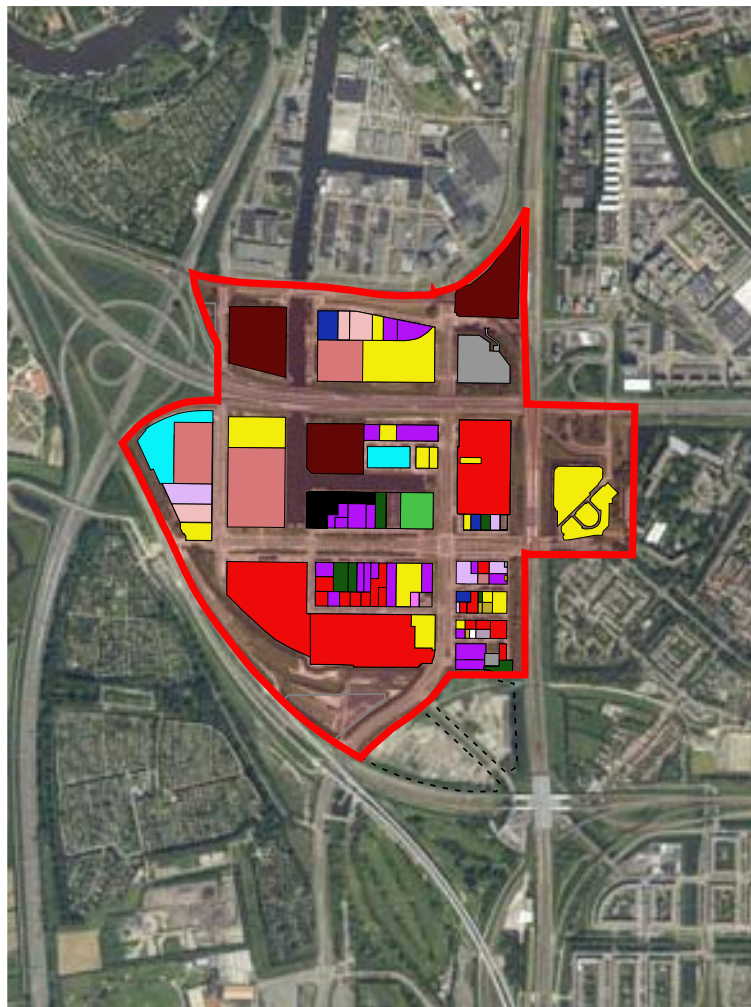




Ruimtelijk-Programmatische Onderlegger Amstel Business Park-Zuid

03.04.2008





Ruimtelijk-Programmatische Onderlegger Amstel Business Park-Zuid

03.04.2008

in opdracht van:



Gemeente Amsterdam

Projectbureau Zuidoostlob



1. Inleiding	3
2. Gebiedsanalyse	9
2.1 Plangebied en context	11
2.2 Raamwerk	15
2.3 Velden	22
3. Transformatiedynamiek	27
3.1 Veranderende context	29
3.2 Een terugblik: de statistiek van het gehele plangebied	31
3.3 Een terugblik: de ruimtelijke spreiding van de dynamiek	32
3.4 Programmatische dynamiek	33
3.5 Inschatting transformatie dynamiek	35
4. Bouwstenen	39
4.1 De bevindingen samengevat	40
4.2 Bouwstenen	43
Intermezzo: Planschalen	57
5. Plankaart	59
5.1 Programma en ruimte	61
5.2 Programmatische uitgangspunten	61
5.3 Ruimtelijke uitgangspunten	73
5.4 Plankaart	75
6. Ontwikkelingsstrategie	77
6.1 Volume en tijd	79
6.2 Fasering	81
6.3 Financieringsrelatie	82
Bijlagen	85
Colofon	129

Inhoud



1

Inleiding

Aanleiding

In opdracht van het Projectbureau Zuidoostlob en de Gemeente Ouder-Amstel is, in aanloop naar een nieuw bestemmingsplan, dit voorliggend ruimtelijke planologische onderlegger opgesteld. Het oude bestemmingsplan dateert namelijk uit de jaren 70. Deze studie verkent de mogelijkheden tot een intensiever gebruik van het gebied en differentiatie van het programma. Naast basis voor het nieuwe bestemmingsplan dient het rapport er ook voor om de ontwikkelingskansen in het gebied inzichtelijk te maken voor initiatiefnemers.

Het Amstel Business Park (ABP) is een 180 hectare groot bedrijventerrein. Het noordelijk deel ligt in de gemeente Amsterdam en het zuidelijk deel in de gemeente Ouder-Amstel. Kenmerkend van dit werkgebied is de grote diversiteit in bedrijfssectoren, schaal en maat van kavels en gebouwtype. De ontwikkelingsbevoegdheid ligt bij de Gemeenteraden van Amsterdam en Ouder-Amstel, voor respectievelijk het noordelijke deel van ABP en het zuidelijk deel van ABP.

De gemeente Amsterdam heeft een groot deel van de grond van Amstel Business Park, gelegen in de gemeente Ouder-Amstel, in eigendom. Hierdoor zijn tussen de gemeente Ouder-Amstel en gemeente Amsterdam afspraken gemaakt over het dagelijks beheer en onderhoud. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor deze taken. Het juridisch wegbeheer is een verantwoordelijkheid van de gemeente Ouder-Amstel.

De afgelopen decennia is de ontsluiting van het gebied enorm verbeterd, waardoor de wat perifere ligging van het gebied veranderde in een uitstekende positie tussen het centrum van Amsterdam en de economische centra aan de zuidkant van de Amsterdam (Schiphol, Zuidas en Zuidoost).

De recent ingezette ontwikkeling van het noordelijk deel van het Amstel Businesspark tot een gemengd (grootstedelijk) woon-werkgebied, heeft gevolgen voor het hele bedrijventerrein. Het hele Amstel Business Park wordt namelijk nog meer verknoot met het stedelijk milieu. Dit heeft een grote aantrekkingskracht op bepaalde vormen van bedrijvigheid, zoals ondernemingen uit het creatief productiemilieu. Tevens is er een druk om het bestaande bedrijventerrein te verdichten, vanwege de schaarste

aan grond.

Er zijn momenteel al diverse initiatieven vanuit de markt voor (her)ontwikkeling van bedrijfspanden. Hoe moet bijvoorbeeld worden omgegaan met de initiatieven voor kantoorontwikkeling langs de A10 (bijv. kavel PCM) of de groei van groothandels (bijv. Sligro in voormalig Vendex-complex) of nieuw soort programma (bijv. congresruimte en school op kavel Modo van Gelder). En wat is de beste ontwikkeling van het nog braakliggende deel in het meest zuidelijke deel bij het Duivendrechtse Veld ?

De structuurvisie van de gemeente Ouder-Amstel (2007) doet geen specifieke uitspraken over het plangebied. Wel worden de plannen voor de nabije omgeving beschreven. In de omgeving van station Duivendrecht is ruimte voor aanvullende voorzieningen. Deze dienen dan niet te concurreren met de voorzieningen in het centrum, maar moeten inspelen op de vele passanten en werknemers in de directe omgeving (pag 108). Het Duivendrechtse veld leent zich voor bedrijvigheid, wonen, en voorzieningen (p 110).

Proces

Voorliggende notitie is opgesteld door de dienst Ruimtelijke Ordening in opdracht van het Projectbureau Zuidoostlob en de gemeente Ouder-Amstel.

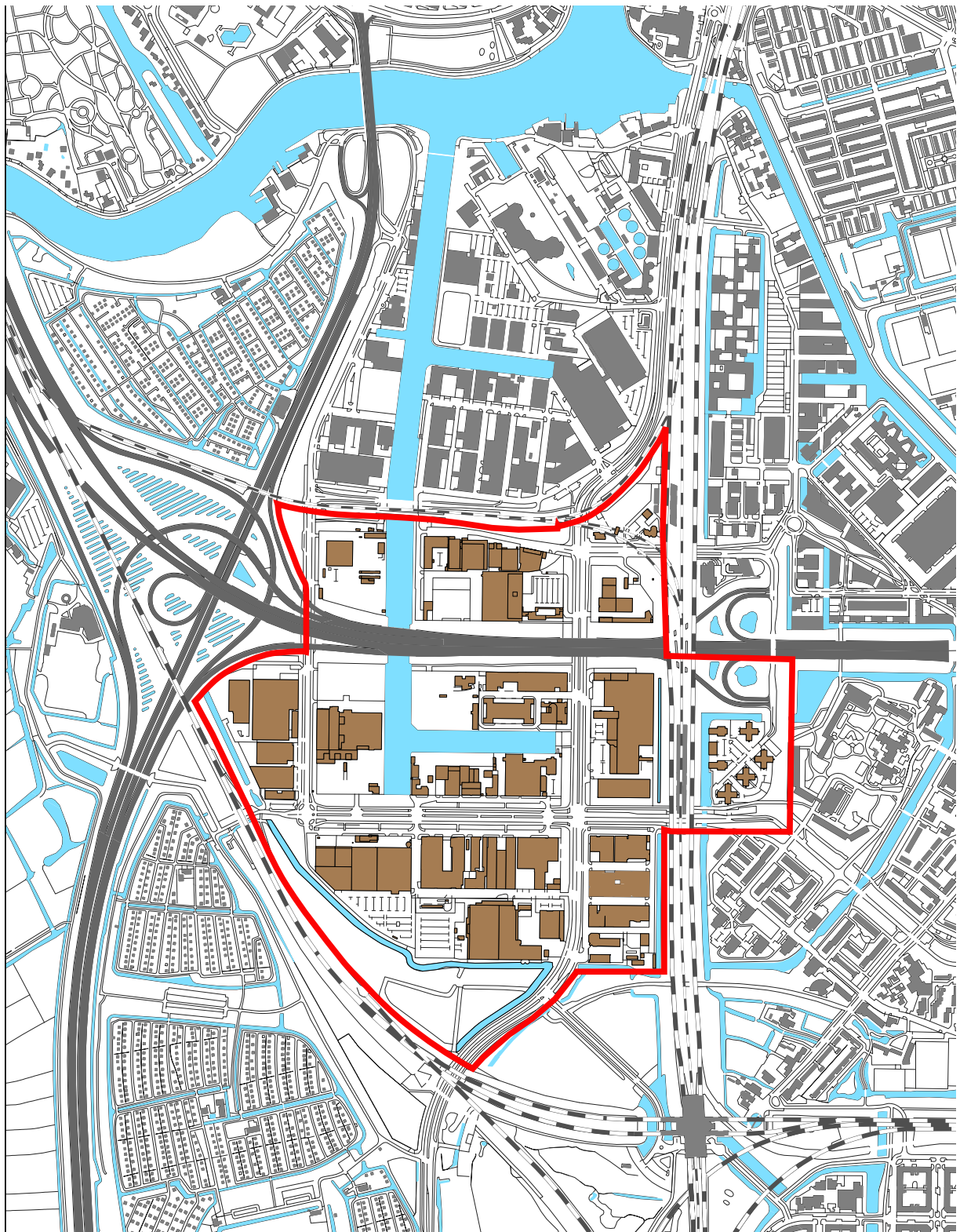
Over de inhoud en de aanpak heeft op 10 december 2007 een discussiebijeenkomst plaatsgevonden met de dienst Economische Zaken, dienst Milieu- en Bouwtoezicht, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, dienst Verkeer en Vervoer, gemeente Ouder-Amstel en de bedrijvenvereniging ORAM (zie bijlage 2). Na het bestuurlijk vaststellen van het rapport kan worden gestart met het opstellen van het bestemmingsplan.



