheiden. Opvallend is de oostzijde van de Joan Muyskenweg, waar zowel drukkerij PCM als Gstar een volledig gesloten gevel aan de straat hebben. Bedrijven lijken zich meer bewust te zijn van de binnenkant dan van

de buitenkant. Begrippen als hospitality staan hoog in het vaandel, maar zijn niet herkenbaar aan de buitenkant. Door deze combinatie van factoren zijn er geen ogen op de weg en is er weinig levendigheid. Ook een café of lunchroom is niet te vinden. Hierdoor is het niet prettig te fietsen of te lopen op het terrein, met name 's avonds.

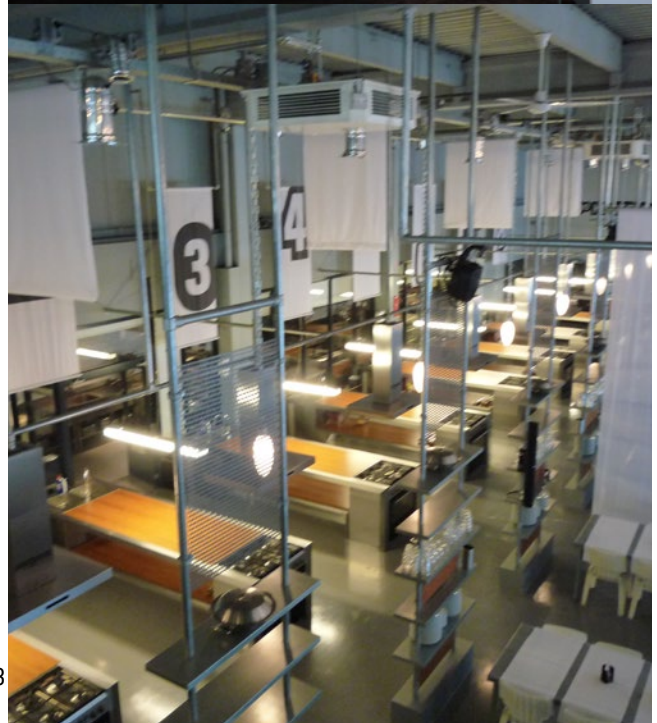
Een goed imago hangt samen met de kwaliteit van de plek, de bedrijven die er zitten, en de zachte factoren zoals het gevoel van veiligheid. Gemeente en bedrijven kunnen samen werken aan een verbeterd imago dat meer recht doet aan de kwaliteiten van zowel locatie als bedrijven.



Jan Huijbregts

Connecting Concepts, voorheen eigenaar Zuidpark

"Dit gebied kan uitgroeien tot het ruige zusje van de Zuidas: hier geen banken en advocatenkantoren, maar creatieve industrie die de schoonheid van de betonmortelcentrale kan waarderen. De combinatie van A10 en Duivendrechtsevaart maakt deze locatie uniek."





CONCLUSIE

Amstel Business Park is goed bereikbaar en ondertussen onderdeel van de stad. Er zijn kansen voor verdichting en verkleuring, zowel vanwege de dynamiek rondom het gebied als vanwege de dynamiek in het gebied zelf. Er zijn kansen om het gebied aantrekkelijker te maken: het water, het groen op de hoofdassen, meer ruimte voor voorzieningen.

Economie voor de stad

Een groot deel van het gebruik van het terrein is een wezenlijk onderdeel van de economie van de stad: toelevering voor de stad, voorzieningen en een deel van de kantoorachtige functies. Het is van belang voor de stad dat er ruimte blijft voor dergelijke functies, omdat ze onderdeel zijn van de economische keten. De economie van de stad is ook voor de toekomst van ABP-Zuid een sterke functie, zeker nu er in de stad steeds minder plek komt voor bedrijven, denk bijvoorbeeld aan de veranderingen in de Houthavens, op Cruquius en in Buksloterham.

De stedelijke dynamiek is tegelijkertijd niet te ontkennen. Wonen ruikt op, zowel in het Amstelkwartier als in het Weespertrekvaartgebied. De aanwezigheid van goed openbaar vervoer kan beter benut worden. Delen van ABP-Zuid zullen volledig werkgebied blijven vanwege veiligheids- en geluidsnormeringen, onder andere van Schiphol. Voor andere delen is verkleuring en verdichting aan de orde, zeker gezien de horizon van deze visie tot 2040.

Gebied met twee snelheden

We zien dat het gebied twee typen bedrijven kent, die ook ruimtelijk enigszins geclusterd zijn. Enerzijds zijn daar de functionele gebruikers, zoals de groothandel rondom de De Flinesstraat, bedrijven die er van oudsher zitten en vaak uit de stad afkomstig zijn. Anderzijds is de opkomst te zien van creatieve bedrijven zoals G-Star en mediabedrijven, en nieuwe concepten zoals Zuidpark. De nabijheid van de stad wordt herkend en leidt tot een ander gebruik. Dit levert ook andere werknemers op: zij gaan met de fiets, en willen wel eens buiten de deur iets eten of drinken. Het voorzieningenniveau blijft achter.

De twee snelheden kunnen naast elkaar bestaan: de een hoeft zich niet te spiegelen aan de ander. Wel zal er sprake zijn van invloed: als de transformatie hard gaat, heeft dat invloed op de grondprijzen en daarmee ook op de traditionele bedrijven. De visie is er op gericht beide te faciliteren, en niet de een te laten lijden onder de ander.



Maik Hewitt
MAKRO

"We zitten hier al jaren, en we zitten hier goed. Onze klanten zijn er in alle soorten en maten: van de voetbalkantine tot een groot bedrijf. Een bezoekje aan de Makro is ook een beetje een uitje: veel mensen komen samen."

AMBITIE: VAN BEDRIJVENTERREIN NAAR WERKSTAD OVERAMSTEL

WERKSTAD OVERAMSTEL

Op ABP-Zuid zijn stad en bedrijventerrein naar elkaar toe gegroeid. Dat vraagt om een nieuwe ambitie: een meer hoogstedelijke omgeving waarin het werken centraal staat, aantrekkelijker, veiliger, in staat om de verandering in zich op te nemen en daarmee duurzamer. Die transformatie komt tot uitdrukking in de werktitel Werkstad Overamstel: geen bedrijventerrein maar een stuk stad waarin werken de belangrijkste functie is.

Werken centraal

In de werkstad staan de functies centraal die onderdeel zijn van de stedelijke economie: de toelevering aan de stad, de creatieve industrie, de dienstverlening. Werken in de stad is essentieel voor een duurzame en economisch vitale stad. Hierin zijn alle vormen van gebruik geïntegreerd, waardoor de lijnen kort zijn en het verlies beperkt, zowel in tijd als in afstand. De ontwikkeling van ABP-Zuid naar een werkstad vraagt om meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere ruimtelijke kwaliteit en meer menging met andere functies. Ten noorden van de A10 maakt wonen daar deel van uit. Wonen is daarbij geen doel op zich, maar een verrijking van het programmatische spectrum. Het gaat om functies die bijdragen aan de levendigheid en verblijfskwaliteit, zowel overdag als 's avonds.

Door verdichting kan het werken worden geïntensiveerd. Er is een verschuiving zichtbaar van grootschalig, extensief gebruik naar kleinschaliger, intensiever gebruik. Bijvoorbeeld de groei in ICT en creatieve industrie passen in dit beeld. Hiermee neemt het aantal arbeidsplaatsen toe en daarmee de gebruiksintensiteit van het gebied. Om deze intensivering en op termijn menging van functies mogelijk te maken worden

geen nieuwe vergunningen afgegeven voor zware bedrijfscategorieën. Andere functies gaan niet ten koste van werken, maar komen erbij. Bij deze verdichting horen ook andere vormen van intensief ruimtegebruik, zoals compactere parkeeroplossingen.

Het deel van ABP-Zuid ten zuiden van de A10 leent zich niet voor geluidsgevoelige functies vanwege de A10, de milieucirkel van de betonmortelcentrale (hindercategorie 4) en de aanvliegroute van Schiphol. Daarmee is werken in het zuidelijk deel voor de lange termijn gegarandeerd. Om de ruimte rond station Duivendrecht voor werken te kunnen benutten is het denkbaar de kantoorfunctie aan de A10 (Joop Geesinkweg e.o.) en Entrada op termijn te verkleuren naar wonen. Daarmee komt er kantoorprogramma vrij dat rond station Duivendrecht kan worden ingezet.

Flexibiliteit

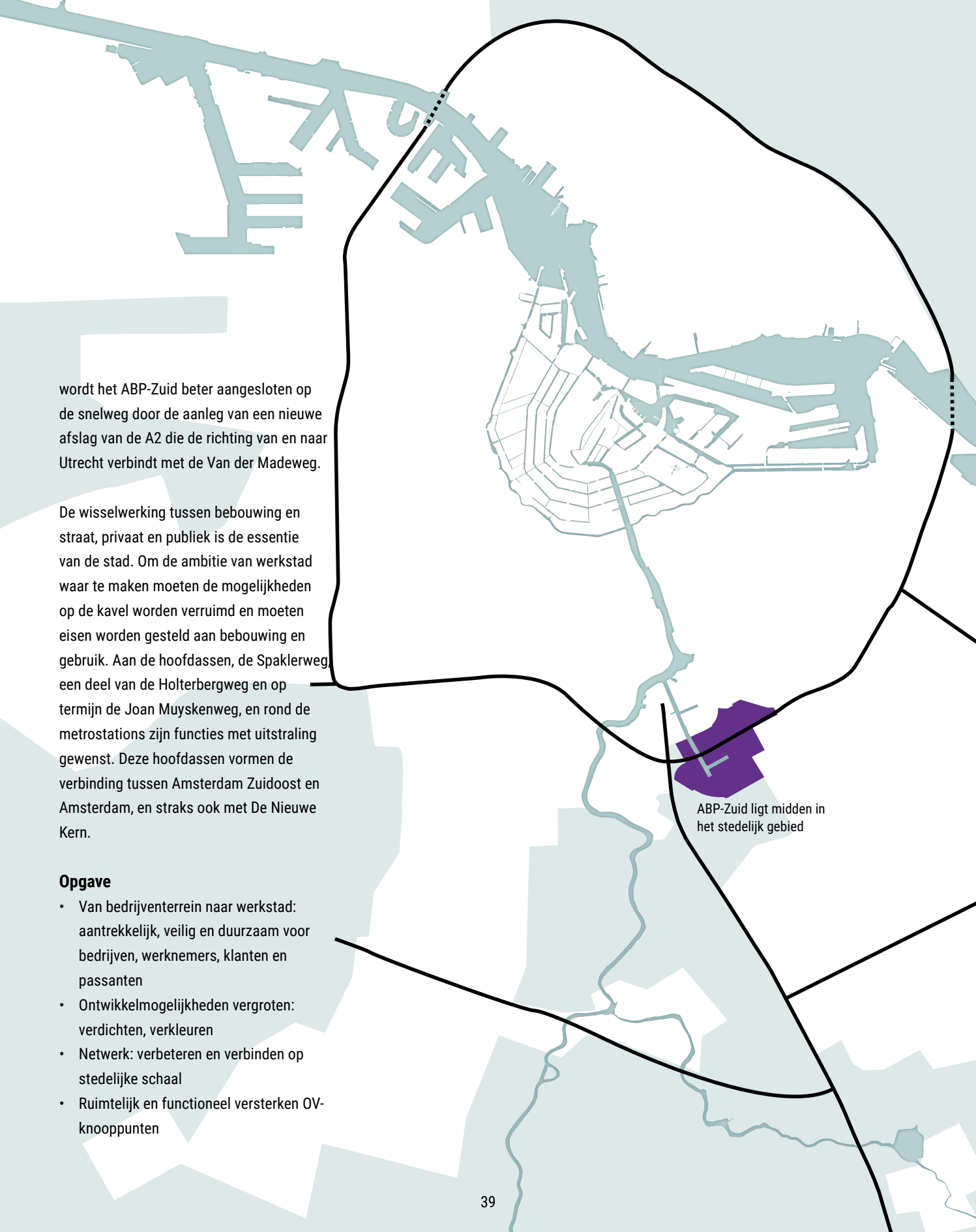
De veranderingen in het werken gaan hard. ABP-Zuid is bij uitstek een plek voor nieuwe vormen van werken en experimenten. De creatieve industrie wordt soms als kantoor, soms als bedrijf gezien. Dit onderscheid is niet langer bruikbaar voor een stedelijk bedrijventerrein: bureauwerk, opslag en productie lopen door elkaar. Dit vraagt om verruiming van mogelijkheden, waarbij

ontwikkelingen worden beoordeeld op hun bijdrage aan de stad, de duurzaamheid en aansluiting bij de markt.

Een tweede trend is de verschuiving van (groot)handelsbedrijven naar grootschaliger locaties naar de randen van (binnen) steden. Er is voor een aantal branches, zoals de autobranche, ruimte nodig voor de verkoop aan particulieren. Er moet beleid worden ontwikkeld wat wel en niet toegestaan wordt. De verschuiving naar een meer stedelijk programma impliceert ook een verruiming van de mogelijkheden voor horeca en (detail)handel.

Een sterk ruimtelijk raamwerk

Om ABP-Zuid een intensiever, toekomstbestendig onderdeel van de stad te laten worden, is een aantal aanpassingen nodig. De hoofdstraten en het water hebben de potentie uit te groeien tot de stedelijke dragers: de entrees, de hoofdstructuur en de kwaliteitselementen van de werkstad. Investeren in de straten is een investering in de toekomst: de straten zijn het meest stabiele onderdeel van de stad, ze liggen honderden jaren op dezelfde plek. Het netwerk moet worden uitgebreid en versterkt om de transformatie en verdichting van de komende decennia te kunnen accommoderen. Daarnaast



wordt het ABP-Zuid beter aangesloten op de snelweg door de aanleg van een nieuwe afslag van de A2 die de richting van en naar Utrecht verbindt met de Van der Madeweg.

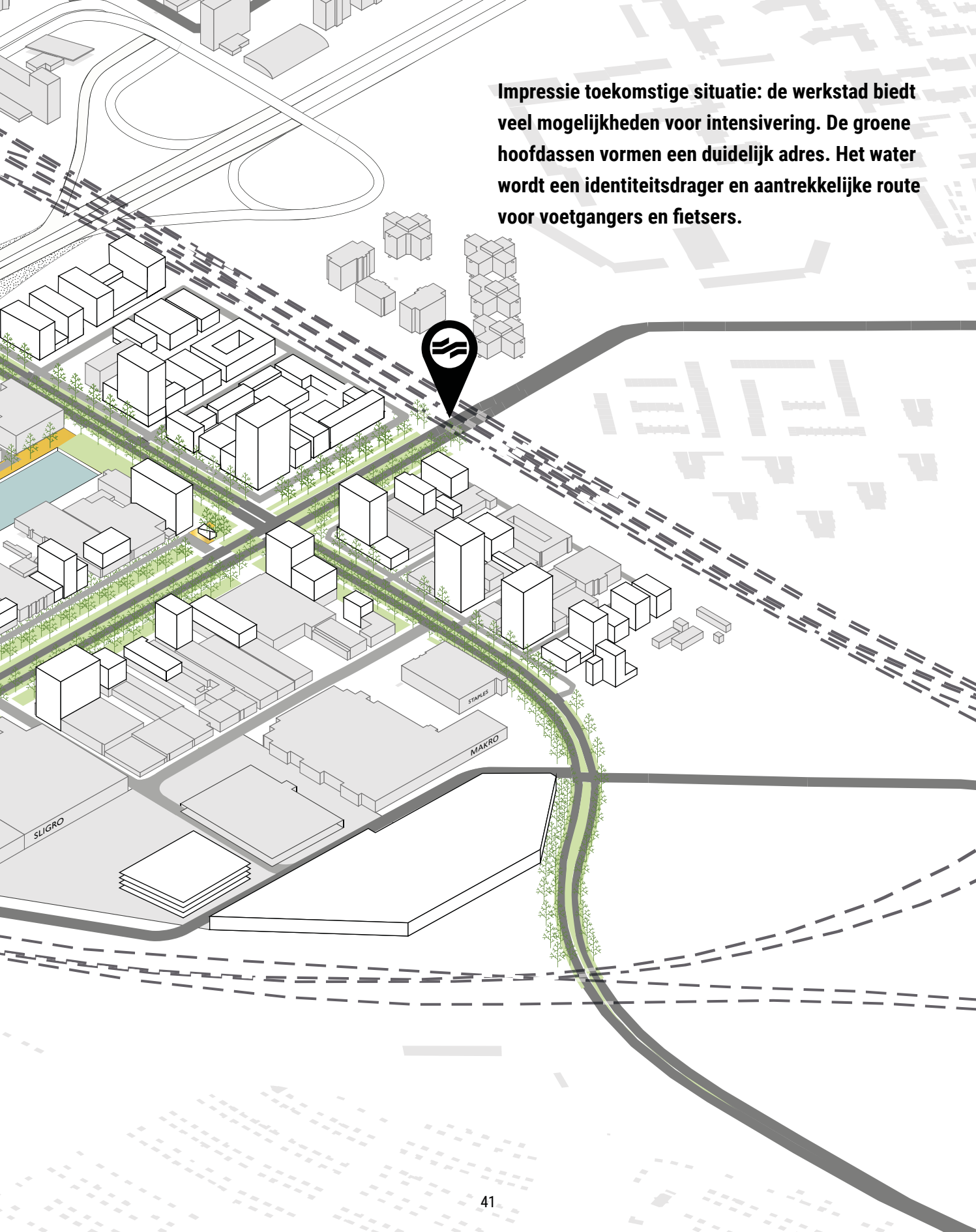
De wisselwerking tussen bebouwing en straat, privaat en publiek is de essentie van de stad. Om de ambitie van werkstad waar te maken moeten de mogelijkheden op de kavel worden verruimd en moeten eisen worden gesteld aan bebouwing en gebruik. Aan de hoofdassen, de Spaklerweg, een deel van de Holterbergweg en op termijn de Joan Muyskenweg, en rond de metrostations zijn functies met uitstraling gewenst. Deze hoofdassen vormen de verbinding tussen Amsterdam Zuidoost en Amsterdam, en straks ook met De Nieuwe Kern.

