



Gemeente
Amsterdam



Bedrijvenstrook Zeeburgereiland

Stedenbouwkundig Plan

17 juni 2020



Colofon

Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam

Gert-Jan Bakker, Stedenbouwkundig ontwerper Bedrijvenstrook Zeeburgereiland
Zorica Jovanovic-Castelijns, ontwerper openbare ruimte

In opdracht van:

Gebiedsontwikkeling Oost

Ingrid van Leeningen, Projectmanager Bedrijvenstrook
Dries Drogendijk, Gebiedsmanager GO Oost

Met bijdragen van:

Gemeente Amsterdam
Grond en Ontwikkeling, Ingenieursbureau, Waternet, Projectmanagementbureau,
Verkeer en Openbare Ruimte, Economische Zaken

Aan de inhoud is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat informatie onvolledig of niet helemaal correct wordt weergegeven.

Aan deze informatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Wij hebben al het mogelijke gedaan om rechthebbenden op de afbeeldingen te achterhalen.

Mocht ons iets zijn ontgaan bij de vermelding van afbeeldingen of heeft u andere vragen, neem dan contact met ons op.

Inhoudsopgave

	Samenvatting	4
1.	Opgave	7
	<i>Zeeburgereiland, ligging in de stad</i>	9
	<i>Ruimtelijk en planologisch kader</i>	12
	<i>Opgave Bedrijvenstrook</i>	17
2.	Plan Bedrijvenstrook	19
	<i>Hoofdopzet Bedrijvenstrook</i>	20
	<i>Programma en initiatieven</i>	23
	<i>Duurzaamheid</i>	28
3.	Planuitwerking	37
	<i>Openbare ruimte en verkeer</i>	39
	<i>Bebouwing</i>	45
	<i>Welstand en ruimtelijke kwaliteit</i>	51
4.	Technische randvoorwaarden	55
	<i>Waterparagraaf</i>	57
	<i>Kabels en leidingen</i>	60
5.	Ontwikkelstrategie	63
6.	Planning	67
7.	Financiële haalbaarheid	69
8.	Juridische aspecten	71
9.	Participatie	73

Samenvatting

In het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland (vastgesteld op 13 april 2005) zijn de programmatische en financiële kaders voor ruimtelijke ontwikkelingen voor het Zeeburgereiland beschreven en de te ontwikkelen deelgebieden gedefinieerd. In 2007 is er een verkavelingsplan gemaakt voor de Bedrijvenstrook. Veranderingen in het programma en een gewijzigde ontwikkelingsstrategie hebben ertoe geleid dat het projectbureau IJburg in 2012 besloten heeft een nieuw verkavelingsplan te maken met daarbij een document met de programmatische en ruimtelijke kaders voor de Bedrijvenstrook. Het document *Programmatische en ruimtelijke kaders Bedrijvenstrook* is altijd in concept gebleven. Nu de planvorming voor versnellingslocatie Sluisbuurt met het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en daarmee de definitieve aanvaarding van de Milieu Effectrapportage Zeeburgereiland is afgerond, kan ook de besluitvorming over de Bedrijvenstrook weer verder worden uitgewerkt. Deze zal worden afgerond met een fase 3-besluit met een Stedenbouwkundig Plan Bedrijvenstrook met daarbij een herziening van de in 2005 vastgestelde grondexploitatie.

4

Definitie Structuurvisie

Binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein: Deze bedrijventerreinen zijn speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. Het betreft hier terreinen waar bedrijven met een beperkte milieuruimte tot en met 4.2 (geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met wonen uit op het terrein zelf. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zonerings hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn.

Standpunt is verder dat op deze terreinen terughoudendheid nodig is t.a.v. functiemenging. Verdere verkantoring op deze bedrijventerreinen wordt in afwachting van de kantorenstrategie vooralsnog tegengegaan. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie op deze bedrijventerreinen mogelijk is.

In de gewijzigde ontwikkelingsstrategie van Zeeburgereiland lag de nadruk op een gefaseerde ontwikkeling en het bieden van ruimte voor tijdelijke functies vanwege de ontwikkeling van het deelgebied Sportheldenbuurt. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het deelgebied Bedrijvenstrook aangeduid als binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein. Het Zeeburgereiland ligt centraal tussen IJburg en de binnenstad. Door de verplaatsing van de grootschalige, milieuhinderlijke bedrijven zoals de waterzuivering RI-Oost naar elders is er ruimte ontstaan om nieuwe stedelijke gebieden te ontwikkelen die aansluiten bij

de bestaande stad. Stedelijk gebieden met zowel ruimte voor wonen als werken. De Bedrijvenstrook is een aanvulling hierop. Een stadsverzorgend bedrijventerrein dat past bij de ligging van de Bedrijvenstrook binnen de ring A10 en bij de transformatie van Zeeburgereiland naar hoogstedelijk gebied.

De potentie van het Zeeburgereiland en daarmee ook de Bedrijvenstrook wordt grotendeels bepaald door de goede bereikbaarheid. Het Zeeburgereiland ligt binnen de ring A10 en is daardoor goed bereikbaar vanuit zowel de regio als de binnenstad. Deze goede bereikbaarheid is gelijk ook een aandachtspunt voor de Bedrijvenstrook.

Met het oog op totale ontwikkeling van Zeeburgereiland is een milieueffectrapportage (MER 2018) opgesteld. In het MER is het programma voor de Bedrijvenstrook gefixeerd op maximaal 76.467 m² bvo. De IJburglaan is met de A10 en de toegang tot de stad via de Piet Heintunnel een belangrijke verkeersader de stad in en uit. Bij volledige ontwikkeling van Zeeburgereiland zit deze verkeersader in de spits zo goed als aan de maximale capaciteit.

Met het oog op alle toekomstige ontwikkelingen op de Oostflank (Zeeburgereiland, IJburg en Cruquius) is er een Mobiliteitsplan opgesteld. Het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg heeft als doel Zeeburgereiland en IJburg "nu, tijdens de realisatie van de gebiedsontwikkeling, en erna goed bereikbaar te laten zijn". Startpunt van het Mobiliteitsplan waren de stedelijke ambities om duurzame manieren mobiliteit te stimuleren, stedelijke gebieden te ontwikkelen die verbonden zijn met de rest van de stad en gezonde, actieve manieren van verplaatsten te bevorderen. Dit resulteerde in de uitgangspunten dat in de toekomst 70% van de verplaatsingen in de spits met het OV en fiets moeten gebeuren, dat dagelijkse functies op fietsafstand moeten zijn, reistijd en betrouwbaarheid van OV- en fietsnetwerk goed moet zijn en dat deze op tijd, parallel aan de ontwikkelingen, op orde is. De Bedrijvenstrook draagt hier aan bij door het verbeteren van het fietsnetwerk, het inpassen van een P+R voorziening en het toevoegen van stadsverzorgende bedrijvigheid in de nabijheid van nieuwe woonbuurten.

De Bedrijvenstrook is een bedrijventerrein van ca. 7 ha dat, door optimaal ruimtegebruik en heldere scheiding tussen bedrijf en openbare ruimte, een stedelijk karakter krijgt. Grote variatie aan ruimtelijke eenheden, een gefaseerde ontwikkeling en mogelijkheden voor verschillen in ontwikkelingsstrategie dragen bij aan een zeer gevarieerd maar vooral flexibel bedrijventerrein. Variatie in eenheden

biedt ruimte aan een werkplaats van de ambachtsman, de loodgieter en de apk-garage, maar ook voor bouwbedrijven en voor toeleveranciers. Naast stadsverzorgende bedrijven is de locatie vanwege de ligging tussen de stad en de A10 en de tramverbinding met de stad geschikt als locatie voor de vervanging van de P+R Zeeburg I en II (Park + Ride) in de Baaibuurten die op termijn verdwijnen. Hiervoor is een kavel gereserveerd voor een parkeergebouw. Met het oog op de ontwikkeling van nieuw beleid, bijv. autoluw, kan het mogelijk zijn dat er nader onderzoek gedaan wordt naar de capaciteit van dit parkeergebouw. Tevens ligt er ruimteclaim voor een gemeentelijk Recyclepunt en loopt er een uitgebreide RO-procedure voor de realisatie van een nieuw politiebureau ter vervanging van bureau Balistraat.

Om piekbelasting in het warmtenet op te kunnen vangen moet Vattenfall (voorheen NUON) een hulpwarmtecentrale (HWV) bouwen. Hiervoor is ook een plek aangewezen op de Bedrijvenstrook. Op basis van de themastudie Elektriciteit blijkt dat op Zeeburgereiland een 80 MV onderstation moet komen met een TenneT schakelstation. De Bedrijvenstrook is één van de locaties die op Zeeburgereiland in dit kader onderzocht wordt.

De Bedrijvenstrook heeft een hoge duurzaamheidsambitie. Primair wordt er ingezet op energieneutraliteit en het ontwikkelen op een natuurinclusieve en klimaatbestendige wijze. Als derde thema is circulariteit van groot belang. Naast dat het goed is voor milieu en klimaat draagt het ook bij aan ruimtelijke kwaliteit en dus een prettige woon-werk omgeving.

De samenwerking tussen bedrijven, onderling en als collectief, wordt gestimuleerd voor meer sociale cohesie, uitwisseling van kennis, goederen, energie, circulariteit, afval en collectief beheer.

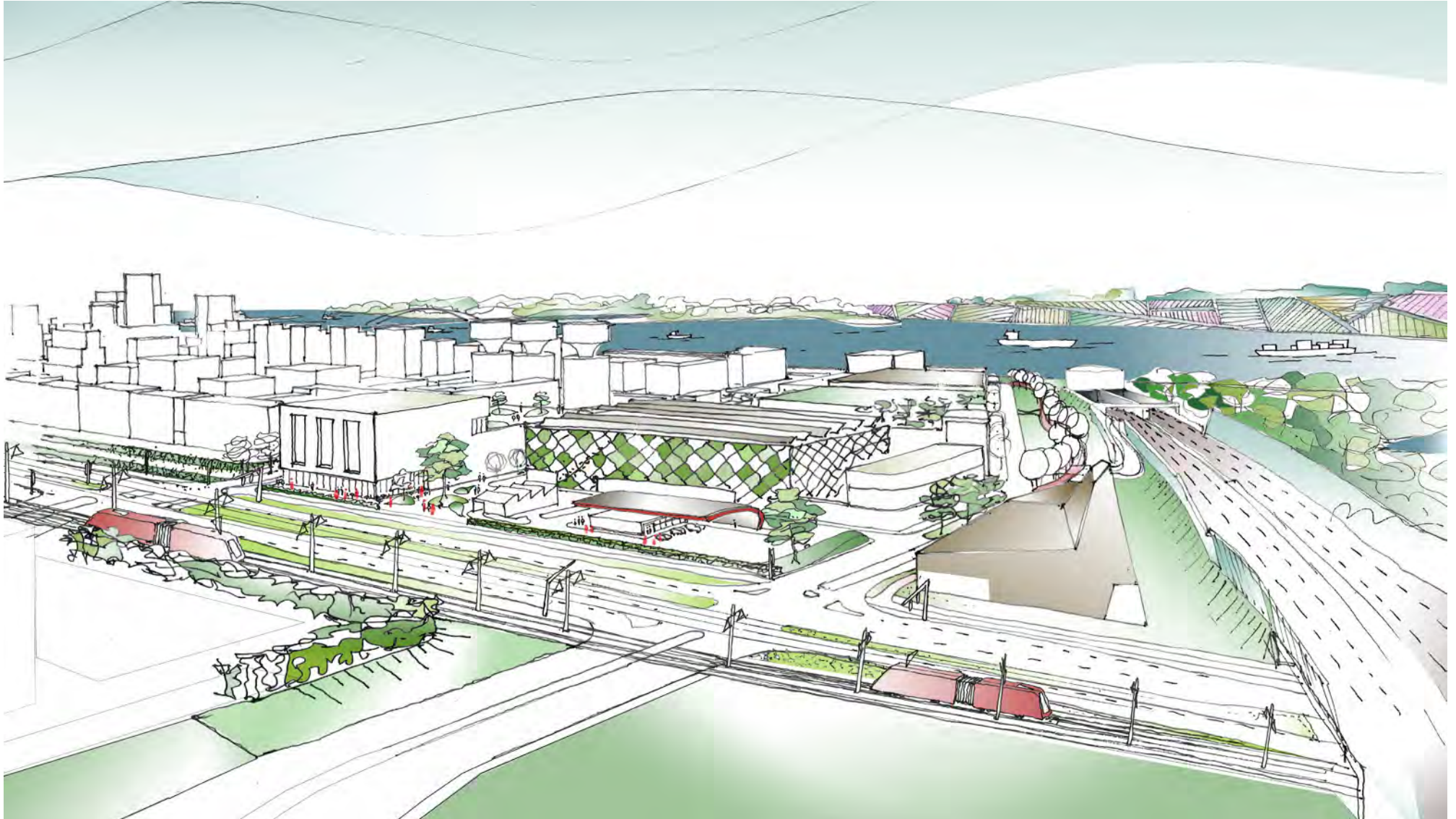
De Bedrijvenstrook is onderdeel van de transformatie van het Zeeburgereiland naar binnenstedelijk gebied waarbij architectuur bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit. Daarom gelden er regels voor de uitstraling van de bedrijfsgebouwen.

De ontwikkelstrategie voor de Bedrijvenstrook is een geleidelijke ontwikkeling over ca. 10 jaar. Een deel van de kavels is zo goed als bouwrijp, een deel van kavels wordt nu bouwrijp gemaakt en een deel moet nog bouwrijp gemaakt worden. Er zijn een aantal kavels in tijdelijk gebruik en op een aantal kavels is de bouw al op een bepaald moment voorzien. Vanwege de afhankelijkheid van

bedrijven uit de transformatiegebieden zullen veel een-op-een selecties gedaan worden. Alleen voor een bedrijfsverzamelgebouw voor kleinschalige bedrijvigheid en voor de bouwmarkt wordt een tender verwacht. Omdat de Bedrijvenstrook (Marie Baronlaan en/of Bob Haarmslaan) de oostelijke ontsluiting van de Sportheldenbuurt vormt moet deze ook zoveel mogelijk beschikbaar blijven. Daarnaast wordt de planning van de uitgiftes beperkt door de afhankelijkheid van de bereikbaarheidsmaatregelen (zowel auto, fiets en OV) die moeten worden uitgevoerd op Zeeburgereiland en IJburg. Er wordt voorgesteld om de kabels en leidingen vooruit aan te leggen, omdat dan in ieder geval op het moment dat een bedrijf wil komen deze aangesloten kan worden.

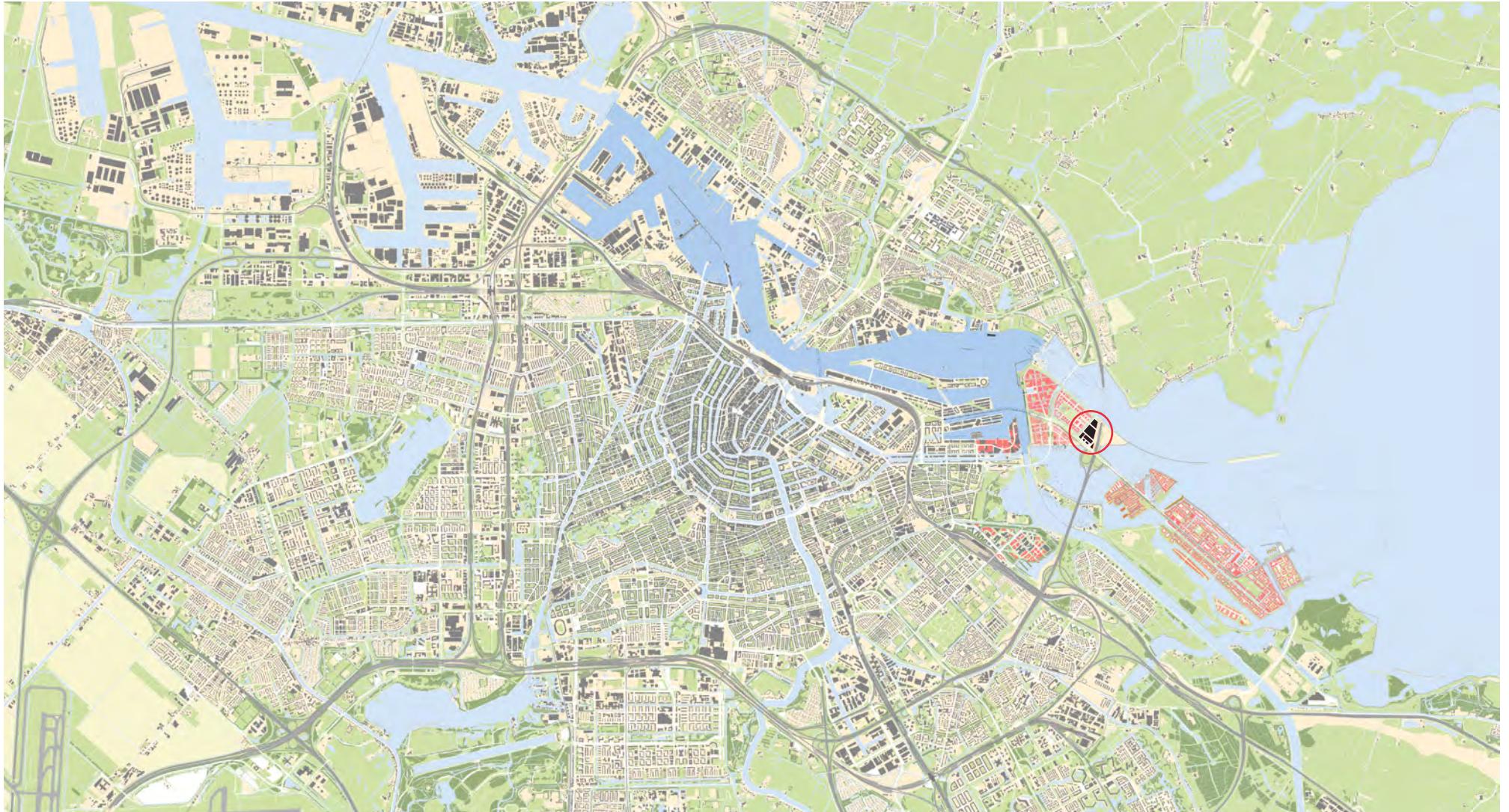


Locatie Bedrijvenstrook op het Zeeburgereiland



Schets van de Bedrijvenstrook vanuit vogelvlucht ter hoogte van afrit A10

1 - Opgave



Ligging Bedrijvenstrook in de stad

Zeeburgereiland, ligging in de stad

Het Zeeburgereiland is een binnenstedelijke locatie aan de ring van Amsterdam (A10). Het eiland ligt tussen het Oostelijk Havengebied en IJburg. Het is een belangrijke schakel op de verstedelijkingsas Centraal Station - IJburg.

Zeeburgereiland

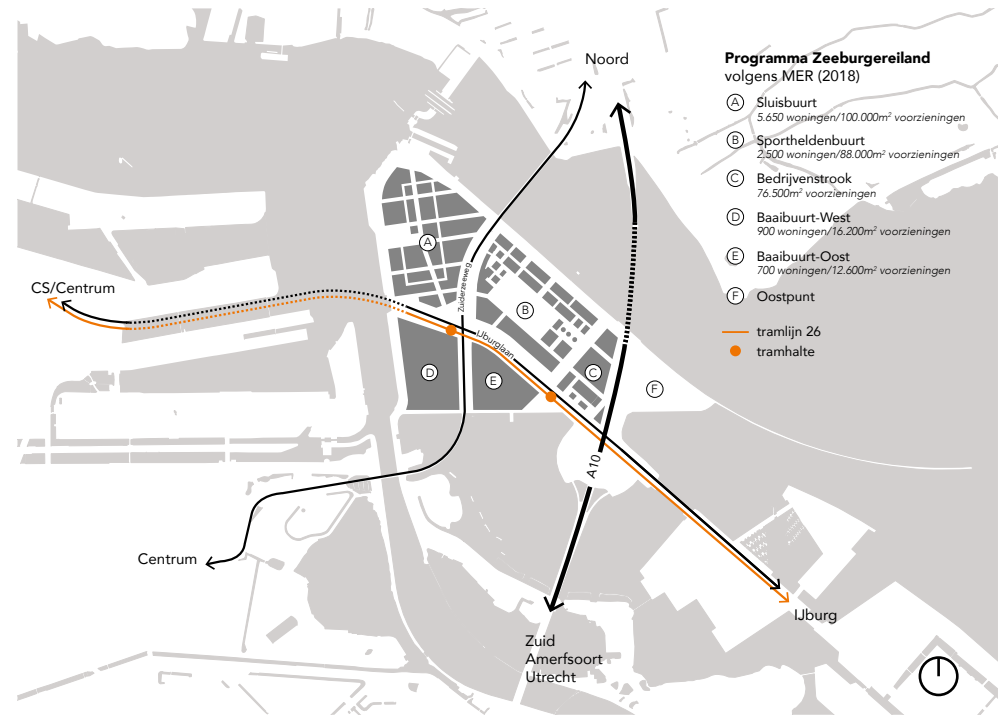
De dijken rondom het Zeeburgereiland vormen het casco van het eiland, doorsneden door de IJburglaan, de Zuiderzeeweg en de A10. Formele grote verkeersinfrastructuur definiëren de buurten en verbinden het eiland met de stad. Onderling zijn de buurten zoveel mogelijk verbonden via langzaamverkeersroutes, waaronder via de dijken.

Het Zeeburgereiland kent vier woongebieden. De Sportheldenbuurt, direct naast de Bedrijvenstrook, is in de afrondingsfase. De laatste blokken worden gebouwd. In de Sluisbuurt zal in 2021 de start van de bouw beginnen. De beide Baaiuurt en de Oostpunt zullen later volgen.

Bereikbaarheid Bedrijvenstrook

De Bedrijvenstrook ligt aan de A10 en de IJburglaan; twee grote verkeersaders met brede profielen. Deze twee wegen verbinden het gebied met de rest van de stad. Hierdoor is het gebied in potentie goed bereikbaar. Vanwege de hoge verkeersintensiteit op de IJburglaan is het gewenst om het aantal verkeerstaantrekkende functies beperkt te houden. De ligging aan de A10 en IJburglaan leidt ook tot een goede zichtbaarheid van de Bedrijvenstrook.

De Bedrijvenstrook is sinds de aanleg van de tramhalte 'Bob Haarmslaan' ook goed bereikbaar met het openbaar vervoer en heeft daarmee een directe verbinding met Amsterdam CS, het centrum en IJburg. De gehele Bedrijvenstrook bevindt zich binnen 450 meter vanaf de tramhalte. Het invloedsgebied van een tramhalte ligt tussen de 400 en 500 meter.



Het programma voor het Zeeburgereiland per deelgebied volgens de MER 2018

Geschiedenis

Het ontstaan van het Zeeburgereiland is in feite het gevolg van de aanleg van de Oranjesluizen en het Amsterdam-Rijnkanaal. De sluisen vereisten namelijk de aanleg van een strekdam richting IJmeer, die later de noordelijke dijk van het Zeeburgereiland zou worden. De westelijke dijk van het eiland ontstond toen het Amsterdam-Rijnkanaal (destijds het Merwedekanaal) werd gegraven. Rond 1900 is ook de zuidelijke dijk aangelegd, waardoor een driehoekig baggerdepot ontstond. Toen het depot eenmaal was gevuld, was er sprake van het destijds genoemde Eiland Zeeburg.

De historie van het Zeeburgereiland is die van een typische 'rafelrand' van de stad, met door de tijd heen allerlei activiteiten die elders in de stad niet gewenst waren: een marinevliegkamp, een Luftwaffe basis voor watervliegtuigen, camping, artistieke enclave, hondentrainingsveld, volkstuinten, asielzoekerscentrum en tot 2005 de rioolwaterzuiveringsinstallatie RI-Oost.

In de Sportheldenbuurt zijn de silo's en slibvrijzelgemalen opgenomen in het plan. De dijkhuisjes blijven in het plan voor de Sluisbuurt bestaan. In de Baaibuurten zijn nog een wachtershuis, contouren van oude loodsden, enkele Duitse bouwwerken en het schuifhuis van de Syphonsluis zichtbaar. In de planvorming voor de Baaibuurten zullen deze elementen worden behandeld.

De dijklichamen worden gezien als waardevolle elementen voor het eiland als geheel. De dijken zijn de kaders voor het eiland met elk hun eigen kwaliteiten.

Ondanks dat er op Zeeburgereiland oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden is het niet aannemelijk is dat er nog (restanten van) explosieven aanwezig zijn. In de na-oorlogse periode hebben er diverse

werkzaamheden plaatsgevonden waarbij de grond dusdanig is geroerd dat het niet aannemelijk is dat er (restanten van) explosieven aanwezig zijn. Dit is de conclusie uit een onderzoek uit 2009 (Saricon maart 2009).

Op de Bedrijvenstrook kunnen in de ondergrond puinfunderingen gevonden worden tot een diepte van ca. 1,5 meter onder het maaiveld (onderzoek Crux januari 2019).



De westelijke dijk als huidige waterkering en groenverbinding

Dijken

Mettertijd werd het Zeeburgereiland steeds meer een knooppunt van verkeerswegen die het eiland in stukken hebben gesneden. Dat maakte het onmogelijk om het eiland als één samenhangend gebied te ontwikkelen. Daarom wordt dat nu per buurt gedaan, beginnend met de (meer inzichtelijk gekeerde) Sportheldenbuurt en de Sluisbuurt.

De drie dijken hebben de potentie om de samenhang te herstellen, elke dijk vanuit zijn eigen karakter:

- De westelijke dijk langs de mond van het Amsterdam Rijnkanaal is onderdeel van een groene recreatieve route richting de Oranjesluizen, met zicht op de stad en het weidse water van het IJ;
- De zuidelijke dijk ligt aan een kleine waterkom, heeft een intiemer karakter en wordt gekenmerkt

door woonboten langs de oever. De dijk wordt opgewaardeerd naar primaire waterkering en krijgt daarmee een nieuwe inrichting die gericht is op recreatie;

- De noordelijke dijk is meer functioneel en stenig van karakter. Hier is een wijds zicht op het open water van het buiten-IJ en het landschap van Noord.

Vanaf 2022 wordt de primaire waterkering verlegd van de westelijke naar de zuidelijke dijk en wordt het binnenwater van het eiland aangesloten op het binnen-IJ. Het is vooral de westelijke dijk die ruimtelijk de meeste betekenis heeft; met zijn groene karakter, aanlanding op de Oranjesluizen, en het weidse uitzicht op stad en water.

Toekomst

Het Zeeburgereiland verandert in gestaag tempo van een rommelige stadsrand tot een volwaardige stedelijke locatie met de ontwikkeling van IJburg.

De huidige ontwikkelingen in de Sportheldenbuurt laten zien dat er veel belangstelling is voor wonen op het Zeeburgereiland. En met de Sluisbuurt krijgt het eiland een buurt met hoogstedelijk karakter. In de toekomst heeft het eiland ca. 20.000 bewoners. Waar mensen wonen moet ook ruimte zijn voor mensen om te werken, hun auto te laten repareren en voor voorzieningen en bedrijven die hun diensten aan de stad kunnen aanbieden. Dergelijke bedrijven en voorzieningen die niet zijn te combineren met woningbouw omdat ze in een hogere milieucategorie vallen kunnen terecht op Bedrijvenstrook Zeeburgereiland. Dit vraagt wel om goede verbindingen tussen de buurten. De Zuiderzeeweg en vooral de IJburglaan en de A10 vormen voor langzaam verkeer nog een grote barrière. Dit moet in het kader van de ontwikkeling van de Baaibuurten en de Oostpunt verder uitgewerkt worden.