▲ Zicht op de A10 en de betoncentrale

▼ Groothandel Makro aan de Flinesstraat





▲ figuur 1.1 Plangebied



Plangebied

Het plangebied waarvoor het ruimtelijk-programmatisch kader opgesteld wordt is grofweg het deel van het Amstel Business Park dat in de gemeente Ouder-Amstel ligt. De omvang van het plangebied is circa 90 hectare.

De noordkant wordt begrensd door de gemeentegrens van Amsterdam, de west- en zuidkant door de spoorlijn Schiphol-Almere en de oostkant door de spoorlijn Utrecht-Amsterdam, uitgezonderd het Entrada-gebied.

Leeswijzer

De opbouw van dit boekje bestaat uit 3 delen. Allereerst zal de locatie worden beschreven zodat de lezer, die nog onbekend is met het gebied, zich het plangebied eigen kan maken. Het gebied wordt geanalyseerd aan de hand van de ruimtelijke hoofdcomponenten waaruit het gebied bestaat: het raamwerk en de velden.

Voorts wordt ingezoomd op de ontwikkelingsdynamiek van het gebied sinds de jaren 70. Duidelijk wordt bijvoorbeeld welke bedrijven zijn vertrokken en welke zijn gebleven. Deze analyse geeft inzicht wat er in het verleden is gebeurd maar vormt ook de context voor de huidige en toekomstige ontwikkelingen.

In het hoofdstuk 'Bouwstenen' wordt een zestal dragers voor toekomstige ontwikkelingen beschreven. Het zijn uiteindelijk deze dragers die de programmatische opbouw organiseren.

De plankaart wordt toegelicht in het vijfde hoofdstuk.

Naast de ruimtelijke en programmatische opbouw wordt ook de programmering per veld beschreven.

Tenslotte komt in het laatste hoofdstuk de ontwikkelingsstrategie aan bod.



▲ BMW-dealer aan de Pieter Braaijweg.



▲ PCM, gezien vanaf de Van der Madeweg.



▲ Loogman Carwash aan de Van Marwijk Kooijstraat.



▲ De Spaklerweg.

 **Deli Company**



2

Gebiedsanalyse

In dit hoofdstuk wordt de locatie nader bekeken. Vanuit een hogere schaal wordt langzaam ingezoomd zodat niet alleen het plangebied maar ook de context duidelijk wordt.

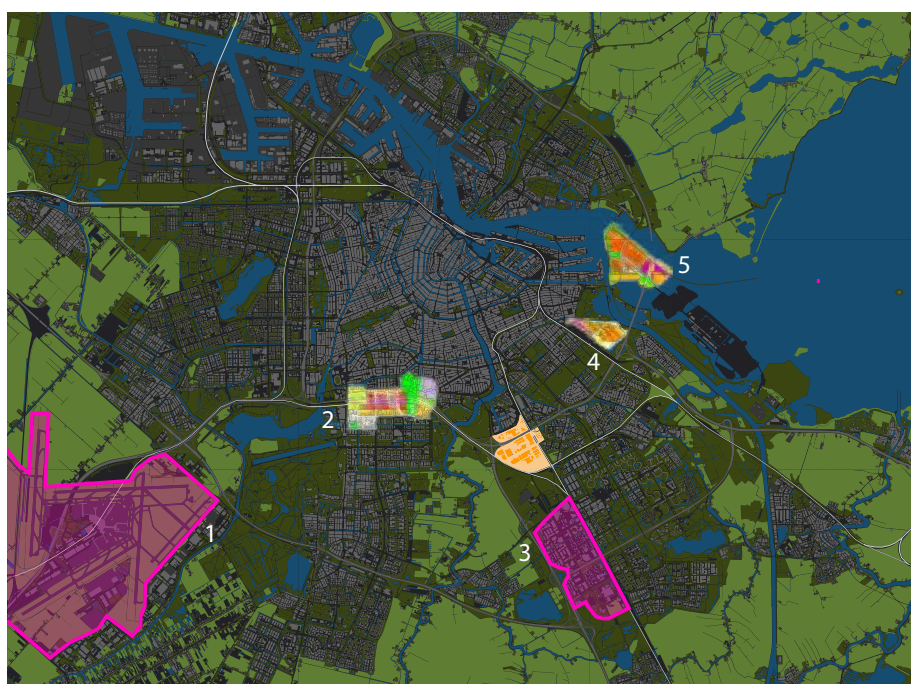
De analyse binnen het plangebied is gemaakt op basis van de ruimtelijke hoofdcomponenten 'raamwerk' en 'velden'. Deze componenten vormen als het ware de anatomie van het gebied en lenen zich uitstekend om het functioneren van het bedrijventerrein inzichtelijk te krijgen.



▲ fig. 2.1 Ligging in Amsterdam en gemeentegrens Ouder-Amstel.

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1=luchthaven Schiphol | 4= Science Park |
| 2= Zuid As | 5= Zeeburgereiland |
| 3= Amstel III | |

▼ fig. 2.2 Economische ontwikkelingen aan de zuidkant van de A10.



2.1 Plangebied en context

Bestuurlijke grenzen en eigendom

De locatie wordt gekenmerkt door een bijzondere verhouding tussen eigendom en bestuurlijke grenzen. Hoewel de gemeente Amsterdam grootgrondbezitter is, valt het plangebied binnen de bestuurlijke grenzen van de gemeente Ouder-Amstel. (kaartje toevoegen)

Positie

Het gebied is centraal gelegen. Op het niveau van de randstad is de zuidoostelijke ligging t.o.v. Amsterdam gunstig vanwege de directe verbinding met de rest van de randstad. Op een lagere schaal bevindt het Amstel Business Park-Zuid zich te midden van de

economische zone Schiphol-Zuid As-AMC en vormt het onderdeel van de (economische) ontwikkelingen langs de A10.

Ook de binnenstad, het Arenaboulevardgebied, Amstel III en het Amstelstation liggen nabij.

Deze centrale positie is terug te vinden in het type bedrijven wat zich huisvest in het plangebied. Enerzijds vestigen groothandels zich die de uitwisseling tussen stad en regio laten zien, anderzijds zijn het bijvoorbeeld de garagebedrijven waarvoor geen plek meer is in de binnenstad maar die wel dichtbij de klant gevestigd willen zijn.

Ten slotte is het plangebied de schakel tussen Duivendrecht en de Amstelscheg. Hoewel deze verbinding fysiek nog niet optimaal is, verbindt de Van der Madeweg deze gebieden.



▲ fig. 2.4 Lange lijnen.

Bereikbaarheid per auto

De locatie is goed verbonden met de regio. De A10, welke het gebied doorsnijdt, is de verbinding westwaarts met Schiphol, Leiden, Den Haag en verder. Oostwaarts levert de A10 de aansluiting met de A1. De A2, welke het plangebied begrenst, is de link naar het zuiden: Utrecht, Breda en verder.

Ook de verbinding met de binnenstad is goed. De lange lijnen Utrechtse straat-Van Woustraat-Joan Muyskenweg en Weesperstraat-Wibautstraat-Spaklerweg zorgen voor een directe verbinding met de historische binnenstad. Vergeet hierbij niet dat deze lange lijnen plaats bieden aan fiets en auto en bovendien een stedelijk/dynamisch karakter hebben.



▲ fig. 2.5 Hoofdontsluiting, auto.

▼ fig. 2.6 Metro- en Treinstations

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Door de nabijheid van het NS-station Duivendrecht, maar nog meer door de directe nabijheid van de metrostations Van der Madeweg en Overamstel, heeft het plangebied een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer (zie bijlage 3). Beide metrostations in het gebied en maken onderdeel uit van de Geinlijn, de Gaasperplaslijn en de ringlijn, waardoor een groot gedeelte van de stad in zeer korte tijd te bereiken is.



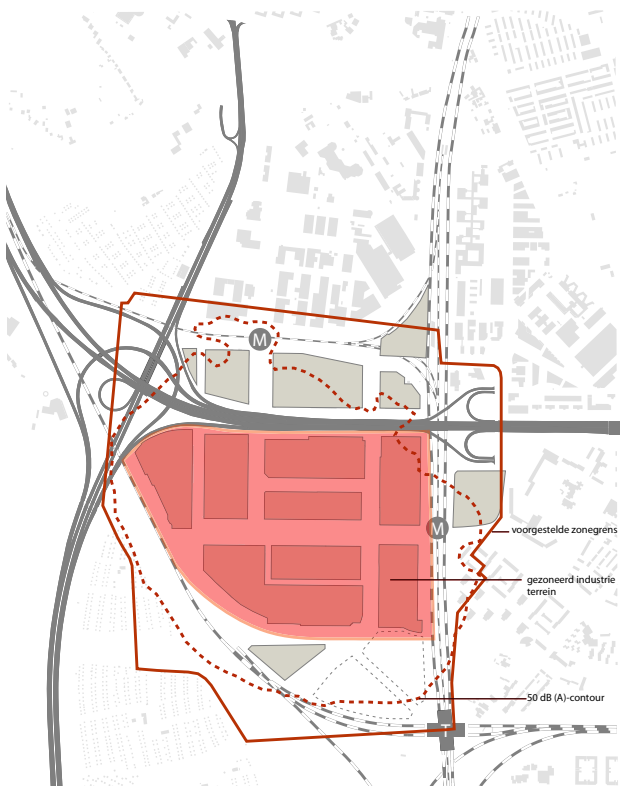


fig. 2.7 Zonegrens 'Gezoneerd industrieterrein' ▲

Industrielawaai

Het plangebied is onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Amstel- Business Park. Deze zone wordt zodanig verkleind middels bestemmingsplanprocedures dat de toekomstige woningen en andere geluidsgevoelige functies van Overamstel niet meer in de zone liggen. Voor de reeds gevestigde bedrijven in het Amstel Business Park-Zuid geldt dat de bedrijfsvoering niet mag worden aangetast vanwege de herzonering. De rechten die de bedrijven hebben op grond van de Wet milieubeheer worden gerespecteerd. Indien blijkt dat dit uitgangspunt niet kan worden gehandhaafd, wordt in overleg met het desbetreffende bedrijf een oplossing op maat gezocht. In totaal mogen de opgetelde geluidsrechten van de individuele bedrijven de 50 d(B)A- zonegrens van het geluidzoneerde industrieterrein niet worden overschreden. De op te leggen geluidsnorm is afhankelijk van de ligging van het desbetreffende bedrijf ten opzichte van de zonegrens.