Opgave

- Van bedrijventerrein naar werkstad: aantrekkelijk, veilig en duurzaam voor bedrijven, werknemers, klanten en passanten
- Ontwikkelmogelijkheden vergroten: verdichten, verkleuren
- Netwerk: verbeteren en verbinden op stedelijke schaal
- Ruimtelijk en functioneel versterken OV-knooppunten



Impressie toekomstige situatie: de werkstad biedt veel mogelijkheden voor intensivering. De groene hoofdassen vormen een duidelijk adres. Het water wordt een identiteitsdrager en aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers.





VOORZIENINGEN EN CREATIEVE INDUSTRIE: ÎLE DE NANTES

De creatieve industrie vraagt om andere plekken en kwaliteiten: minder formeel, meer gericht op onderling contact. Die kwaliteiten worden nu vooral in de gebouwen gerealiseerd, zodat het contact zich beperkt tot de partijen binnen een cluster. Meer open naar buiten geeft meer kans op dynamiek.



CONTRAST TUSSEN INDUSTRIE EN SCHOON WERKEN: ZÜRICH-WEST

In Zurich West staan de afvalcentrale en kantoren naast elkaar. Ook de betonmortelcentrale aan de Van der Madeweg is geen belemmering voor andere vormen van werken. Sterker nog: de silo is een blikvanger die goed past bij het wat ruigere karakter van de werkstad.



FUNCTIEMIX DRAAGT BIJ AAN DE WERKSTAD: HAMBURG

Functies als hotels, voorzieningen en in beperkte mate wonen dragen bij aan de levendigheid van de werkstad. Het gebied wordt aangenamer om te verblijven, niet alleen voor werknemers maar ook voor bezoekers en passanten.

VERDICHTEN MET TORENS: ZÜRICH-WEST

Combinatie van oud en nieuw, waarbij de hoogte niet geschuwd wordt. Langs de Spaklerweg is een beeld als dit aantrekkelijk. Menging van hoog en laag, verschillende functies naast elkaar. Intensivering van het gebruik, want alleen platte dozen is zonde van de ruimte.



VERDICHTEN MET PARKEREN: ÎLE DE NANTES

Ook het parkeren kan veel ruimte efficiënter. Niet iedereen zijn eigen parkeerveldje naast de voordeur op eigen terrein, maar samen nadenken over een ruimtesparende parkeeroplossing.



TRANSFORMEREN VAN BESTAAND VASTGOED: ÎLE DE NANTES

Een jaren 70 kantoor met een gevel van grindbeton lijkt misschien een hopeloos gebouw, maar als de basis goed is kan er veel. Zuidpark is daarvan een mooi voorbeeld. Inspiratie voor de kantoren aan de A10?



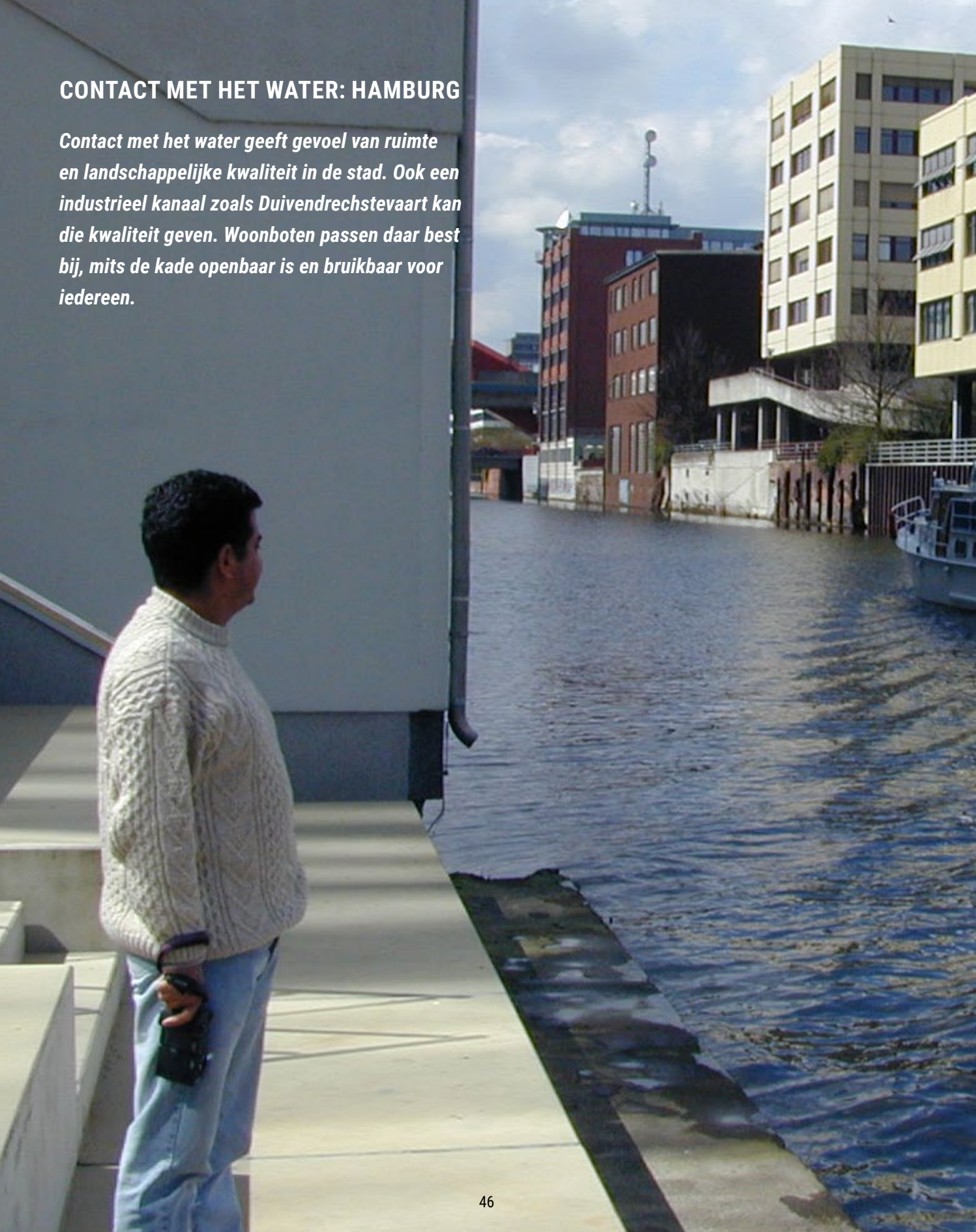
TOEVOEGEN VAN NIEUWE TYPOLOGIEËN: ÎLE DE NANTES

Andere gebouwtypen, kleiner of juist groter dan het huidige aanbod, zorgen voor variatie en daarmee ook voor meer diversiteit in gebruik.



CONTACT MET HET WATER: HAMBURG

Contact met het water geeft gevoel van ruimte en landschappelijke kwaliteit in de stad. Ook een industrieel kanaal zoals Duivendrechstevaart kan die kwaliteit geven. Woonboten passen daar best bij, mits de kade openbaar is en bruikbaar voor iedereen.





CONTACT MET DE STRAAT: ZÜRICH-WEST

Adressen aan de straat zorgen voor levendigheid en ogen op straat. Dat maakt de straat aantrekkelijker en veiliger voor voetgangers en fietsers. Dat kan gewoon de voordeur zijn, maar ook horeca, een etalage. Wat doen bedrijven eigenlijk? Dat mag gezien worden!



VERBLIJVEN: ZÜRICH-WEST

Bijzondere verblijfsplekken die passen bij het karakter van de werkstad: ruig of juist heel groen, met eenvoudige middelen. Ook als er geen mensen zijn een bijzondere plek.

NIEUWE INFRASTRUCTUUR ALS KATALYSATOR: 22@ BARCELONA

In Barcelona is de diagonaal doorgetrokken tot aan de zee. Dit is een katalysator geweest voor een achtergesteld stadsdeel. Goed verbonden met de stad, een duidelijk adres: dat kan de Joan Muyskenweg ook worden.



WERKSTAD MET TOEKOMST

Een visie op ABP-Zuid voor 2040 is erop gericht een gebied te maken met toekomst, dat in staat is in te spelen op veranderingen en bewust werkt aan vermindering van de belasting op de omgeving. Er wordt gewerkt aan een robuuste hoofdstructuur en een agenda voor de kavels, die inspireert tot duurzaamheid op kavelniveau.

Zeven thema's

Economische duurzaamheid wil zeggen het op peil houden, dan wel creëren van de vestigingskwaliteit. Als de bedrijfsomgeving op orde is, presteren ondernemingen beter en zullen ze eerder geneigd zijn om in hun bedrijfspanden en -omgeving te investeren. Voor ABP-Zuid gaat het denken over duurzaamheid verder: de ambitie werkstad vraagt om een integrale aanpak. De zeven thema's die we hier hanteren om duurzaamheid te omschrijven zijn energie, mobiliteit, materialen/afval, water, groen/biodiversiteit, ruimtegebruik en sociale duurzaamheid. Veel van de thema's zijn vooral effectief als ze op de schaal van een buurt of stad worden toegepast, maar op kavelniveau zijn ook goede resultaten te behalen. We maken daarom onderscheid tussen de thema's waar op gebiedsniveau op wordt ingezet en de thema's die met name op de kavel kunnen worden toegepast.

Duurzaamheid op gebiedsniveau

De thema's energie, water en afval zijn thema's die specifiek onderzoek vergen om de haalbaarheid van verduurzaming vast te stellen. Het thema water lijkt voor ABP-Zuid interessant: de Duivendrechtsevaart biedt kansen en de aanwezigheid van Waternet in het noordelijke deel van ABP maakt het aantrekkelijk dit gebied als pilot in te zetten.

Voor ABP-Zuid wordt op gebiedsniveau in ieder geval ingezet op de thema's:

Mobiliteit

De werkstad is goed bereikbaar met openbaar vervoer. De haltes liggen strategisch in het gebied en zijn daarmee gebiedsdekkend. Het verbeteren van de directe omgeving van de stations en goede routes naar de haltes zijn cruciale onderdelen om het gebruik van het openbaar vervoer te verbeteren, zeker in de avonduren.

Een ander punt is het toenemend gebruik van de fiets. Dit vraagt om prettige, veilige routes en goede verlichting. De hoofdinfrastructuur moet op orde zijn en in het gebied is een fijnmaziger stelsel van straten gewenst om de bereikbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren en onnodig omrijden te voorkomen.

Ruimtegebruik

Ruimte is een schaars goed, waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan door te verdichten en te zorgen voor een goede functiemix zodat het gebied ook buiten de traditionele werktijden wordt benut. In ABP-Zuid is nog veel te winnen als het gaat om intensief ruimtegebruik: de bebouwing is vaak eenlaags, parkeren

neemt veel ruimte, gebouwen staan 's avonds en in het weekend leeg. Ook aanpak van leegstand door transformatie hoort hierbij. Flexibiliteit is hierbij een kernbegrip: door (functie)verandering in gebouwen mogelijk te maken gaan gebouwen eeuwen mee in plaats van decennia.

Groen

ABP-Zuid wordt gekenmerkt door weinig groen: de straatbomen op de hoofdwegen kennen slechte groeiomstandigheden, op de kavels is veel verharding en parkeren aanwezig. Vergroening van de hoofdinfrastructuur dient twee doelen: de straten krijgen een prettig verblijfsklimaat, het groen zorgt voor schaduw en afkoeling en remt de wind. Daarnaast is inzetten op de hoofdinfrastructuur gunstig vanwege het verbindende karakter van de straten, waardoor doorgaande ecologische structuren kunnen ontstaan.

Sociaal

De samenhang in ABP-Zuid is beperkt. Het is ieder voor zich op zijn eigen kavel. Dat heeft zijn weerslag op verschillende thema's:

- Er zijn geen verblijfsplekken in de openbare ruimte, ondernemers worden niet uitgenodigd het gebied te gebruiken, bijvoorbeeld in de lunchpauze.

A. preventie

B. hergebruik

C. recycling

D. energie

E. verbranden

F. storten

De ladder van Lansink - de afvalhiërarchie

- Het parkeren is per kavel geregeld, daardoor zijn er vaak te veel parkeerplaatsen en zijn de terreinen verhard.
- Er is geen of weinig samenwerking tussen bedrijven, terwijl er bedrijven zijn die in dezelfde branche zitten en van elkaars aanwezigheid gebruik kunnen maken.
- Bedrijven sluiten zich af van de straat, het gevoel van veiligheid is daardoor laag.

De opgave op gebiedsniveau is het maken van meer verblijfsplekken en het trekken van voorzieningen naar het gebied. Door de bebouwingsmogelijkheden op de kavels te vergroten kan het gebied intensiever worden gebruikt, waardoor het draagvlak voor voorzieningen en de levendigheid van het gebied toeneemt.

Agenda op kavelniveau

De ondernemers op ABP-Zuid worden uitgedaagd mee te doen aan het verduurzamen van het gebied. Dat kan alleen als maatregelen niet alleen duurzaam zijn, maar ook economisch rendabel. Het vergroten van de ontwikkelmogelijkheden op de kavel gaat daarom hand in hand met verduurzaming. Hierbij is het doel niet om één specifiek onderdeel te versterken,

maar de ondernemers een keuze te geven waarmee ze maatregelen kunnen toepassen die aansluiten bij hun business model. Door de ondernemers een lijst van mogelijke maatregelen aan te bieden worden ondernemers gestimuleerd en op nieuwe ideeën gebracht. Voor de bedrijven is dat nu vrijwillig, bij herontwikkeling op de kavel kan verdichting worden gebruikt als aanleiding voor een meer duurzame ontwikkeling.

Voor alle thema's is een hiërarchie aan te wijzen, waarbij de ladder van Lansink als voorbeeld dient. Deze is opgesteld voor afvalstromen, maar is ook te vertalen naar de andere thema's. Het meest duurzame is preventie en vermindering van gebruik. Daarna volgen hergebruik van het materiaal en recycling, omzetting naar energie en daarna de minst duurzame oplossingen zoals storten.

Energie

- Vermindering van energiegebruik door isolatie
- Duurzame energieopwekking op kavelniveau (zon)

Mobiliteit

- Verminderen van mobiliteit (thuiswerken)
- Stimuleren van werknemers in gebruik van duurzaam vervoer

- Bevorderen duurzame vormen van goederenvervoer en samenwerking

Ruimtegebruik

- Verdichten (horizontaal, verticaal)
- Ruimte efficiënt parkeren
- Mogelijk maken functieverandering/menging
- Aanpak leegstand

Materialen/afval

- Vermindering materiaalverbruik en afval (in de bouw, maar bv ook papier)
- Gerecycled materiaal/ herbruikbaar materiaal (in de bouw, maar ook printers, toners etc.)
- Duurzame inzameling tbv hergebruik

Water

- Vermindering watergebruik (vacuüm toilet)
- Hergebruik water (grijswater systeem)
- Opvang/vertraging van hemelwater (groene daken, regenton)

Groen

- Vergroenen terrein tbv omzetting van CO2

Sociaal

- Verminderen gebruik door samenwerking (parkeren, ruimte, materialen)
- Sociaal ondernemerschap

DUURZAME ONDERNEMERS

Bedrijven geven hun eigen invulling aan duurzaamheid. In de werkstad is een aantal bedrijven gevestigd dat zich richt op elektrisch vervoer. De daktuin op Zuidpark is vooral gericht op ontmoeting tussen de verschillende bedrijven, en levert tegelijk producten. BMW heeft zonnepanelen, G-STAR is bezig met een programma om plastic uit de oceanen te halen, MEBIN verwerkt (afval)materialen (bijvoorbeeld hoogovenslakken) om er beton van te produceren en hergebruikt interne reststromen zoals spoelwater in volgende productieprocessen.





SAMENHANG IN DE WERKSTAD

VISIE OP HET PROGRAMMA

De naam Werkstad Overamstel zegt het al: werken staat hier centraal. Maar het nieuwe werken heeft behoefte aan meer dan alleen bedrijfshallen en kantoorvloeren. Het zoeken is naar een goede mix van programma dat zorgt voor een levendig werkgebied dat in staat is mee te veranderen met de behoeftes van de tijd.

Werken

De bedrijven en voorzieningen op ABP-Zuid veranderen, niet alleen in aard van de activiteiten, maar ook wat betreft spreiding over de dag en samenhang. De moderne ondernemer zit niet in zijn eentje in zijn kamer dingen te maken, maar zoekt interactie en samenwerking. De ambitie is dat ABP-Zuid als werkstad meer een samenhangend ecosysteem gaat worden. Wanneer er meer horeca en leisure bijkomt, de interactie tussen bedrijven toeneemt en het prettiger wordt om in het gebied te verblijven, gaat de dynamiek richting een 16-uurseconomie. Hierdoor wordt het leuker en veiliger en wordt de binding van de gebruiker met het gebied groter.

Het onderscheid tussen kantoren, bedrijven en creatieve industrie is nauwelijks meer te maken. Creatieve bedrijven zitten in een oude bedrijfshal achter een laptop, webshops werken vanachter de computer, maar hebben ook een opslag of een werkplaats nodig. Het werken kan niet meer in hokjes worden gestopt. Dit vraagt beleidsruimte en mogelijkheden om te experimenteren. Uitgangspunt hierbij is dat de bedrijvigheid een belangrijk onderdeel blijft van de werkstad, en niet wordt weggedrukt door kantoorachtige functies.

Hotels en voorzieningen

Een aantrekkelijke werkstad ontstaat wanneer er levendigheid overdag is, maar ook 's avonds en in het weekend. Dat maakt dat het gebied prettig is om te werken, maar ook om door heen te gaan. Er zijn nu nauwelijks plekken voor een broodje of een kop koffie.