Typering bedrijventerreinen 2010–2020

Intensiveren	grootschalig bedrijventerrein	Transformeren	werk-woongebied
stadsverzorgend bedrijventerrein			woon-werkgebied

Binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerrein	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 4.2 (eventueel met inwaartse zonering), 100% van het bedrijventerrein anno 2009.
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Geen menging met wonen. Onder voorwaarden perifere en/of grootschalige detailhandel en leisure. Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie (al dan niet met kantoorruimte) mogelijk is. Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter.
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Terreinen	Sloterdijk I, Alfa-driehoek, Stadhaven Minerva, Metaalbewerdersweg, Buisklosterham, NDSM-Oost en NDSM-West (toekomst van deze zeven terreinen is afhankelijk van plan 'Haven-Stad'), Schinkel, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied, Zamenhofstraat, Gemboterrein, Nieuwendammerdijk, Oostenburg, Veemarkterrein, Foodcenter, Zeeburgerpad, deel Zeeburgereiland, Cruquiusweggebied, deel Steigereiland, Bedrijvensentrum Westerpark, Aletta Jacobslaan, Bedrijvensentrum Osdorp, Tramremise Lekstraat, Karperweg, busremise Jan Tooropstraat, Molukkenstraat, Weespertrekvaart Noord, Landlust

Bron: structuurvisie Amsterdam 2040

Ruimtelijk planologisch kader

Zeeburgereiland

Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland (2005)

Het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland geeft een kader voor de gehele herontwikkeling van het Zeeburgereiland. In het ontwikkelingsplan is de Bedrijvenstrook programmatisch verbonden met het veld 'Oostpunt', het gebied ten oosten de A10. Vanwege de milieuhinderlijke aspecten verbonden aan de ligging nabij de A10 wordt het gebied in het ontwikkelingsplan bestempeld als ruimte voor bedrijfsbebouwing en grootstedelijke voorzieningen. Met het grootstedelijke programma langs de A10 krijgt het Zeeburgereiland een betekenis voor een groter publiek dan alleen de eigen bewoners. In totaal wordt in het ontwikkelingsplan uitgegaan van een programma van minimaal 65.000 m² bvo voor de Bedrijvenstrook.

In het ontwikkelingsplan werden een aantal mogelijke en gewenste programmaonderdelen benoemd. Gezien de verwachte uitbreiding van woningen in het oostelijk deel van Amsterdam is er vraag naar grootschalige consumentgerichte bedrijvigheid zoals bouw- en tuincentra. Het Zeeburgereiland is een van de weinige locaties waar ruimte is voor dergelijke voorzieningen.

Milieueffectrapportage Zeeburgereiland (MER, 2018)

Deze MER gaat over de voorgenomen activiteiten op Zeeburgereiland. Dit omvat de ontwikkeling van: de Sluisbuurt, de Bedrijvenstrook en de Baaibuurt Oost en West. Het gaat om de realisatie van bebouwing, de bijbehorende infrastructuur, parkeervoorzieningen en bijbehorende (stedelijke) voorzieningen. De m.e.r. procedure is met het bestemmingsplan Sluisbuurt doorlopen. De ontwikkeling van de Bedrijvenstrook is in het MER beschouwd.

De Bedrijvenstrook moet ruimte bieden voor stadsverzorgende bedrijvigheid.

In de MER is een bandbreedte opgenomen voor 57.303 – 76.467 m² bvo niet-woonprogramma. De maximale milieucategorie van de bedrijfsfuncties op de Bedrijvenstrook in het MER beschouwd 3.2.

Programma Update 2019 van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg

De Programma Update 2019 behandelt de monitoring en de uitkomsten hiervan, de integrale planingsupdate en de actualisatie van het maatregelenpakket voor de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg.

Na een jaar is de essentie van het programma ongewijzigd. De uitgangspunten zijn in lijn met belangrijke ontwikkelingen zoals het nieuwe coalitieakkoord, met doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en luchtkwaliteit en de recent vastgestelde agenda autoluw. Openbaar vervoer en fiets waar het kan, en de auto waar het moet.

In het eerste jaar van het programma is de eerste maatregel gerealiseerd, zijn er enkele nieuwe maatregelen voor de korte termijn toegevoegd, en zijn veel stappen gemaakt in het onderzoeken en verder uitwerken van de maatregelen voor de verschillende modaliteiten en op het gebied van smart mobility. Daarnaast is de nulmeting van de tweejarige monitoringscyclus uitgevoerd die heeft geleid tot goede ideeën voor nieuwe (soms nader uit te werken) maatregelen.

De doorlooptijd van het Mobiliteitsplan is 20 jaar. In die periode kan veel veranderen, zowel op het gebied van mobiliteit en gedrag als met de woningbouwontwikkeling. Vanwege deze onzekerheid wordt een 'programmatische aanpak' gehanteerd: een

adaptieve strategie waarbij jaarlijks wordt vastgesteld hoe de mobiliteit zich ontwikkelt, wat het tempo is van de ruimtelijke ontwikkeling en welke maatregelen moeten worden opgepakt of wel bijgesteld.

De eerste update is gereed en is in oktober 2019 vastgesteld. De belangrijkste wijziging voor het bedrijventerrein is de opname van de maatregel Cruciale Mijl. Een onderzoek naar alternatieven om de doorstroming van de IJburglaan te verbeteren. In de cruciale mijl wordt onder andere de verplaatsing van de IJtram naar een tracé ten noorden van de IJburglaan onderzocht, dit heeft invloed op de ontsluiting via de Bob Haarmslaan.

Amsterdam Structuurvisie Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam (2011)

In de structuurvisie wordt aangegeven dat binnenstedelijke bedrijventerreinen belangrijk zijn voor het functioneren van de stad. Op stadsverzorgende bedrijventerreinen mogen alleen de volgende typen bedrijven zich vestigen: industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport. Dit betekent dat er vanwege de verwachte milieuhinder geen ruimte is voor woningbouw op de Bedrijvenstrook.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)

Op de locatie van de huidige P+R Zeeburg I en II, in de Baaibuurten, is vanaf 2024 woningbouw mogelijk. Vanwege de veranderende automobilititeit in het centrum van de stad, de toenemende parkeerbehoefte buiten het centrum en het succes van het P+R-concept is in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit als maatregel opgenomen om het aanbod van Park and Ride (P+R) in Amsterdam uit te breiden (maatregel 24). Dit is bevestigd in de recent vastgestelde Agenda Autoluw (2019). Als onderdeel van de maatregel is een haalbaarheidsonderzoek (februari 2016) gedaan naar

een gebouwde parkeervoorziening van ca. 1.000 parkeerplaatsen. Momenteel worden de mogelijkheden naar bredere concepten voor parkeergebouwen nader onderzocht.

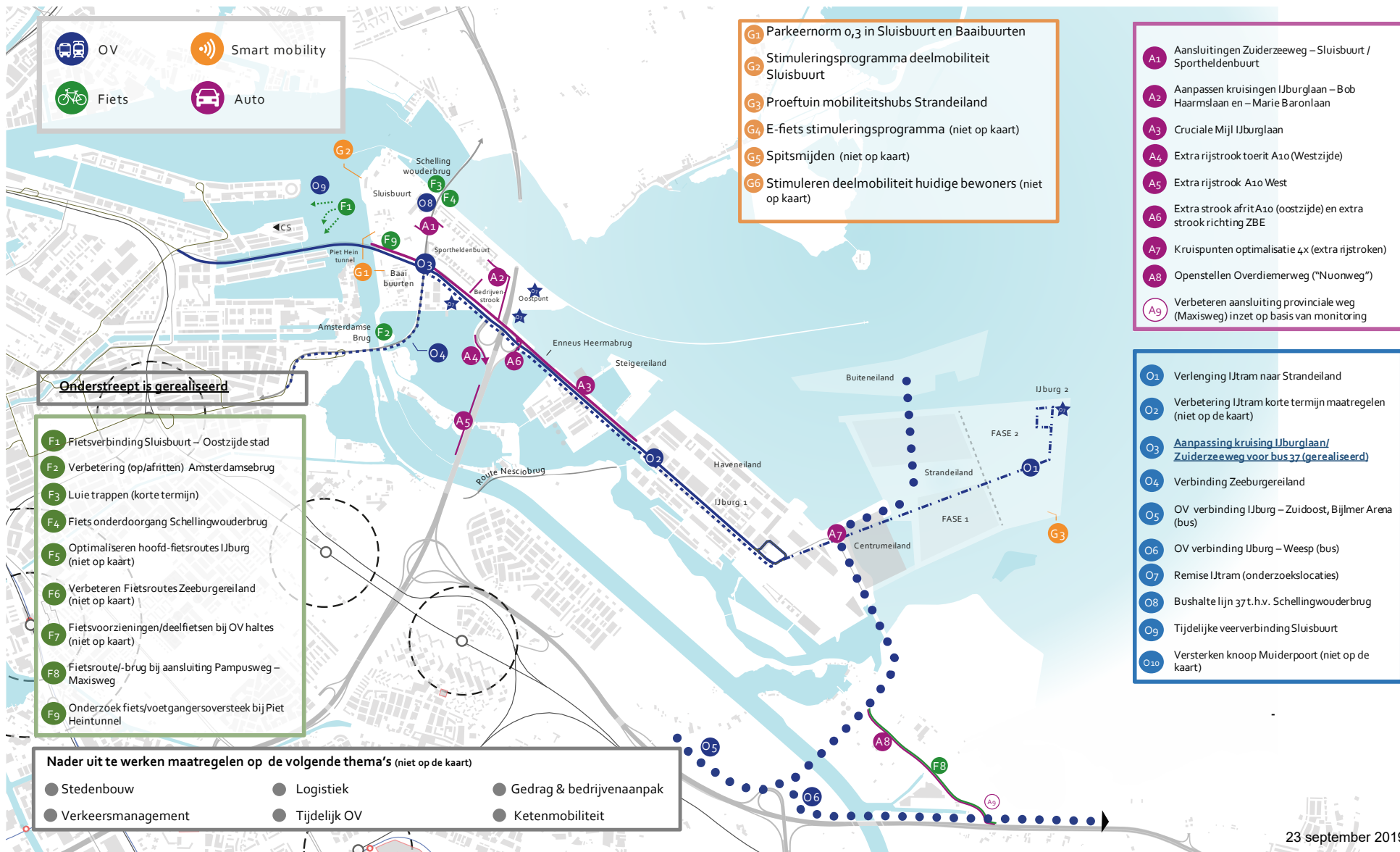
Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050

Amsterdam moet ook in de toekomst leefbaar blijven voor iedereen die er woont, werkt of vakantie houdt. Het Programma Amsterdam Klimaatneutraal 2050 werkt daarom aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot in Amsterdam. In 2050 moet de CO₂-uitstoot 95% minder zijn vergeleken met de uitstoot in 1990. De routes daar naartoe zien er als volgt uit:

- Alle gebouwen CO₂-neutraal in 2050 en aardgasvrij in 2040;
- In 2025 is zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer al uitstootvrij;
- Amsterdam produceert maximaal duurzame elektriciteit;
- Industrie en haven zijn klimaatneutraal en circulair in 2050;
- Een CO₂-neutrale en aardgasvrije gemeentelijke organisatie in 2030.

Koers 2025 (2016)

Centraal gelegen (stadsverzorgende) bedrijventerreinen bieden kansen om te voorzien in de groeiende economische behoefte naar gemengde stedelijke vestigingsmilieus. De ambitie van Amsterdam om te bouwen voor bevolkings- en economische groei roept vragen op over de ruimtebehoefte van de 'Economie van morgen'. Deze economie ontwikkelt zich steeds meer in gemengde woon-werkmilieus. De woningbouwproductie kan echter de komende jaren op een aantal ontwikkellocaties ook bepaalde typen bedrijvigheid verdringen. We moeten voorkomen dat ruimtegebrek in de toekomst een reden is voor bedrijven om Amsterdam te mijden. We moeten blijven zorgen voor een gunstig vestigingsklimaat voor het



OV Smart mobility
 Fiets Auto

- G1 Parkeernorm 0,3 in Sluisbuurt en Baai buurten
- G2 Stimuleringsprogramma deelmobiliteit Sluisbuurt
- G3 Proeftuin mobiliteitshubs Strandeiland
- G4 E-fiets stimuleringsprogramma (niet op kaart)
- G5 Spitsmijden (niet op kaart)
- G6 Stimuleren deelmobiliteit huidige bewoners (niet op kaart)

- A1 Aansluitingen Zuiderzeeweg – Sluisbuurt / Sportheldenbuurt
- A2 Aanpassen kruisingen IJburglaan – Bob Haarmslaan en – Marie Baronlaan
- A3 Cruciale Mijl IJburglaan
- A4 Extra rijstrook toerit A10 (Westzijde)
- A5 Extra rijstrook A10 West
- A6 Extra strook afrit A10 (oostzijde) en extra strook richting ZBE
- A7 Kruispunten optimalisatie 4x (extra rijstroken)
- A8 Openstellen Overdiemerweg ("Nuonweg")
- A9 Verbeteren aansluiting provinciale weg (Maxisweg) inzet op basis van monitoring

Onderstreept is gerealiseerd

- F1 Fietsverbinding Sluisbuurt – Oostzijde stad
- F2 Verbetering (op/afritten) Amsterdamsebrug
- F3 Luije trappen (korte termijn)
- F4 Fiets onderdoorgang Schellingwouderbrug
- F5 Optimaliseren hoofd-fietsroutes IJburg (niet op kaart)
- F6 Verbeteren Fietsroutes Zeeburgereiland (niet op kaart)
- F7 Fietsvoorzieningen/deelfietsen bij OV haltes (niet op kaart)
- F8 Fietsroute/-brug bij aansluiting Pampusweg – Maxisweg
- F9 Onderzoek fiets/voetgangersoversteek bij Piet Heintunnel

- Nader uit te werken maatregelen op de volgende thema's (niet op de kaart)**
- Stedenbouw
 - Logistiek
 - Gedrag & bedrijvenaanpak
 - Verkeersmanagement
 - Tijdelijk OV
 - Ketenmobiliteit

- O1 Verlenging IJtram naar Strandeiland
- O2 Verbetering IJtram korte termijn maatregelen (niet op de kaart)
- O3 Aanpassing kruising IJburglaan/ Zuiderzeeweg voor bus 37 (gerealiseerd)
- O4 Verbinding Zeeburgereiland
- O5 OV verbinding IJburg – Zuidoost, Bijlmer Arena (bus)
- O6 OV verbinding IJburg – Weesp (bus)
- O7 Remise IJtram (onderzoekslocaties)
- O8 Bushalte lijn 37 t.h.v. Schellingwouderbrug
- O9 Tijdelijke veerverbinding Sluisbuurt
- O10 Versterken knoop Muiderpoort (niet op de kaart)

Kaart met maatregelen uit het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg

MKB en het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie. De ruimtebehoefte van de 'Economie van morgen' is daarom integraal onderdeel van de stedelijke groeistrategie

Kantorenstrategie (2017)

De Kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente Amsterdam om de leegstand op de kantorenmarkt terug te brengen tot een acceptabel niveau, zowel kwantitatief als kwalitatief. In de kantorenstrategie zijn IJburg en Zeeburgereiland tezamen aangeduid als groeigebied. De Bedrijvenstrook wordt daar echter niet als zodanig benoemd; de groeimogelijkheden hebben betrekking op de woongebieden. Voor de Bedrijvenstrook geldt daarom dat het aanbod van kantoren niet groter mag worden. In het bestemmingsplan zullen zelfstandige kantoren niet worden toegestaan. Ondergeschikte kantoren van bedrijven worden tot 30% van het vloeroppervlak worden wel mogelijk gemaakt.

Ruimte voor de economie van morgen (2018)

De Bedrijvenstrook is in de Ruimte voor de economie van morgen aangewezen als bedrijventerrein. De Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025 hebben samen in totaal ruim 230 hectare bedrijventerrein aangewezen voor transformatie. Het aanbod aan bedrijventerreinen in Amsterdam wordt minder; bedrijven zullen als gevolg van de groeiambitie van Amsterdam op zoek moeten naar andere locaties. Amsterdam zal voor het schaarse aanbod aan bedrijventerreinen moeten kiezen aan welke bedrijven ze binnen de stad nog ruimte wil bieden en aan welke niet meer. Voor bedrijventerreinen gelden de volgende vuistregels:

- Uitsluiten van grootschalige extensieve functies;
- Reserveren van ruimten op bedrijventerreinen voor bedrijven uit transformatiegebieden;
- Intensivering van grondgebruik;

- Kantoren en creatieve bedrijvigheid weren op functionele bedrijventerreinen (Bedrijventerreinen voor bedrijven die geluid, stank of andere hinder veroorzaken en/of zware logistieke behoeften hebben).

Actieplan Schone Lucht (2019)

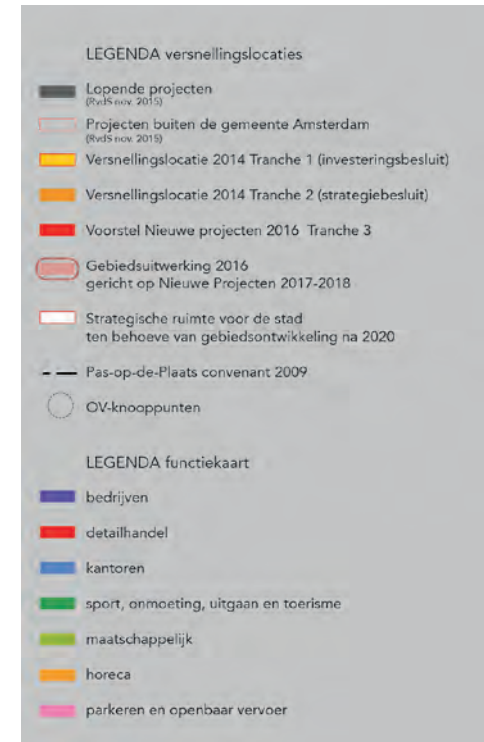
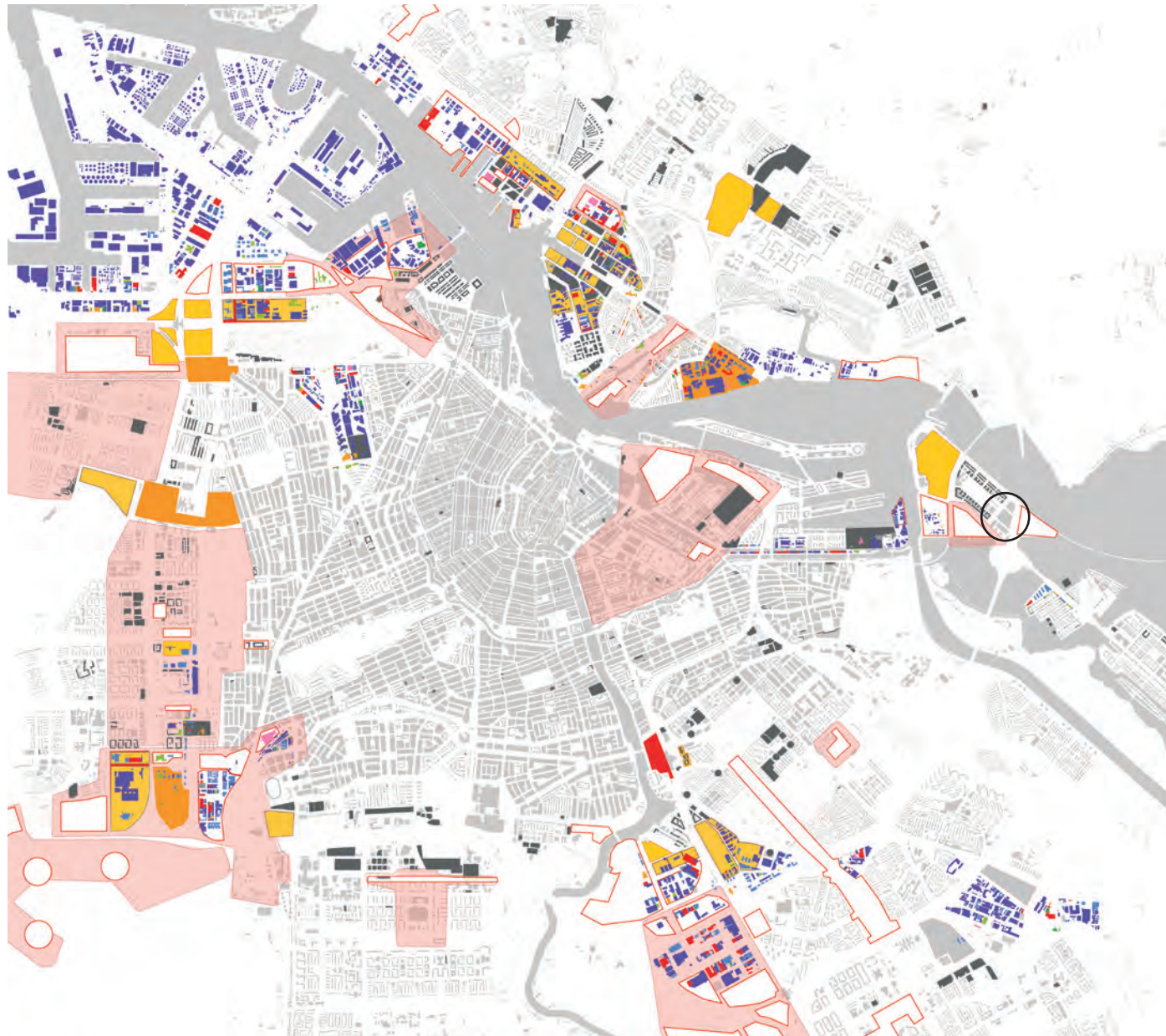
In het Actieplan Schone Lucht is de ambitie uitgesproken om ervoor te zorgen met regelgeving dat alle verkeer binnen de ring in 2030 uitstootvrij is. Dit kan belangrijke consequenties hebben voor de Bedrijvenstrook Zeeburgereiland. De belangrijkste mijlpalen Actieplan Schone Lucht:

- In 2020 mogen dieselauto's en dieselbestelauto's met een Euro3-motor niet meer binnen de ring A10 rijden.
- Vanaf 2022 mogen OV-bussen en touringcars alleen het centrumgebied in met een elektrische motor of op waterstof. Vrachtverkeer mag alleen de milieuzone in met uitstootvrije voertuigen of met een Euro6-dieselmotor.
- In 2025 mogen alleen elektrische brom- en snorfietzen in de bebouwde kom van Amsterdam rondrijden. Vracht- en bestelwagens, taxi, ov-bussen en touringcar mogen alleen binnen de ring A10 als ze uitstootvrij zijn. Dit geldt ook voor de passagier- en pleziervaart en de GVB-veren.
- In 2030 is de hele bebouwde kom uitstootvrij voor alle modaliteiten, dus ook voor personenauto's en motoren.

Bedrijvenstrategie 2020-2030 "Amsterdam duurzaam productief" (concept)

Amsterdam wil bijdragen aan een duurzaam en sterk vestigingsklimaat voor bedrijven in de MRA. Door de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid in Amsterdam maximaal te benutten en waar mogelijk te vergroten. Binnen de bedrijvenstrategie is aandacht voor onder andere inclusiviteit, verduurzaming en regionale

concurrentiekracht. Het gevaar van de snelle groei en verstedelijking is uitsortering: een situatie waarin banen en functies in het lagere en middensegment worden weggedrukt door meer lucratieve activiteiten. Het is voor Amsterdam van groot belang om in de periode van snelle groei de balans te behouden. De Amsterdamse bedrijventerreinen moeten klaar zijn voor de toekomst. Dit betekent dat de te (her)ontwikkelen bedrijfslocaties passen bij de economische activiteiten van vandaag en morgen, op goed bereikbare locaties liggen, een prettig en goed werkklimaat bieden en zo duurzaam mogelijk zijn qua bebouwing en openbare ruimte. Amsterdam zet de resterende ruimte, zoals op de Bedrijvenstrook Zeeburgereiland, strategisch in om de transformatieopgave en circulaire ambities te ondersteunen. De nieuwe terreinen zoals de Bedrijvenstrook worden via 1 op 1 uitgiffen of via tenderprocedures uitgegeven. Intensief ruimtegebruik en duurzaamheid zullen als criteria worden opgenomen.



Versnellingslocaties (Koers 2025) in combinatie met huidige niet-woonfuncties (Functiekaart gemeente Amsterdam)

Opgave voor de Bedrijvenstrook

De Bedrijvenstrook moet een bedrijventerrein worden dat past op de schaal en in het beeld van Zeeburgereiland, dat voorziet in de behoefte van Zeeburgereiland en IJburg en waarbij alles op acceptabele fiets- en loopafstand is. Een bedrijventerrein dat modern is en past bij de ambities van dit gemeentebestuur: energieneutraal, circulair, natuurinclusief en klimaatbestendig. Bovenal moet er een prettige omgeving ontstaan voor alle gebruikers.

Op de Bedrijvenstrook moet ingezet worden op intensief ruimtegebruik, op bedrijvigheid die niet footloose en/of heel grootschalig is, maar gedifferentieerd en op bedrijvigheid die gebonden is aan deze locatie omdat bijvoorbeeld de klanten in de omgeving te vinden zijn.

Criteria

Het programma en verkaveling voor de Bedrijvenstrook staat nog niet precies vast. Op basis van resultaten uit vooronderzoek en het beleid in de Structuurvisie worden een aantal mogelijke programmaonderdelen benoemd. Voor geïnteresseerde bedrijven geldt dat die moeten voldoen aan de volgende criteria:

Het dient stadsverzorgende bedrijvigheid te betreffen;

- De beeldkwaliteit dient te voldoen aan de gestelde ambities in het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan, welke uitgaat van de in het SP genoemde principes;
- Het ruimtegebruik is intensief;
- Aantoonbare minimale verkeersaantrekkende werking;
- Duurzaam karakter.

Bedrijven

Er is ruimte voor in totaal ruim 76.000 m² bvo voor kleine en middelgrote stadsverzorgende bedrijven (ambachten, bouwbedrijven, onderhoud en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers) en een bouwmarkt. Als gevolg van eerdere besluitvorming en contracten zijn onderdeel daarvan ruimtereserveringen voor een gebouwde P+R (600 auto en 20 touringcarplekken), een hulpwarmte voorziening, een recyclepunt (ca. 10.000 m² bvo) en een Politiebureau (basisteambureau 1.600 m² bvo). Ook komt er een buurtmoestuin. De vrije ruimte voor stadsverzorgende bedrijven en de bouwmarkt is maximaal ruim 33.000 m² bvo.