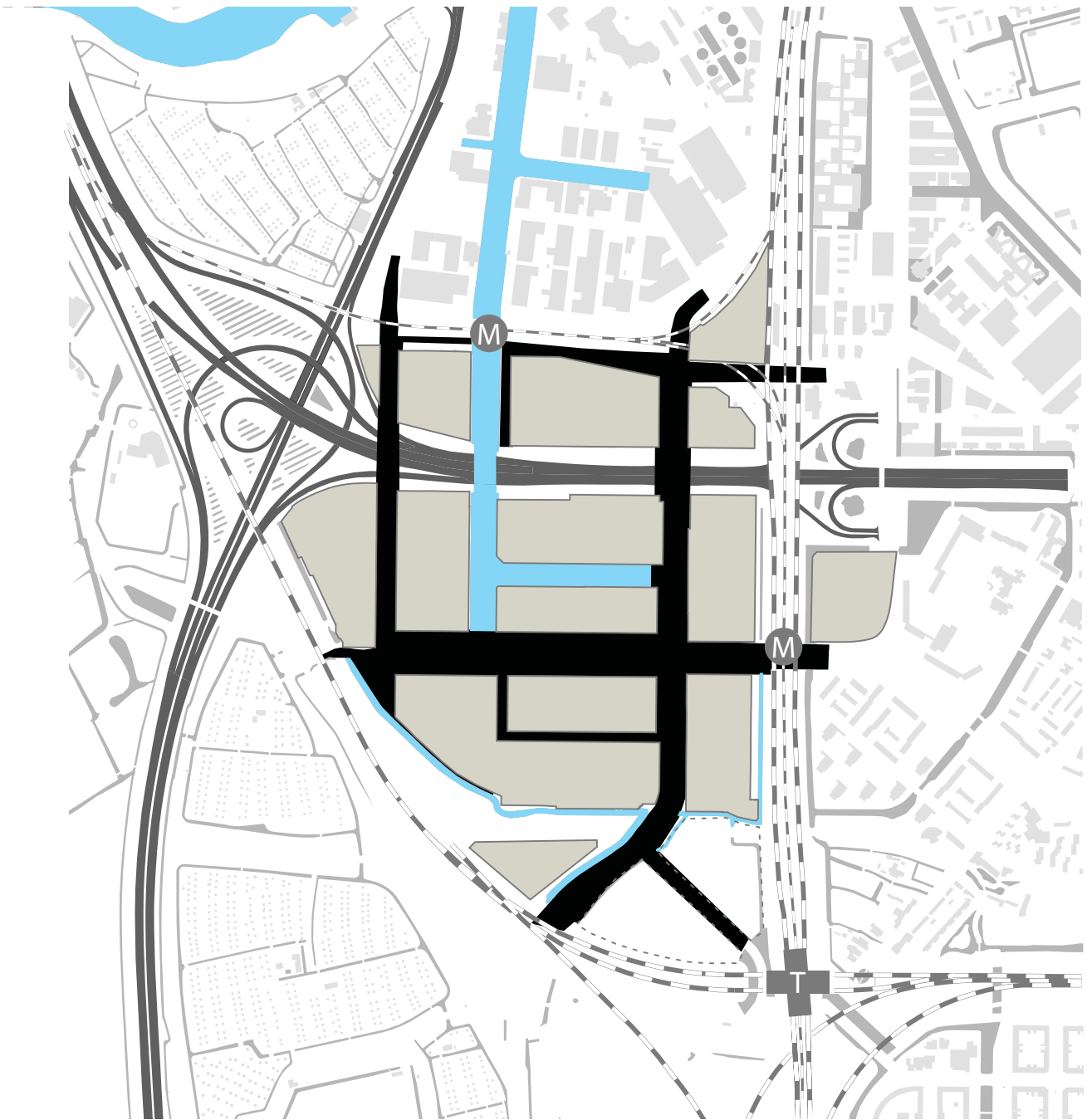
Eigendom

Het merendeel van het plangebied is in eigendom van de gemeente Amsterdam en in erfpacht uitgegeven. Alleen in het zuidelijk deel is de grond waar de groothandel Makro op staat en het braakliggend deel direct ten zuiden hiervan in eigendom van de NS Poort.



◀ fig. 2.8 Eigendommenkaart
(ter indicatie, correcte kaart nog te leveren door OGA)

- topografie
- plangrenzen
- verhuringen
- erfpacht
- particulieren
- deelperceel
- eigendom Gemeente Amsterdam
- beheer OGA



▲ fig. 2.2.1 Raamwerk en velden.

- raamwerk
- velden



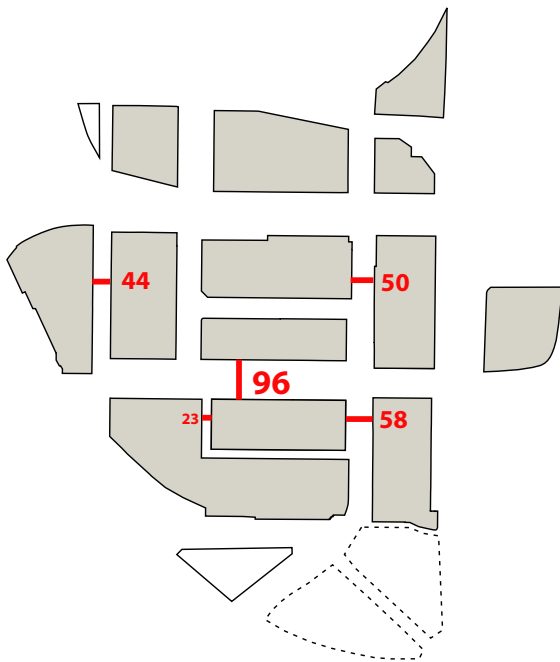


fig. 2.2.2 Profielmaten in meters ▲

2.2 Raamwerk

Het raamwerk bestaat grofweg uit een orthogonaal stratenpatroon met plaatselijk een afwijkende structuur.

De belangrijkste wegen in het raamwerk zijn in noord-zuid richting zijn de de Spaklerweg en de Joan Muyskenweg. In de oost-west richting zijn dit de Van der Madeweg en Van Marwijk Kooystraat.

De Spaklerweg is een krachtig element van het raamwerk. De weg is onlangs geherprofileerd en heeft een sterke (intrinsieke) identiteit gekregen. De relatie met de gebouwen wisselt per veld. In enkele gevallen ligt de entree aan de Spaklerweg (Hanos, Waternet) maar meestal wordt de Spaklerweg geflankeerd door zijgevels.

De Joan Muyskenweg is gefragmenteerd en komt mede daardoor rommelig over. Het kent van noord naar zuid wisselende profielen en eindigt aan de zuidkant in het niets. Ook zijn de wanden van deze straat zeer onregelmatig. Een duidelijke rooilijn ontbreekt en grote stukken zijn onbebouwd.

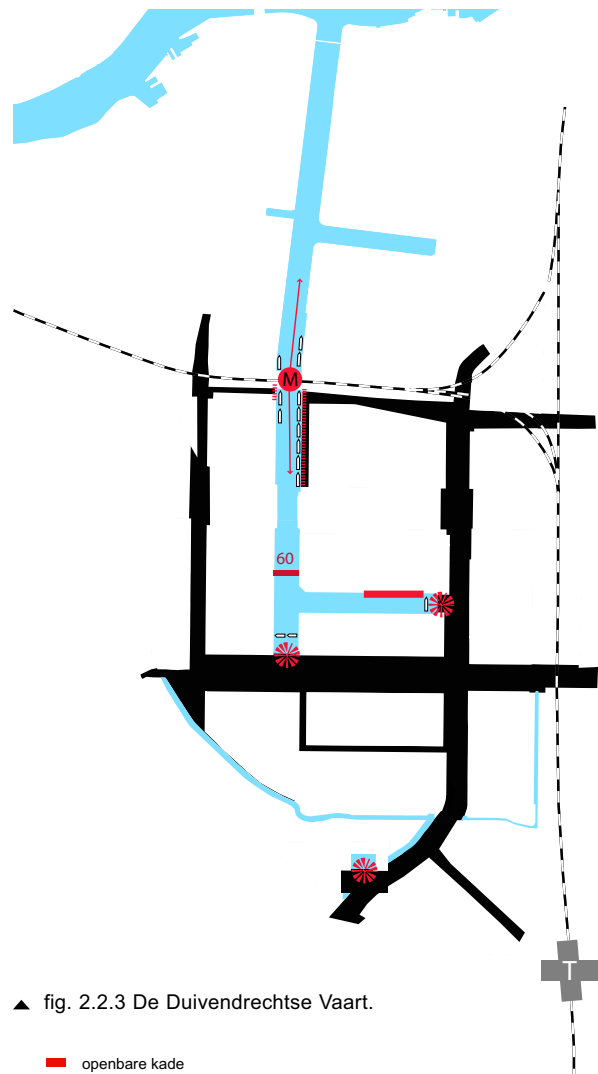
De Van der Madeweg is door de breedte een opvallend element in het gebied. Met zo'n 96 meter is deze weg bijna twee maal zo breed als andere belangrijke wegen in het gebied. Deze maat is een erfenis uit de jaren zestig, waarbij de Van der Madeweg nog gezien werd als de verbinding tussen Amstelveen en Duivendrecht/Zuid-oost. (zie bijlage). Tegenwoordig wordt deze ruimte niet effectief gebruikt en is dus overgedimensioneerd.

Het brede profiel van de Van der Madeweg. ▼



De Duivendrechtse Vaart is als water element ook onderdeel van het raamwerk. Met een breedte van zo'n 60 meter en een doorzicht naar de Amstel is het een ruimte van formaat. Vanuit de straten is echter nauwelijks zicht op het water en de meeste bedrijfspanden langs het water zijn niet op het water georiënteerd. De kavels rond het water zijn voornamelijk uitgegeven, slechts op vier plekken is het water toegankelijk: de kade ter plaatse van 'Kavel O', op de kop van de binnenhaven aan de Spaklerweg, de kop van de vaart net naast de betoncentrale en de kade van de Willem Fenengastraat. De relatie met het water vanuit de 'koppen' zou eenvoudig verbeterd kunnen worden, waarmee de eerste stap gezet wordt om de kwaliteit van het water beter te integreren. De betoncentrale, de Gemeente en enkele woonbootbewoners zijn op dit moment de enige intensieve gebruikers van het water. Gezien de maat van het water zou dit gebruik kunnen worden geïntensiveerd.

Het metrostation Overamstel is een bijzonder station vanwege de relatie die het aangaat met het water, precies gelegen boven de vaart biedt het water een bijzonder uitzicht (zie foto).