Er wordt ruimte gegeven aan voorzieningen die bijdragen aan de levendigheid en gastvrijheid van het gebied zoals horeca, kiosken, leisure. Voor hotels en andere functies die levendigheid kunnen brengen moet vooral worden gezocht langs de hoofdassen Spaklerweg, Joan Muyskenweg en Van der Madeweg. Daarnaast zijn er plekken, bijvoorbeeld aan de Duivendrechtsevaart, die aantrekkelijk zijn om te verblijven en daarom gunstig zijn voor voorzieningen. Een derde mogelijke locatie voor voorzieningen is rond de metrohaltes, waar de bezoekersstromen groot zijn. Voorzieningen die intern gericht zijn, beperkt toegankelijk en beperkt geopend, zoals bijvoorbeeld kerken, dragen weinig bij aan de werkstad.

Wonen

Wonen is een functie die veel eisen stelt aan de omgeving en een sterke rechtspositie heeft. Het toevoegen van wonen in de werkstad is geen doel op zich, maar helpt om de juiste condities te creëren die passen bij een levendige werkstad, zoals voorzieningen dat ook doen. Menging van wonen en werken zorgt voor activiteit op andere momenten van de dag en voor meer betrokkenheid bij de leefomgeving. Zo ontstaat het ecosysteem voor het nieuwe werken. Het gaat om specifieke doelgroepen die het rauwe randje van een werkgebied kunnen waarderen en zoeken naar een specifiek woonmilieu.

Ten noorden van de A10, met name aan de Duivendrechtsevaart, zijn de condities voor stedelijk wonen te creëren. Het zoeken is naar specifieke woonconcepten die passen in de werkstad: wonen en werken door en naast elkaar, ruimte voor lofts of bijzondere woonvormen. Ook zijn er mogelijkheden in meer tijdelijke vorm: studentenwoningen, short stay etc. Wonen blijft in omvang in balans met het werken.

Ten zuiden van de A10 maken de milieueisen wonen onwenselijk vanwege de aanlegroute van Schiphol en de bedrijfsvoering in het werkgebied. Daarnaast is er behoefte aan voldoende ruimte voor het werken. Dat betekent ook dat de woonboten ten zuiden van de A10 niet passen in de visie.

Aan de oostkant van het spoor in het gebied Weespertrekvaart en Entrada is een substantiële omslag naar wonen voorstelbaar. In het Amsterdamse deel wordt al hard gewerkt aan woningbouw met de verkoop van de voormalige Penitentiaire Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes) als belangrijk onderdeel. Hier zal het werken ondergeschikt zijn aan het wonen. Op termijn kan dit ook voor Weespertrekvaart-Zuid en Entrada aan de orde zijn.



VISIE OP DE RUIMTELIJKE BELEVING

De ruimtelijke beleving van de werkstad wordt met name bepaald op het niveau van de straat op ooghoogte. Het straatbeeld wordt in ABP-Zuid nog te veel bepaald door parkeerplaatsen, erfafscheidingen zoals hoge hekken, restruimtes met buitenopslag of anonieme blinde muren. Om de ruimtelijke beleving te kunnen verbeteren zijn enkele thema's belangrijk.

Straatoriëntatie

Met name bij grote kavels is de oriëntatie op de straat vaak beperkt vanwege de functionele, intern gerichte organisatie. Een actieve aanpak van plekken met een slechte of ontbrekende straatoriëntatie komt de leefbaarheid en veiligheid van ABP-Zuid ten goede. Verbeteringen kunnen worden gekoppeld aan een beloningssysteem, bijvoorbeeld door het bieden van ruimere kaders voor ontwikkeling of het inzetten van gemeentelijke grond voor bijvoorbeeld het opschuiven van de rooilijn bij herontwikkeling. In een beeldkwaliteitplan kunnen specifieke regels worden gesteld aan de oriëntatie van de gebouwen op de straat, hoe om te gaan met de positie van entrees, de plint, straathoeken en het bouwen in de rooilijn.

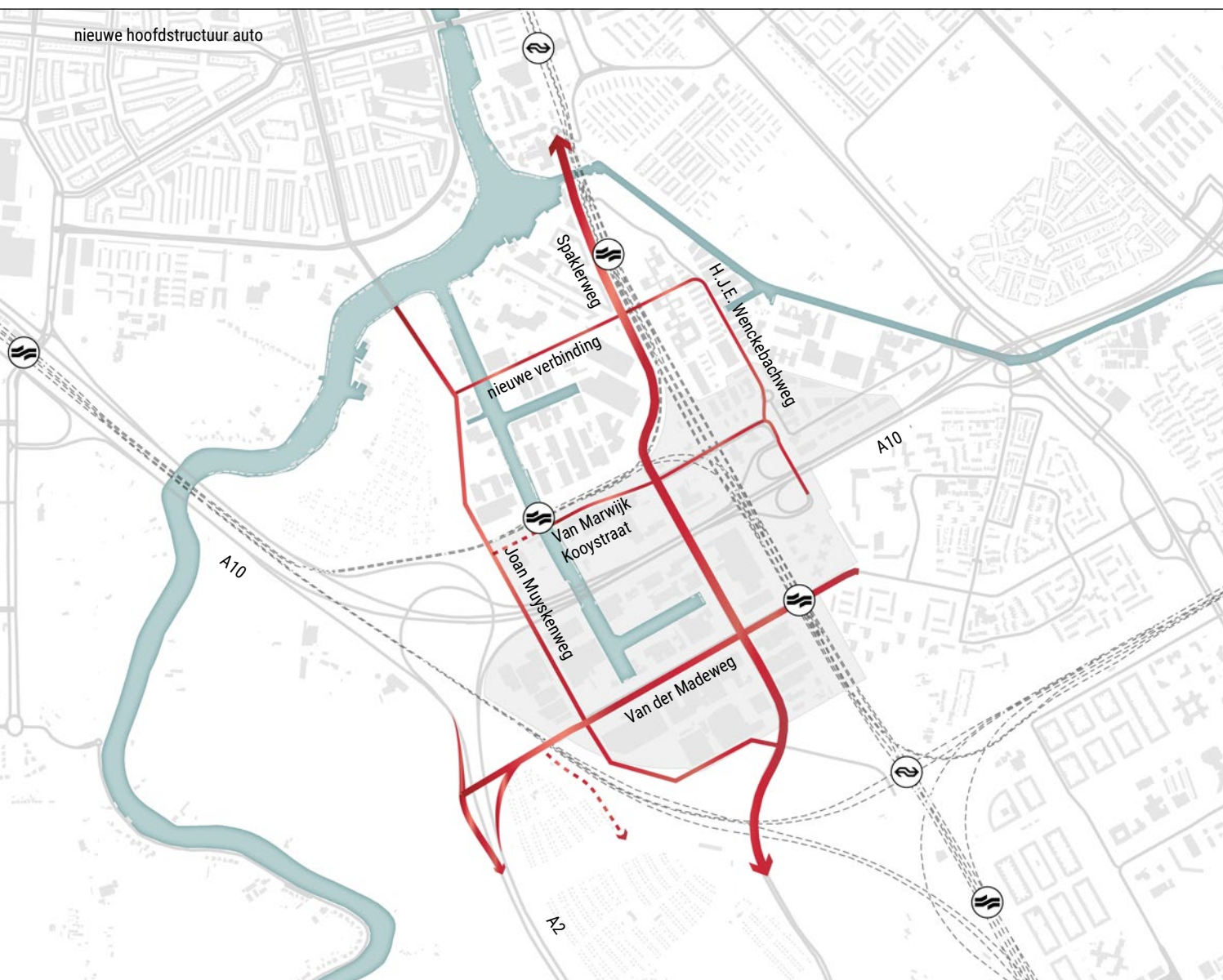
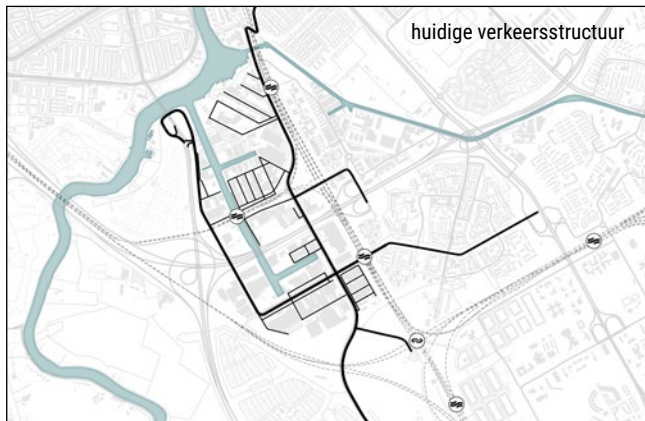
Kavelindeling en erfafscheiding

De functionele indeling van de kavel is vaak zeer bepalend voor de beleving vanaf de straat. Logistiek en parkeren op eigen terrein zijn met hekken van de straat afgeschermd, waardoor een vijandig beeld ontstaat. Hekwerken scheppen letterlijk een barrière tussen de gebruiker van de openbare ruimte en de ondernemingen hieraan. Een onwenselijke situatie in de transitie naar werkstad waar juist interactie een belangrijke rol speelt. Vaak kunnen hekwerken worden voorkomen door een andere organisatie van de kavel waarbij de bebouwing zelf als afscheiding dient. Buitenopslag, parkeren voor personeel, expeditie kan worden onttrokken aan het zicht door deze achter op het perceel te plaatsen. Ook nadenken over een collectieve vorm van parkeren kan het beeld en het ruimtegebruik verbeteren.

Kwaliteit openbare ruimte

Met de visie heeft de gemeente tot doel om niet alleen een kader te bieden voor ontwikkelingen, maar ook het gebied een kwaliteitsimpuls te geven. De werkstad moet dag en nacht prettig zijn om te verblijven en doorheen te wandelen of fietsen. Herinrichting van de openbare ruimte is hiervoor een belangrijk middel. Belangrijke locaties waar verloedering moet worden tegengegaan zijn bijvoorbeeld de metrohaltes, maar ook de Duivendrechtsevaart waar de kadebebouwing van de woonboten het beeld bepaald. Daarbij hoort ook de ambitie om meer openbare ruimte te maken, hekken te verwijderen en de toegankelijkheid te vergroten.





VISIE OP DE HOOFDSTRUCTUUR

De transformatie naar een duurzame werkstad is geen proces van vandaag op morgen. Een stad groeit langzaam met haar gebruikers, perceel voor perceel. De dynamiek verschilt per deelgebied: sommige gebieden veranderen snel, andere blijven nog lang zoals ze zijn. De verandersnelheid is sterk afhankelijk van de ondernemers. Er is daarom gekozen voor twee parallelle strategieën: de gemeente is aan zet voor de hoofdstructuur, de ondernemers zijn de leidende partij als het gaat om de transformatie in de deelgebieden. In beide gevallen is samenwerking tussen gemeente en ondernemers essentieel.

Principes voor transformatie zijn

- Groeien vanuit het bestaande: werken blijft de basis;
- stap voor stap ontwikkelen: altijd af én nooit klaar;
- Verdichting gaat gepaard met kwaliteit, zowel ruimtelijk als duurzaam
- Investerings in een deelgebied vinden plaats als er vanuit de ondernemers transformaties gewenst zijn

Van stok naar ladder

Het raamwerk van hoofdwegen in Amstel Business Park moet worden aangepast.

Enerzijds komt de noodzaak daarvoor vanuit de aanpassingen aan de snelwegen A2 en A10, waarbij de directe aftakking vanaf het klaverblad naar de Utrechtse brug verdwijnt. Anderzijds is het aantal wegen op dit moment beperkt en kan het gebied zich beter ontwikkelen als er een robuust raamwerk van straten ligt.

Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam zijn bezig met aanpassingen aan de snelwegstructuur, ondermeer vanwege de veranderingen rondom de Zuidas. Het klaverblad A2 /A10 wordt een kruising van snelwegen zonder een afslag naar het lokale wegennet. Er komt een nieuwe afslag van de A2 ten zuiden van het klaverblad die wordt aangesloten op de Van der Madeweg.

De Joan Muyskenweg wordt aangesloten op de Utrechtse brug en wordt daarmee een echte stadsstraat en de tweede verbinding met de stad, naast de Spaklerweg. De Joan Muyskenweg en de Spaklerweg vormen dan de verbindingen met de stad, als het ware de staanders van de ladder, aan weerszijden van de vaart. Om die goed te verbinden zijn een aantal dwarsverbindingen nodig. De belangrijkste daarvan is de Van der Madeweg, met de aansluiting op de A2 wordt deze een volwaardig onderdeel van het hoofdwegen netwerk.

Als tweede sport op de ladder wordt in het noordelijk deel van Amstel Business Park een verbinding gemaakt ten noorden van het zijkanaal. Deze kan op termijn worden doorgetrokken onder het spoor ter plaatse van de voormalige Penitenciaire Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes).

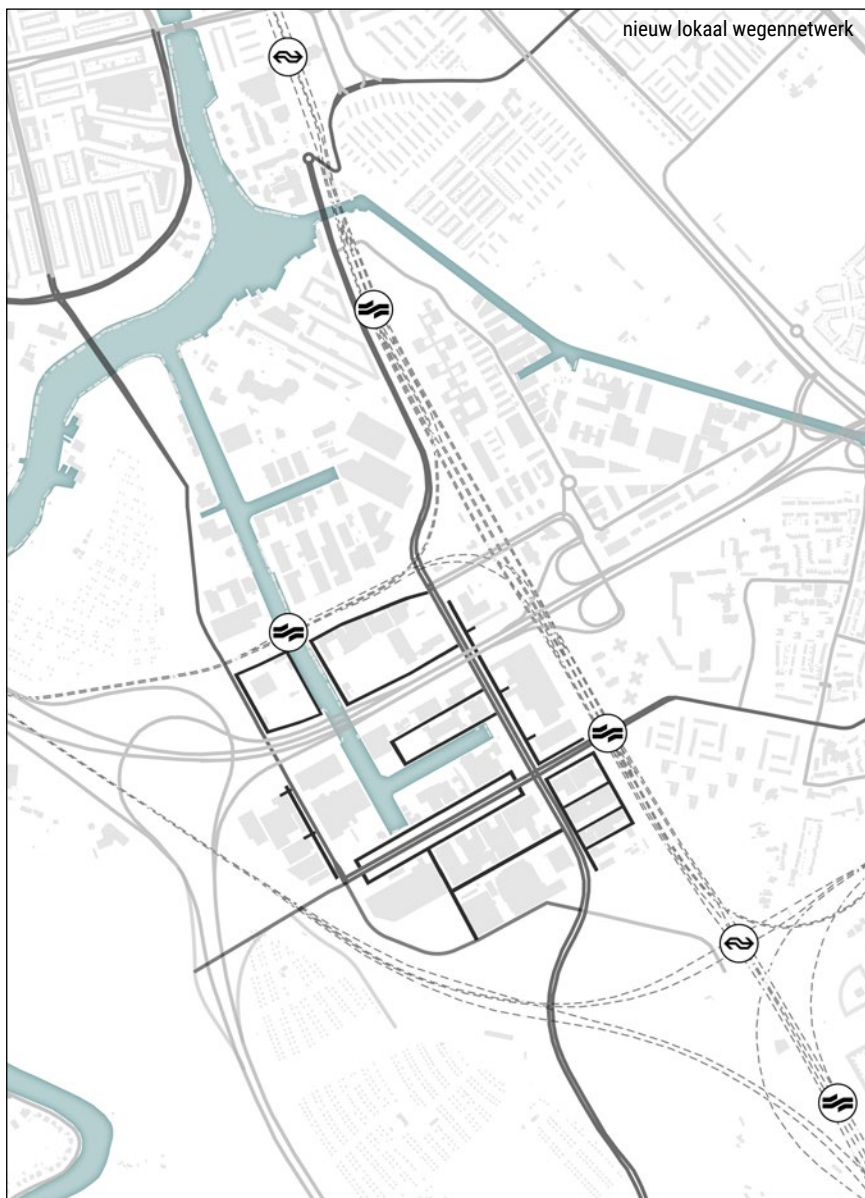
Een derde sport is op korte termijn niet aan de orde, maar de mogelijkheid ervoor moet worden open gehouden. Deze ligt idealiter in het verlengde van de Van Marwijk Kooystraat en sluit daarmee goed aan op de hoofdinfrastructuur en A10.

De De Heusweg ten noorden van de metrolijn heeft al een brug over de vaart, maar deze is niet goed te verbinden met de

Spaklerweg. Een alternatief is om alleen voor langzaam verkeer een verbinding over de vaart te maken, zodat de ladder verschillende type sporten krijgt.

Weespertrekvaart, Amstel Business Park Oost, is voor de auto alleen ontsloten via de A10 en de Van Marwijk Kooystraat. De Wenckebachweg zou hier de hoofdas kunnen zijn, maar de onderdoorgang onder het spoor aan de noordzijde van de Wenckebachweg is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer. Ook aan de zuidzijde loopt de as niet door, maar sluit aan op de snelweg.

Een mogelijke verbetering is het verbinden van de Wenckebachweg met de Spaklerweg ter hoogte van de voormalige Penitenciaire Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes), of de aansluiting van de A10 afslag op de Van der Madeweg ter plaatse van Entrada. Dit laatste heeft ook een positieve invloed op de ontsluiting en oriëntatie in heel ABP-Zuid. Op het moment is de eerste optie het meest realistisch. Het verbinden van de A10 met de Van der Madeweg sluit niet goed aan bij de mogelijkheid om Entrada te transformeren naar wonen. Wel wordt gedacht aan een fietsverbinding over de A10 ter plaatse van Entrada.



Het lokale wegennetwerk

Om de hoofdwegenstructuur goed aan te sluiten op het lokale netwerk zijn verschillende oplossingen gekozen. Er moet een combinatie worden gevonden tussen goede doorstroming op de hoofdwegen en goede lokale bereikbaarheid. Hiervoor is een stelsel van ventwegen en lussen het best bruikbaar. Niet iedere straat kan direct worden aangesloten op de hoofdwegen, maar via de ventwegen is het toch mogelijk om gedoseerd aan te sluiten.