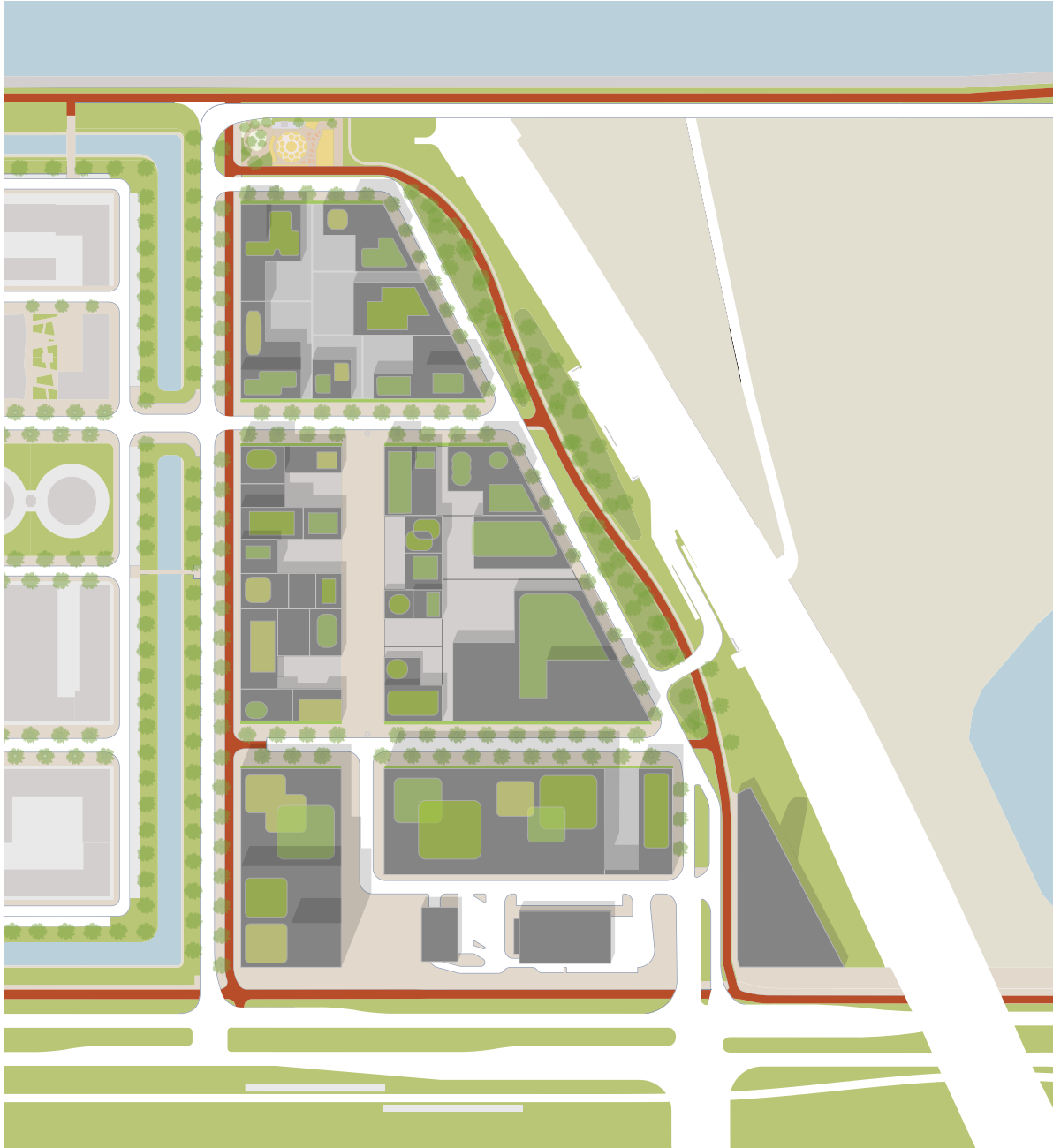
De Bedrijvenstrook is geschikt voor kleinschalige (100 tot 250 m² bvo) en middelgrote (tot 6.000 m² bvo met uitzondering van het recyclepunt) bedrijvigheid met een maximale milieucategorie 3.2. Op de Bedrijvenstrook wordt circa 4 ha grond uitgegeven in erfpacht. Doordat er gekozen is voor variatie in verschijningsvorm, grootte van kavels en ontwikkelingsstrategie (zelfbouw, bedrijfsverzamelgebouw, etc.), zal het gebied aanspreken bij een grote groep ondernemers. Door een divers kavelaanbod worden de risico's gespreid wat de levensvatbaarheid van het gebied ten goede komt.

Omdat het beleid zoals beschreven in de Structuurvisie uitgaat van het bouwen in een hoge dichtheid op stadsverzorgende bedrijventerreinen wordt het bouwen in meerdere lagen mogelijk gemaakt. Stedenbouwkundig is een hogere dichtheid gewenst om een stedelijk karakter te creëren. Door functies te stapelen kunnen kavels dichter worden bebouwd en de grond zo effectief mogelijk worden gebruikt. Lichte productie kan op een verdieping worden geplaatst. Gebouwen moeten hiervoor geschikt worden gemaakt. Door eisen voor hogere verdiepingshoogtes en ruimte voor goederenliften in de bouwveloppen op te nemen kunnen initiatieven getoetst worden. Ook kantines en ondergeschikte kantooruimtes kunnen op een eerste of hogere verdieping. Op basis van de Bedrijvenstrategie wordt uitgegaan van een 70% bedrijfsruimte en 30% kantoor per ontwikkeling of erfpachter.



Schets van de mogelijke inrichting van de Bedrijvenstrook

2 - Plan Bedrijvenstrook



Hoofdopzet Bedrijvenstrook

De Bedrijvenstrook is binnenstedelijk gebied onder andere vanwege de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland. Schaarse en daarmee dure ruimte vragen om een intensief gebruik van de grond.

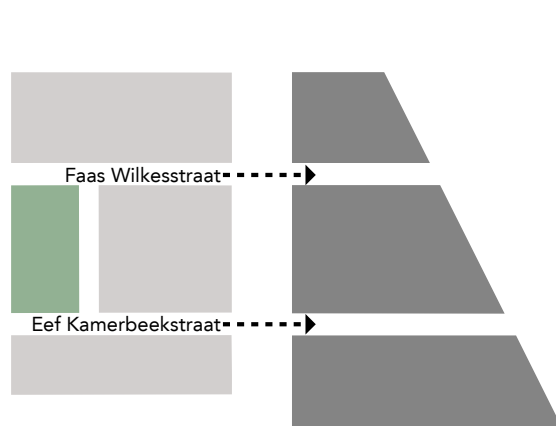
Er dient in de rooilijn gebouwd te worden zodat de scheiding tussen openbare ruimte en uitgegeven terrein helder is gedefinieerd. Zo ontstaat een duidelijke opzet van straten waar-tussen uitgeefbare kavels liggen met een grote variatie in kavelmaten. De variatie in kavel-grootte en de gunstige ligging aan de A10 en op korte afstand van het centrum en IJburg zijn goede uitgangspunten voor een goed functionerend stadsverzorgend bedrijventerrein.

Mede vanwege de ligging nabij het woongebied de Sportheldenbuurt ligt bij het ontwerp voor dit bedrijventerrein de nadruk op de ontwikkeling van een gebied met een groene, duurzame en aantrekkelijke uitstraling in een sociaal veilige omgeving. Door de hoofdstructuur van de Sportheldenbuurt door te zetten ontstaan er visuele verbindingen tussen de gebieden waarmee de Bedrijvenstrook en de Sportheldenbuurt stedenbouwkundig een geheel vormen.

Er zijn al enkele, voornamelijk gemeentelijke, initiatieven waarvoor ruimte is gereserveerd op de Bedrijvenstrook. De overige kavels zullen in tender of 1 op 1 worden uitgegeven. Er wordt er voorrang verleend aan bedrijven in transformatiegebieden mits deze passen binnen het nog nader op te stellen afwegingskader

Structuur

Vanuit de Sportheldenbuurt worden twee structurerende zichtlijnen, de Faas Wilkesstraat en de Eef Kamerbeekstraat, doorgetrokken tot in de Bedrijvenstrook. Deze lijnen vormen de hoofdstructuur van de openbare ruimte, waardoor drie bouwvelden ontstaan. Door dezelfde straatprofielen en openbare ruimte inrichting als in de Sportheldenbuurt toe te passen, ontstaat er samenhang tussen beide gebieden. De bouwvelden die overblijven tussen de twee zichtlijnen kunnen opgedeeld worden in nader te bepalen eenheden. De genoemde indeling van de kavels is dan ook indicatief.



Structuur Sportheldenbuurt doorzetten

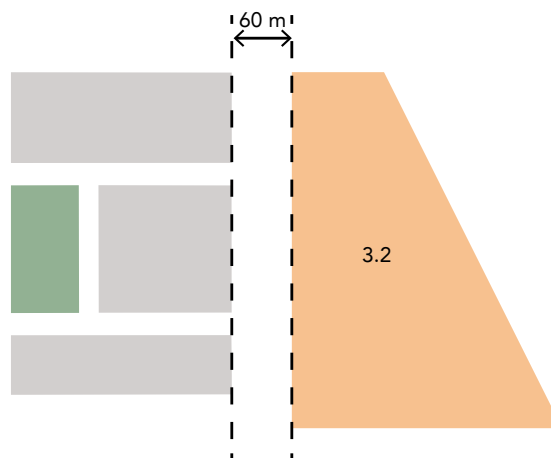
Korrelgrootte

De Bedrijvenstrook biedt door een grote variatie aan korrelgrootte ruimte aan verschillende bedrijven. Op de Bedrijvenstrook kunnen kavels van ca 100m² tot ca 9.000m² worden uitgegeven.

In de verkaveling moet de variatie terugkomen. De verschillende maten kavels zijn niet gezoneerd maar worden gemengd door het gebied. Daarbij wordt wel de grootste ruimtevragers aan de zijde van de A10 geplaatst.

Groenstroken

Langs de kavels aan de Faas Wilkesstraat en de Anthonie van Akenstraat worden groenstroken aangelegd die onderdeel zijn van de openbare ruimte. In profiel sluit dit aan op de Sportheldenbuurt. De groenstrook is hier specifiek bedoeld voor vergroening van de Bedrijvenstrook en draagt bij aan een natuurinclusieve en klimaatbestendige ontwikkeling van de Bedrijvenstrook.



Zonering milieucategorieën

Milieucategorie

Voor de gehele Bedrijvenstrook worden bedrijven met een maximale milieucategorie van 3.2 toegestaan.

Op basis van de VNG brochure Bedrijven en milieuzonering kan het hele Zeeburgereiland worden aangemerkt als gemengd gebied. Dit door de nabijheid van de IJburglaan, scheepvaartroutes Amsterdam-Rijnkanaal en het Buiten IJ, de A10, de tramremise en de niet-woonfuncties die het geldende bestemmingsplan toe laat in het oostelijk deel van de Sportheldenbuurt.

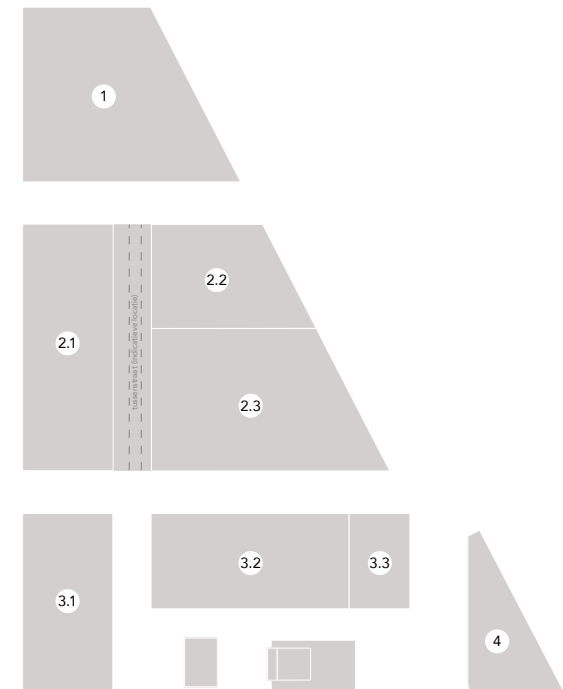
Voor een gemengd gebied kunnen richtafstanden worden gehanteerd zoals in naaststaande tabel zijn weergegeven.

Milieu-categorie	Richtafstand "rustige woonwijk en rustig buitengebied" in meters	Richtafstand "gemengd gebied" in meters
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200

Tabel: Richtafstanden en omgevingstype
bron: VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering'

kavel		minimaal programma		maximaal programma		functie
nummer	m ² uit-geefbaar	fsi kavel	m ² bvo	fsi kavel	m ² bvo	
1	8.350	1,0	8.350	1,2	10.020	bedrijven ntb
2.1	6.077	1,0	6.077	1,2	7.292	kleinschalige bedrijven (100-250 m ² bvo)
2.2	3.975	1,0	3.975	1,3	5.168	bouwmarkt
2.3	7.835	1,0	7.835	1,3	10.186	Recyclepunt
3.1	4.678	1,4	6.549	2,5	11.695	bedrijven ntb
3.2	5.155	4,0	20.620	5,0	25.775	parkeergebouw (600 auto pp en 20 touringcar pp)
3.3	1.600	1,0	1.600	2,0	3.200	politiebureau (kantoor)
4.0	2.373	1,0	2.848	1,2	2.848	hulpwarmtevoorziening
Kriterion	3.992		350		350	uitbreiding Kriterion (275m ² wasstraat, 75m ² winkel, kantoor en overig)
totaal	44.600		57.674		76.419	
opgenomen in de MER			57.303		76.467	

Tabel met het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak op basis van de bouwvelden.



Nummering van kavels. Uitgangspunt hiervoor zijn de reserveringen die voor de Bedrijvenstrook reeds bekend zijn. Dit is geen verkaveling. De uiteindelijke verkaveling zal worden bepaald aan de hand van de vraag bij 1 op 1 uitgifte of bij tenders.

Programma en initiatieven

De Bedrijvenstrook Zeeburgereiland is een van de weinige plekken in Amsterdam waar nog kavels voor bedrijven beschikbaar zijn. Er is veel vraag en het is daarom zaak zorgvuldig om te gaan met de uitgiften. Naast bedrijven hebben ook veel gemeentelijke diensten en (nuts)voorzieningen interesse in de Bedrijvenstrook.

Uit recent onderzoek van de STEC groep (2018) blijkt daarnaast dat er een flink tekort aan bedrijfsruimten in en rond de stad zal ontstaan, als gevolg van de woningbouwopgave op bedrijventerreinen. 15 bedrijventerreinen zijn genomineerd om tot woon-werkwijk te transformeren. Met name de grotere (>2.000 m²) (en verkeersintensieve) bedrijven zullen in de moeilijk in woon-werkwijken geïntegreerd kunnen worden. Om aan ambities zoals de inclusieve stad (een baan voor iedereen, op ieder opleidingsniveau), de energietransitie, de duurzame bevoorrading en Amsterdam autoluw tegemoet te komen is het noodzakelijk om voldoende ruimte voor deze bedrijvigheid te behouden op strategische en bereikbare plekken in de stad.

De Bedrijvenstrook Zeeburgereiland is een kansrijke plek voor perifere detailhandel (PDV) gericht op de consument uit het verzorgingsgebied Zeeburgereiland, IJburg, wellicht Indische buurt en Zeeburg. Er komt een Recyclepunt en het geheel maakt het geschikt voor de wat grotere klus. Het terrein is minder geschikt voor een cluster gericht op de professionele markt, daarvoor is de schaal te klein. Omdat solitaire locaties (te) weinig aantrekkingskracht bieden op zichzelf, is enige clustering wel gewenst. Omdat er zodanig weinig ruimte is voor bedrijven aan de oostkant van de stad, zal de Bedrijvenstrook Zeeburger-eiland mogelijk een pilotlocatie worden voor gesta-

pelde bedrijvenfuncties. Daarbij moeten we rekening houden met de beperkte verkeerscapaciteit van o.a. de IJburglaan.

Het advies is een combinatie van enkele PDV concepten (max 6.000 m² bvo), waarin ruimte is voor één volwaardige bouwmarkt van 2.000-5.000 m² bvo, aangevuld met enkele kleinere PDV-zaken (250-500 m² bvo) en/of bedrijven die goed passen in het cluster zoals een meubelmaker, groothandel voor tegels/houthandel.

Voor het programmaprofiel van de Bedrijvenstrook zijn daarnaast de volgende conclusies relevant:

- Intensief ruimtegebruik is uitgangspunt vanwege de binnenstedelijke ligging;
- Ruimtereserveringen voor de HWV, het parkeergebouw en Recyclepunt respecteren;
- Verder aan te vullen met kleine en middelgrote stadsverzorgende bedrijven (ambachten, bouwbedrijven, onderhoud en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers) en een bouwmarkt;

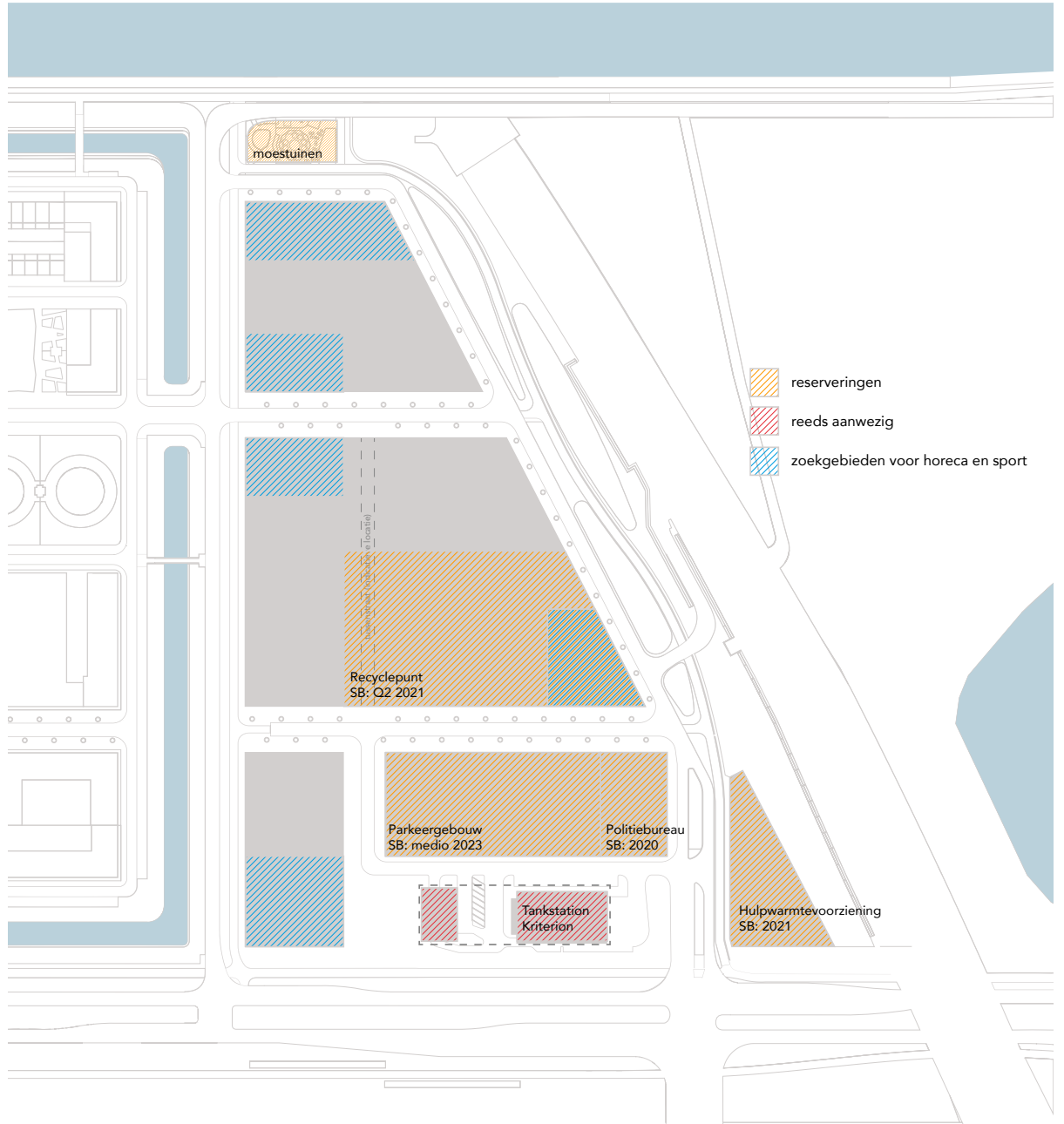


De Wasfabriek van Kriterion, Bas Vogelpoel Architecten

- Om het bedrijventerrein goed in te passen op deze plek, is vanuit de participatie tot nu toe het idee naar voren gekomen om kleinschalige commerciële functies, zoals horeca en/of een sportschool en een broedplaats, met goedkope makersruimtes, mogelijk te maken. Makersruimte en broedplaatsen zijn mogelijk binnen de bestemming bedrijven. Horeca en sport worden in het bestemmingsplan ook mogelijk gemaakt. In totaal is er ruimte voor vier horeca vestigingen van maximaal 300 m² bvo. Eén vestiging mag een combinatie maken met sport en heeft een maximaal oppervlak van 600 m² bvo. In totaal is er dus ruimte voor 1.500 m² horeca, inclusief 300 m² voor sport.
- Ook is er een bestuurlijke wens vanuit Stadsdeel Oost om onderzoek te doen naar de noodzaak voor de verplaatsing van een coffeeshop naar deze plek. De aanwezigheid van het politiebureau biedt hier kansen voor.



Afvalbrennstation Den Haag, Wessel van Geffen Architecten



Overzicht reserveringen op de Bedrijvenstrook en aangewezen locatie voor horeca en sport.

Reserveringen

Op de Bedrijvenstrook zijn enkele ruimtes gereserveerd voor functies die in de toekomst zich hier gaan vestigen. Dit zijn functies die van elders komen omdat ze daar niet meer passen door nieuwe ontwikkelingen maar die wel de stad dienen.

Kriterion

Het tankstation Kriterion is al jaren op de Bedrijvenstrook gevestigd en is onlangs uitgebreid met een wasstraat, wasboxen en snellaadstations voor elektrische voertuigen. De LPG installatie is verwijderd. De ondergeschikte detailhandel blijft behouden.

Hulpwarmtevoorziening (HWV)

Een ruimtereservering voor de HWV maakt onderdeel uit van de stadswarmteovereenkomst Zeeburgereiland en is nodig om pieken in de warmtevraag op te vangen en bij storingen aan de warmtevraag te kunnen voldoen. Het gereserveerde kavel biedt voldoende ruimte.

Basisteam Bureau Politie

De politiebureaus op de IJburglaan en de Balistraat gaan fuseren en zoeken een nieuwe locatie. De Bedrijvenstrook ligt tussen de twee locaties in en de politie kan optimaal gebruik maken van de uitvalroutes die het Zeeburgereiland heeft. De planvorming is in een vergevorderd stadium. Start bouw is gepland in Q2 2020.

Recyclepunt

De Gemeente heeft de ambitie om de afvalpunten op termijn te transformeren tot Recyclepunten. In deze strategie worden Recyclepunten zo gepositioneerd dat de dienstverlening naar de burgers (beter) toegankelijk is, er meer afval gescheiden wordt ingezameld en de afvalpunten goed in de huidige en toekomstige stad worden geïntegreerd.

Ter vervanging van het afvalpunt op Cruquius komt er op de Bedrijvenstrook een Recyclepunt. Door de goede bereikbaarheid zou het voor burgers eenvoudiger zijn om hun (grof-)afval aan te bieden en te scheiden.

Naast een plek om grof afval en spullen te brengen kan dit ook een locatie zijn voor educatie, om tweedehands spullen te halen of spullen te laten repareren. Daarmee krijgt het het Recyclepunt ook een functie voor de buurt. Dit zou kunnen in combinatie met een werkplaats voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Gebouwde parkeervoorziening (P+R)

Wanneer de Baaibuurten worden ontwikkeld zullen de huidige P+R Zeeburg 1 en 2 moeten verdwijnen. Een P+R in gebouwde vorm is een functie die past op de Bedrijvenstrook. Daarom is er een ruimtereservering voor een P+R voorziening van circa 600 plaatsen, gelijk aan het aantal plaatsen op de huidige P+R Zeeburg en zoals het ook in de Structuurvisie 2040 staat omschreven.

De locatie in de strook op veld 3 (ten noorden van Kriterion), dichtbij de IJtramhalte 'Bob Haarmslaan' en nabij de afslag van de A10 is vanwege de goede overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid per auto een geschikte locatie. Aanvullende diensten zoals fietsverhuur kunnen nader onderzocht worden.

De parkeervoorziening kan ook voorzien in de behoefte aan parkeerplaatsen voor publiektrekkende functies in de Sportheldenbuurt, te weten de sportvelden, de Urban Sport Zone (skatebaan) en het toekomstige programma voor de silo's.

Gelet op de maatregelen die worden getroffen in het kader van de autoluwe stad kan het nodig zijn om P+R Zeeburg in de Bedrijvenstrook te gaan benutten

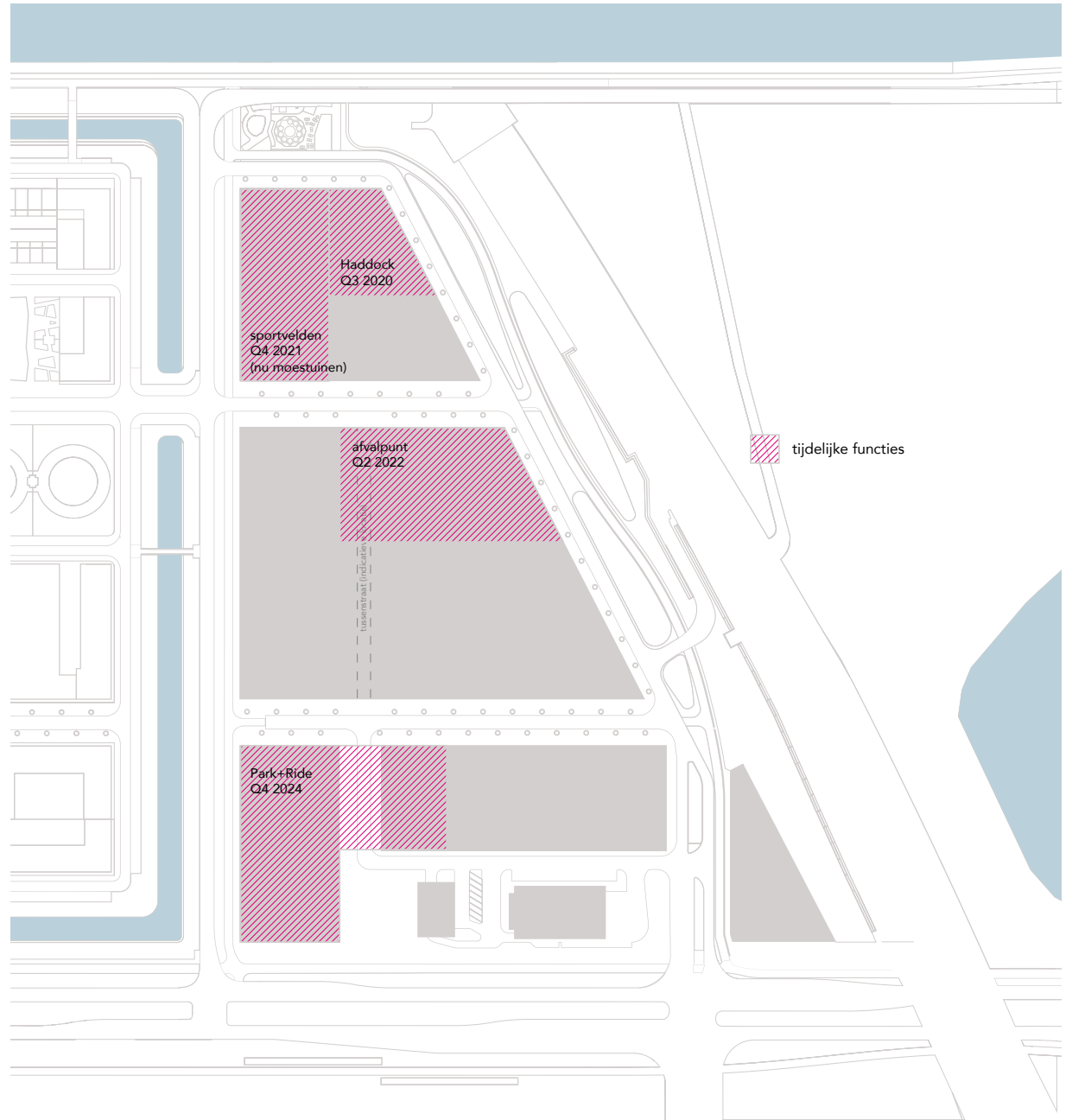
voor nieuwe doelgroepen. Bijvoorbeeld voor bewoners uit meer centrale delen van de stad die hun auto op afstand parkeren. En bijvoorbeeld ook voor deelconcepten voor autogebruik stad-uit. Dit kan er toe leiden dat er op termijn meer plekken nodig zijn. Naar verwachting is het parkeergebouw in het eerste kwartaal van 2025.