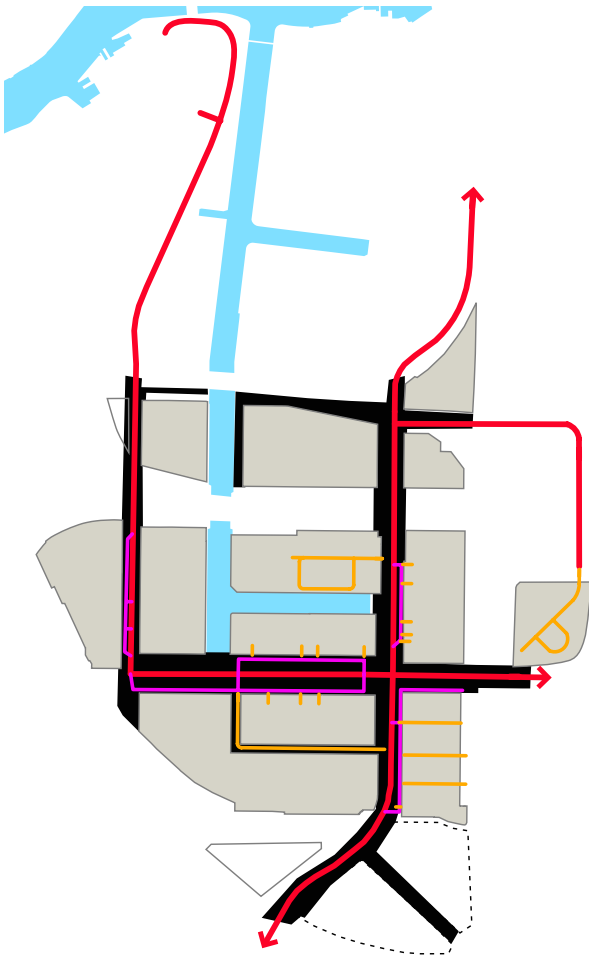


▲ fig. 2.2.3 De Duivendrechtse Vaart.

- openbare kade
- x profielbreedte
- zichtlijn
- ★ raakpunt hoofdonsluiting en water

▼ Zicht op de Duivendrechtse Vaart vanaf metrostation Overamstel.





Ontsluitingstypen

Met ontsluiting wordt het gebruik van het raamwerk door het verkeer bedoeld. Binnen het plangebied zijn verschillende typen te onderscheiden, die elk op hun eigen manier functioneren. De hoofdontsluiting zorgt voor de directe voeding van het gebied. Ook het verkeer wat door het plangebied kruist, gebruikt deze wegen. Het bestaat uit de Joan Muyskenweg, Spaklerweg, Van der Madeweg en Van Marwijk Kooystraat.

Om vanuit de hoofdstructuur de eilanden te betreden zijn er drie alternatieven: direct, via een ventweg of via een secundaire structuur. De uitwisseling tussen hoofdstructuur en velden is vooral van belang met betrekking tot de verkeersdruk en het laden en lossen. Bovendien kent deze uitwisseling ook ruimtelijke kenmerken: bijvoorbeeld, een dubbele ventweg met parkeren resulteert in een zeer breed profiel.

fig. 2.2.4 Ontsluitingstypen. ▲

- hoofdraamwerk — red line
- ventwegen — purple line
- veldontsluiting — yellow line

Ventweg langs de Joan Muyskenweg. ▼



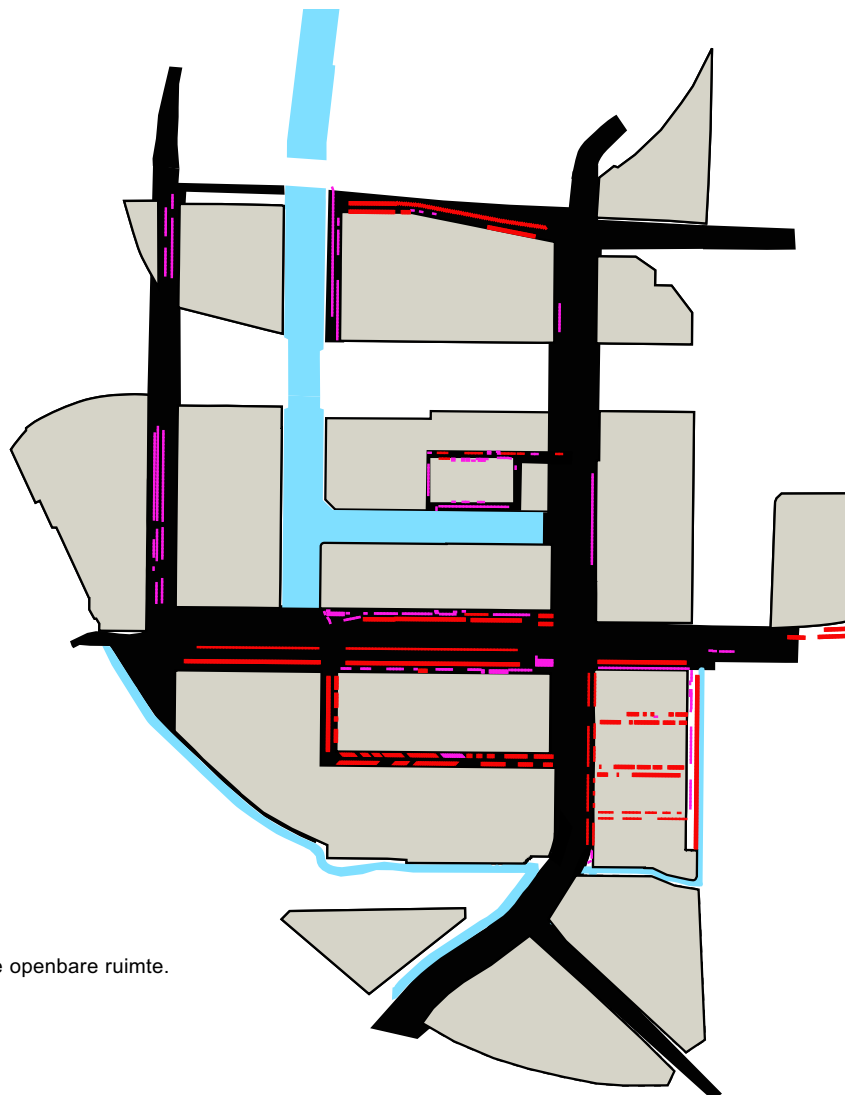


Legenda: ■ < 500 mvt ■ 500 - 1500 mvt ■ 1500 - 2500 mvt ■ 2500 - 5000 mvt ■ > 5000 mvt

▲ fig 2.2.5 Verkeersintensiteit, Prognose 2020 ▲
uit: Aanvullend Verkeersonderzoek Overamstel, DIVV,
04.03.2008



▲ Fig 2.2.6 I/C Verhouding, Prognose 2020
uit: Aanvullend Verkeersonderzoek Overamstel, DIVV,
04.03.2008



▲ fig. 2.2.7 Parkeren in de openbare ruimte.

■ parkeren in vakken
■ wild parkeren

Verkeersdruk

De kaartbeelden hiernaast geven de verkeerssituatie aan in 2020. Als ijkpunt is voor deze studie het moment gekozen met het meeste verkeer, namelijk de avondspits. De ontwikkeling van Overamstel is meegenomen maar de verdere verdichting voor het Amstel Businesspark nog niet.

De kaart 'verkeersintensiteit' laat het aantal verkeersbewegingen zien. Op de A10, de Van Marwijk Kooistraat en de Spaklerweg zijn deze het grootst, op de Joan Muyskenweg is het aantal bewegingen het kleinst.

Op een aantal punten leveren deze bewegingen problemen op. De kaart 'verkeersafwikkeling' geeft aan dat op de A10, de Blookerweg, de Spaklerweg en de Van Marwijk Kooijstraat capaciteitsproblemen ontstaan. Hoewel niet op de kaarten weergegeven, vindt in de omgeving van de Flinesstraat regelmatig filevorming plaats. De Makro en bijbehorende benzinepomp hebben een dergelijke verkeersaantrekkende werking dat zelfs ook op de toevoerwegen (Van der Madeweg en Spaklerweg) verkeershinder ontstaat.

Parkeren

Het parkeren in het gebied zorgt voor grote druk in de openbare ruimte. Niet alleen worden personenauto's neergezet, ook trailers van vrachtwagens en autowrakken staan in de openbare ruimte.

Op het maaiveld zijn er momenteel ca. 2600 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, exclusief het gebouwde parkeren van de Makro. Bij de circa 5200 arbeidsplaatsen komt dit neer op een parkeernorm van gemiddeld 0,50 parkeerplaats per arbeidsplaats. De parkeerdruk op de openbare ruimte komt dan ook voort uit dit beperkte aanbod en wordt versterkt door bezoekers en mensen die hun auto parkeren en dan per OV verder gaan (transferiumfunctie).