Tussen de Joan Muyskenweg en de Holterbergweg kan ter hoogte van de De Flinsstraat een verbinding worden toegevoegd die de hoofdwegen ontlast.

Langzaam verkeer en verfijnen netwerk

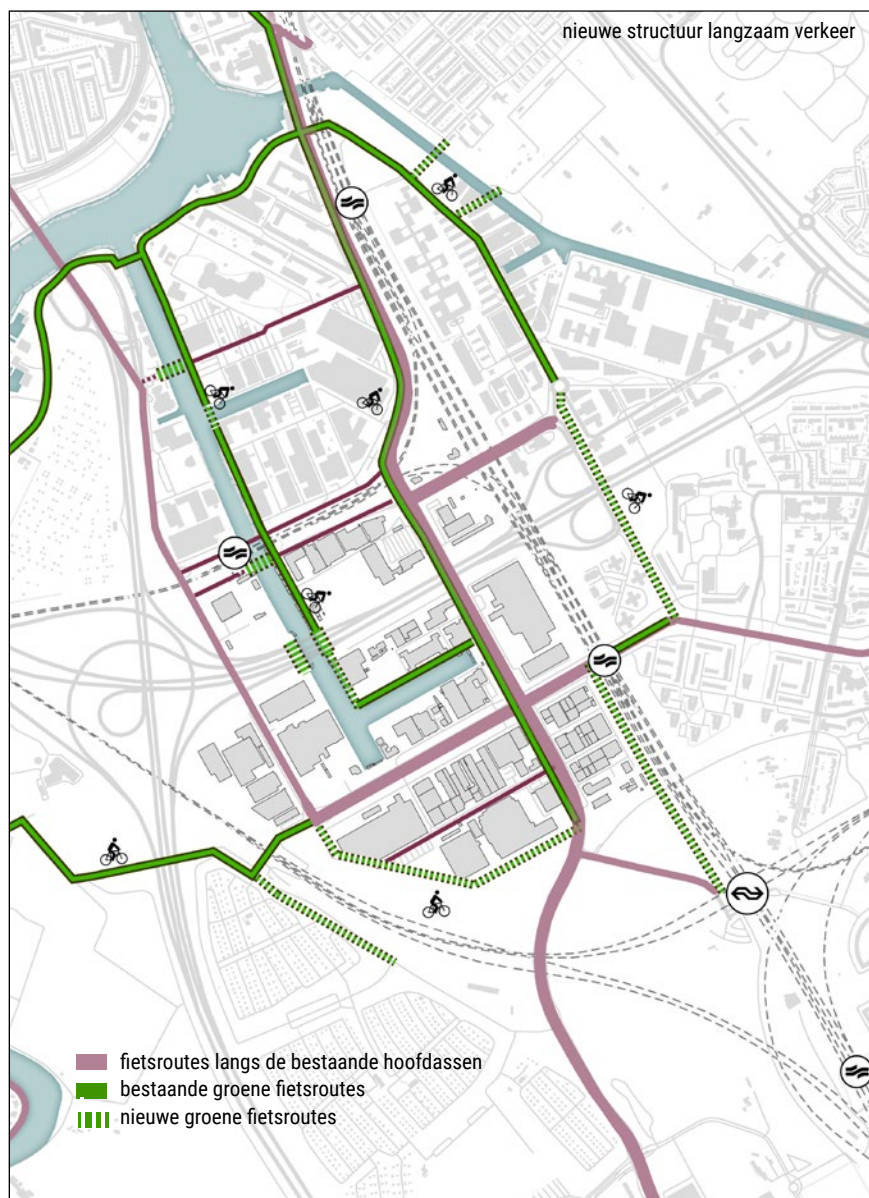
Voor langzaam verkeer is een fantastische nieuwe autoluwe route mogelijk: langs het kanaal. In ABP-Noord wordt gewerkt aan een brug over het zijkanaal. De kade is dan volledig toegankelijk tot aan de A10. Onder de A10 is het mogelijk voldoende ruimte te maken voor voetgangers en fietsers en ook langs de kavel van BMW is al een kade voorzien.

Om de route mogelijk te maken is het noodzakelijk de kade vrij te maken rond de A10, waar nu bewoners van

de naastgelegen woonboten de kade gebruiken. De nog te ontwikkelen kop aan het water komt daarmee aan een openbaar toegankelijke kade te liggen. De kade loopt vanaf de kop door langs de insteekhaven naar de Spaklerweg. De route kan worden verlevendigd met bijvoorbeeld een bijzondere horecagelegenheid op de kop van de insteekhaven.

In Weespertrekvaart wordt de verbindingen vanuit Amsterdam verbeterd met een fietsbrug naar de Watergraafsmeer en wordt een fietsbrug over de A10 richting Entrada overwogen.

Naast deze doorgaande routes is nog een aantal verbindingen aantrekkelijk: een verbinding met station Duivendrecht langs het spoor en aan de westzijde van het kanaal. Deze kunnen niet in één keer gerealiseerd worden, maar door bij iedere ontwikkeling alert te zijn op verbindingen kunnen doorgaande lijnen stuk voor stuk tot stand komen. Tenslotte zijn er kleine verbindingen wenselijk over particulier terrein om de maaswijdte te verfijnen, bijvoorbeeld tussen Zuidpark en de Van Marwijk Kooystraat.





POSITIEVE TRANSFORMATIE: WIBAUTSTRAAT AMSTERDAM

Spaklerweg: werkboulevard

De Spaklerweg is de hoofdas van Amstel Business Park en blijft dat ook. De straat wordt op dit moment hergeprofileerd en kan dan weer jaren mee. De herprofilering is geen wezenlijke aanpassing van het profiel. Op termijn zou de straat meer een stadsboulevard moeten worden zoals de Wibautstraat: een aantrekkelijk profiel met volwaardige bomen, waar grote gebouwen niet misstaan.

Om de kwaliteit van de straat te verbeteren zouden er vooral meer adressen aan de straat moeten komen. Veel gebouwen zijn afgekeerd van de straat, met name aan de westzijde. Bij herontwikkeling of transformatie heeft een adres aan de straat prioriteit. Ook is er veel ruimte in het profiel: er ligt een brede groenstrook aan de westzijde en er is geen continue rooilijn. Door de rooilijn op enkele plaatsen wat naar voren te brengen tot de rooilijn van Zuidpark en Blue Circle kan de relatie met de straat worden verbeterd. Het opschuiven van de rooilijn kan kavelsgewijs plaatsvinden, gekoppeld aan de herontwikkeling van de kavels. De grootste verbetering kan gerealiseerd worden op de hoek Spaklerweg/Van der Madeweg.



De Spaklerweg in het Amstelkwartier wordt stap voor stap een echte straat



In Amstel Business Park Zuid heeft de straat nog geen adressen

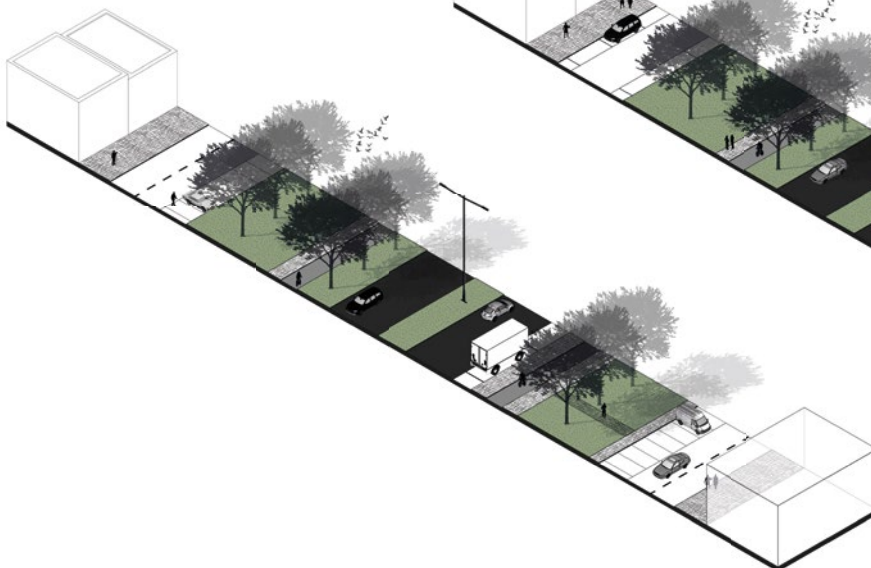
Van der Madeweg: lineair park

De Van der Madeweg is een heel brede straat, zeker voor de huidige functie. Als de straat straks wordt aangesloten op de A2 wordt het een echte hoofdstraat, maar ook dan is de straat nog erg breed. Het versmallen van de straat is lastig: vast punt is het viaduct onder het spoor bij de metrohalte Van der Madeweg, dus kan de weg niet aan één kant worden gelegd. Perceelsgewijs zou de rooilijn opgeschoven

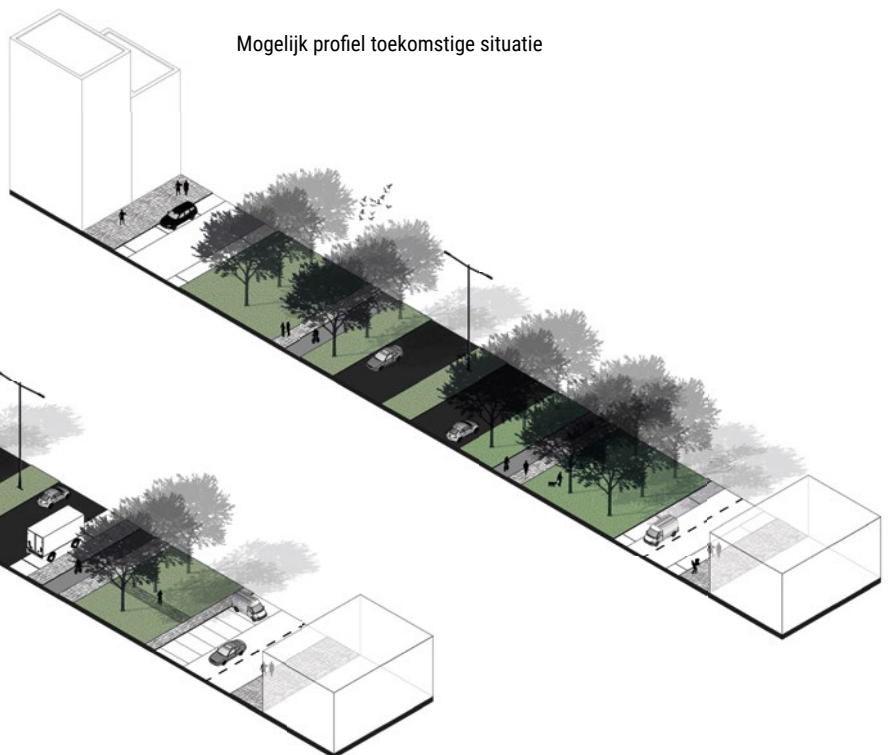
kunnen worden, maar dan ontstaat jarenlang een rafelig beeld, aangezien niet iedere eigenaar/ gebruiker behoefte heeft aan uitbreiding op de kavel. Een andere optie is het toevoegen van een bebouwingstrip in de straat, maar dan komt één van de huidige zijden op de tweede linie te liggen. Daarbij is de Van der Madeweg één van de groenste plekken van Amstel Business Park. Aangezien het lastig is om groen op de kavels toe te voegen zijn juist de centrale

assen bij uitstek geschikt om het groen te versterken. Het profiel kan op eenvoudige wijze worden aangepast, waardoor kabels en leidingen kunnen blijven liggen en bestaande bomenrijen worden uitgebreid. Hiermee ontstaat een monumentale allee, waar het aangenaam fietsen en wandelen is en waar sport, voorzieningen en paviljoens aan toegevoegd kunnen worden. Een hoogwaardige verblijfsplek én een mooie stadsentree.

Profiel huidige situatie



Mogelijk profiel toekomstige situatie





GEBRUIKSWAARDE VAN DE OPENBARE RUIMTE: BERKEL EN RODENRIJJS



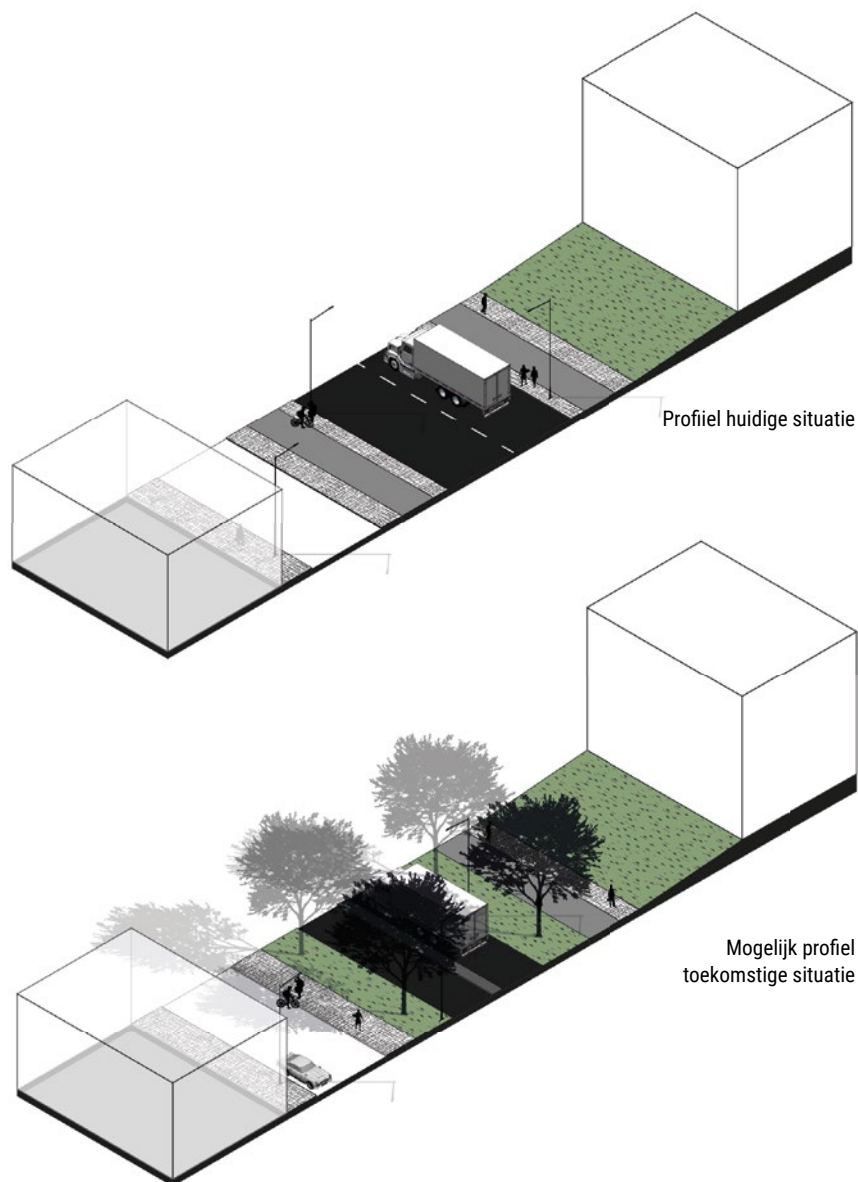


EEN ECHTE STADSSTRAAT: ANTWERPEN

Joan Muyskenweg: de nieuwe stadsstraat

De Joan Muyskenweg wordt straks een radiale stadsstraat direct verbonden met de Rijnstraat. Het profiel kan nu al met eenvoudige middelen verbeterd worden door het asfalt te versmallen en aan de actieve kant, de oostzijde van de straat, een tweezijdig fietspad aan te leggen. Er ontstaat dan ruimte voor twee echte bomenrijen met voldoende ruimte om te groeien. Dat is een goede investering: de bomen kunnen nu volwassen worden en tegen de tijd dat de straat is aangesloten op de Utrechtse brug zijn deze volgroeid.

Bij een stadsstraat horen adressen en actieve gevels. Bij herontwikkeling is het activeren van de straat door de aangrenzende bebouwing een belangrijk punt: mensen die op de straat kijken en in en uit lopen maken de straat veilig en aantrekkelijk.