Studie onderstation Liander en schakelveld TenneT

Momenteel wordt er onderzocht waar op het Zeeburgereiland geschikte ruimte is voor een onderstation van Liander en een schakelveld voor TenneT. De Bedrijvenstrook is één van de locaties die op Zeeburgereiland in dit kader onderzocht wordt. Dit kan er toe leiden dat hiervoor ruimte beschikbaar moet worden gesteld.



Referentie voor de gebouwde parkeervoorziening: P+R Driebergen-Zeist, Groosman



Overzicht (toekomstige) tijdelijke functies op de Bedrijvenstrook

Tijdelijk programma

Totdat de Bedrijvenstrook is ontwikkeld wordt er ruimte geboden aan een tijdelijk programma.

Tijdelijk Afvalpunt

Op de hoek Faas Wilkesstraat-Marie Baronlaan is in november 2019 een tijdelijk afvalbrengrstation geopend, voor een periode van 3 tot maximaal 5 jaar. Deze is ter vervanging van het afvalbrengrstation op Cruquius en loopt vooruit op het definitieve Recyclepunt.

Haddock

Aan de noordkant van de Bedrijvenstrook is het tijdelijke restaurant Haddock gevestigd. Haddock heeft een huurovereenkomst tot september 2020. In afwachting van de definitieve invulling van het kavel wordt onderzocht of Haddock langer kan blijven.

Tijdelijke moestuin

Aan bewoners van de Sportheldenbuurt is een kavel tussen het fietspad en de sloot op de Bedrijvenstrook, aan de noordzijde van de Bob Haarmslaan in tijdelijk gebruik gegeven voor moestuinbakken. Veel bewoners uit de Sportheldenbuurt tuinieren er en er is een samenwerking met de basis- en middelbare scholen. Ook zet de moestuinvereniging (in oprichting) zich in voor statushouders. De trekkers van de moestuin hebben in 2017 bij de gemeente aangegeven verder te willen met de moestuin na afloop van het tijdelijke contract. De tijdelijke buurtmoestuin speelt inmiddels een belangrijke rol in de buurt. Samen met de gemeente zijn ze op zoek gegaan naar een meer definitieve locatie aan de noordzijde van de Bedrijvenstrook aan het Buiten-IJ. De tuin zal in belangrijke mate door de moestuinvereniging zelf beheerd worden.

In 2020 zal de tuin verplaatst worden naar de nieuwe locatie. Het project komt tot stand dankzij co-finan-

ciering van verschillende vastgoedpartijen uit de Sportheldenbuurt en Gemeente Amsterdam en is begeleid door De Gezonde Stad.

Tijdelijke sportvelden

Totdat de sportvelden in de Sportheldenbuurt gereed zijn kunnen de scholen en de buurt gebruik maken van de tijdelijke sportvelden in de Bedrijvenstrook.

Park+Ride

Om ruimte te maken voor Startblok Zeeburg in de Baaibuurt Oost zal een groot deel van P+R Zeeburg 2 verplaatst worden naar de Bedrijvenstrook. Voor een periode van 3 tot 5 jaar zijn hier 265 parkeerplekken beschikbaar. Deze plekken gaan op termijn op in het parkeergebouw.



Restaurant Haddock



Visualisatie van het tijdelijke afvalpunt, Studio Valkenier



28

Groene inrichting van openbare ruimte



Energie opwekken door middel van zonnepanelen

Duurzaamheid

De Bedrijvenstrook op Zeeburgereiland is een perfecte locatie voor bedrijven om zich te vestigen in de stad Amsterdam, dichtbij het centrum. Het bedrijventerrein kenmerkt zich door een intensief ruimtegebruik waarin een variatie aan stadsverzorgende bedrijven en andere wijkgerichte bedrijfsfuncties een plek vinden. De centrale locatie vraagt erom een voorbeeld functie te vervullen en het terrein onderscheidt zich daarom op het gebied van duurzaamheid door hoog in te zetten op energieneutrale (Epc=0) gebouwen met lokale opwek van duurzame energie. Relatief veel groen geeft het terrein extra kwaliteit, draagt bij aan de biodiversiteit van het gebied en creëert een prettige werk- en woonomgeving. De ontwikkelaars en de gebruikers van het terrein vervullen een belangrijke rol in het realiseren en in stand houden van een duurzame Bedrijvenstrook Zeeburgereiland. De maatregelen voor de individuele ambities overlappen of versterken elkaar: een groene gevel bijvoorbeeld faciliteert meer biodiversiteit, is goed voor de isolatie van het gebouw en werkt hittestress tegen.

Door een groen gevel en/of dak worden dus de opgaven op het gebied van hitte/droogte, rainproof, natuurinclusief en klimaatbestendigheid getackeld.

Belangrijk is om de ontwikkelaars of investerende eindgebruikers direct te wijzen op en te betrekken bij de gewenste resultaten op het gebied van duurzaamheid, vooral omdat hier voornamelijk sprake zal zijn van 1 op 1 kavel uitgifte en maar beperkt van tenders. Wanneer wet- en regelgeving en Amsterdams beleid op het gebied van duurzaamheid scherper wordt in de nabije toekomst, kan dit in bij de individuele uitgiftes door middel van de bouwveloppen worden aangepast.

1 Lokale duurzame energie

Warmte & Koude

De warmte- en koudevoorziening op de Bedrijvenstrook wordt duurzaam en gasloos gerealiseerd. Voor het gebied geldt de Overeenkomst Stadswarmte Zeeburgereiland met Westpoort Warmte (WPW). Het hoofdnet voor warmte loopt direct over de Bedrijvenstrook en is dus aanwezig. De ontwikkeling van de politie, die vooruitloopt op de besluitvorming over het (herziene) Investeringsbesluit en dit Stedenbouwkundig plan, wordt daarom wel aangesloten op Stadswarmte.

Gezien de ambitie van Amsterdam om vooral de bestaande stad aan te sluiten op hoge temperatuur stadswarmte en bij nieuwe ontwikkelingen een duurzamer alternatief te realiseren, wordt op dit moment, mede in overleg met WPW, onderzocht welke alternatieven er voor de Bedrijvenstrook zijn. Op moment van voorleggen van het (herziene) Investeringsbesluit aan de gemeenteraad zal hierover ook een voorstel voorgelegd worden.

Elektriciteit

De Bedrijvenstrook wil zijn ruimte meervoudig gebruiken. De Bedrijvenstrook beschikt over relatief veel dakoppervlak in verhouding tot de bouwhoogten. De doelstelling (eis) voor de Bedrijvenstrook is dan ook minimaal energieneutraal bouwen, $epc=0$, met 100% lokale duurzame opwek voor de gebouwgebonden energie. De aanstaande BENG-eisen die vanaf 2020 gaan gelden, worden voor de Bedrijvenstrook aangepast naar een vergelijkbare eis als $epc=0$. De daken moeten constructief geschikt gemaakt worden voor het gewicht van de plaatsing van zonnepanelen en groene (groen-blauwe) daken.

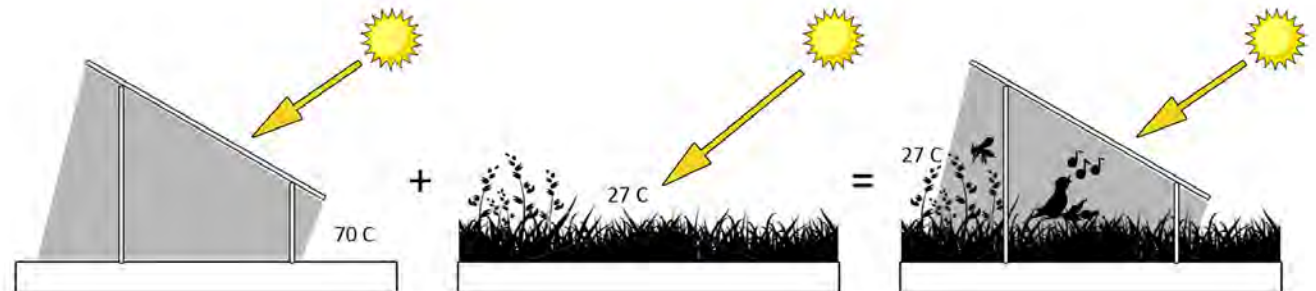
Daarnaast is de ambitie om de Bedrijvenstrook als gebied te ontwikkelen tot energiepositief gebied en dus zoveel mogelijk energieleverend te bouwen (nul op de meter en meer), zoveel mogelijk duurzame energie lokaal op te wekken, ook voor het gebruik van de gebouwen en het opladen van elektrisch vervoer. In de openbare ruimte wordt energiezuinige LED-verlichting geplaatst.

De doelstelling om energieneutraal te bouwen kan worden gerealiseerd door gebouwen zo energiezuinig mogelijk te bouwen, door de benodigde energie

voor verwarming en koeling (buitenzonwering) zo laag mogelijk te houden.

Gebouwen waarin het energieconcept goed tot zijn recht zou kunnen komen zijn het parkeergebouw (P+R) en het recyclepunt. Deze gebouwen worden dan als energie hub ontwikkeld, waarbij de grote dakoppervlakten (en mogelijk de gevels) worden ingezet voor de opwek van zonne-energie en -warmte. De P&R kan zich dan tevens onderscheiden voor bezoekers die hun elektrische auto's moeten opladen tijdens het bezoek aan de stad.

Er zijn verschillende exploitatieconstructies denkbaar, waaronder het apart exploiteren van de daken en gevels, in combinatie met de oplaadpunten voor elektrisch vervoer in de P&R. Deze constructie kan ook met andere bedrijven worden afgesproken om zo het dakoppervlak beschikbaar te stellen voor producenten van duurzame energie. Een voorbeeld is een energiecoöperatie, waarbij bewoners uit de omgeving in staat worden gesteld hierin een aandeel te verwerven.



Groene daken koelen de omgeving van zonnepanelen. Daardoor hebben de panelen een hoger rendement op hete dagen.

2 Natuurinclusief en klimaatbestendig

De Bedrijvenstrook wordt als een verbindingzone beschouwd, tussen het groengebied van De Oostpunt en de nieuwe woonwijk Sportheldenbuurt waarmee het leefgebied voor natuur wordt vergroot en het leefklimaat van het Zeeburgereiland ten goede komt. Daarnaast zijn de randen van het Zeeburgereiland onderdeel van een ecologische verbinding. Naast dat het voor het welzijn van mensen van groot belang is, verhoogt natuurinclusiviteit de betekenis en de bijdrage van de Bedrijvenstrook om ontwikkeld te worden als een groen bedrijventerrein van de toekomst.

De voornaamste maatregel bij klimaatbestendig bouwen is goed isoleren. Natuurinclusieve maatregelen kunnen hieraan bijdragen.

30

Natuurinclusief bouwen zal bij uitgifte onderdeel zijn van de kavelregels. Er wordt ingezet op vergroenen van het gebouw op een manier waarmee leefgebied van diverse fauna wordt vergroot en waarmee kan

worden voldaan aan de opgave om waterneutrale kavel te maken.

Hierin wordt gevraagd om 30-50% van het kaveloppervlak in oppervlak groen uit te voeren op daken of aan de gevels. Het percentage zal afhankelijk zijn van het kavel.

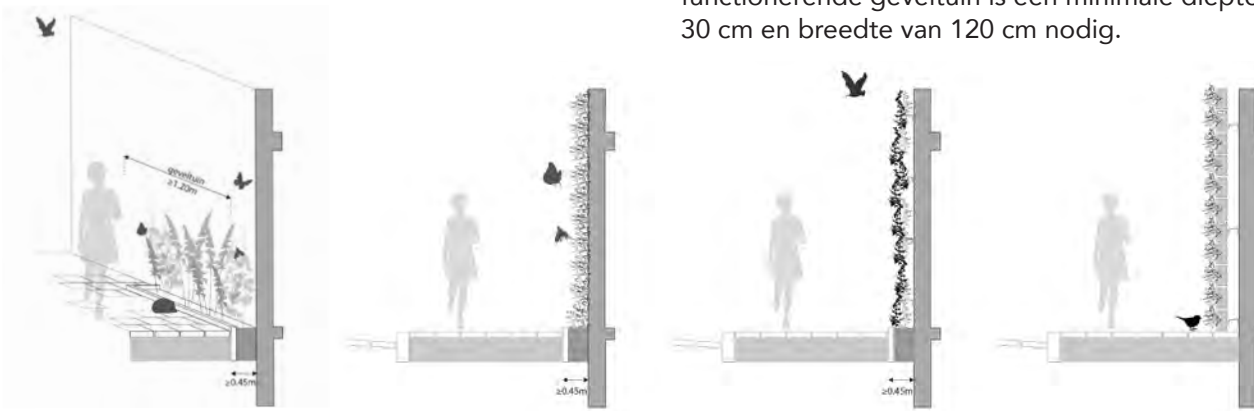
Gevels

Qua biodiversiteit is verticaal groen goed voor: vlinders, wilde bijen, vogels, vleermuizen en planten. De gevels kunnen verschillend worden ontworpen met ingebouwde vleermuisverblijfsplekken, insectenkasten, dan wel vogelnestkasten. Voor de juiste plaatsing van deze elementen moet een ecooloog betrokken worden.

Gevels kunnen op een eenvoudige of een uitgebreidere manier plek aan groen bieden, zoals het toepassen van zelfhechtende klimplanten langs de gevel, klimplanten met een constructieve ondersteuning, een groene gevelmuur of een geveltuin. Bij toepassing van een groene gevel is het belangrijk om rekening te houden met de afmetingen van de groenstrook en de inrichting van de stoep. Voor een goed functionerende geveltuin is een minimale diepte van 30 cm en breedte van 120 cm nodig.



Voorbeelden van gevelbeplanting



Maatvoeringen van gevelbeplanting

bron: Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën, gemeente Amsterdam



Daken

Daklandschappen spelen een belangrijke rol in biodiversiteit, het optimaliseren van energiegebruik en regenwateropvang. Bovendien zijn ze belangrijk onderdeel van het stadslandschap en de stadsnatuur. Een natuurinclusief ingericht dak kent verschillende vormen. Groene daken (intensief of extensief) hebben beplanting en waterbergende capaciteit. Een bruin dak is bedekt met lokale grond waarmee de lokale biotoop zich kan herstellen. Afhankelijk van de inrichting en intensiteit trekken natuurinclusieve daken vlinders, wilde bijen, vogels en vleermuizen aan.

De combinatie van een groen dak met zonnepanelen wordt gestimuleerd. Zonnepanelen hebben aangetoond een beter rendement in combinatie met een groen dak.

Openbare ruimte

Onderdeel van de openbare ruimte van zijn groenstroken van 1,5 meter tussen trottoir en gebouw in de Faas Wilkesstraat en de Anthonie van Akenstraat. Deze stroken krijgen een groene en natuurinclusieve inrichting, zodat het groen in de buurt een ecologische eenheid vormt en bijdraagt aan de lokale biodiversiteit. Hierbij gaat het onder andere om het gebruiken van minimaal 50% inheemse plantensoorten en bloem- en kruidenrijke planten voor bijen en vlinders zoals omschreven in het handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen. Eis bij 1 op 1 uitgiftes en tenders is om per kavel minimaal 3 verschillende maatregelen uit het handboek toe te passen. Zo krijgt niet alleen de Bedrijvenstrook een kwalitatieve impuls voor zijn bedrijven en medewerkers maar wordt er ook bijgedragen aan de biodiversiteit van het gebied.

In de openbare ruimte worden bomen geplant en wordt waar mogelijk ruimte gemaakt voor groene,

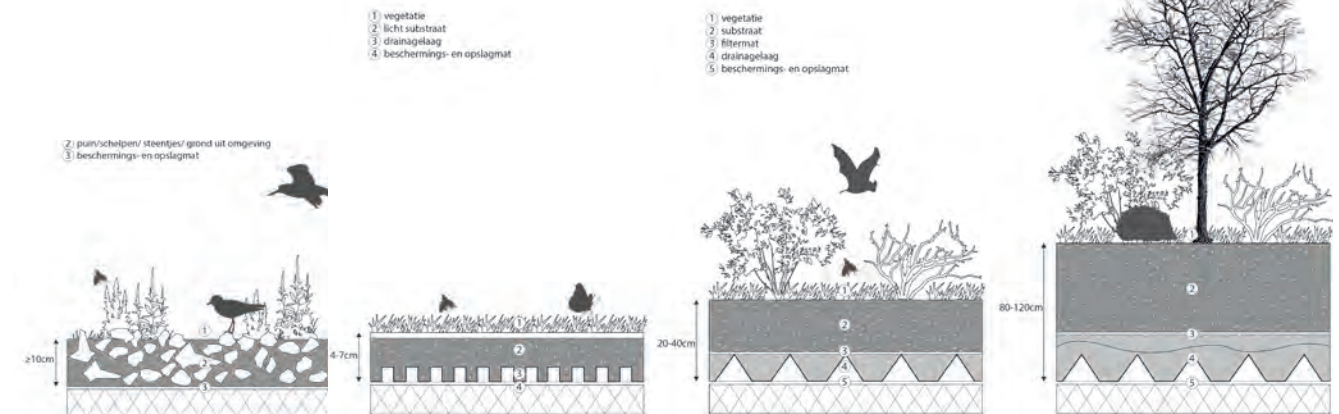
onverharde delen. Doordat parkeren in belangrijke mate op eigen terrein opgelost moet worden is hiervoor in de openbare ruimte relatief veel ruimte voor. De Bedrijvenstrook wordt verder aan drie zijden omzoomd met groen. Aan de zijde van de Sportheldenbuurt komt een driedubbele bomerrij. Aan de noordzijde van de Bedrijvenstrook komt een buurtmoestuin en de strook langs de A10 (tevens waterkering) wordt ook zoveel mogelijk groen ingevuld met bloemen en kruidenrijke groenstroken ter bevordering van de biodiversiteit. De inrichting van de openbare ruimte wordt in de loop van 2020 nader uitgewerkt in een Voorlopig en Definitief Ontwerp.

Hitte en droogte

Het voorkomen van hitte eilanden in de stad is aandachtspunt in de ontwikkeling van nieuwe gebieden in Amsterdam. Bedrijventerreinen hebben vaak een stenig karakter en zijn daarom gevoelig voor overmatige opwarming. Het bedrijventerrein wil zich ontwikkelen tot prettige en gezonde omgeving voor de mensen die hier komen te werken, de bezoekers en aangrenzende bewoners. Groen draagt bij aan het



Voorbeelden van bruine en groene daken



Maatvoeringen van groene en bruine daken

bron: Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën, gemeente Amsterdam

voorkomen van hittestress. Groene gevels zijn effectief in het voorkomen van hittestress. In tegenstelling tot een sedumdak draagt een groen intensief dak bij aan zowel het klimaat van het gebouw als verkoeling van het gebied.

Naast groen heeft ook de materialisatie van de gebouwen en openbare ruimte invloed op de temperatuur in het gebied. Ambitie bij een op een selecties en tenders is om bedrijven te laten kiezen voor licht gekleurde en slecht geleidende materialen die warmte minder goed absorberen, zoals hout. Zwarte daken en stalen gevels worden voorkomen. Beperkt glasoppervlak en verdiept liggende ramen verminderen opwarming van het gebouw. Het combineren van groene daken met zonnepanelen en wateropvang wordt gestimuleerd.

In de openbare ruimte zal gezocht worden naar mogelijkheid voor vergroening. Bijvoorbeeld door parkeervakken, waar mogelijk, in te richten met halfverharding (zie hoofdstuk Planuitwerking, Openbare ruimte en verkeer).

Rainproof

De Bedrijvenstrook wordt regenbestendig ontwikkeld. De eis bij een op een uitgifte en tenders is de capaciteit voor het verwerken van regenwater op de kavels minimaal 60mm/uur per m², zodat er geen schade aan gebouwen en vitale infrastructuur ontstaat (Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021). Het dak en de overige ruimte op de kavels kan gebruikt worden voor het vasthouden en infiltratie van regenwater. Het is op de Bedrijvenstrook niet mogelijk om alles lokaal te laten infiltreren. Regenwater wat op straat valt zal afstromen. Voor de openbare ruimte wordt ook de norm van 60mm/uur per m² gehanteerd.



Demontabel bouwen met droge verbindingen



Afvalpunt in Den Haag waar gebruikt gemaakt is van restmaterialen als gevelbekleding

3 Circulaire gebiedsontwikkeling

Duurzaam en circulair bouwen

De Bedrijvenstrook onderscheidt zich door de hoge mate van circulair materiaalgebruik voor gebouwen en de flexibiliteit om zich aan te kunnen passen aan gebruikers. In vergelijking tot woongebieden verandert de functionaliteit van bedrijfsgebouwen sneller. Het aanpassen naar een nieuwe functie moet eenvoudig en duurzaam mogelijk zijn. De gebouwen hebben een gridmaat, draagconstructie en hoogte die flexibiliteit in de toekomst borgt, zodat de gebouwen in de toekomst ook voor andere functies gebruikt kunnen worden zonder ingrijpende verbouwingen. Door demontabel te bouwen gaat de flexibiliteit nog een stap verder. Gebouwen die bestaan uit zogenoemde 'droge verbindingen' zijn uit elkaar te halen en elders (deels) her te gebruiken. Demontabel bouwen maakt het ook mogelijk om gebouwen naar behoefte te vergroten of te verkleinen. Bij tenders of 1 op 1 selectie wordt daarom gevraagd om een materialenpaspoort, Hiermee kan er bij hergebruik van materialen eenvoudig worden nagegaan wat de herkomst, gebruik en waarde is. Het materiaal krijgt daarmee een identiteit waarmee het van waarde blijft wanneer het van eigenaar wisselt. Gebouwen moeten altijd naar boven toe kunnen worden uitgebreid. De plinten op de Bedrijvenstrook hebben een minimale verdiepingshoogte van 4 meter bij meerdere lagen. Bij één bouwlaag is de minimale hoogte 6 meter.

Circulair materiaalgebruik is niet alleen beperkt tot gebouwen. Ook voor de inrichting van de openbare ruimte wordt gekeken naar de mogelijkheid van het gebruik van circulair materiaal, het hergebruik van materialen en materialen met een lange levensduur.

MilieuPrestatie Gebouwen (MPG)

De gebouwen worden in principe zoveel als mogelijk gebouwd van hernieuwbare, gerecyclede en biobased materialen, als FSC-gecertificeerd hout of vergelijkbaar. Daarna heeft het gebruiken van gerecyclede materiaal uit Nederland en/of directe omgeving Amsterdam de voorkeur. Om duurzame ontwikkeling van gebouwen te borgen hanteren we een eis van maximaal MPG van € 0,7/m², waarbij de ambitie op een MPG van € 0,5/m² ligt.



Peolpe Pavilion (100% geleend), Dutch Design Week 2017
Bureau SLA & Overtreders W

Heipalen, houten balken, gevelementen, glazen dak, plastic bekleding, verlichting: alles is geleend. En na afloop van de Dutch Design Week werd alles weer heel en ongeschonden teruggegeven aan de eigenaren.

100% geleend betekent dat er niet wordt geschroefd, gelijmd, geboord of gezaagd. Alle gebruikte materialen blijven immers intact. Dit heeft geleid tot een nieuwe vormgeving. Het People's Pavilion laat een nieuwe toekomst voor duurzaam bouwen zien: een krachtige ontwerptaal, met nieuwe samenwerkingen en intelligente bouwmethoden.



* bron: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/wetten-en-regels-gebouwen/nieuwbouw/milieu Prestatie-gebouwen>

(auto's/ busjes/fietsen) voor gebruikers voor het gebied om zo het auto bezit te beperken en bedrijven altijd te laten kiezen voor het meest duurzame vervoer;

- Energie: Bedrijven kunnen gezamenlijk duurzame energie inkopen en/of hun daken beschikbaar stellen voor de opwek van energie;
- Mogelijk: Multifunctioneel gebouw/logistieke hub: In dit flexibele gebouw over meerdere lagen kunnen stadslogistieke bedrijven buiten de spits en 's nachts hun goederen (post en pakketten, horeca en catering, etc) overladen naar kleiner en schoner vervoer;
- Van belang is dat bedrijven elkaar weten te vinden en daarmee de gezamenlijke potentie van het gebied in beeld krijgen.

Afval wordt grondstof

Door de bedrijven te stimuleren gezamenlijk afval op te halen, wordt het aantal vervoersbewegingen op het terrein en naar het terrein beperkt. Dit draagt bij aan een vermindering van CO₂ uitstoot en schone lucht. Mogelijk is er ook tussen bedrijven en organisaties (zoals Jeugdland) synergie te vinden op het gebied van hergebruik van afval, waarbij het afval van de één grondstof is voor de ander. Het vragen naar een afvalpaspoort, als onderdeel van een tender of 1 op 1 selectie, kan helpen bij het stroomlijnen van afval en het matchen van vraag en aanbod van afval als grondstof.

Het gemeentelijke Recyclepunt dat op het terrein wordt ontwikkeld kan hierin een rol spelen. Op het Recyclepunt wordt grof huishoudelijk afval verzameld en zoveel mogelijk hergebruikt (recyclen en upcyclen). Ook het grofafval van kleine bedrijven wordt idealiter bij het recyclepunt afgegeven en indien relevant kunnen gevestigde bedrijven grondstoffen van het Recyclepunt afnemen voor eigen werkzaamheden (lokaal ambachtscentrum met reparatiebedrijven, recyclingbedrijven en bedrijf in reserve onderdelen). Het Recyclepunt zal ook voor de buurt een rol spelen, doordat er educatie, maar ook verblijf gestimuleerd wordt door de aanwezigheid van bijvoorbeeld een repaircafé en een bijpassende tweedehands winkel in de vorm van ondergeschikte detailhandel.

4 Schone lucht

De hoofdthema's met betrekking tot duurzaamheid zijn energie, natuurinclusief en klimaatbestendigheid, en circulariteit. Echter is hier nog veel meer mogelijk:

Duurzame mobiliteit

Met de maatregelen uit het Actieplan Schone Lucht zal er in de toekomst steeds meer elektrisch gereden worden. De milieuzone wordt de komende jaren geleidelijk uitgebreid voor personen- en vrachtvervoer. Goed voor de luchtkwaliteit.

Bedrijven wordt gevraagd om genoeg voorzieningen voor hun werknemers te treffen zodat elektrisch rijden geen probleem zal worden en minimaal 20 % van de parkeerplekken van laadpunten voorzien. Minimaal 30% van de openbare parkeerplekken worden voorzien van elektrische laadpunten. Parkeerplaatsen in openbaar gebied en op eigen kavels moeten voor 100% technisch worden voorbereid elektrisch laden. Voor de openbare ruimte zullen er vooraf al voldoende kabels in de ondergrond worden opgenomen.

Goed toegankelijke fietsparkeerplekken met voldoende (inpanidige) ruimte voor (bak)fietsen/scooters en een aantal oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters zijn daarnaast randvoorwaardelijk om duurzame mobiliteit te bevorderen. Voldoende ruimte voor fiets- en scooterparkeren zal dan ook in de bouwenveloppen als eis worden opgenomen. Door fietsverhuur bij de P+R te organiseren kunnen bezoekers op de fiets de stad in. En zo een bijdrage wordt geleverd aan een schone lucht. Het gebruik van OV door werknemers en bezoekers moet worden gestimuleerd.

Duurzame en slimme bouwlogistiek

Amsterdam stimuleert een duurzame en slimme bouwlogistiek (Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam 2016). De stimulering dient meerdere doelen o.a. vermindering van de uitstoot van CO₂, een gezondere luchtkwaliteit (door minder uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof), minder geluidsoverlast, een betere doorstroming van het verkeer over weg en water, een grotere verkeersveiligheid en minder schade aan bruggen, kades en wegen. De inzet van schone bouwwerktuigen wordt gestimuleerd. Gebruik zoveel mogelijk elektrische bouwwerktuigen of bouwwerktuigen met een schone emissienorm. In de bouwenveloppen zullen partijen hierop gewezen worden.