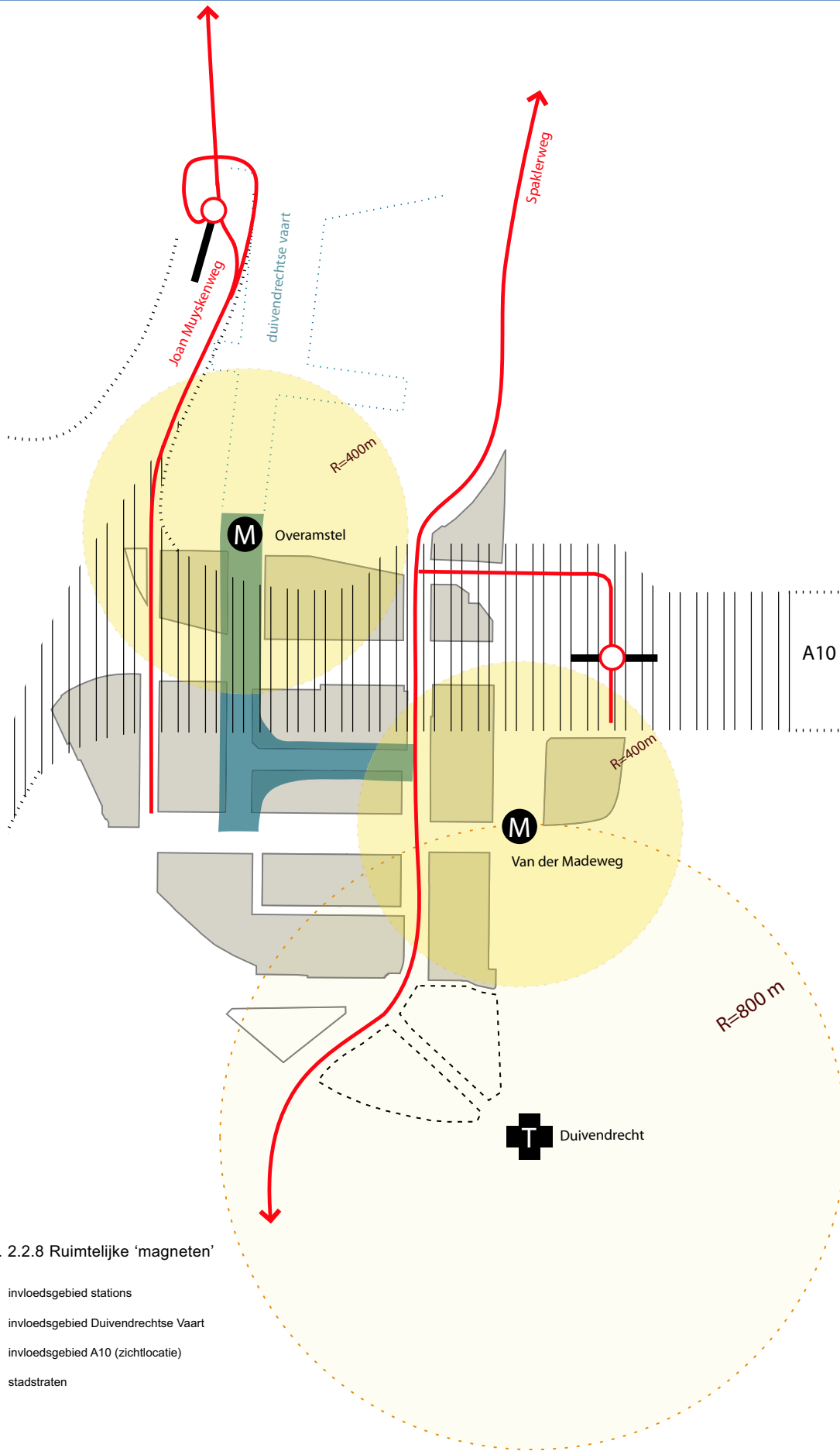
Uitstraling openbare ruimte

De uitstraling van de openbare ruimte is zoals die van een traditioneel bedrijventerrein. Brede straten en veel verharding. Parkeren is dominant in het straatbeeld en een groot deel van de gevels wordt gekenmerkt door of een entreefunctie of door voorzieningen voor laden en lossen. De groothandels worden gekenmerkt door een gesloten gevel, waardoor ze een introvert karakter hebben. De autoshowrooms hebben echter een zeer open gevel en gaan daarom een (visuele) relatie aan met de openbare ruimte.

De Spaklerweg is recent geherprofileerd en is een sterke ruimtelijke eenheid geworden in het gebied.

▼ Parkeren op de Joan Muyskenweg





▲ fig. 2.2.8 Ruimtelijke 'magneten'

- invloedsg gebied stations
- invloedsg gebied Duivendrechtse Vaart
- invloedsg gebied A10 (zichtlocatie)
- stadstraten

Ruimtelijke magneten

De ruimtelijke 'magneten' zijn structuren die mogelijk nieuwe ontwikkelingen zouden kunnen organiseren. De analyse onderscheidt verschillende 'magneten'. Niet elke 'magneet' is voor elk type bedrijf van belang, soms hecht een bedrijf waarde aan zichtbaarheid, soms aan bereikbaarheid.

De bereikbaarheid per metro, trein en auto is al eerder genoemd. Het is een belangrijke eigenschap. De zone strekt zich uit over de noordoost zijde van het plangebied, waarin het kruisstation Duivendrecht een belangrijke positie in neemt.

De A10 biedt een enorme potentie aan zichtlocaties. In het nabijgelegen plan Weespertrekvaart-zuid wordt deze eigenschap al benut maar ook op vele andere plekken langs de A10 is dit patroon te zien. In het plangebied is V&D al jaren lang op een zichtlocatie gevestigd en onlangs zijn ook BMW en Lexus naast de A10 neergestreken. Verder lijkt de komst van G-star een voortzetting te zijn van deze trend.

De velden van Hanos, Modo van Gelder, GVB Railbouw en Waternet worden nog niet gebruikt als zichtlocatie.

De Duivendrechtse vaart is functioneel nog maar van weinig waarde. Alleen de betoncentrale en de Gemeentewerf gebruiken het water. Echter, ruimtelijk zou het wel degelijk aan waarde kunnen winnen. De ruimte is prachtig en de ambiance van het water zou zeker een vestigingsmotief voor bedrijven kunnen zijn. De Spaklerweg is een belangrijke verbinding van de stad met Zuidoost. Niet alleen per auto maar ook per fiets doorkruizen dagelijks vele mensen het gebied. De weg biedt daarom potentie aan meer lokale bedrijven om zichtbaar te zijn. Bij het doortrekken van de Joan Muyskenweg (zie hoofdstuk dynamiek) via de NS gronden tot aan de Spaklerweg zou de ook de Joan Muyskenweg een dergelijke functie kunnen krijgen.

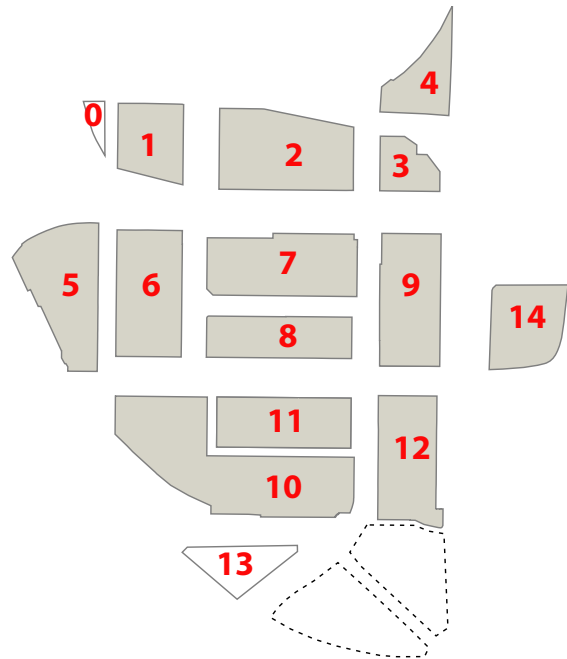
Als alle magneten op elkaar worden gelegd ontstaat in de oksel van de A10 en A2, ter plaatse van de Joan Muyskenweg een opstapeling van diverse 'magneten'. Het water, de snelwegen, de metro en de Joan Muyskenweg zorgen voor een bijzonder ontwikkelingsklimaat.

▼ Zicht op het water tussen velden 7 en 8.



2.3 Velden

Door de verdeling van het plangebied door het raamwerk ontstaan er 14 velden. Vergelijkbaar met de studie van Stedenbouwkundig Ontwerp Bureau G. B. Urhahn (1992) zijn de velden genummerd, zie de kaart hiernaast.

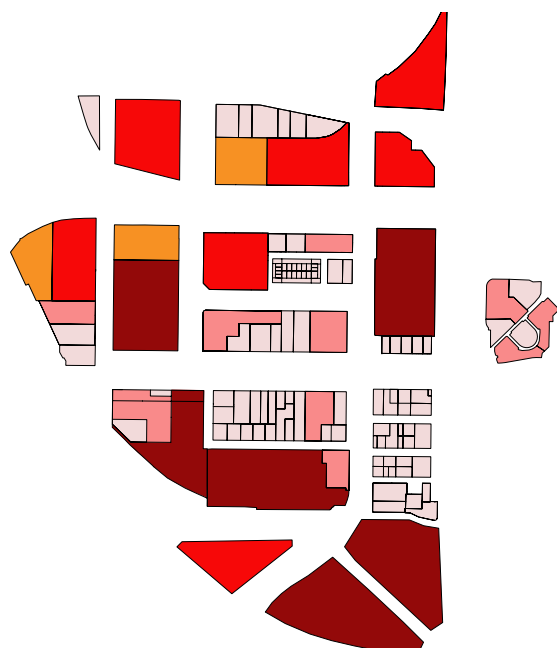
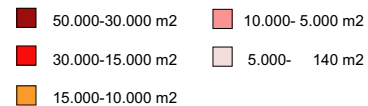


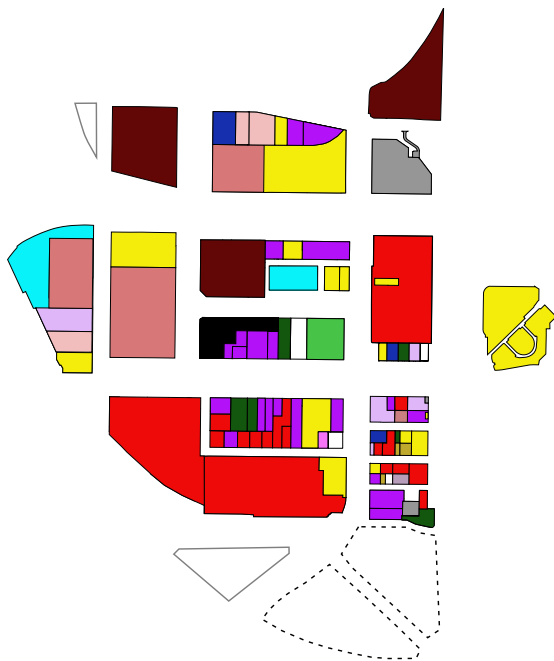
▲ fig. 2.3.1 Veldnummering.

Kavelgrootte

De diversiteit aan kavelgroottes is enorm, de bandbreedte varieert van 50.000m² tot 30m². Dit biedt uitstekende mogelijkheden voor bedrijven van verschillende grootte om zich in het plangebied te vestigen. De hallen van de groothandels en kleine bedrijven kunnen zo naast elkaar bestaan.

▼ fig. 2.3.2 Kavelgrootte.





▲ fig. 2.3.3 Programma.



Programma

De functiekaart hiernaast toont het gekleurde pallet aan bedrijvigheid, zoals nu aanwezig. Het gamma aan bedrijven bestaat uit o.a. groothandels, gemeentewerf, opslagboxen, mediabedrijven, automobiel bedrijven en de hoofdkantoren van Blokker en V&D.

De functies zijn als het ware een verzameling van stadondersteunende functies, zoals de groothandels en de betoncentrale, en functies die zich niet meer in de (binnen)stad vestigen maar in de nabijheid daarvan. Voorbeelden hiervan zijn de automobielbedrijven en de opslagboxen. Het gebied functioneert dus enerzijds als een schakel tussen stad en regio, anderzijds huisvest het stad ondersteunende functies.

De groothandels bevinden zich vooral in foodsector. Naast de bekende ketens zoals Hanos, Makro en de Sligro zijn ook specifiekere Aziatische groothandels het plangebied gevestigd. De aanwezigheid van ondersteunende horeca bedrijven, bijvoorbeeld verhuur van butlers en een groothandel voor horecameubilair duidt op functiesynergie. Ook voor de garagebedrijven, autoschadebedrijven en autodealers lijkt deze redenering op te gaan.

In het noordwestelijk deel van veld 2 is het cluster van mediabedrijven opvallend. Het filmmuseum heeft daar een opslag en Haghéfilm Consultants conserveert oude films. Nedcipro, Cineco en Valkesier Capital Images produceren films en visuele effecten.

Tenslotte is de gemeente Amsterdam ook een belangrijke grondgebruiker in het gebied. Op veld 1 is het Gemeentelijk Vervoers Bedrijf gevestigd met een railbouw afdeling en een opstalplaats voor stadsbussen.