VISIE DEELGEBIEDEN

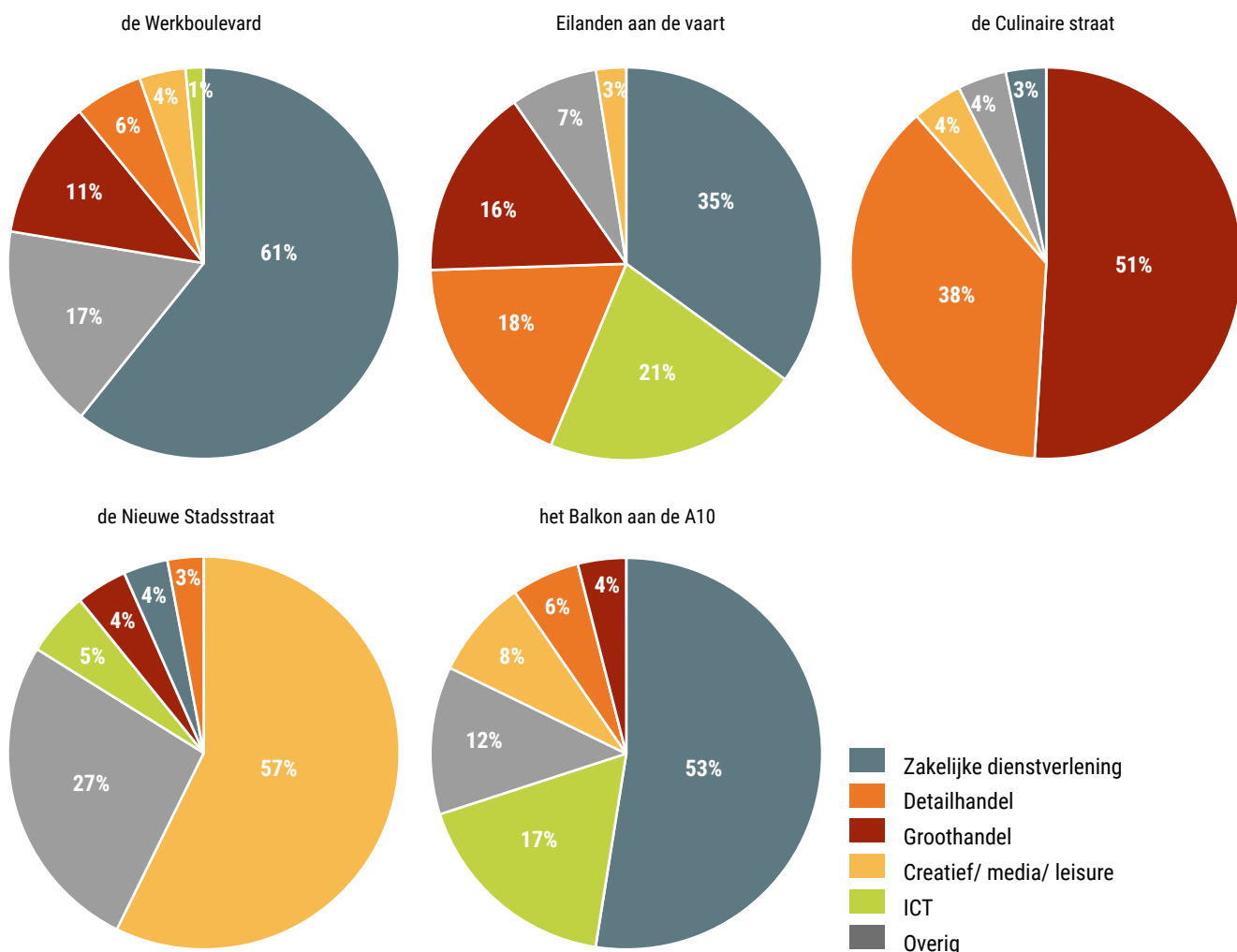
VIJF DEELGEBIEDEN

In ABP-Zuid zijn vijf deelgebieden te onderscheiden. De visie wordt per gebied uitgewerkt in concrete voorstellen voor structuurverbeteringen en programmatische kansen. Ook de rol van de gemeente verschilt per deelgebied. De indeling van de deelgebieden is te herleiden tot de verschillen in economisch profiel, milieucategorieën, de ontwikkeldynamiek en de geografische ligging. Natuurlijk is er overlap tussen de deelgebieden zichtbaar.

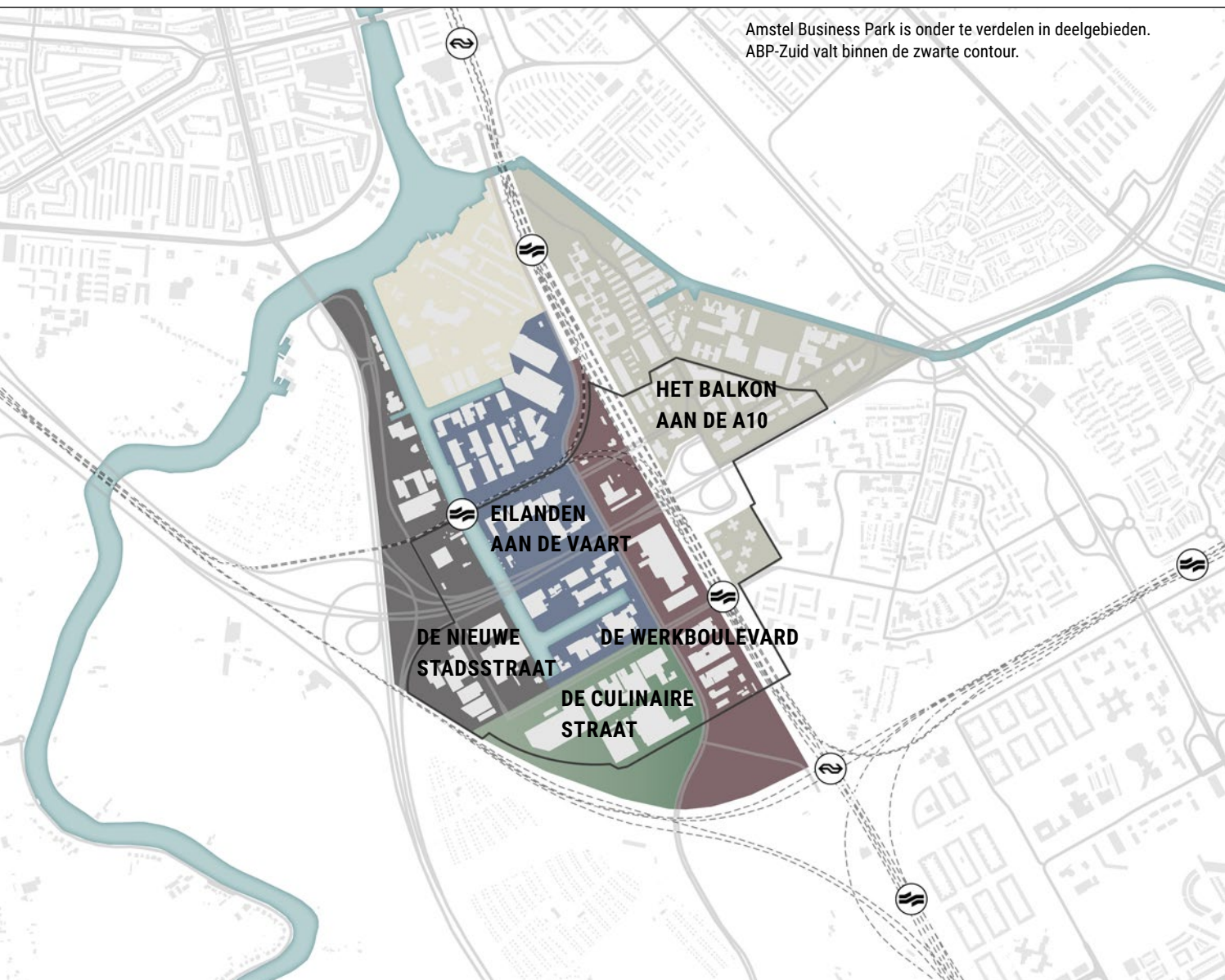
Per deelgebied komen de volgende thema's aan de orde:

1. Huidig profiel en functioneren
2. Dynamiek
3. Toekomstvisie
4. Strategie

Verdeling werkgelegenheid over de sectoren



Amstel Business Park is onder te verdelen in deelgebieden.
ABP-Zuid valt binnen de zwarte contour.



VERDICTEN OP KAVELNIVEAU: KING SPADINA TORONTO





DE WERKBULEVARD

De strook ten westen van de Spaklerweg, waar onder meer Waternet, de Hanos en de bedrijfsverzamelgebouwen in de Ellermanstraat zijn gevestigd, noemen we deelgebied 'de Werkboulevard'. Door de bouwmogelijkheden te verruimen kan er meer dynamiek ontstaan en kan de straat een meer stedelijk karakter krijgen.

Huidig profiel en functioneren

Het adres aan de hoofdas zorgt voor een goede ontsluiting per auto en fiets, een metrohalte ligt op loopafstand. Het fysieke gebruik is tweeledig: het noordelijk deel bestaat uit twee grote kavels (Hanos en Waternet) waar sprake is van grootschalige bedrijfspanden. Een fijnmaziger profiel en meer divers gebruik van de ruimte is te vinden aan beide zijden van de Van der Madeweg en aan de Ellermanstraat. Het gebruik is hier gemengd, van schoonmaakbedrijven tot garages en opslag. Wat betreft de werkgelegenheid ligt de nadruk op zakelijke dienstverlening.

Dynamiek

De gemengde bedrijfsruimten en fijnmazige structuur van straten in de Ellermanstraat biedt kansen en ruimte voor groei. De kleinere kavels en panden zijn aantrekkelijk voor bedrijven met relatief weinig ruimtevrage, zoals de creatieve sector en ICT. Beide sectoren groeien in de scenario's van het AEB en het autonome ontwikkelingsscenario. Om echt aantrekkelijk te zijn voor dergelijke bedrijven zal de rommelige uitstraling van het gebied aangepakt moeten worden. Een beter verzorgde openbare ruimte zorgt voor een veilig gevoel en betere uitstraling van de gevestigde bedrijven.

Dynamiek in dit gebied is al zichtbaar, zo er zijn verscheidene aanvragen voor niet bedrijfsfuncties, zoals kerken en feestzalen, studentenhuysvesting of hotel. Dit geeft aanleiding voor een meer gemengde vorm van werken met aanvullende voorzieningen. Uitgangspunt hierbij is dat voorzieningen bijdragen aan de leefbaarheid en niet naar binnen gekeerd zijn. Veel zal daarbij afhangen van wat er gebeurt met de twee grote kavels. Zij geven het deelgebied nu een uitstraling van een echt werkgebied, mochten de huidige bedrijven verhuizen dan biedt dat op deze kavels, die het dichtst tegen de stad gelegen zijn, kansen voor het ontstaan van een diverser gemengd stedelijk milieu.



Toekomstvisie: verlengde Wibautstraat

De Spaklerweg is en blijft de hoofdas van het gebied en een belangrijke doorgaande route voor fietsverkeer in de Zuidoostlob. De straat kan veel aantrekkelijker, groener, veiliger en stedelijker. Aan de kop is deze transformatie al zichtbaar in het Amsteltkwartier. Het gevoel van stedelijkheid verdwijnt weer bij de Gamma en de McDonalds: hier wordt het beeld bepaald door hekken en dozen. Bij de Kauwgomballenfabriek neemt de stedelijkheid gevoelsmatig weer toe, waarna na de kruising met de Van der Madeweg en met de leegte rondom station Duivendrecht de stad definitief achter je ligt. Het is belangrijk om de straat in deze samenhang te zien en niet te redeneren vanuit de kleinere delen. Op stedelijke schaal is de Spaklerweg te zien als de verlenging van de Wibautstraat.

Programma

Door de mogelijkheden in deze zone te verruimen, zowel ruimtelijk als programmatisch, kan er dynamiek ontstaan. De maximale bouwhoogte is hier nu 12 meter, met een bebouwingspercentage van 80%. Als de mogelijkheden voor deze strook verruimd worden is de kans op transformatie groot. Locaties die nu onveranderbaar lijken, zoals de Hanos en

Waternet, krijgen dan meer mogelijkheden. Hoogbouw tot 60 meter is daarbij voorstelbaar. Woningbouw is ten noorden van de A10 denkbaar in combinatie met (creatief) werken en de zittende functies, mits werken de hoofdfunctie blijft en het inpasbaar is met milieueisen.

Ruimtelijk

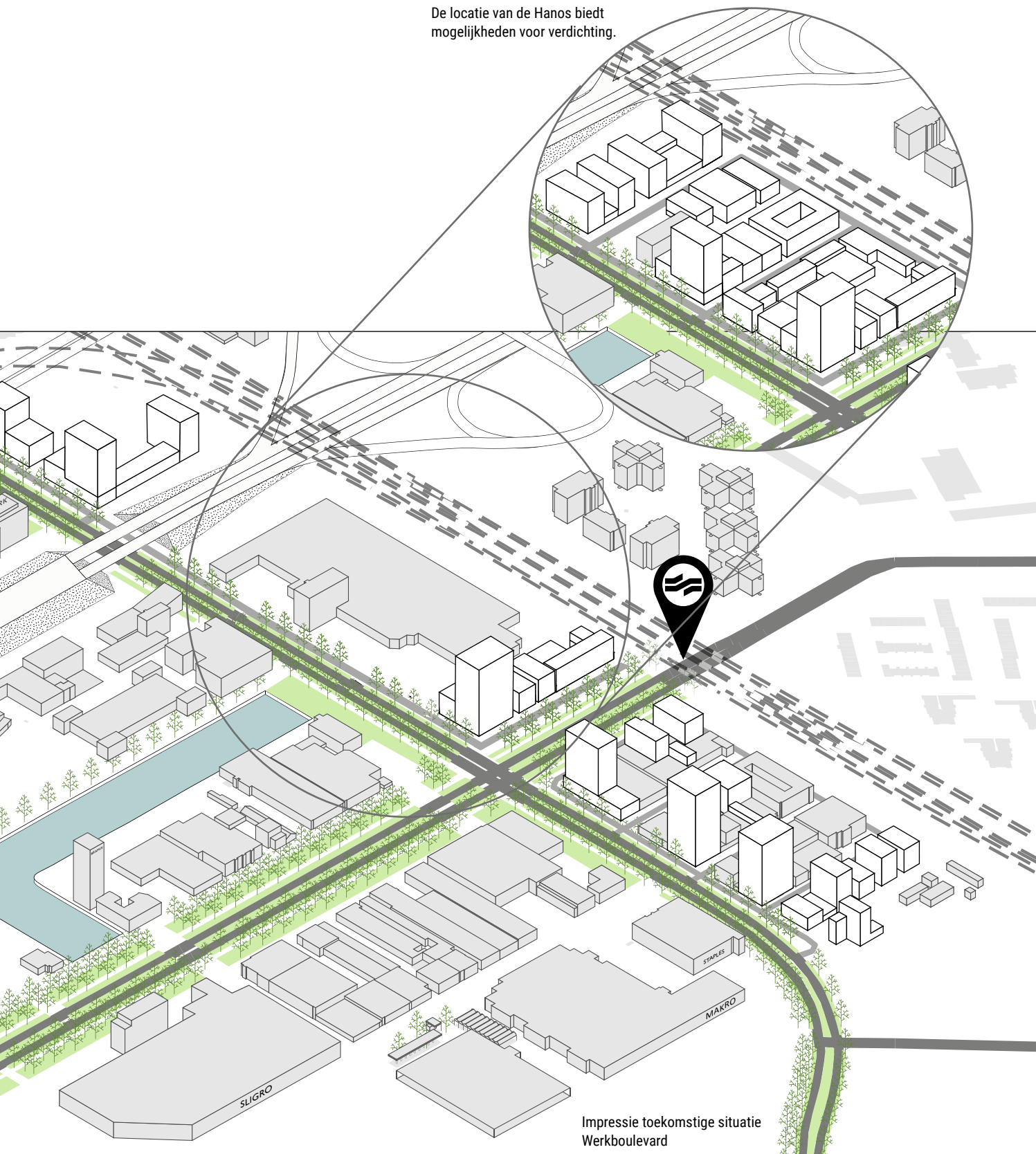
De structuur van de Ellermanstraat, met een ventweg en daarop dwarswegen, zou in principe voor de hele strook aan de westzijde van de Spaklerweg een werkbare structuur zijn. Hiermee ontstaat meer variatie aan kavelgroottes en daarmee flexibiliteit in het gebruik. Een reeks van koppen aan de weg brengt meer variatie dan één lange gevel. Met een nieuwe straat aan de spoorzijde ontstaat een fijnmaziger structuur en wordt het metrostation Van der Madeweg beter bereikbaar. De straat zou zelfs doorgetrokken kunnen worden tot aan station Duivendrecht, zodat ook daar de OV bereikbaarheid verbetert.

Strategie: de markt bepaalt de dynamiek

Aan de Ellermanstraat en in de strip aan de Noordzijde van de Van der Madeweg is kavelgewijze transformatie mogelijk. Dit zal niet snel gaan, alleen verruiming van het programma is waarschijnlijk niet genoeg

om tot verbetering te komen. Een impuls kan komen van de Hanos, Waternet of de kavels van NS tegen het spoor. De kavels van NS bieden kansen om te verdichten en te mengen. Op termijn zou wellicht kunnen worden gedacht aan verplaatsing van de Hanos naar de Culinaire straat om het profiel hier te versterken. Dit creëert mogelijkheden voor intensivering aan de Werkboulevard. Het kantoorgebouw Spaklerweg 53 (voorheen Nestlé) is goed inpasbaar in zo'n verdichtingsstrategie.

De locatie van de Hanos biedt mogelijkheden voor verdichting.



Impressie toekomstige situatie
Werkboulevard



EILANDEN AAN DE VAART

Het deelgebied rondom de Duivendrechtsevaart combineert twee belangrijke kwaliteiten: de ligging aan de A10 zorgt voor zichtbaarheid en bereikbaarheid, de ligging aan het water voor identiteit. Het ruige broertje van de Zuidas is bij uitstek geschikt voor bedrijven in de creatieve industrie.

Huidig profiel en functioneren

De kavels tussen Spaklerweg en Duivendrechtsevaart zijn van oorsprong bestemd voor industrie en watergebonden bedrijvigheid. De betonmortelcentrale van Mebin/Beamix is hiervan de duidelijkste representant. De hoofdmoot van de bedrijven wordt nu gevormd door bedrijven die onderdeel zijn van de economie van de stad. Deels zijn ze gericht op particulieren (zoals het aanbod van opslagruimten en de autohandelaren en -wasstraten), maar er zijn ook veel business to business bedrijven actief. De kavels rondom de A10 zijn relatief laat tot ontwikkeling gekomen omdat de A10 pas in 1990 in gebruik is genomen. Dit verklaart de kantoorgerelateerde activiteiten.

Dynamiek

Dit gebied kent de hoogste dynamiek van het ABP-Zuid. Aan de A10 is recent het bedrijfsgebouw van G-Star en de showroom van BMW in gebruik genomen. Beiden zijn gebouwen met een duidelijke signatuur die profiteren van de zichtlocatie in combinatie van de nabijheid van de stad. Daarnaast is het oude V&D kantoor getransformeerd tot Zuidpark. In Zuidpark is een mix van klassieke kantoren (hoofdkantoor Makro), nieuwe ondernemers (Hello Fresh) en creatieve industrie (uitgeverij) gevestigd.