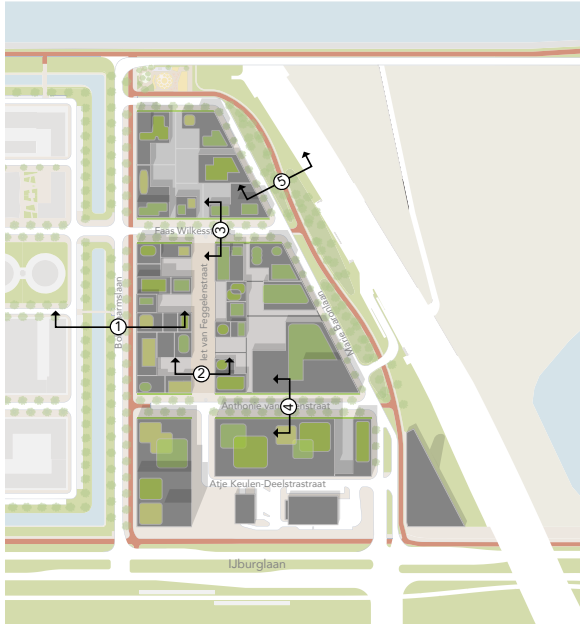
Elektrische bouwwerktuigen reduceren CO₂ uitstoot en zijn geluidsarm



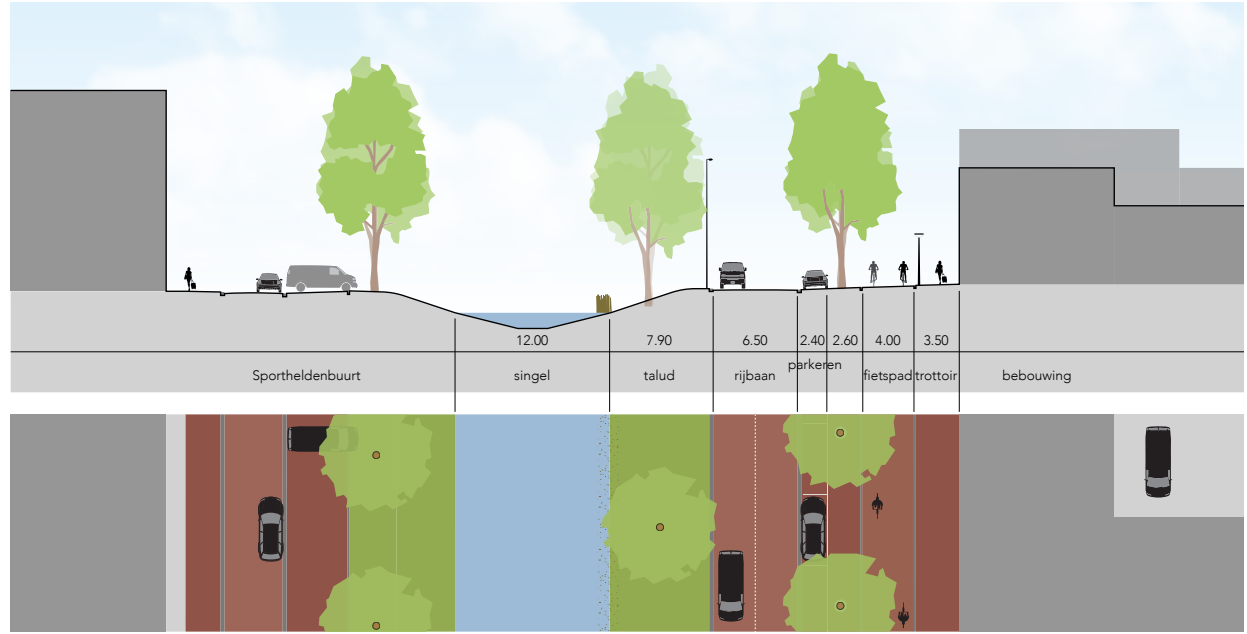


Schets van de mogelijke inrichting van de openbare ruimte

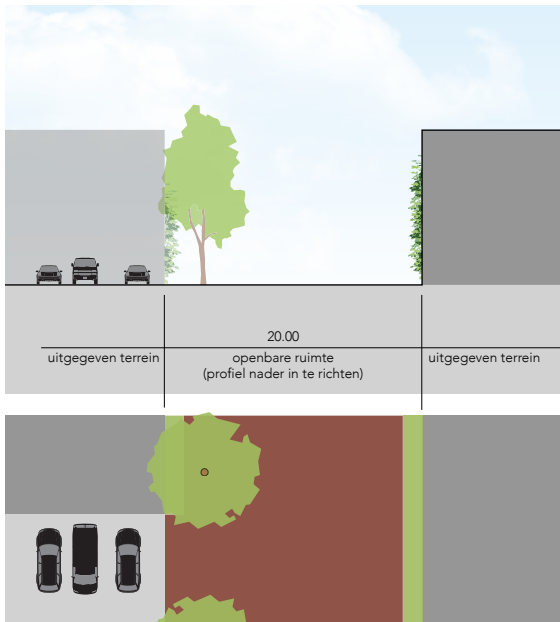
3 - Planuitwerking



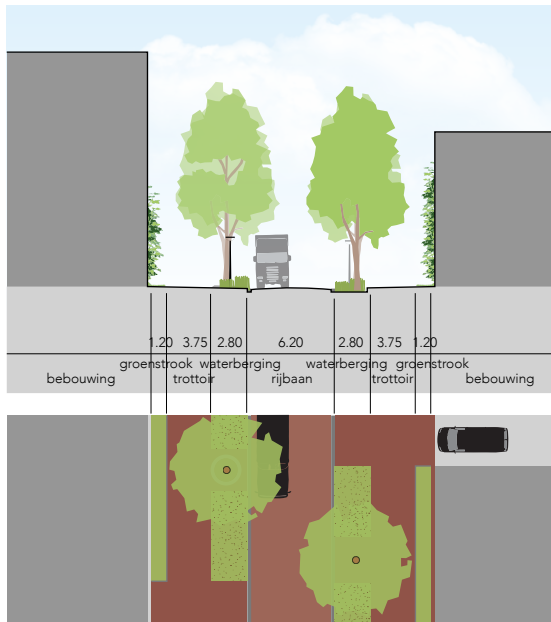
Aanduiding profielen op voorbeeld verkaveling



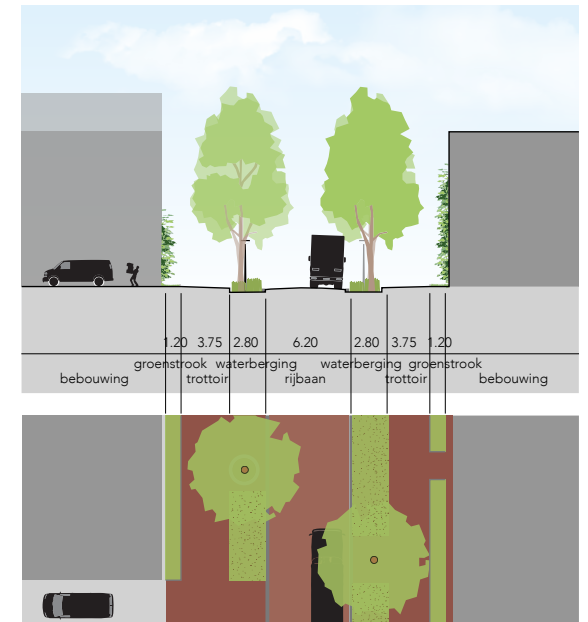
Profiel 1) Sportheldenbuurt en Bob Haarmslaan



Profiel 3) Iet van Feggelenstraat (profiel nog te ontwerpen)



Profiel 3) Antonie van Akenstraat



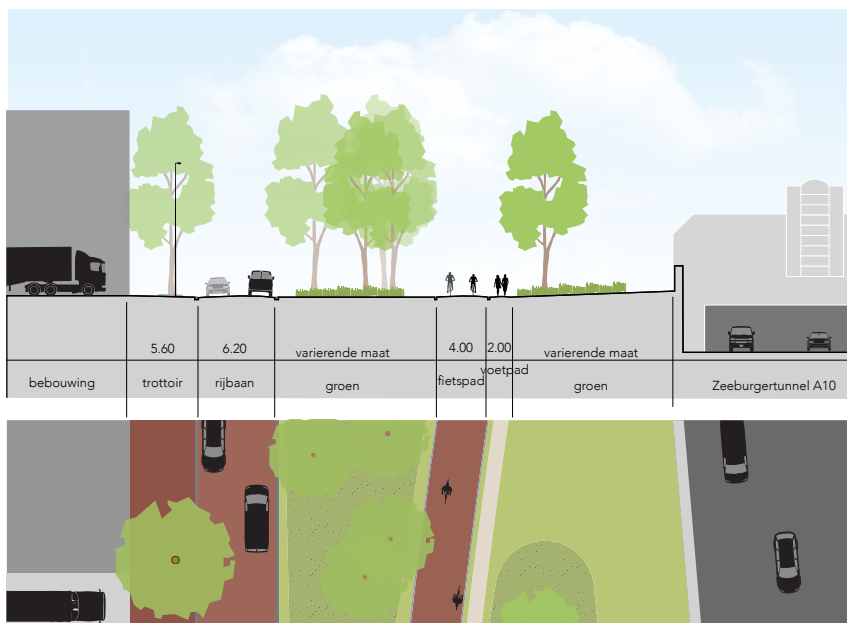
Profiel 4) Faas Wilkesstraat

Openbare ruimte en verkeer

Eenheid in openbare ruimte is hét middel om samenhang tussen de verschillende deelgebieden van het Zeeburgereiland te brengen. Om die reden is de inrichting van de openbare ruimte van de Bedrijvenstrook zoveel mogelijk gelijk aan die van de Sportheldenbuurt, maar waar mogelijk groener.

Goed beheer heeft een hoge prioriteit. Het accent ligt dus op een doelmatig ingericht, goed ogende openbare ruimte die bestand is tegen veranderingen en intensief gebruik. Een stevige ondergrond is een vereiste evenals materiaal dat snel en gemakkelijk kan worden vervangen. De openbare ruimte moet voldoen aan de Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) en zal volgens Puccinimethode worden ingericht. Met uitzondering van de pilot waterbergende straat in de let van Feggelenstraat (in bouwveld 2).

Voor de gehele Bedrijvenstrook geldt een 30km/u regime. Vlak na de kruising met de IJburglaan worden op de Marie Baronlaan 30km/u borden en drempels geplaatst. Op nader te bepalen punten binnen het gebied zullen de drempels herhaald worden. In de straten is voldoende ruimte voor het manoeuvreren met vrachtverkeer.



Profiel 5) Marie Baronlaan

Straatprofielen

Vanwege het stadsverzorgende karakter en de nabijheid van een woonbuurt moet de Bedrijvenstrook een aantrekkelijke uitstraling krijgen. Bomen en groen ingerichte groenstroken dragen hier aan bij.

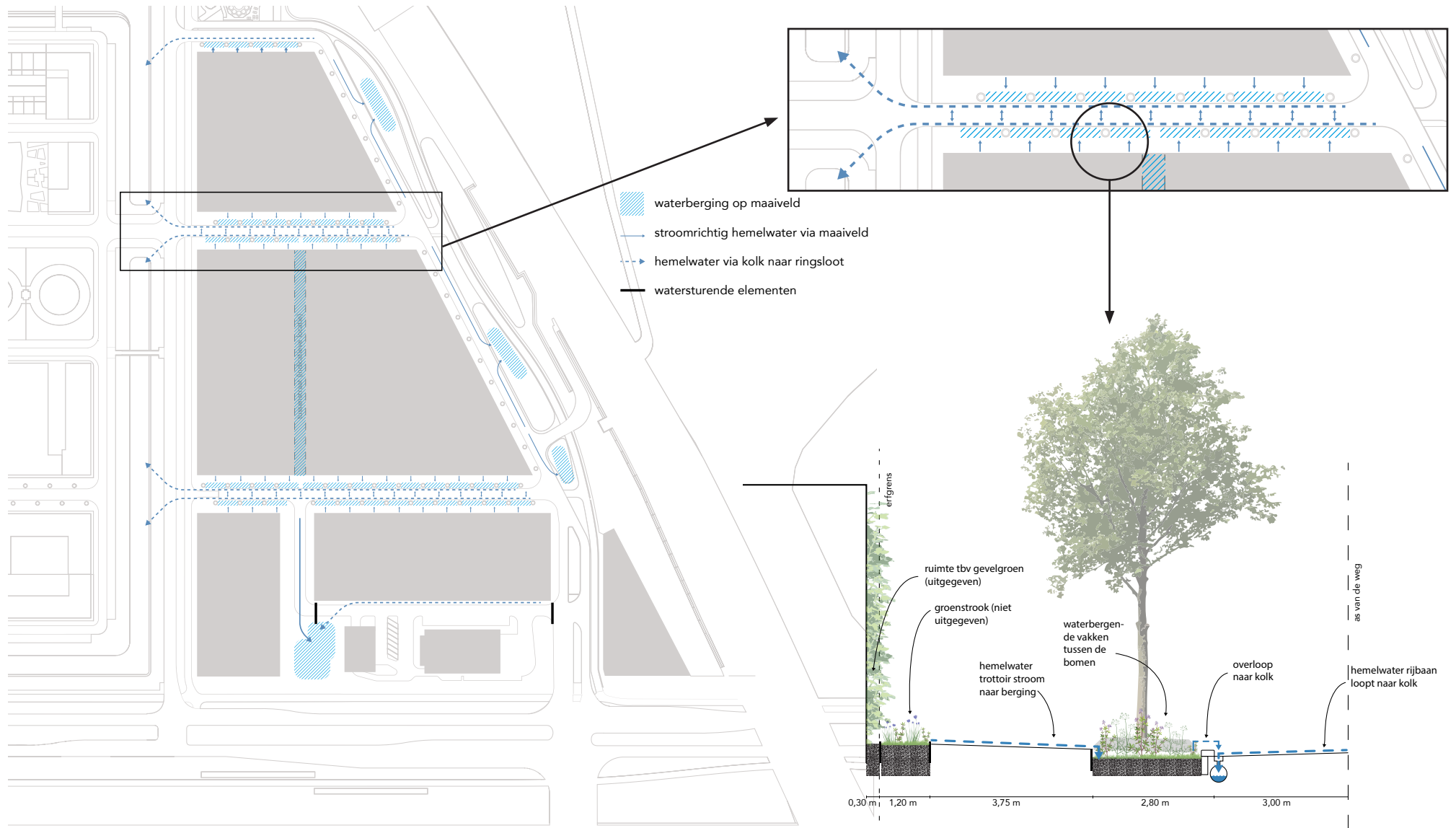
Op de Bedrijvenstrook zullen de profielen van de oost-weststraten bestaan uit brede trottoirs waarop om de circa 14 meter bomen staan. Tussen de bomen komen parkeerplaatsen op plekken waar geen entree voor bedrijven zit. De 14 meter tussen de bomen is voldoende om wagens met een lengte van 14,5 meter het kavel te laten bereiken. Dit is hetzelfde profiel als de straten van de Sportheldenbuurt die in het verlengde liggen. Hierdoor ontstaat er eenheid tussen de twee gebieden.

Alle straten in de Bedrijvenstrook worden met klinker ingericht. Klinkerbestrating betekent dat er een extra fundering nodig is om bestand te zijn tegen zwaarder verkeer.

De Marie Baronlaan is de belangrijkste ontsluiting voor de Bedrijvenstrook en de Sportheldenbuurt. Deze laan heeft een asymmetrisch profiel. Aan de zijde van de bedrijven komt een bomenrij. De afstand tussen de bomen is groot genoeg om de kavels met grotere voertuigen, circa 14,5 meter, te bereiken. Waar geen toegang tot de kavels zit komen tussen de bomen groene, waterbergende vakken. Aan de kant van de A10 ligt een groene zoom met een vrijliggend fiets- en voetpad op verzoek van de buurt en ruimte voor waterberging. Of hier ook ruimte is voor bomen moet nader onderzocht worden. In de groene zone tussen Marie Baronlaan en A10 ligt namelijk een primaire waterkering. Hier kunnen alleen buiten de kernzone bomen of struiken worden geplant. Deels is deze grond van Rijkswaterstaat.

Bij de bepaling van de locaties voor toegangen naar de bedrijven moet rekening gehouden worden met de locaties van de bomen. De ritmering van de bomen wordt zo min mogelijk onderbroken.

De Bob Haarmslaan is voornamelijk een ontsluitingweg ten behoeve van de Sportheldenbuurt en de bezoekers aan de kleine bedrijven die hieraan gelegen zijn. Ten oosten van de laan wordt langsgeparkeerd. Daarnaast ligt een vrijliggend fietspad in twee richtingen en het trottoir, gescheiden van de parkeerstrook door een rij bomen. De rijbaan, parkeervakken en trottoir worden in rode klinkers uitgevoerd. Het fietspad is van asfalt.



Rainproof openbare ruimte

Hemelwater dat op het openbare terrein van de Bedrijvenstrook valt zal zoveel mogelijk lokaal worden geborgen. Echter is in de Bedrijvenstrook beperkt ruimte om grote plekken te maken waar voldoende water kan worden geborgen. Om de kansen voor rainproof inzichtelijk te maken heeft Waternet een oplossingenkaart gemaakt waarop maatregelen voor de Bedrijvenstrook zijn weergegeven. De belangrijkste maatregel is het maken van waterspreidende straten waarin zoveel mogelijk ruimte wordt gezocht voor berging en infiltratie. Dit kan door extra te vergroenen. Bijvoorbeeld door parkeerplaatsen een waterbergende capaciteit te geven. Of extra groenvoorzieningen te treffen in de openbare ruimte door middel van groenstroken.

Overtollig hemelwater zal via hemelwaterafvoer uitkomen in het oppervlakte water rondom de Sportheldenbuurt.

Het maaiveld rondom Kriterion is het laagste punt van de Bedrijvenstrook. Er komen watertegenhoudende drempels om te voorkomen dat al het water zich daar verzamelt en goed afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater. Ten westen van Kriterion moet een waterplein of vergelijkbare oplossing het water verzamelen dat in deze zone valt.

In de groene zoom langs de Marie Baronlaan ligt ook een kans om water te bergen. De Marie Baronlaan is een ontsluitingsweg voor de Bedrijvenstrook en de Sportheldenbuurt. Om deze reden ligt het fietspad los van de rijbaan. Door tussen het fietspad en de rijbaan zoveel mogelijk ruimte te creëren ontstaat er een strook van circa 3,50 meter waarin water kan worden geborgen en het kan infiltreren in de bodem. Met een juiste inrichting van planten geeft dit een extra kwaliteit aan de fietsroute. Inrichting hiervan is in overleg met eigenaar van de grond, Rijkswaterstaat.

Bij wijze van experiment komt er een waterbergende straat in de let van Feggelenstraat, de tussenstraat in bouwveld 2. Een waterbergende straat betekent dat parkeervakken een bergende functie moeten hebben en er veel ruimte is voor groenvakken waar water naar toe kan worden gestuurd. In samenwerking met de Commissie Puccinimethode zal hiervoor een pilot worden opgezet. Deze maatregelen zullen verder worden uitgewerkt in het ontwerp van de openbare ruimte.



Waterinfiltrerende parkeerplaatsen



Waterbergende groenvakken



Dubbel ruimte gebruik door parkeren op de daken te realiseren



Door zonnepanelen boven het parkeren te maken staan de auto's droog en wordt de ruimte optimaal benut

Inrichtingselementen

Alle openbaar toegankelijke ruimtes moeten goed verlicht zijn. Uitgangspunt voor het op te stellen verlichtingsplan is dat dit wordt afgestemd op het verlichtingsplan voor de Sportheldenbuurt.

De structuur van de Bedrijvenstrook is een voortzetting van de stratenstructuur uit de Sportheldenbuurt. Door in de straten eenzelfde gelijkende bomen (nader te bepalen) te planten in een zelfde ritme wordt deze structuur versterkt. In het profiel van de Bob Haarmslaan wordt langs de ringsloot, op verzoek van bewoners van de Sportheldenbuurt, een derde rij bomen toegevoegd. De bomen worden in het voorjaar van 2020 geplant.

Bedrijven worden geacht zelf hun afval te scheiden en op te slaan op eigen terrein en te zorgen voor het ophalen daarvan. Er komen geen ondergrondse bergingsystemen in de openbare ruimte. Het ontwerp voor en de eisen aan het straatmeubilair worden in het Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte verder uitgewerkt.

Nutsvoorzieningen

Stroom en transformatorkasten dienen zorgvuldig in de gevels van bebouwing te worden opgenomen zodat de openbare ruimte vrij blijft van verrommeling. Uitzondering hierop vormt de toekomstige HWV welke gezien de markante zichtlocatie, bijzondere functie en technische randvoorwaarden vraagt om een verbijzondering in architectuur.

Parkeren

Uitgangspunt bij de Bedrijvenstrook is dat parkeren, zowel voor medewerkers als bezoekers, op eigen terrein moet worden georganiseerd. Als leidraad wordt de Nota Parkeernormen Auto en Nota Parkeernormen Fiets en Scooter gehanteerd. Dat betekent dat parkeren op een slimme wijze op eigen kavel moet worden opgelost om ook ambities zoals waterber-

ging en klimaatadaptief bouwen mogelijk te maken binnen het kavel.

Omdat het de ambitie is om een zo gevarieerd mogelijk pallet aan maten kavels aan te bieden kan het zijn dat parkeren op eigen terrein niet op een reële wijze, dus financieel en ruimtelijk, kan worden opgelost. De oplossing kan dan liggen in het samenvoegen van dergelijke kavels en daarvoor een gezamenlijke parkeeroplossing zoeken. Wanneer dat niet lukt is het, in het uiterste geval, mogelijk om alsnog parkeren in de openbare ruimte te realiseren.

Aan de Bob Haarmslaan is ruimte voor 49 parkeerplaatsen. Wanneer blijkt dat er in de Sportheldenbuurt op piekmomenten, zoals evenementen bij de Urban Sport Zone, in de sporthal en in de Silo's, te weinig parkeerplekken zijn, kan deze ruimte worden omgezet naar parkeerplekken.

Ontsluiting Bedrijvenstrook

Door de ligging aan de A10 is de Bedrijvenstrook een aantrekkelijke locatie voor weggebonden transport en verkeer. Echter loopt de IJburglaan steeds meer dicht in de spits. Er is door de goede overige voorzieningen zoals openbaar vervoer en fietsinfra een aantrekkelijk alternatief. Met de maatregelen uit het Mobiliteitsplan blijft dit in de toekomst gegarandeerd en verder versterkt.

De Marie Baronlaan en de Bob Haarmslaan zijn de twee straten die toegang geven tot het gebied. Beide zijn aangesloten op de IJburglaan door voorrangskruisingen geregeld met verkeerslichten. Op deze straten zijn zijstraten aangesloten die verdere toegang geven tot de overige kavels.

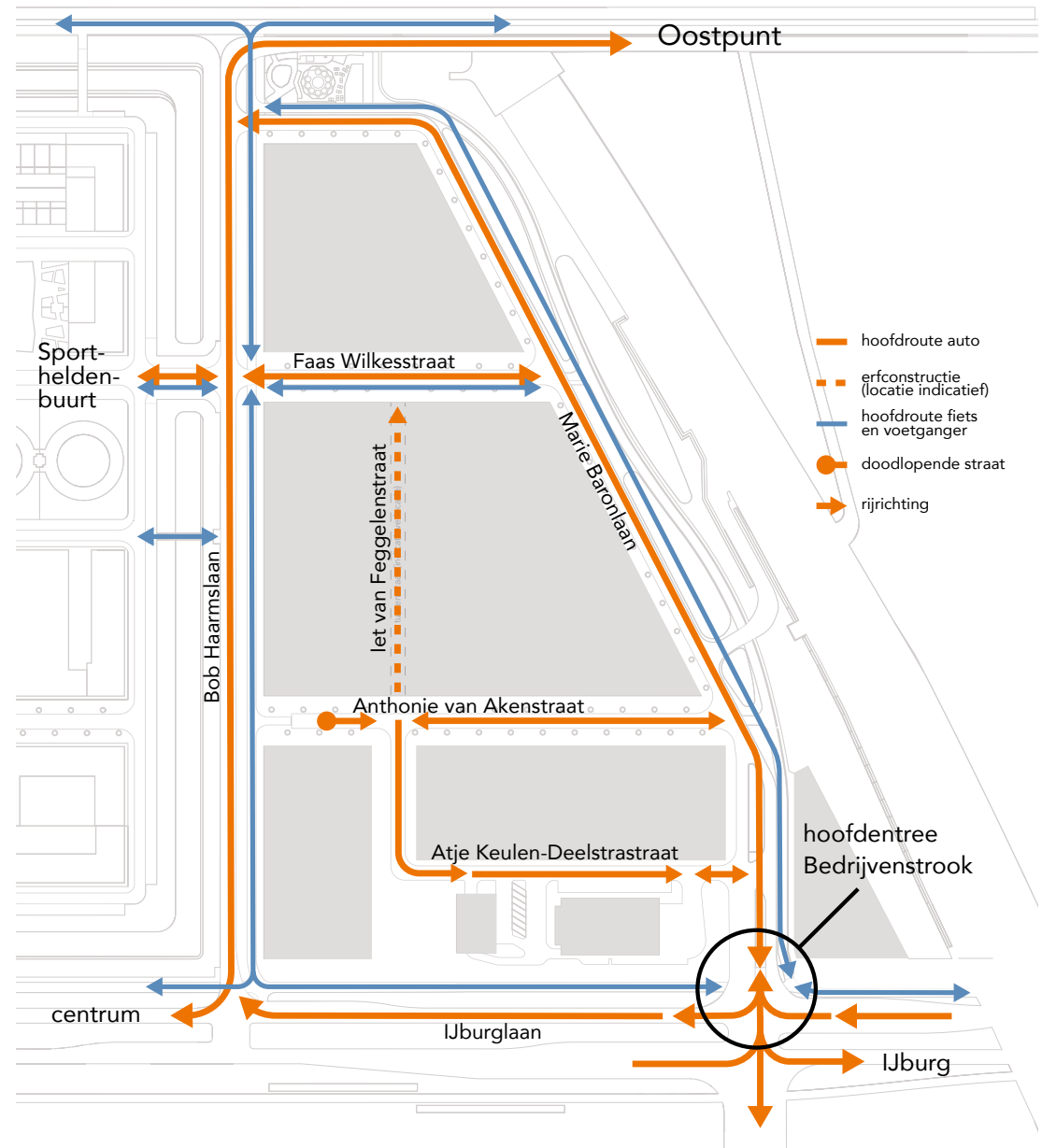
De straten in het gebied zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximale snel-

heid van 30 km/u. Deze snelheid wordt afgedwongen door de inrichting van de weg waarbij gebruik gemaakt wordt van drempels en plateaus. De tussensstraat, de let van Feggelenstraat, is een uitzondering en wordt ingericht als erf. Er is nog geen definitief ontwerp voor deze straat. Voor langzaam verkeer is een doorsteek voorzien van de Anthonie van Akenstraat naar de Bob Haarmslaan.

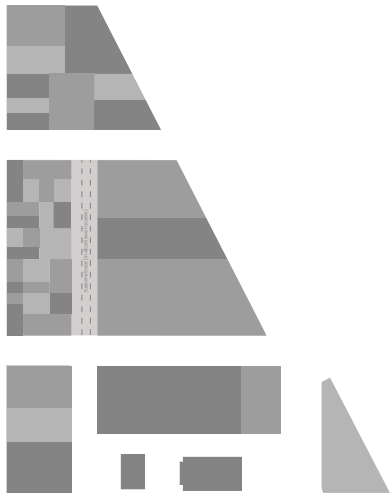
Binnen een 30 km/u zone is het gebruikelijk om langzaam en snel verkeer te mengen. Maar omdat de Marie Baronlaan en de Bob Haarmslaan onderdeel zijn van het grotere fietsnetwerk van het Zeeburgereiland is er voor gekozen hier vrijliggende tweerichtingsfietspaden aan te leggen.