Op veld 7, ook wel kavel O genoemd, huist aan het water de Amsterdamse Gemeentewerf. Hier worden straatstenen en dergelijke opgeslagen. In de tijdelijke kantoorvoorzieningen is de Geo vastgoed en - informatie ondergebracht.

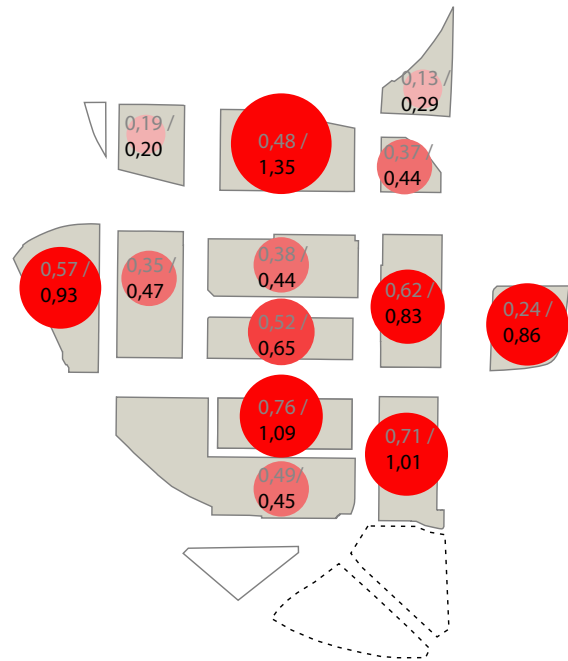
Dichtheid

In de hiernaast getoonde kaart worden twee methodes gebruikt om de bebouwingsdichtheid aan te geven. De FSI geeft de verhouding aan tussen het vloeroppervlakte en de oppervlakte van het veld., m.a.w. hoe veel gebouw op het veld staat. GSI is de relatie tussen vloeroppervlakte op de begane grond (footprint) en de oppervlakte van het veld. Dit is een indicatie van de mate waarin het eiland op maaiveld is bebouwd.

Opvallend is de mate waarin de dichtheden verschillen. In sommige gevallen duidt dit op verdichtingsmogelijkheden, zoals de eilanden van PCM en Waternet. In andere situatie geven deze getallen aan dat bedrijven de open ruimte nodig hebben voor hun bedrijvigheid. De Gemeentewerf is hiervan een goed voorbeeld. Bij uitplaatsing zouden deze plekken worden kunnen worden benut voor verdichting. Op dit moment dient rekening gehouden te worden met de zichtbaarheid vanuit de openbare ruimte van de activiteiten die in buitenruimte plaatsvinden.

Aantal werknemers per veld

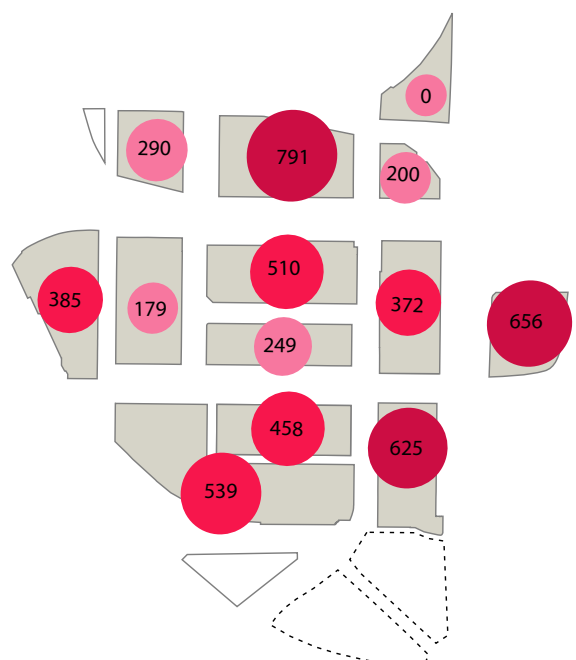
Het grootst aantal werknemers is terug te vinden in de velden met de kantoorcomplexen en de groothandels. V&D en het Entradacomplex hebben de meeste werknemers, resp. 568 en 831. Vooral de kantoren genereren verkeersdruk op de piekmomenten 's ochtends en 's avonds. Opvallend zijn het aantal werknemers van veld 12. De vele kleine bedrijven samen tellen zo'n 700 werknemers. Veld 6, PCM, telt het minst aantal werknemers, namelijk 179.

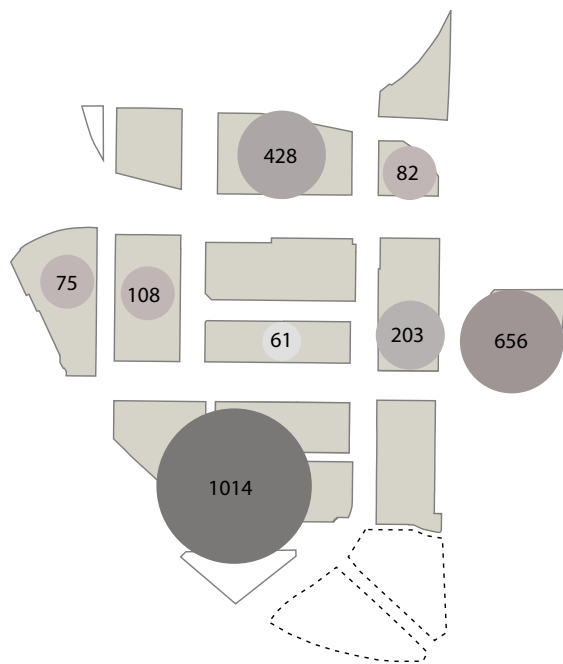


▲ fig. 2.3.4 Dichtheden



▼ fig. 2.3.5 Aantal werknemers





▲ fig. 2.3.6 Parkeren op eigen terrein

Parkeren op eigen terrein

Hoe het parkeren wordt opgelost, verschilt enorm per veld. Van totaal geen parkeervoorziening tot zelfs gebouwd parkeren bij de Makro met een capaciteit van ruim 1000 parkeerplaatsen. Mede door deze spreiding ontstaat er druk op de openbare ruimte maar, zoals eerder aangegeven, ook door de transferiumfunctie die het gebied bekleedt. Voor de toekomst is het advies uit om zoveel mogelijk –zeker bij verdichting- parkeren op eigen terrein op te lossen en daarnaast zou een parkeerregime het parkeren op straat kunnen reguleren.



3

Transformatiedynamiek

In dit hoofdstuk wordt de transformatiedynamiek van het gebied nader bekeken om zo de opgaven in een ruimer tijdsbeeld te zetten. Wat is er in de laatste decennia programmatisch veranderd en wat vertelt dat ons over de toekomst van het gebied? Welke trends zijn er? Op deze vragen wordt hieronder nader ingegaan.