Gezamenlijke voorzieningen zoals het restaurant, theaterzaal en daktuin zorgen voor samenhang en dragen bij aan face to face contacten. Een derde teken van de dynamiek is de recente komst van Blue Circle, een Hilversums mediabedrijf, naar de Pieter Braaijweg.

Op de kavel achter Zuidpark aan de noordzijde van de A10 speelt de ambitieuze ontwikkeling van Metropolis, hoogwaardig werken voor de creatieve industrie. De oude gemeentewerf aan het water in het verlengde van de Pieter Braaijweg zal eveneens worden ontwikkeld. Het zicht vanaf de snelweg op het deelgebied blijft een belangrijke vestigingsfactor.

Toekomstvisie: creatieve industrie en intensivering

Dit deelgebied combineert twee belangrijke kwaliteiten: de ligging aan de A10 zorgt voor zichtbaarheid en bereikbaarheid, de ligging aan het water voor identiteit. Het ruige broertje van de Zuidas is bij uitstek geschikt voor bedrijven in de creatieve industrie. Mix van functies, verblijfskwaliteit aan het water en gezicht naar de Spaklerweg.

Programma

Er zijn in dit deelgebied drie eilanden te onderscheiden: het eerste eiland tussen

metro en A10, het tweede eiland tussen A10 en zijkanaal en het derde eiland tussen zijkanaal en Van der Madeweg.

Op het eerste eiland aan de noordzijde van de A10 is het gebruik nog redelijk extensief, met boxverhuur en de wasstraat van Loogman. Hier is transformatie goed mogelijk. Met name de ligging op steenworp afstand van de metrohalte Overamstel maakt verdichting en functiemenging interessant. De kwaliteit van de omgeving van de metrohalte kan zal daarbij verbeterd worden zodat de sociale veiligheid toeneemt en de halte prettiger wordt in gebruik. In dit deelgebied is wonen als onderdeel van het programma goed mogelijk, mits de verhouding wonen-werken in balans blijft.

Rondom de A10 is verkleuring zichtbaar naar intensiever gebruik, waarbij klantgerichte functies zoals de BMW en Citroengarage gemengd zijn met creatieve industrie. Wonen is ten zuiden van de A10 niet mogelijk vanwege geluid, verdichting is wel mogelijk. Op de kop van het water, naast de BMW, zou een publieksfunctie aantrekkelijk zijn. Als de kade hier openbaar wordt en verbonden met het noorden kan hier een prachtige verblijfsfunctie ontstaan, goed op de zon.

Het derde eiland tussen het zijkanaal en de Van der Madeweg is overwegend industrieel. De betonmortelcentrale gebruikt hier een groot deel van de kade en ook de andere kavels lopen tot aan het water. De kade is hier voorlopig nog privé, maar bij transformatie is het aantrekkelijk om ruimte te maken voor een brug over het zijkanaal zodat de route langs het kanaal verlengd kan worden tot aan de Van der Madeweg. In deze strip is verdichting gewenst: het brede profiel van de Van der Madeweg heeft baat

bij goede wanden en zelfs hoogbouw, denk aan een hoogte van circa 35 tot 45 meter. Op het moment dat de Van der Madeweg wordt aangesloten op de A2 richting Utrecht zal de kansen voor intensivering en verkleuring hier aanzienlijk toenemen.

Ruimtelijk

De eilanden aan de vaart worden stedelijker, met intensiever gebruik, meer fietsers en voetgangers. Dat vraagt om een fijnmaziger netwerk van straten, waarvan een deel op

privéterrein zal moeten worden aangelegd, bijvoorbeeld tussen Zuidpark en Loogman op het eerste eiland. Ieder eiland wordt goed verbonden met de Spaklerweg. Dit kan door middel van lussen. Op het eerste eiland is de Van Marwijk Kooystraat te verbinden met een nieuwe straat langs de A10. Als deze niet kan worden aangesloten op de Spaklerweg kan die via een ventweg teruglussen naar de Van Marwijk Kooystraat. Op het tweede eiland is de lusontsluiting al aanwezig maar kan







INDUSTRIEKANAAL ALS IDENTITEITSDRAGER: PARIJS CANAL DE L 'OURQ

met de ontwikkeling van de voormalige gemeentewerf worden verlengd in westelijke richting. Het derde eiland wordt goed bediend door een ventweg aan de Van der Madeweg.

Aan de oostzijde van de vaart ontstaat een autoluwe route voor langzaam verkeer die de eilanden verbindt met elkaar en met de stad. Een belangrijke verbetering is het zichtbaar en bruikbaar maken van het water. Een doorgaande route langs de kade voor langzaam verkeer verbindt de gebieden beter en maakt de kade beter bruikbaar. De missende schakels zijn een brug over het zijkanaal in ABP-Noord, daar wordt door Gemeente Amsterdam aan gewerkt, en de verbinding onder de A10. Die kan relatief eenvoudig worden gemaakt, de ruimte onder het viaduct en naast de BMW garage is al aanwezig. Met die verbinding ontstaat een korte en aantrekkelijke looproute naar de metrohalte Overamstel. Daarnaast kan in overleg met Waternet gedacht worden aan een aanlegsteiger.

Woonboten

De woonboten passen als functie in principe bij het gemengde milieu dat in de eilanden gewenst is, mits de kade vrij is, er af en toe zicht is op het water en de geluidsproblematiek is opgelost. Ten

zuiden van de A10 zijn woningbouw en daarmee ook woonboten niet gewenst vanwege de milieubeperkingen (Schiphol, A10, bedrijven) en de milieuruimte van de bedrijven. Dit betekent dat de illegale ligplaatsen op de kop van de vaart, op de kop van het zijkanaal en onder het viaduct van de A10 moeten verdwijnen.

Ook de boten ten noorden van de A10 kunnen alleen gelegaliseerd worden als er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en de geluidsbelasting past binnen de geldende normen. Er loopt een apart onderzoek naar de geluidsproblematiek. Dit onderzoek is afgerond en hieruit blijkt dat er sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In het deel van de vaart tussen metro en A10, zijn de woonboten inpasbaar, mits de kade vrij wordt gemaakt voor voetgangers. Ter hoogte van de Van Marwijk Kooystraat moet een brug over het kanaal mogelijk zijn, hier is geen ligplaats mogelijk. Bovendien is zicht op het water hier een uitgelezen kans om de kwaliteit van de openbare ruimte rondom de metrohalte te verbeteren.

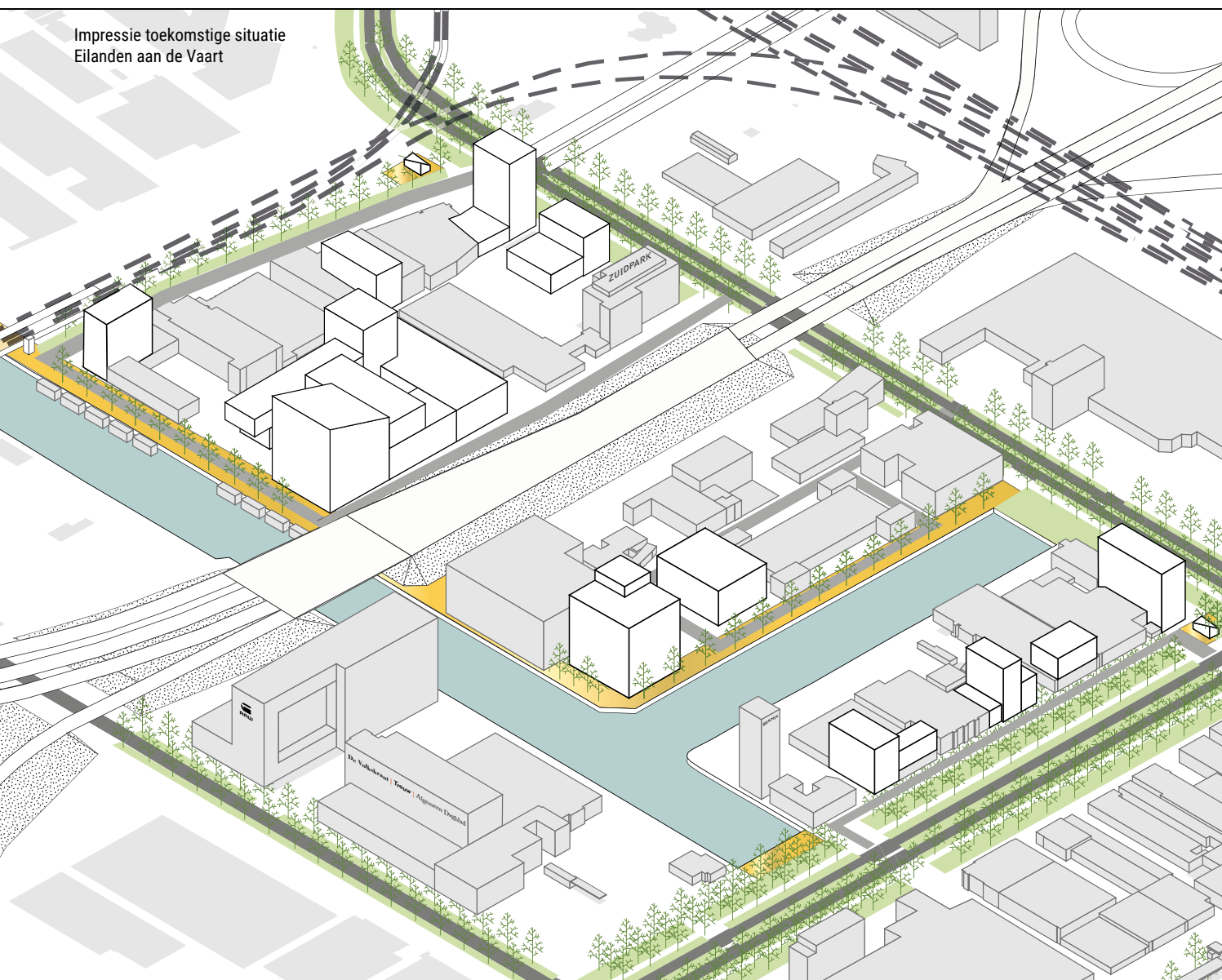
Strategie: actieve samenwerking tussen gemeente en initiatiefnemers

Om dit mogelijk te maken is samenwerking tussen gemeente en bedrijven cruciaal. De gemeente faciliteert initiatieven van ondernemers door ruimte te bieden voor verdichting en functieverandering, door goede infrastructuur en openbare ruimte te garanderen en door te werken aan de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het water. Hier staat tegenover dat de gemeente van ondernemers verwacht dat initiatieven bijdragen aan de verwezenlijking van de ambitie. De dynamiek op het noordelijke eiland vraagt om een gezamenlijke visie.

Ondernemers kunnen bijdragen aan de ontwikkeling door:

- gezicht naar de straat en naar het water te maken en te werken aan de uitstraling op ooghoogte, bijvoorbeeld door een andere manier van beveiliging dan hekken;
- collectieve voorzieningen mogelijk te maken op hun kavel of in hun gebouw, openbaar toegankelijk en gericht naar de straat of het water;
- samenwerking te zoeken met andere bedrijven, bijvoorbeeld door parkeren of andere voorzieningen te delen, samen te werken aan de branding;
- duurzaam te bouwen bij transformatie;
- ruimte voor groen te maken op de kavel.

Impressie toekomstige situatie
Eilanden aan de Vaart





IDENTITEIT DOOR KUNST: WYNWOOD MIAMI





DE CULINAIRE STRAAT

De enige straat in Amstel Business Park waar het altijd gezellig druk is door het vele bezoek is de De Flinesstraat. De clustering van horecagroothandels zorgt voor een sterk merk, wat verder uitgebouwd kan worden.

Huidig profiel en functioneren

In dit deelgebied domineren de groot- en detailhandels, samen goed voor bijna 90 procent van de werkgelegenheid. Er is sprake van een waar cluster, met name rondom de De Flinesstraat. Hier zijn de groothandels voor de horeca geclusterd, zoals de Makro, Sligro en Aziatische groothandel. Bedrijven als de Kookfabriek passen hier, hoewel ze een andere doelgroep bedienen, goed bij. Aan de randen van het deelgebied zijn winkels en groothandels in de non-foodsector gevestigd, zoals de Staples aan de Spaklerweg en het hoofdkantoor van Blokker aan de Van der Madeweg. De culinaire straat is daardoor aan de hoefdasen niet duidelijk herkenbaar. De De Flinesstraat is een van de weinige straten waar het altijd druk is, keerzijde

daarvan is de soms spaak lopende verkeersafwikkeling. Daarnaast zijn bedrijven erg naar binnen gekeerd, waardoor potentiële ontmoetingslocaties, zoals een vestiging van de La Place in de Makro, aan de buitenkant niet of lastig te herkennen zijn.

Dynamiek

Er is sprake van beperkte dynamiek die goed aansluit bij het karakter van het gebied. De nieuwkomers die er zijn, sluiten vaak aan bij het profiel van het gebied, de nieuwbouw 'Mega food en drink' is daarvan een zichtbaar voorbeeld. Ook in de toekomst zal het deelgebied zijn karakter behouden, ruimte voor grootschalige winkelruimtes in Amsterdam is schaars. Bovendien zitten de bedrijven hier op een goed bereikbare

locatie, met een grote afzetmarkt. Er is op dit moment weinig ruimte voor kantoren en nog te ontwikkelen grond zal ook aansluiten op het karakter van de culinaire straat. Er wordt wel gesproken over alternatieven voor de infrastructuur, het deelgebied is op hoogtijdagen immers overbelast. Een nog betere bereikbaarheid zorgt daarbij voor een nog betere vestigingslocatie voor winkeliers.

Toekomstvisie: de culinaire straat in de markt zetten

De clustering van horecagroothandels zorgt voor een sterk merk. De individuele bedrijven zien elkaar op dit moment vooral als concurrent, terwijl de clustering juist een kracht kan zijn. De bedrijven zouden samen kunnen werken aan vindbaarheid





en zichtbaarheid, maar ook thema's als parkeren, uitstraling in de openbare ruimte en gedeelde voorzieningen kunnen dit deelgebied op een hoger plan brengen.

Programma

Dit deelgebied ligt onder de aanliegroute van Schiphol. Woningbouw is hier niet mogelijk. Programmatisch zijn er twee delen te onderscheiden: de De Flinsstraat en de Van der Madeweg.

De De Flinsstraat is gericht op groothandel voor de horeca. Het profiel van het gebied zou versterken als dit profiel ook op de NS driehoek van toepassing is, zodat er samenhang ontstaat en functies elkaar kunnen versterken. Ook bij ontwikkelingen in het gebied zou branchegerichte transformatie aantrekkelijk zijn. Hier ligt een rol voor de ondernemers: wat zou een mooie aanvulling zijn op het al aanwezige aanbod? Denk bijvoorbeeld aan een wijngroothandel of professionele keukenapparatuur.

Aan de Van der Madeweg ligt de nadruk meer op zakelijke dienstverlening. Aangezien de Van der Madeweg een stadsentree wordt, is menging met voorzieningen en intensivering van het werken gewenst.

Ruimtelijk

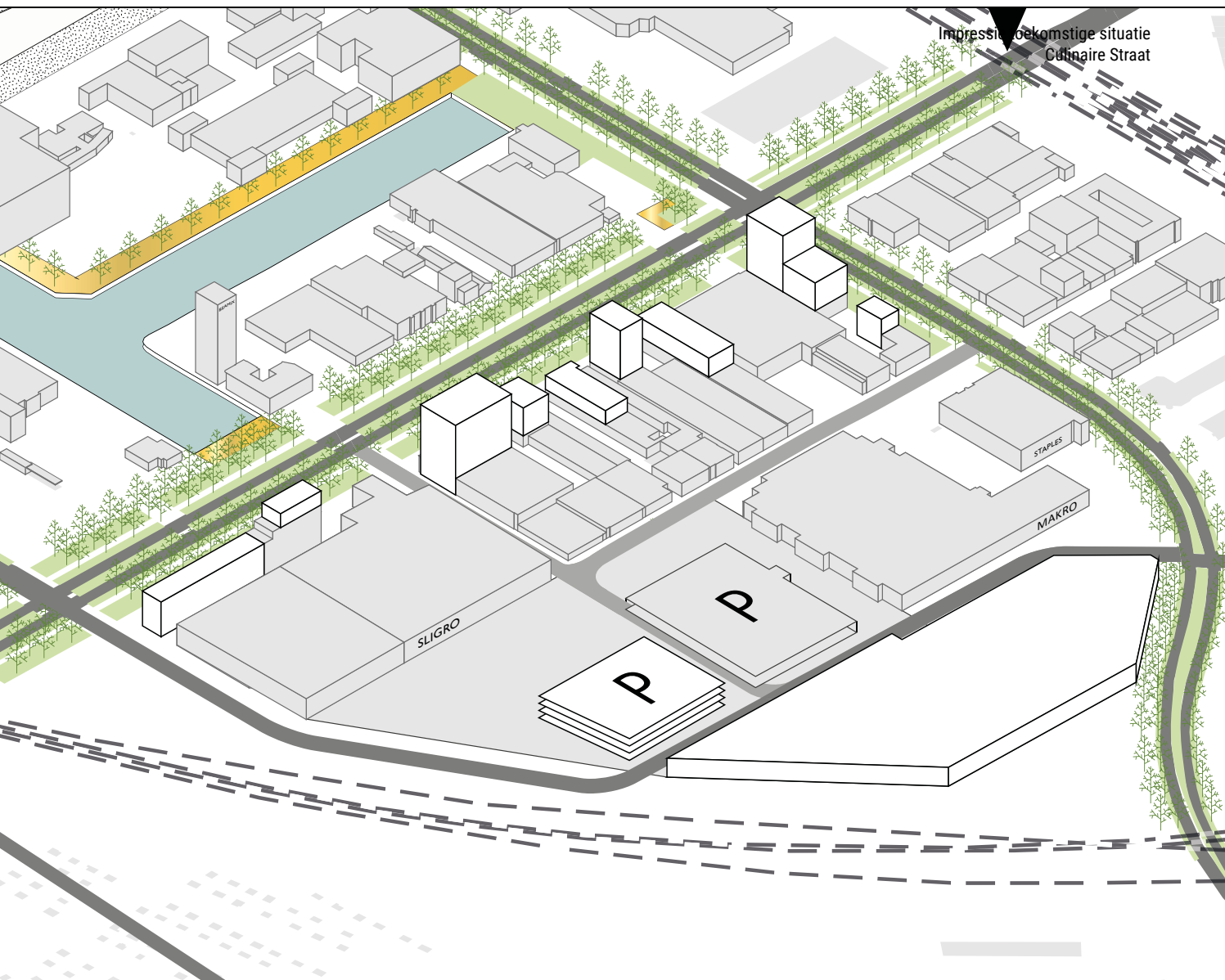
Het gebied wordt nu ontsloten met een éénrichtingsstraat, waarbij inrijdend verkeer op stroopt op de Spaklerweg. Uitrijden op de Van der Madeweg is verkeerskundig goed, maar bezoekers zijn snel hun oriëntatie kwijt. Sligro wil bezoekers graag via de Van der Madeweg naar hun eigen parkeerterrein leiden. Door de driehoek van NS bij dit deelgebied te betrekken kan de bereikbaarheid verbeteren.