Momenteel zijn de Bob Haarmslaan en de Marie Baronlaan de ontsluitingen voor de oostelijke zijde van de Sportheldenbuurt. Als maatregel uit het Mobiliteitsplan is hier het voorstel om een knip te maken bij de kruising Bob Haarmslaan-IJburglaan. Met deze maatregel is het niet meer mogelijk om vanuit de Bob Haarmslaan af te slaan richting IJburg en A10. Deze maatregel leidt tot een betere doorstroming op de IJburglaan. De Marie Baronlaan zal hiermee nadrukkelijker de hoofdontsluiting worden voor zowel de Bedrijvenstrook als het oostelijk deel van de Sportheldenbuurt.

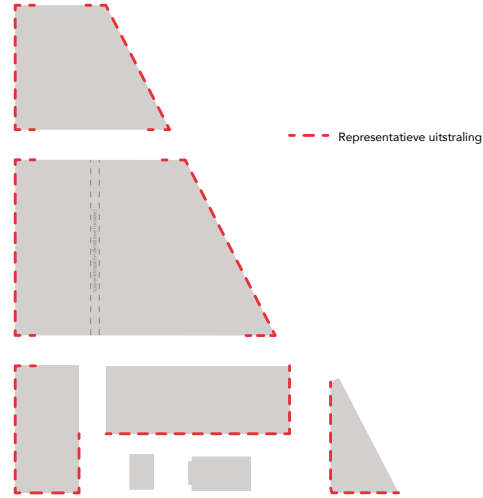
In het kader van de verbetering van de doorstroming op de IJburglaan voor auto en voor tram en meerdere ruimteclaims op Zeeburgereiland vinden nog verschillende studies plaats. Dit kan op een later moment leiden tot aanpassingen van het verkaveling en de ontsluiting. Hierover zal dan nadrukkelijk besluitvorming plaatsvinden.



Ontsluiting fiets- en autoverkeer

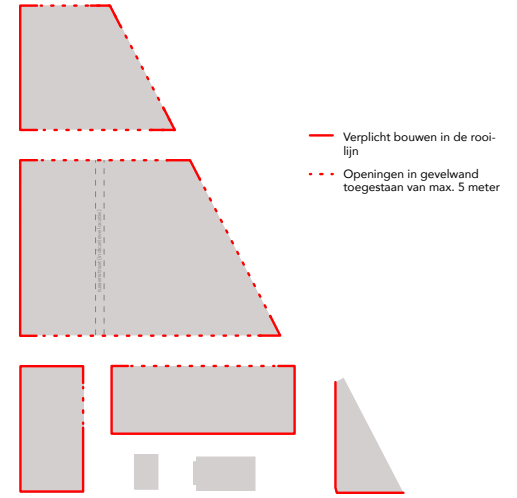


Herkenbare eenheden



--- Representatieve uitstraling

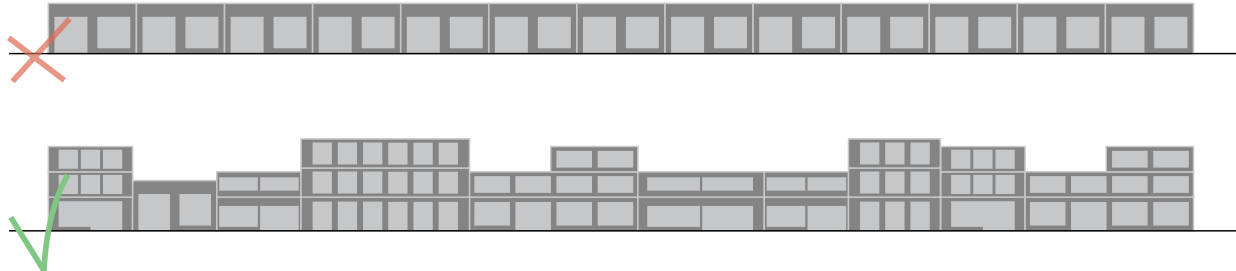
Representatieve uitstraling



— Verplicht bouwen in de rooilijn
 --- Openingen in gevelwand toegestaan van max. 5 meter

Rooilijnen en openingen in de gevels

44



Beeld aan de Bob Haarmslaan: Geen langgerekte, homogene en eentonige 'loods', maar een gevarieerde invulling in eenheden van verschillende maten

Bebouwing

Het past bij de ambitie om een verscheidenheid aan grootte van ontwikkelingen mogelijk te maken om variatie in bedrijvigheid een plek te kunnen geven op de Bedrijvenstrook. Die variatie moet ook terug te zien zijn in de bebouwing. Herkenbare eenheden geven een gedifferentieerd straatbeeld. Naar de belangrijkste openbare ruimte dient de bebouwing een representatieve uitstraling te krijgen zodat er een relatie ontstaat tussen de bebouwing en de openbare ruimte.

Rooilijnen

Het stedelijke karakter komt tot uiting in het heldere onderscheid tussen openbare ruimte en de bebouwing. Door bouwen in de rooilijn verplicht te maken worden kavels richting de openbare ruimte uitgevuld en blijft er geen ruimte over voor verrommeling in de vorm van opslag, expeditie en parkeren. Al dit soort activiteiten dienen te gebeuren in of achter het gebouw.

Bebouwing aan de Bob Haarmslaan is per blok aaneengesloten. Hier zijn openingen ten behoeve van expeditie niet mogelijk vanwege het vrijliggende fietspad. De continue bebouwing is een begeleiding van de laan en draagt bij aan het stedelijke karakter.

Gevels richting de IJburglaan (blok 3 en 4) vormen één facade en staan 100% in de rooilijn. Hier zijn geen openingen ten behoeve van expeditie. Een mogelijke uitzondering hierop is een entree van de P+R. Hoofdentrees van de gebouwen kunnen wel in deze gevels een plek krijgen om de vindbaarheid te verbeteren en de zichtbaarheid vanaf de IJburglaan te benutten.

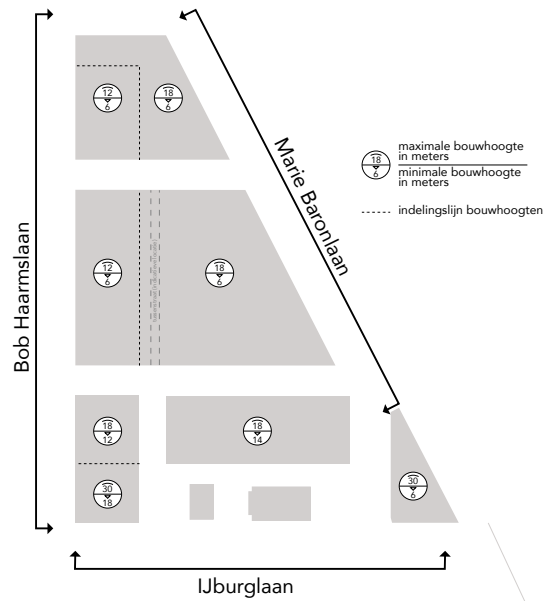
Voor de let van Feggelenstraat (de tussenstraat) is de strikte regel van bouwen in de rooilijn niet van toepassing. Deze straat biedt de mogelijkheid tot kleinschaligere ontwikkelingen die een gezamenlijk terrein voor parkeren delen.



Opslag en verrommeling mag niet direct plaatsvinden aan de openbare ruimte maar aan de achterzijde van of binnenin de bebouwing.

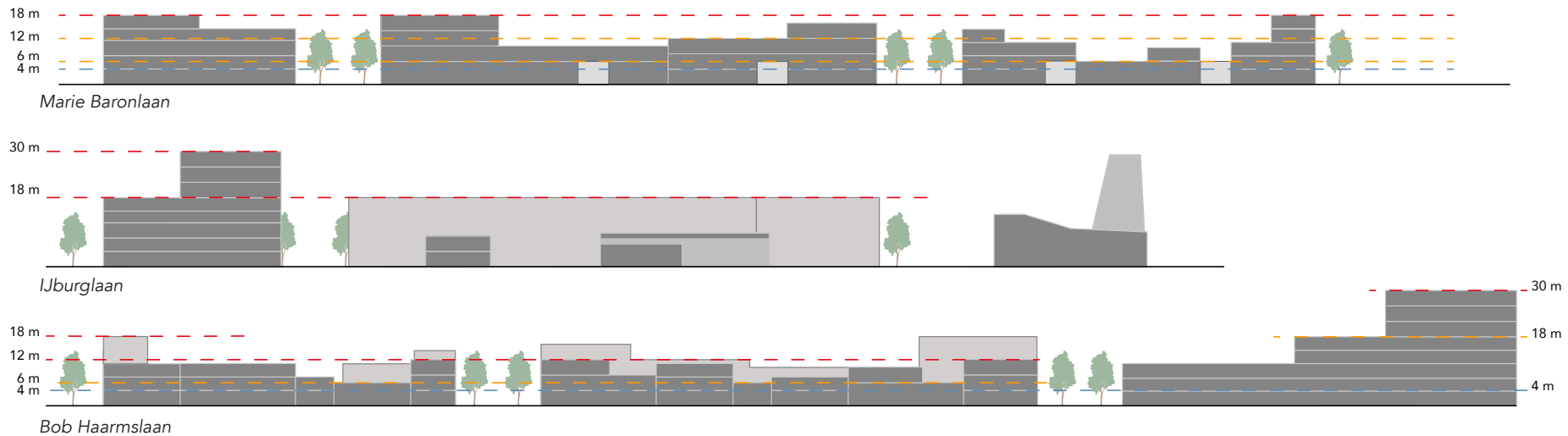
45





46

Bouwhoogte in meters en bouwlagen en aanduiding aanzichten bouwhoogten



Aanzichten bouwhoogten vanuit genoemde straat

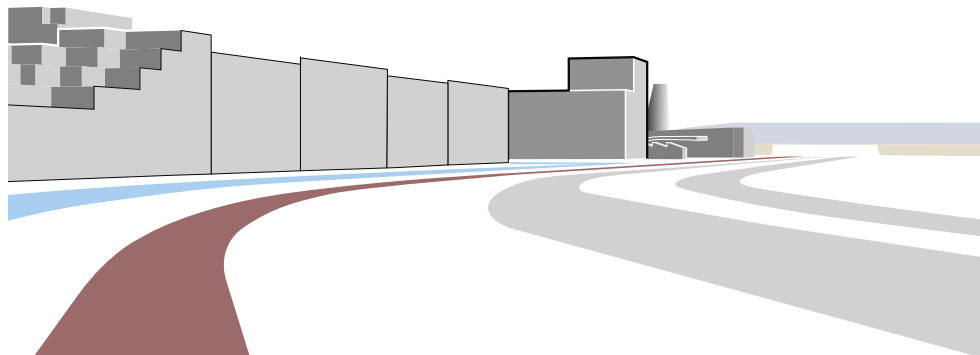
Bouwhoogten

Het is voor te stellen dat bedrijven maar één laag bouwen. Daarvoor geldt een minimale bouwhoogte van 6 meter. Wanneer een bedrijf een tweede of misschien wel derde bouwlaag maakt geldt dat de eerste bouwlaag een minimale hoogte heeft van 4 meter.

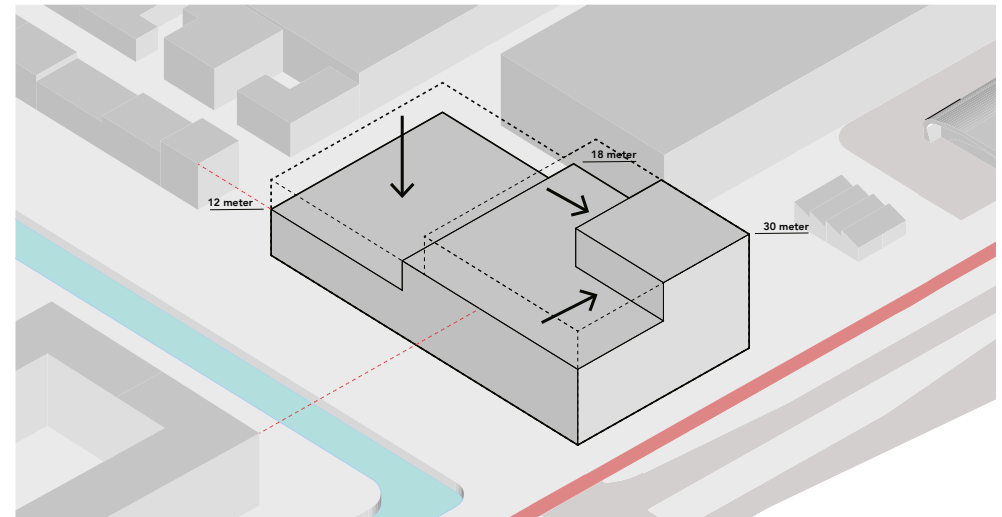
De maximale hoogte van de Bedrijvenstrook is 12 meter aan de zijde van de Sportheldenbuurt en 18 meter aan de IJburglaan en Marie Baronlaan. Er zijn enkele kavels waar een hoogte accent is gewenst; de kop van kavel 1 richting het water, kavel 2.4 op de hoek van de Marie Baronlaan en Anthonie van Akenstraat, de kop van kavel 3.1 richting de IJburglaan en kavel 4. Deze kavels staan op beeldbepalende plekken in de Bedrijvenstrook. Ze zijn van grotere afstand zichtbaar of markeren een hoek.

In de Structuurvisie staat: 'terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter'. De Bedrijvenstrook voldoet hieraan omdat er een maximale bouwhoogte is van 30 meter. Daarnaast is er kans dat de HWV (veld 4) een buffervat nodig heeft. Deze kan een hoogte hebben van 30 meter.

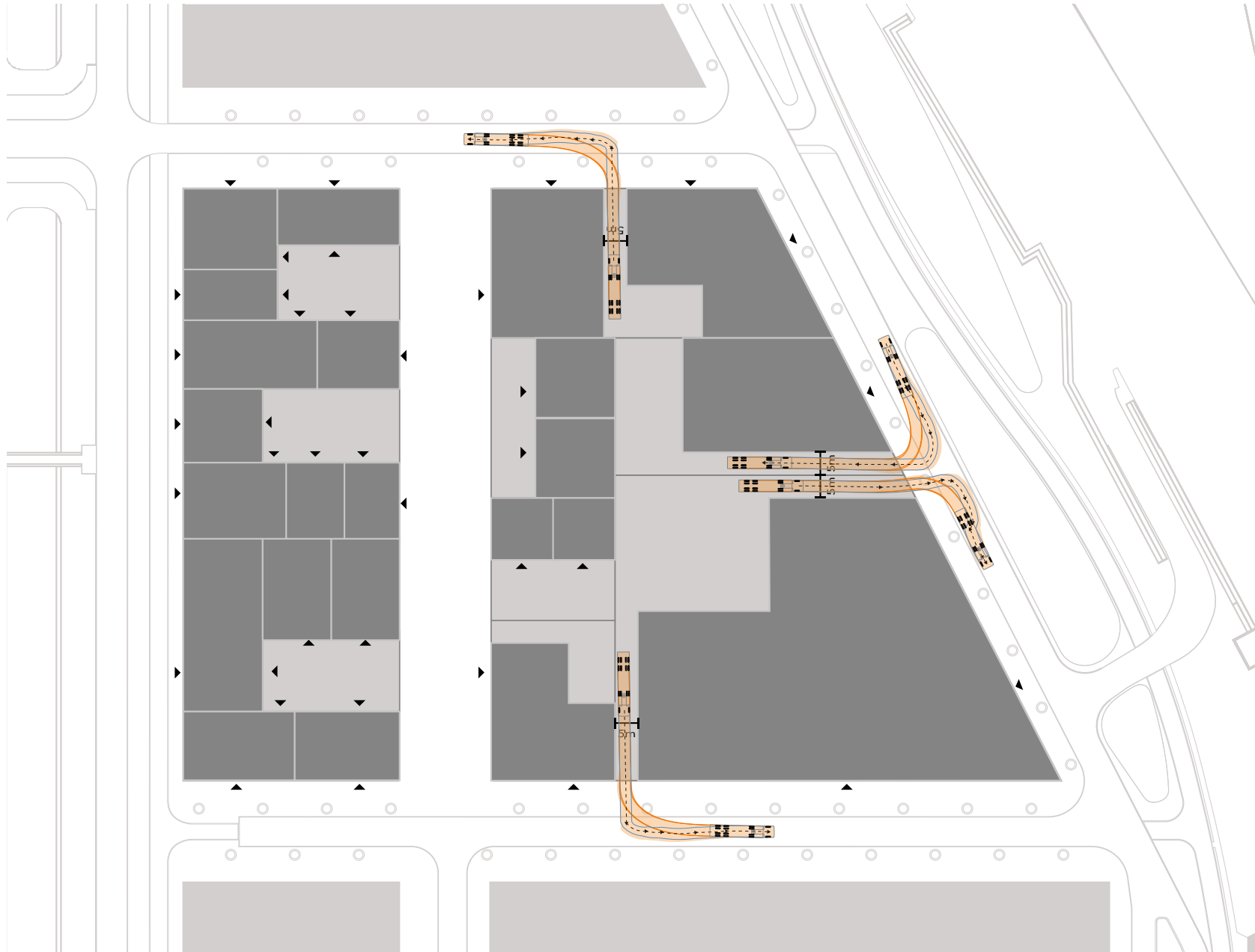
Omdat de Bedrijvenstrook een intensief bebouwd gebied wordt is er weinig ruimte om een buitenplek te realiseren om bijvoorbeeld te lunchen. Daarom is het toegestaan om daken te gebruiken voor bijvoorbeeld dakterrassen.



Kavel 3.1 als accent aan de IJburglaan, gezien vanaf de Zuiderzeeweg



Mogelijke vormgeving van het volume van kavel 3.1



Entrees, toegangen tot achterterreinen en de rijcurves van vrachtwagens met een lengte van ca. 14,5 meter

Entrees en parkeren

De bedrijven hebben hun entrees aan de openbare ruimte. De gevels aan de openbare ruimte krijgen hierdoor een open karakter en het bevordert levendigheid op en aan de openbare ruimte. De bedrijven in de strook aan de Bob Haarmslaan hebben hun hoofdentree aan de Bob Haarmslaan en een secundaire entree via de let van Feggelenstraat. Bezoekers en werknemers van de bedrijven moeten parkeren op de eigen kavel of in het geval van bedrijven aan de let van Feggelenstraat op een gedeeld terrein.

Naar de belangrijkste straten zijn de gevels zoveel mogelijk aaneengesloten. Langs de Faas Wilkesstraat, Anthonie van Akenstraat en de Marie Baronlaan zijn openingen van maximaal 5 meter breed toegestaan. Dit is voldoende om een vrachtwagen met een lengte van 14,5 meter in te laten draaien. Op deze manier kunnen deze kavels op eigen terrein laden en lossen.

Deze toegangen dienen gebruikt te worden om een achterliggend terrein te bereiken of om te laden en te lossen. Langdurige opslag van goederen is hier niet toegestaan. Dit dient zo opgelost te worden dat dit niet vanaf de openbare ruimte zichtbaar is.

Er geldt één opening per kavel. Als bouwregel geldt hier dat minimaal 100% minus 5 meter in de rooilijn gebouwd dient te worden.

Voor de bedrijven aan de let van Feggelenstraat is deze bouwregel niet van toepassing. Hier kunnen meerder kleine ontwikkelingen gebruik maken van gezamenlijk, in erfpacht uitgegeven ruimte voor parkeren.



Schets van het Recyclepunt aan de Marie Baronlaan

Welstand en beeldkwaliteit

Welstand

Voor de Bedrijvenstrook is de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' van toepassing. Zeeburgereiland valt samen met IJburg onder het ruimtelijk systeem van de 'IJ-landen'. Er geldt voor de Bedrijvenstrook een gewoon welstandsniveau. De welstandsnota heeft naast algemene criteria aanvullende criteria voor Zeeburgereiland waaraan nieuwbouw moet voldoen. De criteria gaan over:

Ligging

- Gebouwen maken deel uit van een stedenbouwkundig patroon, waarin vooral de voorgevelrooilijnen en hoeken van belang zijn;
- Gebouwen met de voorgevel richten op de belangrijkste openbare ruimte(n);
- Nieuwbouw inpassen in de structuur, waarbij met name aandacht uitgaat naar doorzichten en zichtlijnen in samenhang met doorlopende groenstructuren en waterpartijen.

Massa

- De bouwmasa is gedifferentieerd en evenwichtig en afgestemd op de samenhang in rij of cluster gezien vanuit de openbare ruimte;
- Accenten in hoogte en vormgeving hebben een stedenbouwkundige aanleiding;
- Uitbreidingen zoals aanbouwen en dakkapellen indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte vormgeven als ondergeschikt element of opnemen in de hoofdmasa en bij voorkeur per woningtype gelijk uitvoeren (volgens de trendsettermethode);
- Gebouwen met bijzondere functies harmoniëren met het karakter van het gebied en kunnen afhankelijk van hun ligging afwijken van de gebruikelijke massa, opbouw en vorm.

Architectonische uitwerking

- De architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig;
- Aan voorkanten van rijen en blokken zowel de aanwezige herhaling als de aanwezige differentiatie behouden;
- De overgang tussen privé en openbaar zorgvuldig vormgeven wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op het hoofdvolume.

Materiaal en kleur

- Materialen en kleuren zijn bij voorkeur terughoudend en aan voorkanten per stedenbouwkundige eenheid in samenhang;
- Gevels bij voorkeur in baksteen of vergelijkbaar steenachtig materiaal uitvoeren, hout en metaal is eventueel denkbaar;
- Op- en aanbouwen indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte in materiaal en kleur afstemmen op de hoofdmasa.

Reclameuitingen

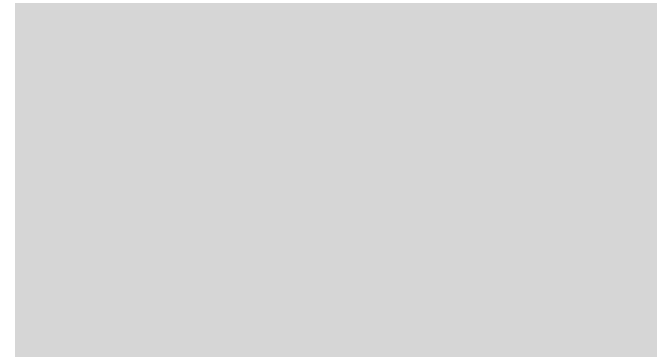
Reclameuitingen mogen, passend in de criteria van de welstandsnota, in de gevel worden opgenomen of aan de gevel worden bevestigd. Uitingen haaks op de gevel zijn toegestaan vanaf 3 meter hoogte en mogen maximaal een meter uit de gevel steken.



Voorbeelden van architectonisch vormgegeven hulp- of krachtwarmte centrales



52



Herkenbare eenheden

Plinten met een representatieve uitstraling en open en transparant karakter

Activiteiten op het binnenterrein en doorgangen naar achter

Beeldkwaliteit

De gewenste beeldkwaliteit van een stedelijk karakter moet worden bereikt door heldere kavelregels voor te leggen. Sleutel-elementen zijn daarbij vaste rooilijnen, op bepaalde plekken toestaan van kleine onderbrekingen voor entrees en voorschrijven van het open/transparante karakter van gevels. Naast de bouwregels is de uitgifte van de kavels een belangrijk element in het bereiken van de gewenste beeldkwaliteit. Hiermee kan de gemeente sturen op een gevarieerde korrelgrootte. Belangrijk is dat gebouwen als individuele ontwikkelingen herkenbaar zijn waardoor het gevarieerde beeld wordt versterkt. De grootschalige bebouwing komt door middel van geleiding in de gevel minder volumineus over.

Representatieve uitstraling

De straten in het verlengde van de Sportheldenbuurt, langs de Bob Haarmslaan en aan de IJburglaan zijn dagelijks in het zicht van mensen die de Bedrijvenstrook niet bezoeken, maar die wel het gezicht van de Bedrijvenstrook bepalen. De Bedrijvenstrook ligt op een plek waar veel mensen langs komen. Voor het imago en het bereiken van een stedelijk karakter zijn er gevels aangewezen waar een representatieve uitstraling gewenst is.

Open en transparant karakter

Aanvullend op de herkenbare eenheden en geleiding dienen de gevels aan de Bob Haarmslaan en IJburglaan een open of transparant karakter te hebben. Dit geeft de bedrijven een uitnodigende uitstraling en zorgt voor meer sociale veiligheid.

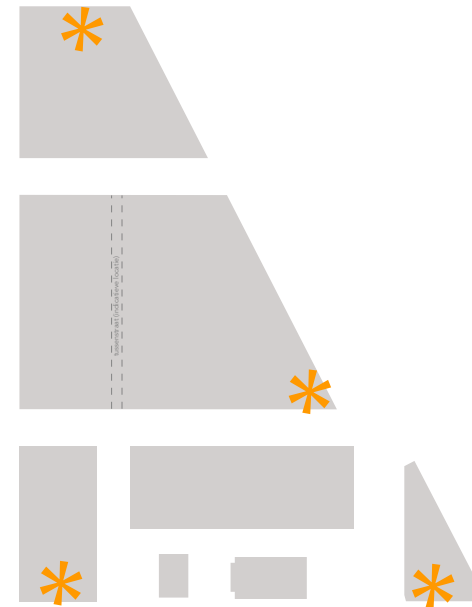
Architectuur specifiek

Vier plekken op de Bedrijvenstrook zijn geschikt om architectonische accenten te maken. Dit zijn plekken die van een afstand zichtbaar zijn en daarmee de Bedrijvenstrook herkenbaar maken of het is een markatie van een moment. Accenten zijn zowel in hoogte als in extra aandacht voor architectuur.

De noordpunt staat aan het grote water van het IJmeer en is een schakel tussen de Sportheldenbuurt en de Oostpunt, zichtbaar vanaf de Zuider IJdijk. Kavel 3.1 staat direct aan de IJburglaan en steekt voorbij de rooilijn van de Sportheldenbuurt. Het kavel is daardoor zichtbaar vanaf de Piet Heintunnel.