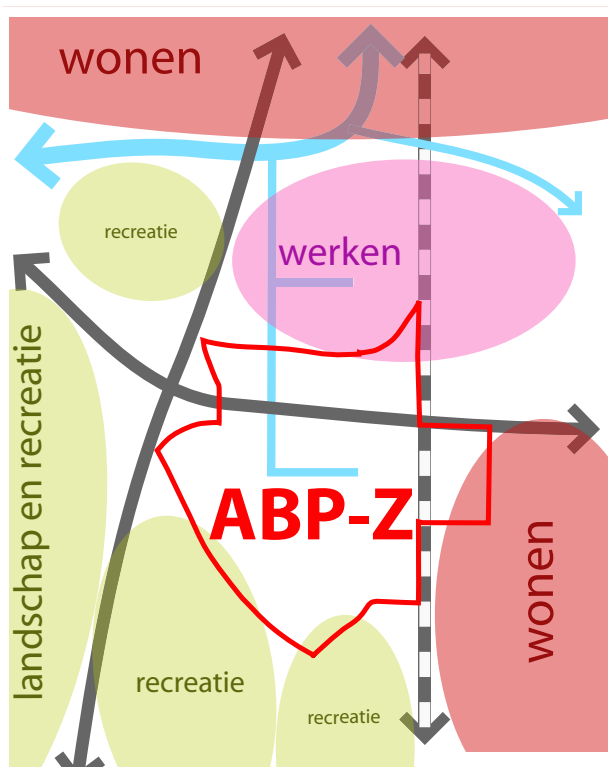


fig. 3.1.1 Voormalige context ▲

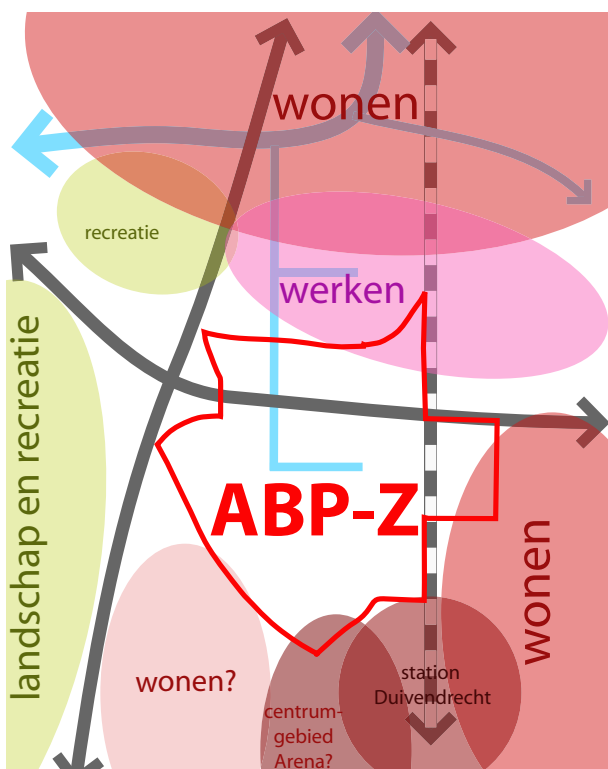


fig. 3.1.2 Toekomstige context ▲

3.1 Veranderende context

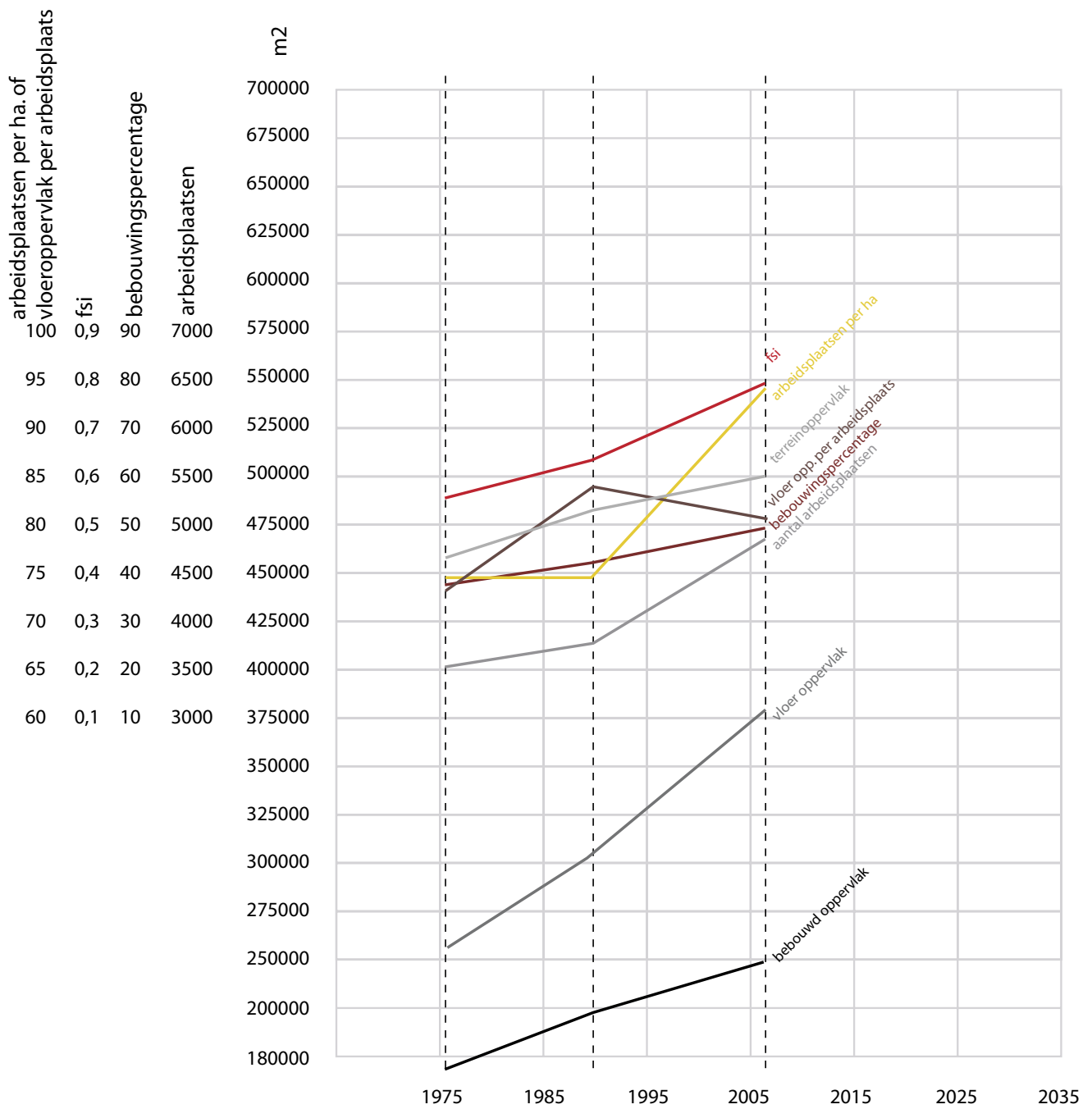
Niet alleen het plangebied transformeert zich in tijd, ook de directe context verandert.

Waar het Business Park jaren lang als werkgebied aan de rand van de stad lag, komt nu vooral door de ontwikkeling van Overamstel de stad dichterbij. Het plangebied zal door deze ontwikkelingen nog meer op de kaart komen bij initiatiefnemers en er zal een functieverkleuring plaatsvinden naar meer stedelijke functies (bijvoorbeeld de Kookfabriek). Tevens zal er meer verkeer worden afgewikkeld via het plangebied.

Aan de zuidkant van het gebied is de mogelijke transformatie minder duidelijk. Groeit Ajax City? Wat gebeurt er in het gebied nu Endemol zich vestigt? Daarbij gaat de structuurvisie van de gemeente Ouder-Amstel uit van een gemengd woon-werkgebied op deze plek.

Met andere woorden, de mogelijkheden zijn legio en de onderlegger zal hiermee flexibel mee om moeten kunnen gaan.

Aan de west en oostzijde is de dynamiek niet groot, met uitzondering van het gebied rond de Weespertrekvaart. Naast de reeds ontwikkelde kantoren strip langs de A10 wordt het gebied getransformeerd naar een gemengd milieu van wonen en bedrijvigheid. Deze ontwikkeling zal het plangebied vooral qua verkeersdruk beïnvloeden.



▲ fig. 3.2.1 Grafiek van de ontwikkeling sinds 1976

3.2 Een terugblik: de statistiek van het gehele plangebied

Om grip te krijgen op de transformatiedynamiek onder het geldende bestemmingplan is een historische analyse gemaakt. Met tussenposen van ongeveer tien jaar zijn een aantal parameters in kaart gebracht welke inzicht geven in de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de bebouwing.

De grafieken hiernaast laten zien dat het gebied door de jaren is gegroeid. Het uitgegeven gebied is vooral in de eerste jaren toegenomen waarna een afname zichtbaar is. Het vloeroppervlak toont een bijna continue groei. De verhouding tussen het vloeroppervlak en de uitgegeven grond (fsi) is dus de laatste jaren extra toegenomen. Omdat bebouwingspercentage gelijkmatig is gegroeid duidt deze toename op een verdichting door stapeling.

Het aantal arbeidsplaatsen per hectare is de eerste jaren constant. De toename van het aantal arbeidsplaatsen gaat gepaard met een evenredige toename van het vloeroppervlak. In de periode na 1989 neemt deze verhouding geheel andere proporties aan. Het aantal arbeidsplaatsen per hectare neemt fors toe en duidt dus op een arbeidsintensivering. Het beschikbare vloeroppervlak per arbeidsplaats neemt dan ook af.

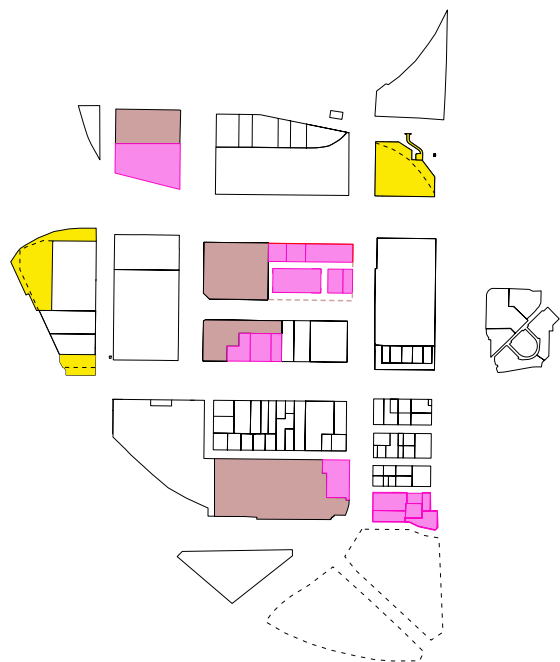
De conclusie is dat in de eerste periode vooral is uitgebreid en daarna is verdicht. Deze verdichting heeft voor een deel bijgedragen aan de toename van het aantal arbeidsplaatsen maar de intensivering van het gebruik van het vloeroppervlak is de belangrijkste oorzaak van de groei van de werkgelegenheid.

3.3 Een terugblik: de ruimtelijke spreiding van de dynamiek

Het plangebied is in de laatste dertig jaar op verschillende wijzen getransformeerd. Functies zijn veranderd, kavels opgedeeld en bedrijfspanden verbouwd. Ook tijdens het schrijven van dit stuk is de dynamiek hoog. Nieuwe marktpartijen bieden zich aan waarmee de volgende generatie van transformaties is begonnen.

De transformatieprocessen op kavelniveau laten twee trends zien. Er is een uitbreiding waarneembaar, kavels worden groter door braakliggende grond bij te kopen of huren. En een krimp, de kavels worden dan verkleind en het overige deel opnieuw verkaveld. Dit laatste proces is hoofdzakelijk waarneembaar bij grote kavels. Tenslotte is in de zuidoosthoek van het plangebied een geheel veld toegevoegd.

Ook op gebouwniveau is een dynamiek te onderscheiden. Naast de gebruikelijke sloop-nieuwbouw en nieuwbouw is bij de wat kleinere kavels langs de Van der Madeweg en de Ellermansweg een geheel andere dynamiek waarneembaar. Een dynamiek die tussen het kavel- en gebouwniveau in zit. De groei of krimp van een bedrijf bestaat namelijk veelal uit het schakelen –of juist afstoten- van het naburige gebouw. De panden kunnen dus worden beschouwd als een soort casco, waarbinnen de grote van de bedrijfseenheid variabel is.

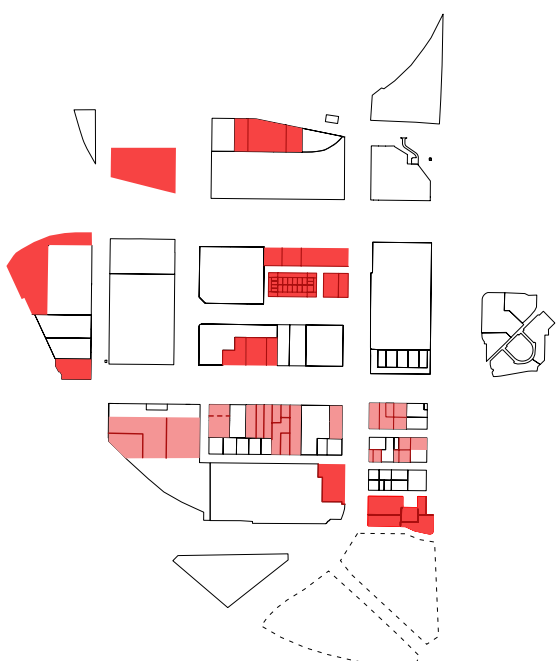


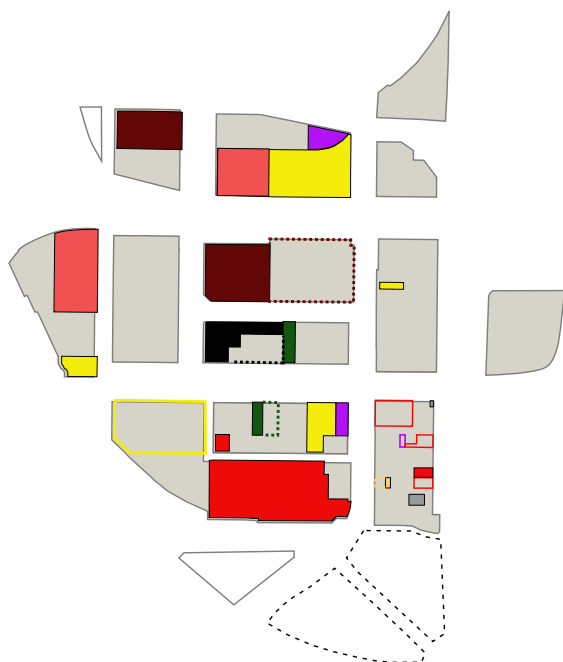
▲ fig. 3.3.1 Transformatie kavelniveau

■ nieuwe kavels	— nieuwe kavelgrens
■ kavelverkleining	--- kavelgrens 1976, verkleind
■ kavelvergroting	-·- kavelgrens 1976, vergroot