Een goede optie is om een toegang tegenover de Stationsweg naar station Duivendrecht te maken, zodat een lus door het gebied ontstaat die op twee plekken aan de Spaklerweg gekoppeld is. Daarmee is het gebied van NS ontsloten en ontstaat een heldere structuur. Bovendien kan deze straat langs het spoor worden doorgekoppeld naar de Van der Madeweg zodat de route kan dienen als 'ventiel' voor verkeer bij grote evenementen in de Arena en omgeving. Deze verschillende soorten gebruik zitten elkaar niet in de weg: tijdens winkeluren ligt de nadruk op verkeer voor de groothandels, 's avonds en in het weekend is de route beschikbaar voor evenementen. Met de straat door het gebied, en zo min mogelijk langs het dijklichaam, is de straat tweezijdig bruikbaar en ontstaat een veiliger route.

Aan de Van der Madeweg is verdichting gewenst. Gebouwen kunnen hier de hoogte in, tot een hoogte van 35- 45 meter. De uitgangspunten zijn gelijk aan de overzijde van de Van der Madeweg, wat valt binnen deelgebied eilanden aan de vaart.

Strategie: ondernemers nemen het initiatief

De wens voor aanpassingen en transformatie moet uit de ondernemers in dit gebied komen. De verbetering van de infrastructuur hangt samen met de ontwikkelingen op de kavel van NS en met de veranderingen in de hoofdinfrastructuur. Ook hiervoor is samenwerking met de ondernemers gewenst. Aan de Van der Madeweg kunnen de mogelijkheden worden verruimd waarbij ontwikkelingen een bijdrage leveren aan de ambitie van de werkstad.





DE NIEUWE STADSSTRAAT

De nieuwe stadsstraat aan de Joan Muyskenweg vormt de basis voor een nieuw stedelijk milieu en verstrekt het netwerk van Amsterdam en Duivendrecht. De komst van G-Star is een goed voorbeeld van de potentie van de straat. Ontwikkelingen zullen naar verwachting vooral na de veranderingen van de infrastructuur een vlucht nemen.

Huidig profiel en functioneren

Aan de Joan Muyskenweg zit een aantal grote gebruikers: de drukkerij van de Persgroep, de Bouwmaat (leverancier voor professionele bouwers), G-Star en de busremise van het GVB zorgen voor relatief veel werkgelegenheid. Allen hebben grote bedrijfspanden en bepalen daarmee het beeld en de uitstraling van het deelgebied. Kantoorverzamelgebouw Anckesteijn zorgt voor de vestiging van enkele zakelijke dienstverleners, ICT'ers en bedrijven in de categorie overig. Door de huidige positionering van de Joan Muyskenweg binnen de stad is het een locatie die lastig vindbaar is. Toch heeft het gebied duidelijke kwaliteiten: de oostzijde ligt met de achterkant aan het water, de zichtlocatie aan de A10 zorgt voor een goed adresen

de Amsterdamse Rivierenbuurt is dichtbij, zeker na de infrastructurele veranderingen. De grote kavels binnen het deelgebied maken echter dat de dynamiek zich vooral op de kavels zelf afspeelt en niet aan de straat, maar ook aan de straatkant liggen kansen.

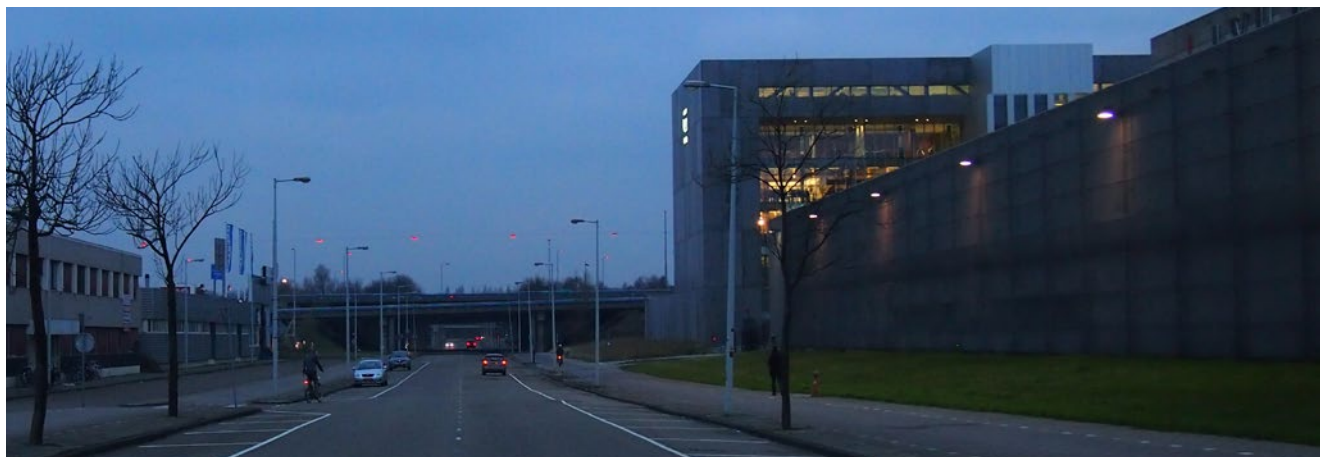
Dynamiek

De positie van dit gebied gaat sterk veranderen door veranderingen in de hoofdinfrastructuur. Door de aantakking op de Utrechtse Brug wordt de locatie rechtstreeks verbonden met de stad. Met de ontwikkeling van De Nieuwe Kern kan de straat zelfs worden doorverbonden naar het zuiden en een tweede hoofdas vormen. Ondernemers zien de mogelijkheden van de plek: zo heeft de bouwmaat een idee om

aan de A10 drie hoge volumes te realiseren. De GVB-kavel heeft ook interessante ontwikkelingsmogelijkheden. Het realiseren van een hoogwaardig stedelijk milieu aan deze potentiële stadsstraat biedt kansen voor de komst van bedrijfsverzamelgebouwen, waar de creatieve industrie, zakelijke dienstverleners en ICT zich in kunnen vestigen.

Toekomstvisie: nieuwe positie in de stad

De nieuwe stadsstraat vormt de basis voor een nieuw stedelijk milieu en versterkt het netwerk van Amsterdam en Duivendrecht, waardoor de Zuidoostlob beter verbonden wordt met de stad. Met de veranderingen in de infrastructuur wordt verdichting en verkleuring kansrijk.





EEN NIEUW STEDELIJK MILIEU: CRUQUIUS AMSTERDAM

Woningbouw is gezien de restricties rondom de infrastructuur en Schiphol alleen denkbaar op de GVB kavel ten noorden van de A10.

Programma

Met name de buiten het plangebied gelegen kop van de Joan Muyskenweg, van de Amstel tot aan de A10, heeft condities die vergelijkbaar zijn met het Amstelkwartier. Hier zal onder andere een groot hotel verschijnen. De relatie met de stad is direct, woningbouw is hier kansrijk. Dat geldt daarmee ook voor de GVB kavel aan de andere zijde van de metrolijn. Het zuidelijk deel ligt meer in de invloedssfeer van het klaverblad A2/A10 en de Schipholcontour. Woningbouw is ten zuiden van de A10 niet gewenst, maar verdichting en stedelijke functies in aansluiting op de stadsstraat zijn wenselijk.

Ruimtelijk

Op drie punten zijn verbeteringen nodig: een goede stadsstraat met adressen en stedelijke sfeer, het verbeteren van de omgeving van het metrostation Overamstel (renovatie rond 2018) en het kavel voor kavel bereikbaar maken van het water. De stadsstraat is met name in het zuidelijk deel een lastige opgave. Aan de oostzijde van de straat vormt de drukkerij van de Persgroep

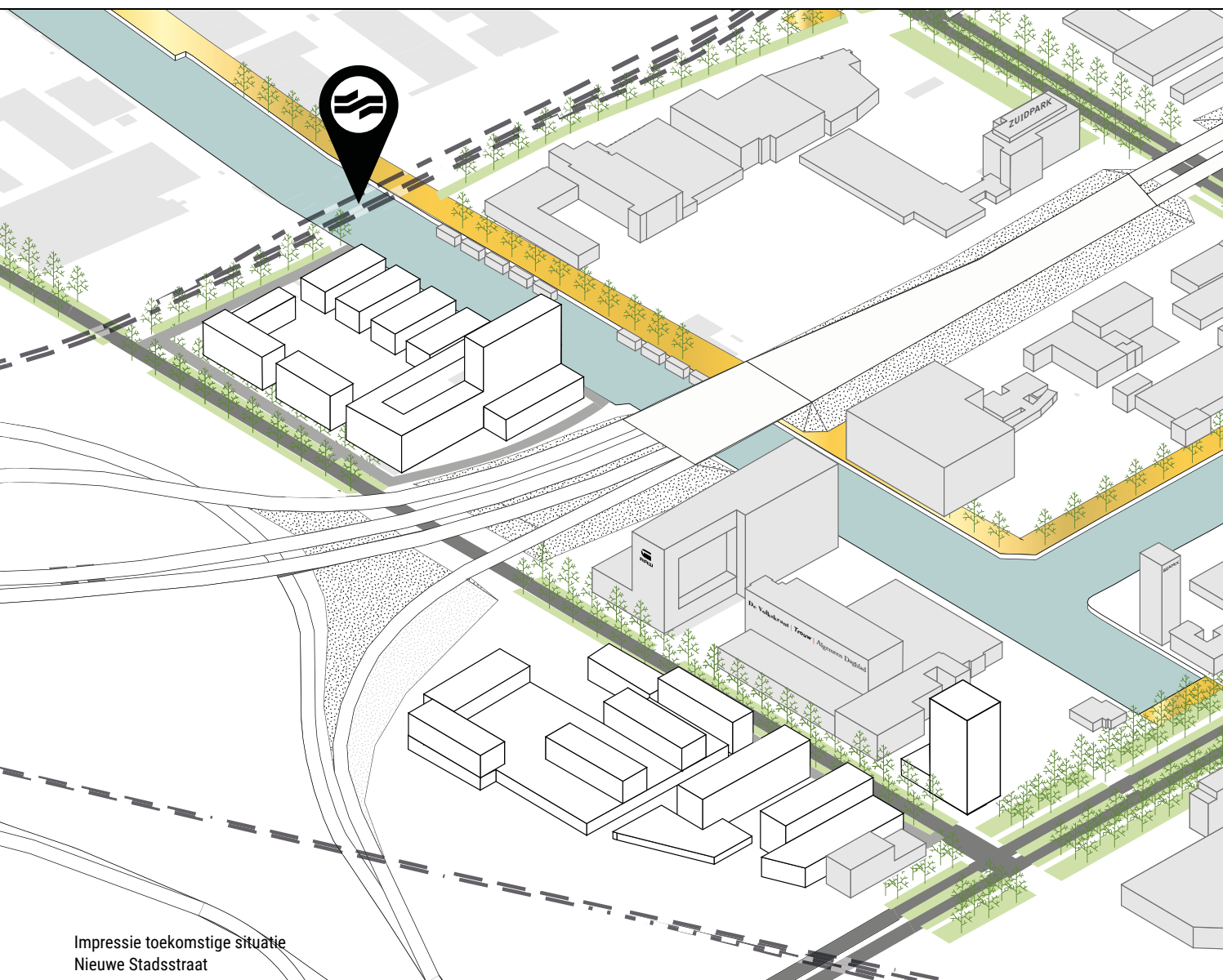
een lange wand zonder entrees, ook G-star heeft een gesloten gevel aan de straat. Dit stelt hoge eisen aan de kavel aan de andere zijde bij de Bouwmaat en Héman: hier is bij herontwikkeling variatie in bebouwing en een actieve plint nodig om de stadsstraat tenminste aan één zijde aantrekkelijk te maken.

Aan de noordzijde op de GVB kavel komen de drie opgaven samen. Als er ontwikkeling op gang komt is het belangrijk deze drie opgaven te verbinden: de metrohalte kan goed bereikbaar worden in combinatie met een aantrekkelijke kade langs het water en een goede straatoriëntatie aan de Joan Muyskenweg. Door middel van lussen kan het gebied worden verbonden met de Joan Muyskenweg.

Tenslotte is de fietstunnel onder het spoor naar de volkstuinen en verder over de A2 naar de Amstelscheg is een aandachtspunt. De route ligt nu erg achteraf, bij herontwikkeling zou een betere relatie tussen route en bebouwing gewenst zijn.

Strategie: anticiperen op de nieuwe situatie

Het is nog niet zeker wanneer de infrastructuur zal worden aangepast. Dit lijkt op korte termijn te zijn, maar in de ruimtelijke ordening heb je het dan al snel over 5 tot 10 jaar. De kunst is daarom nu geen kansen te verspelen. Alle ontwikkelingen moeten vanuit het toekomstig perspectief beoordeeld worden. Dat kan er toe leiden dat ontwikkelingen nu even worden aangehouden omdat de mogelijkheden op langere termijn veel beter zullen zijn.



Impressie toekomstige situatie
Nieuwe Stadsstraat



BALKON AAN DE A10

De deelgebieden Weespertrekvaart Zuid en Entrada vormen samen het Balkon aan de A10. Met het vrijkomen van de naastgelegen voormalige Penitentiare Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes), de leegstand en verhuizing van andere functies nemen de mogelijkheden voor transformatie en functieverandering in deze gebieden toe. Gezien de goede bereikbaarheid van het gebied blijft de potentie voor zakelijke dienstverlening bestaan.

Huidig profiel

Het Weespertrekvaartgebied, de driehoek ten oosten van de spoorlijn, is een enigszins geïsoleerd bedrijventerrein dat gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van de voormalige Penitentiare Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes). Aan de Weespertrekvaart in het Amsterdamse deel van het bedrijventerrein komt de creatieve industrie op, zo zijn hier de Amsterdam studio's gevestigd. Het

zuidelijk deel, dat onderdeel uitmaakt van de scope van deze visie, is relatief slecht verbonden met de stad. De enige verbinding voor het autoverkeer loopt via de Van Marwijk Kooistraat, daarnaast is ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer matig.

Voor Entrada gaat dat niet op, dit kantorenpark is met het openbaar vervoer goed te bereiken via metrohalte Van der

Madeweg en een afslag van de A10 takt direct aan op het gebied. Voor Entrada geldt echter dat de uitstraling sleets en gedateerd is. Voor het Weespertrekvaartgebied gaat dat minder op, hier staan enkele recent opgeleverde bedrijfsverzamelgebouwen. Dat biedt kansen voor de zakelijke dienstverlening en ICT, beiden zijn momenteel al belangrijke pijlers in het gebied.





AANDACHT VOOR DE BUITENRUIMTE: KOPENHAGEN

Dynamiek

Dynamiek wordt voornamelijk veroorzaakt door de mogelijke transformatie naar woongebied of gemengd stedelijk gebied en de snelheid waarmee dat zal gaan in het noordelijk deel van Weespertrekvaart. Transformatie is in gang gezet, dit zal zijn weerslag hebben op het deelgebied, meer gemengde bedrijvigheid krijgt er zijn plaats. Ook voor Entrada geldt dat er plannen zijn voor transformatie naar woningen. Feit blijft dat de ligging ten opzichte van de stad en de uitstekende bereikbaarheid per auto en OV zorgt voor een aantrekkelijke kantorenlocatie dicht tegen Amsterdam. Met de voorgenomen groei van met name zakelijke dienstverlening en ICT in de MRA regio zullen de bedrijfsverzamelgebouwen aan de A10 en wellicht ook weer de kantoorpanden van Entrada in trek komen, zeker in combinatie met enkele gerichte investeringen in openbare ruimte. Volledige transformatie naar woningbouw ligt daarmee niet voor de hand, het zal eerder gaan om een menging van functies. Dat biedt kansen voor de vestiging van creatieve industrie en ICT.

Toekomstvisie: van het balkon aan de A10, naar mét balkon aan de A10

Met de transformatie in het noordelijk deel van Weespertrekvaart staan grote

veranderingen op stapel. De snelheid waarmee dat gaat gebeuren is echter onzeker. Dit gecombineerd met het feit dat het vastgoed hier nog niet oud is maakt transformatie lastig. Voor het deel in Weespertrekvaart is transformatie nog ver weg, bij Entrada kan de verandering sneller gaan. Van het balkon aan de A10, naar mét balkon aan de A10.