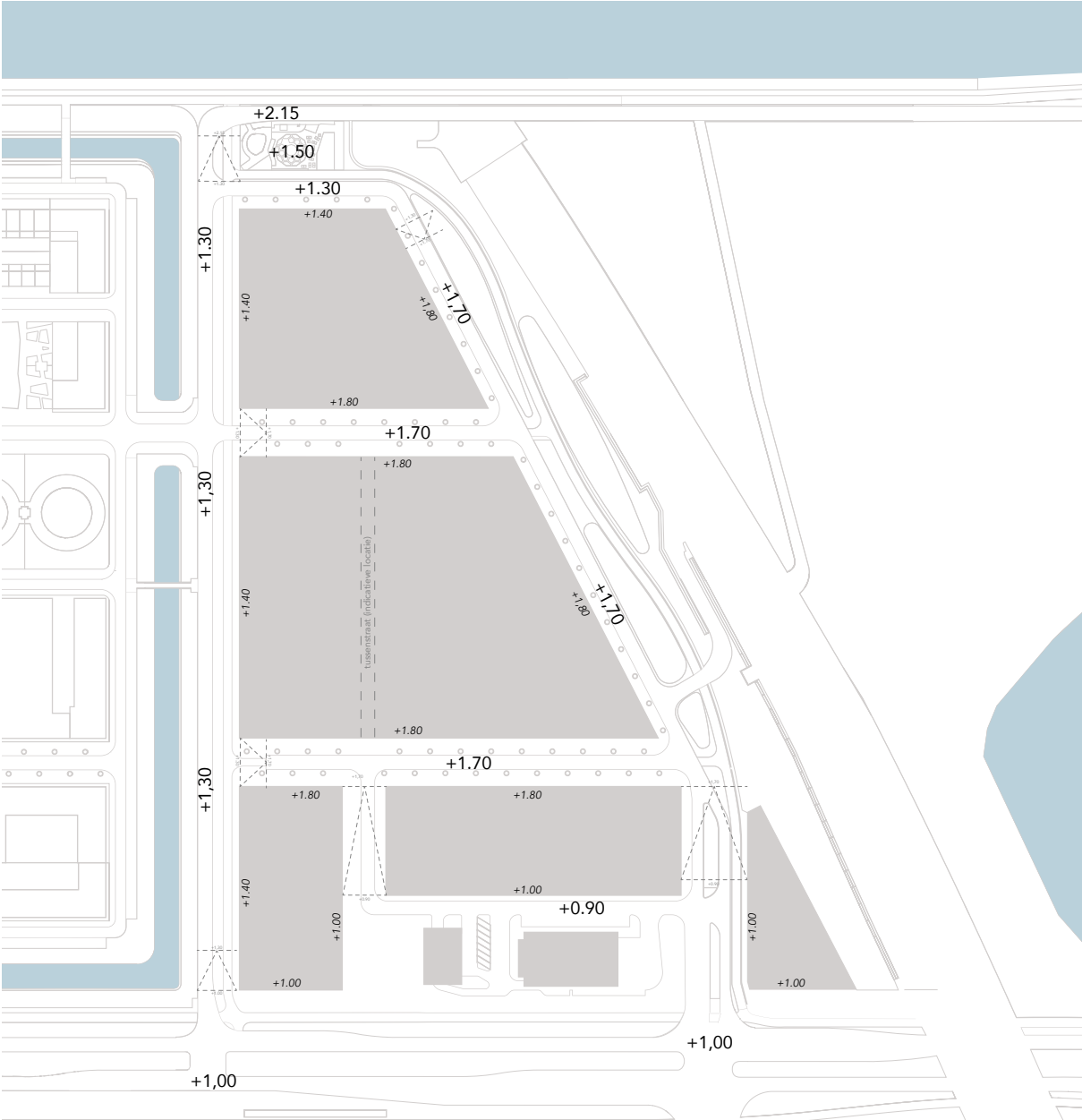
De HWV (kavel 4) staat op een plek die enerzijds de driehoek van de Bedrijvenstrook complementeert en anderzijds opzichzelf staat. Ook de functie van het gebouw vraagt om een bijzondere vormgeving.

De laatste is het kavel van het Recyclepunt. Hier is een hoekverdraaiing waardoor dit kavel een markante vorm krijgt.



Plekken die aanleiding zijn voor expressieve architectuur

4 - Technische randvoorwaarden



Maaiveldhoogtes (op as van de weg en aan de gevel)

Waterparagraaf

Op grond van artikel 3.1.1 en 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet bij alle ruimtelijke plannen een watertoets worden verricht. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen in de plannen en besluiten. De meerwaarde van de watertoets is dat er in een vroegtijdig planstadium aandacht is voor de waterhuishouding.

Hieronder volgt een beschrijving van de huidige situatie, het grondwater, oppervlaktewater en hemelwater gevolgd door conclusies.

Huidige situatie

In de huidige situatie is de Bedrijvenstrook sterk onverhard gebied. Aan de noordzijde is het terrein opgehoogd tot circa NAP +1,80 m en is een half verhard parkeerterrein aangebracht. De zuidzijde is vrijwel onverhard en het maaiveld ligt lager, op circa NAP +1,00 m. Dezelfde maaiveldhoogte geldt voor het tankstation Kriterion, dat aan de zuidzijde ligt en langdurig aanwezig blijft. Door het gebied lopen enkele wegen. Het gebied is nog niet integraal opgehoogd. Er is een aantal cunetten en/of een dunne ophoogzandlaag aanwezig, op een aantal plekken wordt direct onder het maaiveld klei aangetroffen. Aan de westzijde van de Bedrijvenstrook bevindt zich de hoofdwatergang die loopt rondom de Sportheldenbuurt met een streefpeil van NAP -0,40 m. Daarnaast zijn er op hetzelfde peil nog enkele kleine watergangen, die in de plannen worden gedempt. Alle watergangen worden bemalen door het gemaal aan de Zuider IJdijk. Het gemaal en het interne watersysteem vallen in het beheersgebied van waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), vertegenwoordigd door Waternet.

Aan de noordzijde van de Bedrijvenstrook is er het buitenwater van het IJmeer. Dit heeft een waterpeil van NAP -0,20/-0,40 (zomer/winter) met Rijkswaterstaat als waterbeheerder.

De grondwaterstand en bodemopbouw is beschreven in Bron 1. De gemiddelde freatische grondwaterstand varieert sterk: tussen circa NAP +0,2 tot NAP +1,0 m. Er is geen duidelijk patroon van het grondwater. De oorzaak hiervan is de slechtdoorlatende bodemopbouw. Als er al goed doorlatend zand aanwezig is, dan lopen deze zandbanen waarschijnlijk niet door tot aan de watergang.

Er is een waterkering aanwezig aan de noord- en oostzijde van de Bedrijvenstrook. De waterkering bestaat aan de noordzijde uit grond, aan de oostzijde uit een damwand met een grindkoffer aan de oostzijde. Op dit moment is deze waterkering een secundaire zomerkade, maar in 2021 krijgt deze de status van primaire waterkering. Op dat moment gaat het Zeeburgereiland vallen binnen dijkkring 44. De werkzaamheden ter voorbereiding van het opwaarderen van de waterkering hebben al plaatsgevonden in 2013/2014.

De hemelwaterafvoer van de wegen vindt plaats via gescheiden riolering. Veel hemelwater infiltreert op dit moment in de onverharde terreindelen. Aangezien in het diepe grondwater (eerste watervoerend pakket) een stijghoogte heerst van circa NAP -1,3 m, is er een situatie van inzigging van het freatische grondwater naar het eerste watervoerend pakket. Als autonome ontwikkeling geldt de hierboven genoemde opwaardering van de waterkering. Verder is er sprake van dat het waterpeil in het IJmeer in de toekomst kan worden opgezet tot (naar boven afgerond) maximaal NAP +0,1 m in de winter (Bron

4). Ten slotte is klimaatverandering een autonome ontwikkeling. Alle autonome ontwikkelingen zijn meegenomen in de onderzoeken en modellen.

Grondwater

Er is voor de ontwikkeling van het gebied gekozen voor kruipruimteloos bouwen. Hierbij geldt de grondwaternorm uit het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRPA), die stelt dat de ontwatering ten opzichte van het maaiveld minimaal 50 cm moet zijn, welke stand gemiddeld eens in de twee jaar overschreden mag worden gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen. De eis is uitgewerkt in Bron 1 en getoetst met een grondwatermodel. Daarbij is rekening gehouden met 77% verhard oppervlak in de eindsituatie en grootschalige aanleg van ondergrondse constructies tot een diepte van NAP +0,4 m. Ook is de tijdelijke, sterk onverharde situatie onderzocht. De conclusie is, dat het gebied integraal opgehoogd moet worden met zand met doorlatendheid van minimaal 7 m/dag, tot een maaiveldniveau van NAP +1,8 m. uitzondering is de Bob Haarmslaan waar een maaiveldhoogte van NAP +1,1 m (west) tot +1,6 m (oost) voldoet. Daarnaast is er een grondwatermaatregel juist ten noorden van Kriterion, om een verhoging van de grondwaterstand ter plaatse van Kriterion te voorkomen. In overleg tussen Amsterdam en Waternet worden varianten uitgewerkt die langdurig kunnen functioneren en beheerbaar zijn. De huidige plannen gaan uit van een grindbed met drainage dat is aangesloten op de ringwatergang van de Sportheldenbuurt met waterpeil NAP -0,40 m. Voor het bouwrijp maken wordt aanbevolen de 10-20 cm toplaag te verwijderen, het terrein niet uit te vlakken in verband met ondoorlatende klei, en eventuele ophoogfasen met 10 m te laten overlappen om ondergrondse kleidrempels te voorkomen.

Ten slotte wordt geadviseerd dat ontwikkelaars van ondergrondse constructies voorafgaand aan de bouw altijd het grondwatereffect dienen aan te tonen.

Oppervlaktewater

De kleine watergangen die nu nog aanwezig zijn op de Bedrijvenstrook, worden gedempt. Aan de westrand van de Bedrijvenstrook blijft de ringwatergang van de Sportheldenbuurt in stand. De Bedrijvenstrook kan daarheen afwateren, bij normale neerslag via de hemelwaterriolen en bij extreme neerslag over het maaiveld. In de inrichting en maaiveldhoogte wordt rekening gehouden met een verhang richting deze watergangen. In de Bedrijvenstrook zal een verhardingstoename plaatsvinden waarbij het ontwikkelgebied inclusief Kriterion uiteindelijk maximaal 80% verhard oppervlak bevat. Conform de Keur AGV moet gedempt oppervlaktewater 1 op 1 worden teruggebracht in hetzelfde watersysteem, en moet ter compensatie van een verhardingstoename oppervlaktewater worden aangelegd ter grootte van 10% van de verhardingstoename. Deze watercompensaties zijn reeds aanwezig in de vorm van de ringwatergang Sportheldenbuurt, die rond 2009 is aangelegd en tevens de verhardingstoenames van de Sportheldenbuurt mitigeert. De verhardingstoenames zijn dus vergunbaar door een watervergunning, waarbij wordt aangetoond (bijvoorbeeld met een waterbalans) dat de watercompensatie reeds aanwezig is. De ringwatergang maakt deel uit van het watersysteem Zeeburgereiland. De ontwikkelingen gaat in fasen: eerst de inrichting van de Sluisbuurt inclusief een nieuw stelsel van watergangen, het maken van een open waterverbinding van de Sluisbuurt richting het Amsterdam Rijnkanaal (ARK), het ontwikkelen van Bedrijvenstrook, Baaibuurt Oost en Baaibuurt West, en ten slotte worden de mogelijkheden onderzocht om het gemaal Zeeburgereiland op te heffen. Het eindbeeld is een volledig ontwikkeld eiland dat

rechtstreeks afwatert op het ARK. De verhardingstoename van de Bedrijvenstrook tot een maximaal verhardingspercentage in het eindbeeld van 80% is meegenomen in de oppervlaktewatermodellen. Dit is de meest ongunstige situatie; onder het kopje Hemelwater zal worden uitgelegd dat het wenselijk is om de kavels "waterneutraal" aan te leggen waarbij water wordt vastgehouden. De conclusie is, dat alle varianten voldoen aan de NBW-inundatienormen, en dat er nog enkele knelpunten zijn die bij de ontwikkeling moeten worden opgelost. Het eerste knelpunt zijn de laagste maaivelden op het eiland. Dit betreft delen van de Baaibuurten die als eerste inunderen bij een maatgevende waterstand. Het andere knelpunt is de hydraulische opstuwing die wordt veroorzaakt door een aantal te kleine duikers. Hiervoor moeten enkele duikers worden vergroot, deze worden aangepakt in de ontwikkeling van de Sluisbuurt. Voor de Bedrijvenstrook zijn er geen wateropgaven. De verhardingstoename levert geen negatieve effecten op voor het hoofdwatersysteem Zeeburgereiland, mits de vergroting van de duikers wordt opgepakt door project Sluisbuurt.

Hemelwater

Er is in opdracht van het programma Amsterdam Rainproof een analyse gedaan van de risico's die optreden bij extreme neerslag. In de huidige situatie zou bij een bui van 100 mm in 1 uur hemelwater accumuleren op de IJburglaan (hoofdroute, relatief laag punt op NAP +0,6 m) en op het terrein van Kriterion (dat hoger ligt op NAP +0,9 m maar waaruit het water niet makkelijk weg kan). Wanneer de Bedrijvenstrook wordt ontwikkeld en opgehoogd, wordt het gebied ten noorden en oosten van Kriterion opgehoogd (tot NAP +1,8 m) en in het meest ongunstige geval verhard. Dat leidt tot het risico dat er meer hemelwater afstroomt uit dat gebied richting Kriterion, dat laag blijft liggen. Hiervoor worden de

volgende maatregelen genomen, de terreinen ten noorden van Kriterion krijgen een licht verhang dat van Kriterion af is gericht, zodat overtollig hemelwater afstroomt richting de ringwatergang en niet naar Kriterion. Verder wordt er een kleine verhoging (drempel) aangelegd aan de oostzijde van Kriterion, die voorkomt dat hemelwater uit de oostelijke kavels het Kriterion-terrein op kan stromen. Ten slotte krijgt Kriterion zelf meer mogelijkheden om af te wateren richting het fietspad aan de zuidzijde, door enkele laaggelegen doorsteken te maken in de grasstrook. De maximale waterhoogte op het terrein wordt dan beperkt ten opzichte van de huidige situatie, zodat een lichte verbetering op kan treden. Ten slotte wordt er een maatregel aangelegd juist ten noorden van Kriterion, die dient als onderschepping van hemelwater uit de Bedrijvenstrook. Deze maatregelen worden alle meegenomen in het maaiveldontwerp. Het verhang wordt meegenomen in de bouwontwerpen voor ontwikkelaars, waaraan wordt toegevoegd dat hemelwater wordt aangeboden aan de noordzijde (niet: zuidzijde) van de direct aan Kriterion grenzende kavels.

Een belangrijke maatregel is tevens dat de kavels waterneutraal worden aangelegd. Dit betekent onder meer dat 60 mm hemelwater 24 uur wordt vastgehouden op de kavels, en alleen sterk geknepen tot afvoer mag komen. Het advies is waterneutraal bouwen op te nemen als verplichting in alle bouwontwerpen. De waterafvoer bij een extreme bui wordt hierdoor sterk vertraagd waardoor het oppervlaktewaterstelsel wordt ontlast. Door deze maatregelen wordt het gebied beter Rainproof gemaakt en wordt in de gebiedsinrichting rekening gehouden met extreme neerslag.

Conclusies

De conclusie is dat de actuele plannen voor de Bedrijvenstrook zodanig zijn, dat er wat betreft waterhuishouding geen negatieve effecten op de omgeving optreden. Wel dient de maximale bouwdiepte verder te worden uitgewerkt om voldoende rekening te houden met de zones van de waterkering. Dit betreft de maximale ondergrondse bouwdiepte op delen van kavels 1.2 en 2.4; deze moet in de ruimtelijke onderbouwing worden vermeld, zodat de Bedrijvenstrook voldoet aan alle eisen voor de watervergunning. Verder dienen de grondwatermaatregel en hemelwatermaatregel aan de noordrand van Kriterion technisch te worden uitgewerkt en dienen de overige rainproofmaatregelen te worden getroffen. Het advies is in alle bouwveloppen de eis van waterneutraal bouwen op te nemen.

Groen

Voor de inrichting van de openbare ruimte zijn de Agenda Groen en de in 2017 vastgestelde motie Natuurinclusief bouwen, waarin de gemeente Amsterdam ambities heeft geformuleerd voor meer groen en biodiversiteit in de stad, het uitgangspunt. Voorheen was de huismus in dit gebied te vinden. Door naast bomen ook struiken, hagen en gevelgroen met bes en noot dragende beplanting aan te brengen in het straatbeeld is de kans groot dat de huismus zich hier weer gaat vestigen. Zowel verblijfplaatsen als foerageergebied dienen binnen de Bedrijvenstrook te worden geborgd. Vanuit Natuurinclusief bouwen kan ook gedacht worden aan groene daken of integratie van nestkasten voor diverse vogelsoorten in gevels. Het plaatsen van een huismussentil (zie www.vivarapro.com/HT-MU-01-Huismussentil) op het terrein van het tuincentrum kan het uithangbord voor natuurinclusieve producten zijn, zodat particulieren dergelijke maatregelen ook op eigen initiatief in hun tuinen zetten en aan hun ge-

vels hangen. De platte daken van de bedrijfsgebouwen lenen zich overigens bij uitstek voor groene dan wel bruine daken. Groene daken zijn er in verschillende gradaties, van een eenvoudig sedumdak tot een kruidenrijke vegetatie en/of een dakpark. Diversiteit in dakhoogtes is hier van belang.

Bruine daken worden al veel toegepast in Engeland. Het idee is dat de toplaag van het braakliggend terrein wordt afgegraven en aangebracht op het dak, waardoor het biotoop 'braakliggend terrein' voor de omgeving behouden blijft. Een soort als de veelal op IJburg voorkomende Zwarte roodstaart en steeds meer van de stad afhankelijke Scholekster broeden graag op dit type daken.

De rest van de strook langs de A10 bevat reeds bij- en vlindervriendelijke vegetatie.

Kabels & leidingen

Hoge druk aardgasleiding

Aan de noordzijde van het plangebied ligt een hogedruk transportleiding van de Gasunie. Parallel aan de waterkering. De gasunie stelt voorwaarden aan het werken in nabijheid van de gasleiding. Als vuistregel wordt 4 meter afstand tot de leiding bij graafwerkzaamheden, minimaal 15 meter tot bebouwing en 20 meter tot de tunnel aangehouden. Er dient altijd toestemming gevraagd te worden. De gasleiding moet een gronddekking hebben van 1,5 meter.

Glasvezelcentrale

Voor de woningen in de Sportheldenbuurt is een glasvezelverdeler nodig. Het maximale bereik van deze wijkcentrale is 2 kilometer. Deze glasvezelcentrale met een oppervlak van ongeveer 15m² is gebouwd op kavel 3.1. Het gebouwtje zal in de toekomst worden overbouwd en kan ook de Bedrijvenstrook voorzien van glasvezel.

Drink- en vuilwater

60 De Bedrijvenstrook zal worden aangesloten op het drinkwaternet van Waternet. Het vuilwater zal worden opgevangen met een gescheiden stelsel voor hemelwater en afvalwater. Hemelwater loost op de ringsloot.

Electra

Om de kavels van stroom te voorzien zal de Bedrijvenstrook worden aan gesloten op het netwerk van Liander. Op meerdere kavels dient een trafo of APV (algemeen voedingspunt) geplaatst te worden. Aantal en grootte is afhankelijk van het type energievoorziening welke op de Bedrijvenstrook wordt toegepast en wat de energiebehoefte is van de bedrijven die zich hier gaan vestigen. Afmetingen en eisen hieromtrent worden in de bouwveloppen uitgewerkt.

Er wordt nog onderzoek gedaan naar de mogelijke vestiging van een onderstation voor Liander. Vestiging van een onderstation op de Bedrijvenstrook heeft gevolgen voor de inrichting van de ondergrondse infrastructuur.

Warmte

Op de Bedrijvenstrook is de Overeenkomst Stadswarmte Zeeburgereiland van toepassing. Gezien de ambitie van Amsterdam om vooral de bestaande stad aan te sluiten op hoge temperatuur stadswarmte en bij nieuwe ontwikkelingen een duurzamer alternatief te realiseren, wordt op dit moment, mede in overleg met

WPW, onderzocht welke alternatieven er voor de Bedrijvenstrook zijn. Op moment van voorleggen van het (herziene) Investeringsbesluit aan de gemeenteraad zal hierover ook een voorstel voorgelegd worden.

Tracé akkoord kabels en leidingen

Voor de plaatsbepaling van de benodigde tracés zal een Definitief Tracé Akkoord worden opgesteld. Op dit overzicht worden de locaties van alle benodigde nutsvoorzieningen weergegeven welke zijn overeengekomen met de nutsbeheerders. Amsterdam heeft afspraken gemaakt over hoe tracés moeten worden bepaald en dit is vastgelegd in het WIOR reglement. Bij de tracé bepaling zal dit reglement worden gevolgd.

Beheer

Toekomstig beheer

Na het gereedkomen van de Bedrijvenstrook (oplevering bebouwing en maai-veld) zal het openbaar gebied worden overgedragen aan de juridisch wegbeheerder, Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR). Zij draagt het dagelijks beheer over aan Stadswerken en wordt daarmee verantwoordelijk voor het onderhoud van het grijs en groen deel van de openbare ruimte. Het beheer van de straten (grijs) betreft het onderhoud van de wegen, het vegen en het beheer van de bomen. De uitstraling van de straten is schoon, heel en veilig. Bij beheer van het groen zijn de bomen, de waterbergende straat en de groenstroken een aandachtspunt. De bomen in de straten zullen met het volgroeien van de kroon een beletsel vormen voor de openbare verlichting. Door het opsnoeien van de kroon wordt dit onderhouden.

Afvalinzameling

Ieder bedrijf dient zelf zorg te dragen voor de juiste verwijdering van bedrijfsafvalstoffen. De containers hiervoor worden op eigen terrein opgesteld en mogen niet zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte. Bedrijfsafval dient vanuit het bedrijf bij het inzamelvoertuig te worden gebracht. Het bedrijfsafval mag niet onbeheerd in de openbare ruimte worden achtergelaten.

Bedrijven kunnen tot 400 liter per week gebruik maken van het Reinigingsrecht en van het inzamelsysteem van het stadsdeel. Dit is alleen van toepassing op de 'kleine ondernemer'. Boven de 400 liter per week zijn bedrijven aangewezen op overeenkomsten met commerciële inzamelbedrijven zoals Icova, Sita, Gansewinkel, enz. Door het bundelen van afvalinzameling kan het aantal rijbeweging worden gereduceerd.

Beheer tijdens bouw

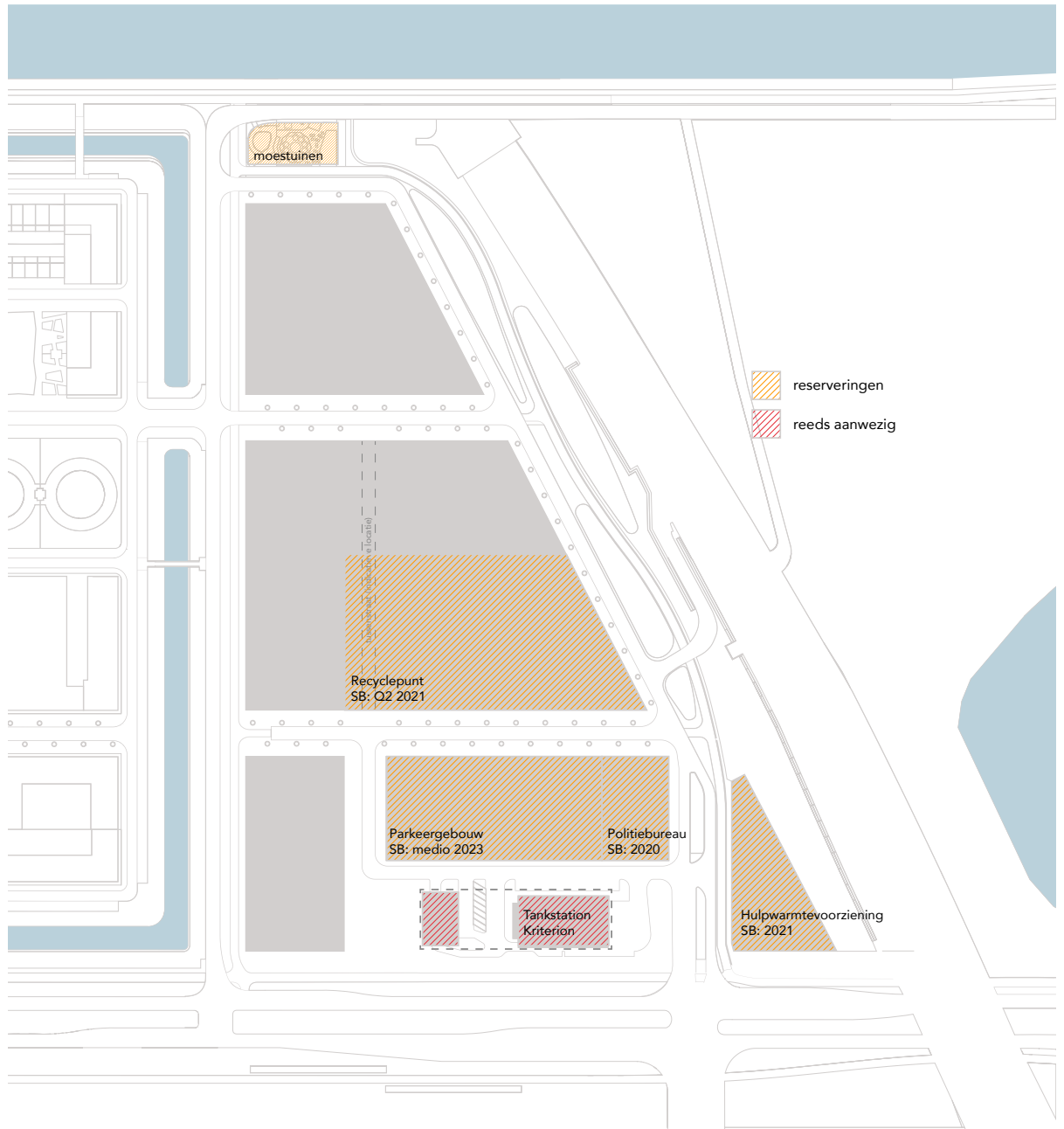
Tijdens het bouwrijp maken van de kavels is de gebiedseigenaar, Grond en Ontwikkeling, zowel fysiek als juridisch beheerder van de kavels. Het beheer van de bouwwegen wordt opgesplitst in fysiek beheer door Grond en Ontwikkeling en juridisch beheer door Stadswerken Oost.

Beheer bijzonder element: talud A10

Daarnaast zijn er specials te benoemen in het gebied waarover extra afspraken gemaakt moeten worden. Zo ligt ten oosten van de Marie Baronlaan het talud van de A10. Dit talud is onderdeel van het beheergebied en grotendeels eigendom van Rijkswaterstaat. Deze strook leent zich voor toevoegen van extra groen, waterberging en biodiversiteit. Dit zal in nader overleg met Rijkswaterstaat onderzocht worden.

Uitwerking in VO en DO Openbare Ruimte

Veiligheid; In het ontwerp moet rekening worden gehouden met eisen voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Het ontwerp wordt in de volgende planfase (VO en DO) hieraan getoetst. Toegankelijkheid; Bij de uitwerking van het ontwerp voor de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de eisen die gesteld worden volgens het Handboek voor Toegankelijkheid (Ad van der Steur, 2016). Speciale aandachtspunten zijn de hellingen in het ontwerp voor de openbare ruimte.



Overzicht reserveringen op de Bedrijvenstrook

5 - Ontwikkelstrategie

De ontwikkelstrategie is van belang om de ontwikkelingen binnen en buiten het plangebied op elkaar aan te laten sluiten (bijvoorbeeld de toename van verkeersdruk in verband met de ontwikkeling te laten aansluiten op verkeersmaatregelen in de omgeving van het projectgebied), om het woonrijp maken (kosten)efficiënt te laten verlopen en om op het juiste moment ruimte te kunnen bieden aan de gewenste bedrijven/ voorzieningen. De ontwikkelstrategie leidt tot het lokaliseren (een plek geven) en het faseren (volgordelijkheid) van ontwikkelingsactiviteiten, tenminste voor zover dat kan worden bepaald of beïnvloed door de gemeente. De ontwikkelstrategie geeft ook een specifieke invulling aan het beleid van de gemeente inzake gronduitgifte, waarbij een juiste keuze gemaakt dient te worden tot het tenderen dan wel het één op één uitgeven van kavels.

Alle uit te geven kavels op de Bedrijvenstrook zijn eigendom van de gemeente Amsterdam. Na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan Bedrijvenstrook Zeeburgereiland kunnen kavels voor definitieve functies uitgegeven worden. Alleen de politie vormt hierop een uitzondering. De Bedrijvenstrook kent een aantal beperkingen waardoor de uitgifte van kavels in aard, in tijd en in omvang maar beperkt beïnvloed kunnen worden door de gemeente.

Beperking van beschikbaarheid van kavels vanwege ruimteclaims

De ontwikkelingsstrategie, en met name de volgordelijkheid, wordt in belangrijke mate gestuurd door de ontwikkeling van voorzieningen die op basis van voorafgaande besluitvorming om moverende reden al op de bedrijvenstrook geprogrammeerd en gepland zijn (zie figuur X):

- Politiebureau (start bouw Q3 2020, kavel 3.3);
- Nuon hulpwarmte voorziening (HWW, start bouw 2021, kavel 4.0);
- Bovengrondse gebouwde P+R (start bouw vooralsnog 2023, kavel 3.2), onzeker is nog of hiervoor ook kavel 3.1 geheel of ten dele benut zal moeten worden;
- Gemeentelijk recyclepunt (circulair ambachtscentrum, start bouw 2021, kavel 2.3).

Tenslotte zijn Liander en Tennet op zoek naar een locatie voor een onderstation en schakelveld op Zeeburgereiland om de oostflank van Amsterdam in de toekomst te voorzien van voldoende elektriciteit. De Bedrijvenstrook is hiervoor onderzocht, maar behoort niet tot de voorkeurslocaties van de gemeente. Er is nog geen uitsluitsel over een definitieve locatie.

Beschikbaarheid van kavels in de tijd

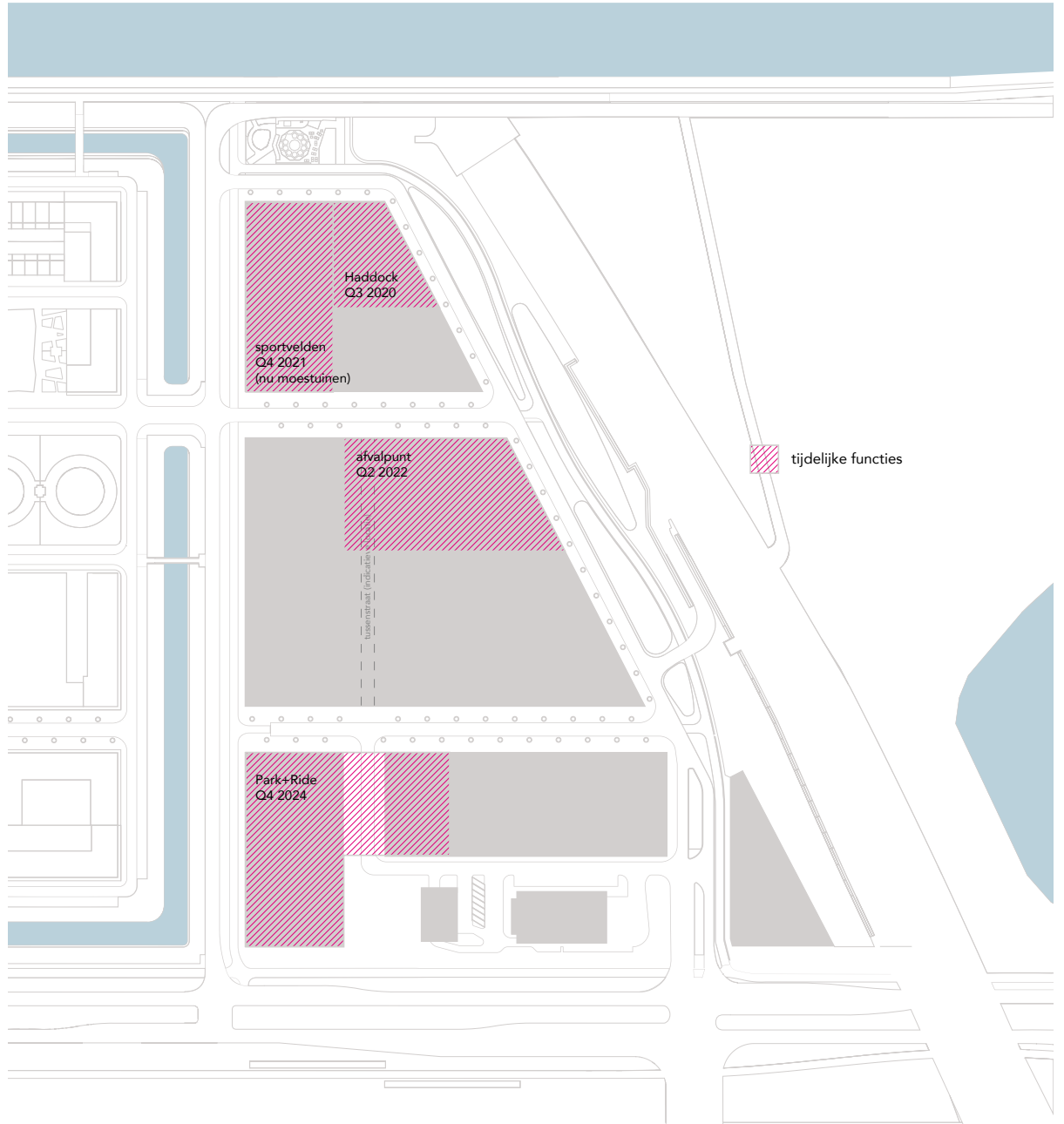
Er zijn een aantal tijdelijke functies aanwezig op de bedrijvenstrook die de volgordelijkheid van de ontwikkeling mede bepalen (zie figuur X):

- Restaurant Haddock (tot september 2021, gedeeltelijk kavel 1);
- Tijdelijk afvalpunt (omgevingsvergunning tot Q2 2022, kavel 2.3);
- Tijdelijk kunstgrasveld (totdat sportvelden Sportheldenbuurt gereed zijn, gedeeltelijk kavel 1);
- Tijdelijk P+R terrein (uiterlijk tot realisatie parkeergebouw, kavels 3.1 en deel 3.2).

Een deel van kavel 1, waar nu Haddock is gevestigd, en heel kavel 2.1 zijn direct na vaststelling van het bestemmingsplan beschikbaar.

Beperking vanwege benodigde aanpassingen infrastructuur

De ontwikkelingssnelheid alsook de ontwikkeling zelf, kan worden beperkt en beïnvloed door de verkeer aantrekkende invloed van de te vestigen bedrijven. In mei 2018 is het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland – IJburg vastgesteld. Hierin worden te nemen maatregelen gedefinieerd die genomen moeten worden om Zeeburgereiland en IJburg bereikbaarheid te houden. Ten tijde van de totstandkoming van dit Stedenbouwkundig Plan vinden (buitenplanse) studies plaats naar de infrastructurele inrichting van met name de IJburglaan om de doorstroming van het verkeer vanaf de A10 en de tram te garanderen. De uitkomsten ervan zullen uitwijzen hoeveel verkeer op welk moment toelaatbaar is. In lijn daarmee kunnen beperkingen gelden voor de hoeveelheid verkeer van en naar de bedrijvenstrook en deze beperkingen kunnen gevolgen hebben voor het type bedrijven dat toelaatbaar is. Het realisatietempo van eventuele verkeersmaatregelen (Mobiliteits-



Overzicht van tijdelijke functies op de Bedrijvenstrook

plan Zeeburgereiland - IJburg) kan van invloed zijn op de ontwikkelingssnelheid. Mogelijk worden in het bestemmingsplan hiervoor ook voorschriften opgenomen. Verder wordt vanuit de bedrijvenstrook zelf ook nagedacht hoe bedrijven kunnen samenwerken om het aantal verkeersbewegingen van en naar het gebied zoveel mogelijk te beperken om de invloed van deze beperking te minimaliseren.

Beperkingen vanuit de omgeving

Vanwege de relatieve nabijheid van woningen (60 meter), is een maximale milieucategorie toegestaan van 3.2. De Sportheldenbuurt is een gemengde woonbuurt. Het minimum is 2.0, omdat bedrijven met een lagere milieucategorie ook mengbaar zijn met wonen. Verder kunnen bedrijven aangevuld worden met kleinschalige horeca, sport, leisure om het gebied juist bij de naastgelegen woonbuurt te betrekken en niet af te zonderen. Op enkele strategische plekken wordt in de plint van een bedrijfsgebouw of bouwmarkt een kleinschalige buurtverzorgende functie (horeca, sport, leisure van ongeveer 300 m²) geprogrammeerd.

Beperking vanuit occupatie door voornamelijk bedrijven uit de transformatiegebieden

Het grootste deel van de vraag naar bedrijfsruimte betreft bedrijven uit transformatiegebieden, die verplaatsen vanwege de verdichting en woningbouw. Daarom willen we op de bedrijvenstrook daarvoor in de eerste plaats ruimte vrijhouden. Via het transformatieloket komen bedrijven die elders weg moeten in contact met de bedrijvenstrook. Op basis van een nog nader op te stellen afwegingskader worden bedrijven vervolgens definitief geselecteerd en start een één-op-één traject.

Beperkingen vanuit het bouwrijpmaken

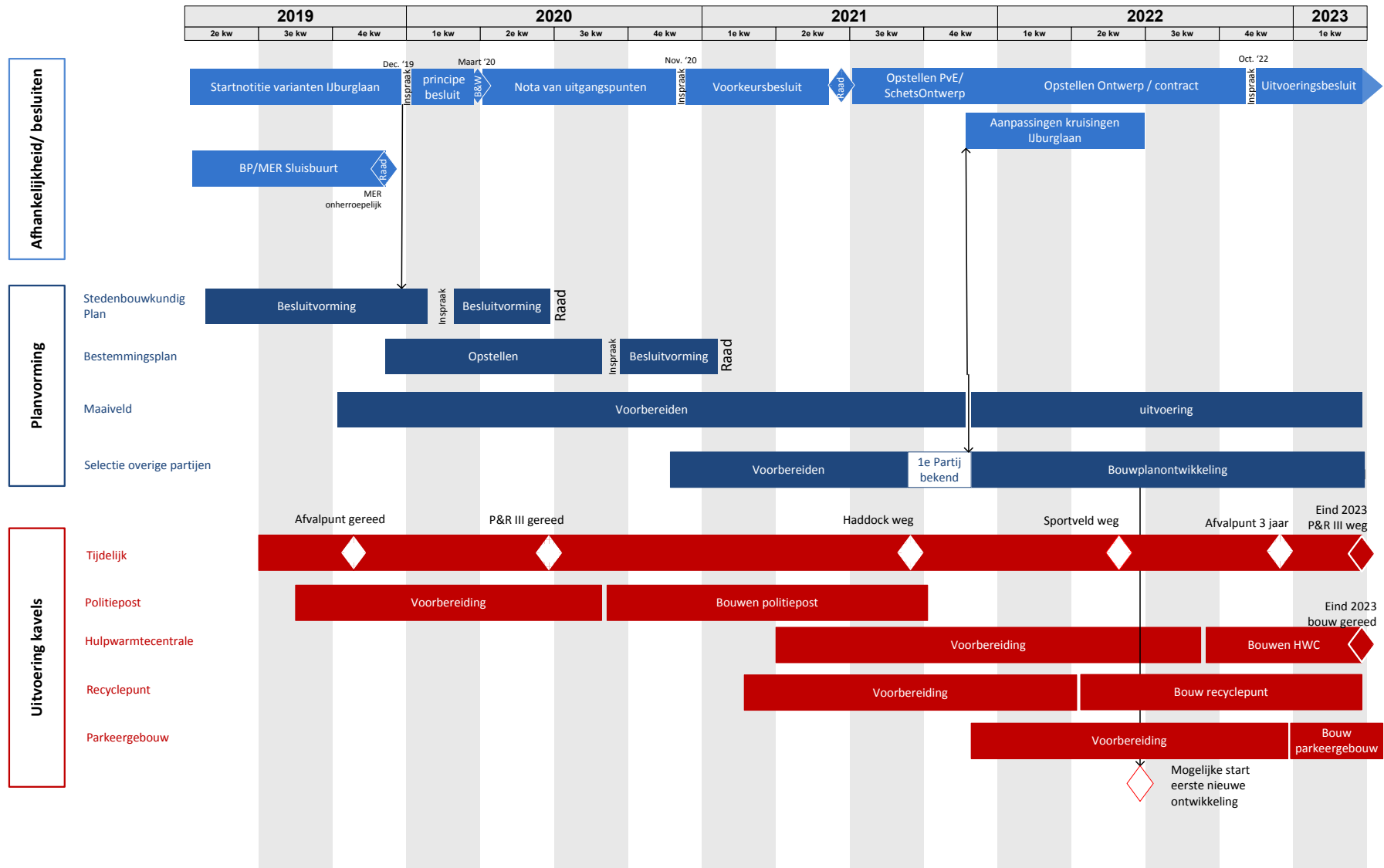
Om het bouwrijp maken niet beperkend dan wel sturend te laten zijn wat betreft de occupatie van het gebied, is verkend of en in hoeverre het mogelijk is de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur vooruit aan te leggen. Hiermee worden immers in een vroeg stadium alle kavels bereikbaar voor ontwikkeling. De verkenning heeft uitgewezen dat de teveel factoren niet voldoende tijdig te voorzien zijn. Zo is de locatie voor de noodzakelijke stations van TenneT en Liander en de daarmee samenhangende uitwaaiering van stroomkabels onvoldoende tijdig bekend. Daarnaast is wat betreft de warmtevoorziening niet besloten tot collectieve aanleg en geldt er geen aansluitplicht op het warmtenet, waardoor bedrijven een heel verschillende keuze kunnen maken omtrent de behoefte aan warmte dan wel aan stroom, waarmee het onvoorspelbaar wordt welke (leiding) capaciteiten naar de diverse kavels moeten worden voorbereid.

Tenslotte is niet te voorspellen welk soort bedrijven (waarschijnlijk voor een belangrijk deel uit transformatie-gebieden) zich zal aanmelden en kan ook wat dat betreft geen goede prognose worden gemaakt van de vereiste nutscapaciteiten. Voorgaande heeft tot gevolg dat rekening gehouden moet worden met de aanleg van boven- en ondergrondse infra die (direct) volgt op de occupatie met bedrijven en dat rekening moet worden gehouden met eventuele aanpassingen in de reeds gelegde onder- en bovengrondse infra. Vooruit aanleggen van onder- en bovengrondse infra is in dat licht niet mogelijk. Bovendien zal waarschijnlijk langere tijd gebruikt gemaakt moeten worden van tijdelijke bestrating en dat openbare ruimte meerdere maken opgebroken en opnieuw gestraat wordt.

Conclusie

Ongeveer de helft van het plangebied is 'vrij' beschikbaar voor toewijzing aan bedrijven of bouwmarkt. Een kleiner deel daarvan (ongeveer éénzesde van het plangebied) is zonder tijdbeperking toewijsbaar na vaststelling van het bestemmingsplan.

Afgezien van de beschikbaarheid van passende bedrijven uit de transformatiegebieden zal de ontwikkelsnelheid bepaald worden door mogelijke bovenplanse verkeersbeperkingen in relatie met de verkeersbelasting van reeds toegewezen bedrijven. Daarmee kan de ontwikkelingsstrategie en –snelheid niet volledig op voorhand worden bepaald. Daarom wordt voor de snelheid een geleidelijke ontwikkeling over ca. 10 jaar aangehouden.



6 - Planning

Voor de Bedrijvenstrook ziet de planning er als volgt uit. De planning kan altijd wijzigen.

- Tweede kwartaal 2020: Aanleg permanente buurtmoestuin (Zeeburgertuin) op het kavel langs de Zuider IJdijk.
- Eerste kwartaal 2020: Vrijgave concept stedenbouwkundig plan voor inspraak.
- Tweede kwartaal 2020: Start bouw van het politiebureau op het kavel achter Kriterion.
- Juli 2020: Vaststellen Stedenbouwkundig Plan in de gemeenteraad
- Derde kwartaal 2020: Vrijgave Ontwerp Bestemmingsplan Bedrijvenstrook voor inspraak.
- Eerste kwartaal 2021: Vaststelling Bestemmingsplan Bedrijvenstrook in de gemeenteraad
- Eerste kwartaal 2022: Bestemmingsplan uiterlijk onherroepelijk

Intussen maakt de gemeente verschillende kavels al bouwrijp. De kavels in veld 1 zijn reeds bouwrijp. De kavels in veld 3 zijn in de periode Q3 2019- Q1 2020 bouwrijp gemaakt. De voorbereidingen voor het bouwrijp maken van de kavels in veld 2 volgen in 2020. Bij het onherroepelijk worden van het Bestemmingsplan zullen dan alle velden bouwrijp zijn.

7 - Financiële haalbaarheid

Voor de financiële haalbaarheid van het Stedenbouwkundig Plan Bedrijvenstrook is een grondexploitatiebegroting opgesteld. In de toelichting van deze grondexploitatiebegroting zal ingegaan worden op de financiële consequenties van de ruimtelijke ingrepen, alsmede het resultaat en risico's. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de grondexploitatie in hoofdlijnen toegelicht.

Het plan

Door de nabijheid van de A10 is de bedrijvenstrook niet geschikt als woningbouwlocatie. In de stad is echter ook behoefte aan bedrijfsruimte. De bedrijvenstrook moet ruimte bieden voor bedrijven die wellicht elders in de stad geen ruimte meer hebben. Aangezien het gebied al in eigendom is van de gemeente en vrij is van opstallen kan relatief snel worden overgegaan tot ontwikkeling. Op de Bedrijvenstrook geldt een hoge ambitie op het onderwerp duurzaamheid en mobiliteit. Deze ambities hebben een effect op de financiële haalbaarheid. Deze ambities zijn opgenomen in het stedenbouwkundig plan maar behoeven nog nadere uitwerking op het gebied van planologische, juridische en financiële haalbaarheid. In het programma wordt rekening gehouden met zowel maatschappelijk als commercieel programma. Dit doet recht aan eerdere besluitvorming over ontwikkelingen als het Recyclepunt.

Plangrens

De Bedrijvenstrook wordt aan de Oostkant begrenst door de A10. Aan de noordzijde ligt het IJ. In het zuiden wordt het plangebied begrenst door de Zuiderzeeweg. In het westen ligt de grens tegen de Bob Haarmslaan aan. De Bob Haarmslaan ligt in het plangebied van de Sportheldenbuurt. Het talud van de A10 behoort niet tot de plangrens. Onderzocht wordt of in deze strook een groenstrook en fietspad kan worden aangelegd. Als dit wenselijk blijkt te zijn vanuit Rijkswaterstaat en de gemeente dan kan deze strook op een later moment worden toegevoegd aan de grondexploitatie.

Grondkosten

Overeenkomstig de BBV voorschriften worden in de grondexploitatiebegroting de toegestane grondkosten opgenomen. In grote lijnen zijn dit de kosten voor verwerving, het bouwrijp maken en het woonrijp maken. De kostencomponenten zijn onder te verdelen in gebiedsonafhankelijke- en gebiedsafhankelijke kosten. Het woonrijp maken (de maaiveldinrichting) zijn gebiedsonafhankelijke kostenelementen. De inrichting is conform de 'Puccini' methode. Dit betekent dat voor de verhardingen uitgegaan wordt van gebakken materiaal (klinkers) met betonnen banden. De bomen zijn van de eerste orde inclusief 25 m³ bomenzand. Voor deze kostenposten zijn kengetallen en referentiebedragen beschikbaar. De overige kostenelementen zoals verplaatsingen/ ontruiming, bouwrijp maken (bodemsanering, grondwerken), constructies (auto-/fiets-/voet-bruggen, oevers en, verbinding over het Amsterdam Rijnkanaal en de overbrugging van de IJburglaan, waterkering en specials) zijn gebiedsafhankelijk. Voor deze kostenelementen worden specifieke kostenramingen opgesteld. De oppervlakte binnen de gehanteerde exploitatiegrens bedraagt 31,8 hectare.

Grondopbrengsten

De grondopbrengsten zijn gebaseerd op het grondprijskader voor het Zeeburgereiland. Er wordt een prijsdifferentiatie gehanteerd voor commerciële bestemmingen en vaste prijzen voor niet-commerciële bestemmingen. Op basis van het bouwvolume met bijbehorende bestemming wordt de opbrengst bepaald.

Dekking en economische uitvoerbaarheid

Op basis van een kosten/batenanalyse is een eerste berekening gemaakt. Uit deze berekening blijkt dat de kosten hoger zijn dan de opbrengsten. Het uiteindelijke negatieve resultaat wordt gedekt vanuit het Vereveningsfonds van G&O. Het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig, omdat het kostenverhaal is verzekerd.

8 - Juridische aspecten

De Gemeente Amsterdam is in de 16^e tranche van de Crisis en herstelwet aangewezen als gemeente waar kan worden geëxperimenteerd met de EPC norm. Dit experiment biedt de mogelijkheid om vooruitlopend de inwerkingtreding van BENG een EPC norm van 0,2 te hanteren en om vooruitlopend op de systematiek van maatwerkregels onder de Omgevingswet, via de bouwverordening een nog lagere EPC-norm dan 0,2 te kunnen voorschrijven maar ook om af te kunnen wijken van de EPC-norm voor andere gebruiksfuncties dan wonen.

De ontwikkelgebieden uit Koers 2025 zijn daarnaast in de Crisis en herstelwet aangewezen als gebieden waar bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte kunnen worden opgesteld. Zeeburgereiland is een van deze gebieden. De verbrede reikwijdte biedt de mogelijkheid tot opname van lokale verordeningen in het bestemmingsplan, waaronder de bouwverordening. In deze gevallen geniet het de voorkeur om bijvoorbeeld de maatwerkregels voor een lagere EPC en andere verordeningen op te nemen in het bestemmingsplan. Voor burgers en bedrijven is dit ook erg prettig, omdat alle regels met betrekking tot de fysieke leefomgeving in één document kunnen worden teruggevonden. Daarnaast leidt dit tot een goede onderlinge afstemming van regels en tot deregulering.

In de aangewezen gebieden streven gemeenten naar duurzaamheid door bijvoorbeeld hergebruik van bestaande terreinen en gebouwen, het toepassen van duurzame energievoorzieningen, samenwerking tussen bedrijven of integratie van functies. De verbrede reikwijdte is noodzakelijk om deze duurzaamheidsaspecten in het bestemmingsplan te kunnen regelen. De gemeente Amsterdam heeft een duidelijke visie op de toekomstige duurzame ontwikkeling van de stad en heeft hierin een regisserende en verleidende rol bij het waarmaken van de ambities, waarbij initiatieven vanuit de markt worden gefaciliteerd. Tegen de achtergrond van deze uitnodigingsplanologie is het wenselijk om een innovatief instrumentarium toe te passen, waarmee niet op voorhand alles op uitvoerbaarheid hoeft te worden getoetst maar ook de innovatieve kracht van de markt wordt gebruikt. De verdere ontwikkeling van Amsterdam voorziet in twee belangrijke maatschappelijke behoeften: het levert een aanzienlijke bijdrage aan de grote woningbehoefte en het voorziet in veel arbeidsplaatsen.

Het Ontwerpbestemmingsplan Bedrijvenstrook Zeeburgereiland wordt ter visie gelegd voordat de omgevingswet in werking zal treden.



In gesprek met Marieke van Doorninck, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid



Informatie ophalen bij bewoners



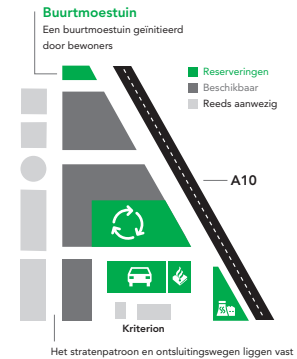
Gemeente Amsterdam

Bedrijvenstrook Zeeburgereiland

Multifunctioneel en stadsverzorgend

Uitgangspunten

De bedrijvenstrook op Zeeburgereiland wordt een multifunctioneel stadsverzorgend bedrijventerrein, voor ambachts- en bouwbedrijven, onderhouds- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers en een bouwmarkt. Deze bedrijven zijn vooral afkomstig uit de transformatiegebieden in Amsterdam. Verder zijn er een aantal ruimtereserveringen (zie hiernaast).



Recyclepunt

Ter vervanging van het afvalpunt op Cruquius komt er op de Bedrijvenstrook een Circulair Ambachtscentrum (recyclepunt).



Parkeergebouw

Er is ruimte gereserveerd voor een P+R-voorziening voor circa 600 auto's en 20 touringcars.



Politie

Het politiebureau Balstraat wordt verplaatst naar de Bedrijvenstrook. Start bouw in het 2e kwartaal 2020.



Hulpwarmtecentrale

Deze is nodig om pieken in de warmtevraag op te vangen en bij storingen aan de warmtevraag te voldoen.

Begin twintigste eeuw bestond het Zeeburgereiland alleen nog als omtrek. De dijken lagen er, maar waar nu het eiland is, was een baggerdepot. Nadat het gebied was aangelegd, bood het in de loop der jaren ruimte aan allerlei activiteiten en industrie. Er hebben nooit mensen gewoond, behalve in een paar dijkhuisjes aan de westelijke dijk.

Begin deze eeuw ontstonden plannen voor woningbouw op het eiland. Inmiddels wonen er ongeveer 5.000 mensen in de Sportheldenbuurt, midden op het eiland. De komende jaren wordt ten westen hiervan de Sluisbuurt ontwikkeld, waar naar verwachting nog eens 15.000 mensen komen wonen.

Ten oosten van de Sportheldenbuurt komt een bedrijventerrein. Op basis van Amsterdams beleid op het gebied van economie, luchtkwaliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid hebben we de voorwaarden voor de ontwikkeling opgesteld. Deze voorwaarden komen in het 'Stedenbouwkundig Plan'.

Mijlpalen



Visie

Multifunctioneel

De Bedrijvenstrook moet stadsverzorgend worden, met ruimte voor ambachts- en bouwbedrijven, onderhouds- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers en een bouwmarkt. In combinatie met gemeentelijke functies (recyclepunt en parkeergebouw) is de ambitie het creëren van een multifunctioneel gebied met een prettig klimaat voor ondernemers en bewoners. Naast bedrijven zijn er in beperkte mate ook sport en spel, en café-restaurant mogelijk aan de straat, aan de gevel of op de daken.

Energie neutraal

De ambitie is om een energie neutraal gebied te maken, waarbinnen de gemeentelijke functies als het circulair ambachtscentrum (recyclepunt) en de P+R-garage een voorbeeldfunctie vervullen.



www.amsterdam.nl/zeeburgereiland

Groen

Er wordt een prettige omgeving gecreëerd voor zowel de buurtbewoners als werknemers door natuurinclusief en klimaatbestendig te bouwen met veel aandacht voor groen en kleine dieren. Zowel op de gebouwen als in de openbare ruimte.



Samenwerking & bereikbaarheid

Bedrijven moeten gaan samenwerken aan een zoveel mogelijk circulaire gebiedseconomie en maken daarbij gebruik van slimme logistiek en mobiliteit om Zeeburgereiland bereikbaar en veilig te houden.



Infographic als onderdeel van de participatie bijeenkomst

9 - Participatie

Voorafgaand aan de afronding van het concept SP heeft participatie plaatsgevonden. Er is een stakeholderswerkgroep opgericht bestaande uit bewoners en bedrijven. De gemeente heeft samen met deze werkgroep een grotere bijeenkomst voorbereid waarop ideeën opgehaald en doorgepraat kon worden aan de hand van drie thema's: naadloze inpassing, duurzaamheid en bereikbaarheid.

Aanwezigen willen graag een groen (groene daken, dakpark) en natuurinclusief (groene gevels en openbare ruimte gaan in elkaar over en houden rekening met kleine dieren) bedrijventerrein. Het bedrijventerrein moet onderdeel worden van looproutes door de buurt, mede door trekkers bijvoorbeeld in de vorm van horeca. Verder is vooral behoefte aan goedkope makersruimtes en horeca. Samenwerking tussen bedrijven moet gestimuleerd worden ten gunste van circulariteit en optimalisering van de bereikbaarheid.

Bij de voorbereiding op de volgende fase, inspraak SP, is de stakeholderswerkgroep betrokken. Voor de komende jaren zal de werkgroep in ieder geval betrokken zijn bij de volgende momenten:

- Tweede helft 2020: (wettelijke) zienswijze voor eenieder op het ontwerpbestemmingsplan. Tweede helft 2020: inspraak (op basis van inspraakverordening Amsterdam) op ontwerp openbare ruimte.
- Vierde kwartaal 2020: Participatie en inspraak over Recyclepunt.
- 2021-2022: participatie en inspraak over P+R-parkeergebouw.
- Op zijn vroegst 2022: participatie bij selectie marktpartij (tender) d.m.v. buurtjury of iets vergelijkbaars. Spelregels nader te bepalen.