Programma

Op termijn is transformatie naar andere functies, met name wonen, voorstelbaar. Op korte termijn is dit in Entrada makkelijker door de ligging tegen het woongebied van Duivendrecht aan. Weespertrekvaart Zuid is op langere termijn wellicht aan de orde, afhankelijk van het succes van de transformatie van Weespertrekvaart Noord. Als hier de kantoorfunctie verdwijnt biedt dat de mogelijkheid om kantoren toe te voegen rond station Duivendrecht. Verdichting is minder aan de orde omdat de dichtheid in deze gebieden al relatief hoog is.

Ruimtelijk

Een betere aansluiting op de omgeving is zowel nu als in de toekomst wenselijk. Voor Weespertrekvaart kan dit alleen in nauw overleg met de gemeente Amsterdam. Entrada is een eilandje, losgekoppeld van de omgeving. Als hier woningen worden

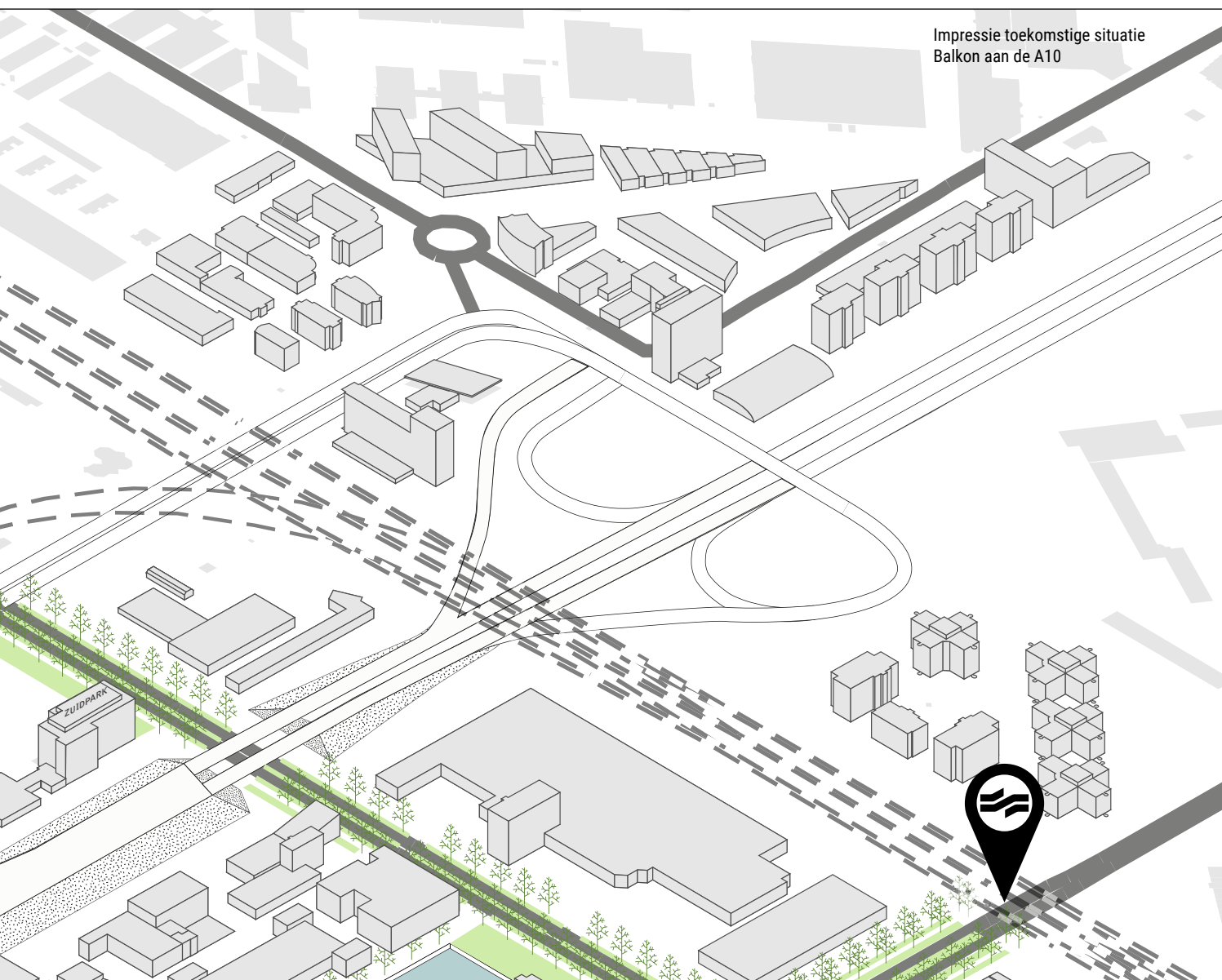
gemaakt moet het mogelijk zijn met auto en fiets de stad in te rijden. Nu is er alleen een verbinding met de A10. Een goede langzaam verkeersverbinding is daarbij wel het minste. De fietstunneltjes voelen onveilig en zijn verbonden met andere wooneilanden in Duivendrecht. Een fietsbrug over de A10 kan daar verandering in brengen.

Strategie: samenwerking en geduld

Samenwerking tussen de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel is in dit deelgebied zo mogelijk nog belangrijker dan in het westelijk deel. De gemeentegrens is grillig en de infrastructuur voldoet niet, bovendien is de gemeente Amsterdam bezig met grote veranderingen. De derde partij waarmee de samenwerking moet worden gezocht is Rijkswaterstaat. De inpassingen van de snelwegafslag is de kern van de opgave. Amsterdam werkt aan een investeringsbesluit voor de infrastructuur. Hierin moeten ook de belangen van Ouder-Amstel worden meegewogen.

De snelheid van de veranderingen is lastig in te schatten, aangezien de transformatie van de voormalige Penitentiaire Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes) een belangrijke katalysator vormt voor de ontwikkeling. Ondernemers moeten goed op de hoogte gehouden worden.

Impressie toekomstige situatie
Balkon aan de A10



VERVOLG

FINANCIËLE AFSPRAKEN

De ruimtelijk economische visie biedt kansen voor nieuwe ontwikkelingen en mogelijkheden om van een mono-functioneel bedrijventerrein te veranderen naar een Werkstad. Om de visie tot uitvoering te brengen moeten investeringen worden gedaan en financiële afspraken worden gemaakt met ontwikkelende partijen.

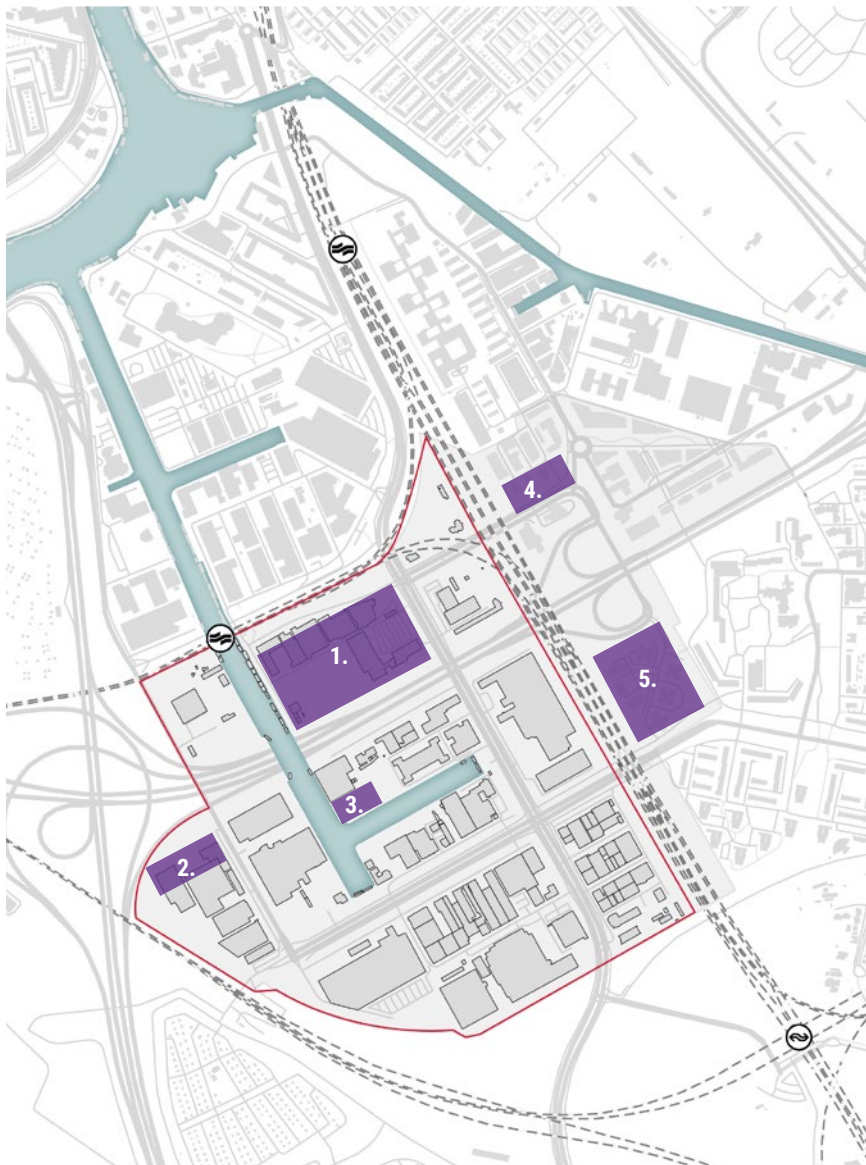
Investerings die aan de orde zijn zijn ondermeer:

- plankosten voor het maken van de benodigde (ruimtelijke) kaders en planvorming deelontwikkelingen;
- herinrichting van de openbare ruimte, zoals herprofilering Van der Madeweg en realiseren van verblijfsplekken. Daarbij kwaliteitsimpuls te geven. Daarbij hoort (her)inrichting, maar ook aanpak van verloedering en verbeteren van verblijfskwaliteit.
- aanleggen van nieuwe infrastructuur / openbare ruimte;
- de Duivendrechtsevaart activeren en uit laten groeien tot een van de dragers van de Werkstad door de kade vrij te maken van bebouwing en woonboten te verwerven. Waar de kade vrij wordt gemaakt gebeurt dat in overleg met de bewoners om zorgvuldig met hun belangen om te gaan.

De gemaakte en te maken (plan) kosten dienen gedekt te worden door de opbrengstpotentie van de ontwikkelingen die in de Werkstad plaatsvinden. Om inzicht te krijgen in hoeverre de (plan) kosten verhaald kunnen worden én in de verdeling over de diverse ontwikkellocaties, wordt door de gemeente Ouder-Amstel een rekenmodel opgesteld conform de systematiek van kostenverhaal volgens de Wro. De doelstelling is dat 100% kostenverhaal op de verschillende ontwikkelingen mogelijk is. Als blijkt dat (plan)kosten eventueel niet verhaald kunnen worden moet worden onderzocht hoe deze (plan)kosten gefinancierd kunnen worden of dat de ambitie bijgesteld of gefaseerd zou moeten worden. Het principe in deze transformatie c.q. herstructurering is namelijk dat de baten voor de kosten uit gaan.

Op basis van het rekenmodel gaat Ouder-Amstel in gesprek met partijen die grondpositie hebben en/of willen ontwikkelen. Daarbij gaat het om (plan) kosten per ontwikkellocatie en voor het gebied in algemene zin die verhaald worden. Op de pagina hiernaast is een overzicht opgenomen van de nu bekende ontwikkellocaties waarvoor aan planvorming wordt gewerkt.

Het verhalen van kosten en het maken van afspraken daarover gaat bij voorkeur via anterieure overeenkomsten. Met de bij de ontwikkeling betrokken partijen wordt een intentieovereenkomst gesloten waarin de planvorming van de ontwikkeling wordt vastgelegd en een afspraken gemaakt over de (plan)kosten. Vervolgens wordt, na besluitvorming door de gemeente Ouder-Amstel over de ontwikkeling, een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin de ontwikkeling en afspraken over kostenverhaal anterieur worden vastgelegd. Omdat de gemeente Amsterdam op een aantal ontwikkellocaties grondeigenaar is, zullen ook anterieure afspraken gemaakt worden tussen de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel. Deze afspraken gaan over de inzet van de waardevermeerdering van de grond voor het dekken van de kosten.



lopende ontwikkelingen:

1. Amstelwerf: woon-werk ontwikkeling
2. de Joan: werkgebouw aan de A10
3. hotelontwikkeling gemeente Amsterdam
4. Wenckbachweg: woon-werk ontwikkeling
5. Entrada: woningbouw

RUIMTELIJKE KADERS

De ruimtelijk economische visie geeft de hoofdlijnen aan van een lange termijn ontwikkeling. Hierin zijn nog veel zaken onuitgewerkt. De diversiteit en omvang van het terrein is groot, wat betekent dat niet alle gebieden baat hebben bij het zelfde instrumentarium.

Uitwerkingen

Een aantal onderwerpen moet nader worden uitgewerkt:

- Bepalen van de verhouding tussen werken en andere functies
- Beleid ten aanzien van horeca en (detail)handel
- Massa, bouwhoogte en beeldkwaliteit
- Beleid rondom de woonboten
- Uitwerking hoofdinfrastructuur
- Desgewenst specifieke thema's ten aanzien van duurzaamheid (water, energie, grondstoffen)

Beeldkwaliteitplan

Zoals uit de analyse blijkt is Amstel Business Park Zuid is geen homogeen gebied met overal dezelfde dynamiek. Sommige delen zullen wachten op veranderingen in de hoofdinfrastructuur, andere gebieden functioneren relatief goed autonoom maar er zijn ook delen waar juist veel ontwikkeldynamiek zichtbaar is. In de deelgebieden Werkboulevard, Eilanden aan de Vaart en De Nieuwe Stadsstraat zijn enkele ontwikkelingen gaande die sturing vragen. Voor deze delen is het wenselijk op korte termijn een beeldkwaliteitplan op te stellen waarin enkele zaken samen komen: verbeteringen van de structuur en kwaliteit van de openbare ruimte, verhouding tussen werken en overige functies, bebouwingsmassa, gebouworientatie en eisen aan de verschijningsvorm. Door het beeldkwaliteitplan vast te laten stellen door de gemeenteraad wordt het een toetsingskader voor de welstandscommissie en een mogelijk in te stellen supervisor.

In de deelgebieden Culinaire Straat en Balkon aan de A10 is op het moment minder dynamiek. Aangezien de opgaven voor deze gebieden anders zijn is het aan te bevelen deze apart uit te werken op het moment dat door ontwikkelingsdynamiek de noodzaak hiervoor ontstaat.

Bestemmingsplan

Een bestemmingsplan heeft in een dynamische context als deze zijn beperkingen. De procedure duurt een aantal jaar en in die tijd kan er al weer veel veranderd zijn. Het is daarom zaak een bestemmingsplan niet als eindplan te zien, maar als sturingsinstrument dat de hoofdlijnen aangeeft. Hierbij kan gedacht worden aan een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht of een plan per deelgebied. Via anterieure overeenkomsten of een exploitatieplan kunnen afspraken worden gemaakt tussen de gemeente en ondernemers over investeringen in het openbaar gebied en over de onderlinge verdeling van de kosten hiervan.

Infrastructuur

De gemeente Amsterdam is bezig met de planontwikkeling rondom de hoofdinfrastructuur. Eerste kwartaal 2016 is de Spaklerweg geherprofileerd. De afwaardering van de Joan Musykenweg, de nieuwe afslag van de A2 en de aansluiting daarvan op de Van der Madeweg is een project dat in overleg met Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd. Korte termijn acties die daarbij aansluiten vanuit ABP-Zuid zijn de herinrichting van de Van der Madeweg en de verbeterde ontsluiting van de culinaire straat. Het deel Van der Madeweg tussen Spaklerweg en metrohalte wordt in 2019 opgeknapt.

Langs de Duivendrechtsevaart werkt de gemeente Amsterdam aan het verbeteren van de fietsroute, ondermeer door het toevoegen van een langzaamverkeersbrug over het noordelijke zijkanaal. De verbinding voor langzaam verkeer onder de A10 sluit hier op aan. Ook de opwaardering van de omgeving van metrostation Overamstel (gepland in 2028) kan hieraan worden gekoppeld. Gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam werken in deze projecten goed samen.

Aanpassingen aan de infrastructuur, zoals een nieuwe verbinding tussen de Joan Muyskenweg en Spaklerweg over de Duivendrechtsevaart, zijn meer voor de lange termijn en nog niet financieel gedekt. Gebiedsvisie Eilanden Noord
In het noordelijk deel van de eilanden rond de A10, tussen de metro het zijkanaal, is veel dynamiek. Hier komt een aantal opgaven samen:

VERANTWOORDING

Voor deze visie zijn gesprekken gevoerd met de volgende ondernemers en betrokkenen:

- Reinier Mutsaerts, eigenaar BMW en voorzitter VAZO, bedrijvenvereniging Zuidoost
- Marc Klok, eigenaar Kookfabriek en bestuurslid OVOA, ondernemersvereniging Ouderamstel
- Rein Aarts, Adjunct-directeur ORAM
- Koos Weits, Gebiedsmanager ORAM
- Jan Huijbregts en Mosgan Tofighi, Connecting concepts, voormalig eigenaar Zuidpark en ontwikkelaar kavel achter Zuidpark
- Christian de Bil, General Counsel G-Star Raw
- Paul Koopman, Vestigingsmanager Mebin
- Maik Hewitt, Beveiliging Specialist Makro
- Isabelle Meijers, vestigingsmanager HANOS
- Ger Loogman, eigenaar Loogman tanken en wassen
- Wim Bos, Directeur-eigenaar Mr B
- Hans Schindeler, Eigenaar Collectief Makelaars Hans Schindeler
- Mevrouw Baas, vestigingsmanager Blokker
- Dhr. Bierman, vestigingsmanager Herakles Pharma Staffing
- Dinesh Ramcharan, asset manager Indorama / Entrada-Duivendrecht Property B.V.
- Peter Jan Kannegieter, projectmanager Weespertrekvaart
- Ellen Monchen, stedenbouwkundige gemeente Amsterdam