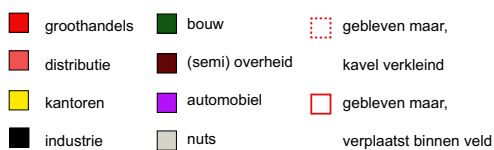
▼ fig. 3.3.2 Transformatie gebouwniveau

■ nieuwbouw	— kavelgrens 2008
■ verbouw	--- kavelgrens 1976

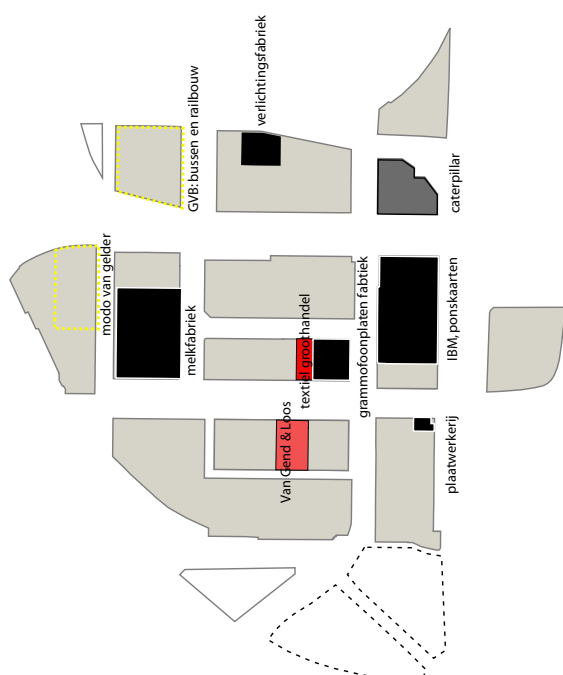




▲ fig. 3.4.1 De 'Blijvers'



▼ fig. 3.4.2 De 'Vertrekkers'



3.4 Programmatische dynamiek

De blijvers, de bedrijven die sinds 1976 in het gebied gevestigd zijn, zijn kantoor-, groothandel-, (semi)overheid- en distributiefuncties. Ook is de auto-industrie al vanaf het begin in het gebied aanwezig en is zelfs ontzettend gegroeid, zie nieuwkomers. De betonfabriek, natuursteenhandel en de Gemeentewerf weliswaar blijvers maar zijn kleiner geworden. Alle drie hebben hun grondgebruik ongeveer gehalveerd.

De vertrekkers weerspiegelen de transformatie van de West-Europese industrie. De fabrieksmatige bedrijvigheid, zoals de melkfabriek, grammofoonplatenfabriek, verlichtingfabriek, ponskaartenfabriek, en een plaatwerkerij zijn uit het gebied weggetrokken. Van Gendt en Loos en de importeur van Caterpillar (o.a. graafmachines) zijn ook vertrokken. Door het verdwijnen van deze bedrijven is een aantal grote kavels vrijgekomen. Deze kavels zijn overigens groot gebleven (zie kaart transformatie op kavelniveau).

De nieuwkomers zijn vooral de aan horeca gerelateerde groothandels, zoals de Makro en de Sligro. Ook de auto-industrie is in opmars. De nieuwe showrooms, garages en autoschadebedrijven illustreren dit.

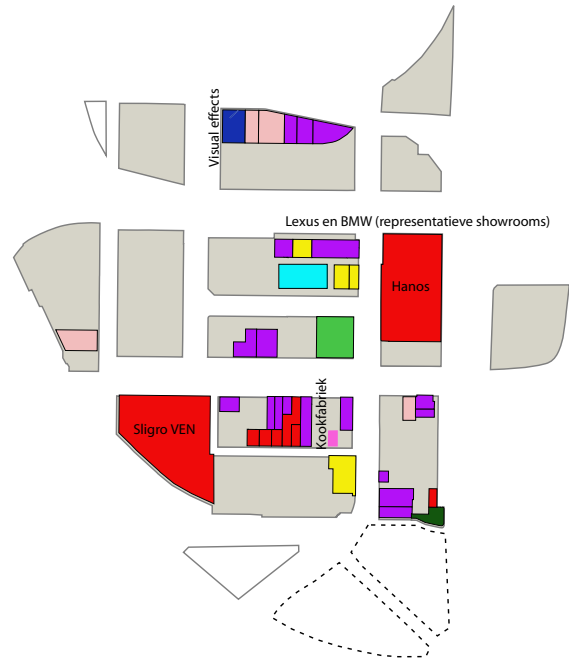
De meeste recente nieuwkomer is het hoofdkantoor van G-star, een toonaangevend bedrijf in de mode industrie die kantoorfuncties met ateliers mengt. Niet alleen G-star integreert verschillende functies met elkaar, ook de Kookfabriek, een mix van horeca/leisure en detailhandel) mengt op gebouwniveau functies met elkaar. Zijn dit misschien voorbeelden van een nieuwe trend? In elk geval lijkt door deze nieuwe functies het gebied een stedelijker karakter te krijgen.

Nieuwe initiatieven

De markt is volop in beweging en nieuwe initiatieven worden tijdens het schrijven van dit stuk ontwikkeld. In het zuiden van het plangebied is NS Poort zoekende naar een passende invulling van het nog braakliggende terrein (veld 13). Een PDV-achtige functie is één van de opties. De voorstellen voor de kavel van Modo van Gelder (veld 5) zijn nog niet concreet maar de ambitie van de ontwikkelaar is, om na de sloop van het huidige pand, nieuwbouw in een hoge dichtheid met een breed geschakeerd programma terug te plaatsen.

Naar alle waarschijnlijkheid komt ook het terrein van het GVB vrij (veld 2). Tal van mogelijkheden dienen zich aan voor dit gebied. Door nabijheid van de A10 en A2 biedt deze plek veel potentie als zichtlocatie en door de ontsluiting middels water, metro en mogelijk tram is het goed verbonden met de rest van de stad.

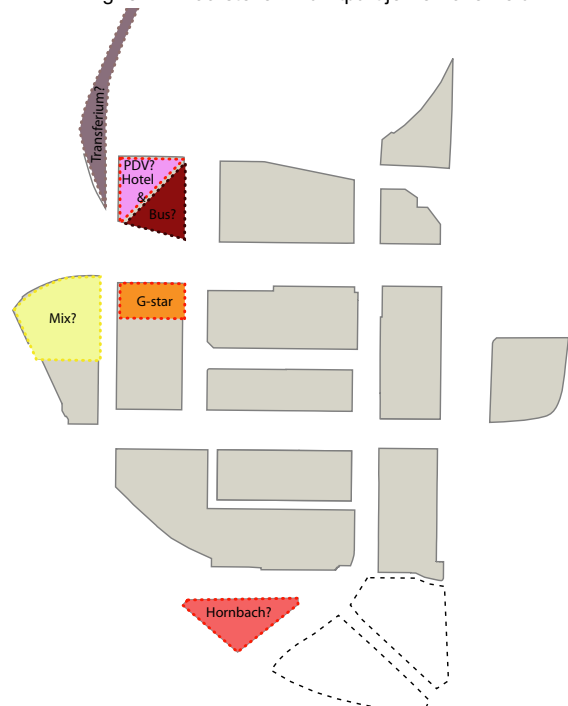
In de studie 'Verkenning Stadspoorten' (dRO 2007), dat een onderdeel vormt van het actieplan verkeer binnen de Ring A10 "Voorrang voor een gezonde stad", wordt deze kavel aangewezen als een kansrijke ontwikkelingslocatie voor een Park en Ride voorziening (P+R). Deze P+R voorziening ligt aan een van de 'stadspoorten' van de stad, waar toeristen en (zakelijke) bezoekers en forensen makkelijk van de auto kunnen overstappen op het OV, de fiets of de taxi.

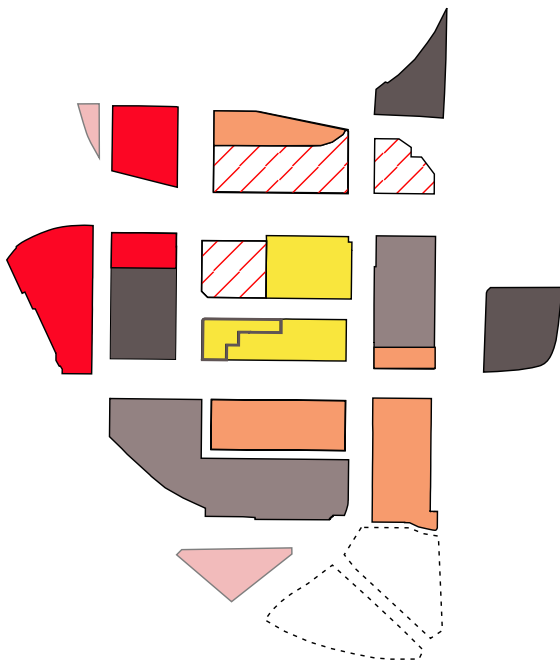


▲ fig. 3.4.3 De 'Nieuwkomers'

- automobiel industrie
- media
- groothandel
- hoofdkantoor en mode
- telefonie/switchhouse
- leisure
- opslag

▼ fig. 3.4.4 Voorstellen marktpartijen en overheid





▲ fig. 3.5.1 Transformatie typen

■ transformeerdere	■ 'kleinschalige mix'
■ vrij	■ 'bijzondere mix'
■ 'gesettleden'	 mogelijke transformeerder
■ groothandelreuzen	

3.5 Inschatting transformatie dynamiek

Op basis van de historische analyse en actuele ontwikkelingen is een indeling van het plangebied gemaakt naar de te verwachten dynamiek en dan voor met name de komende 10 jaar.

De 'gesettleden' zijn de velden waarvan weinig dynamiek te verwachten valt (velden 4, 6,10). Veld 4 vanwege de bijzondere ligging en de specifieke gebruiker (GVB) niet snel veranderen. Wat betreft veld 6 gaat het alleen om de PCM-kavel, het noordelijk deel is onlangs gekocht door G-star. De verwachting is dat het PCM-gebouw, die begin jaren' 90 in gebouwd is, de komende 10 jaar niet zal wijzigen. Maar de motivatie om te verhuizen, schijnt sterk af te hangen van de afschrijving (slijtage) van de drukpersen.

De 'groothandelreuzen' (kavels 9 en 10) zullen eerder uitbreiden dan wegtrekken. De historische analyse laat een continue aanwezigheid of zelfs een groei zien. De komende 10 jaar zal daarin waarschijnlijk weinig veranderen.

De 'kleinschalige mix' lijkt ook een stabiele factor te zijn. Het verleden heeft aangetoond dat met name de flexibiliteit van gebouw en kavel voldoende mogelijkheden bieden voor veranderingen. De kleinschaligheid in eigendom zorgt ook voor een kleinschaligere dynamiek. Een transformatie blijft namelijk beperkt tot kavelniveau.

De 'bijzondere mix' dank zijn naam aan de combinatie van zeer stabiele en grootschalige functies en nieuwer programma dat verder niets met de grootschalige functies te maken heeft behalve dat ze burens zijn.

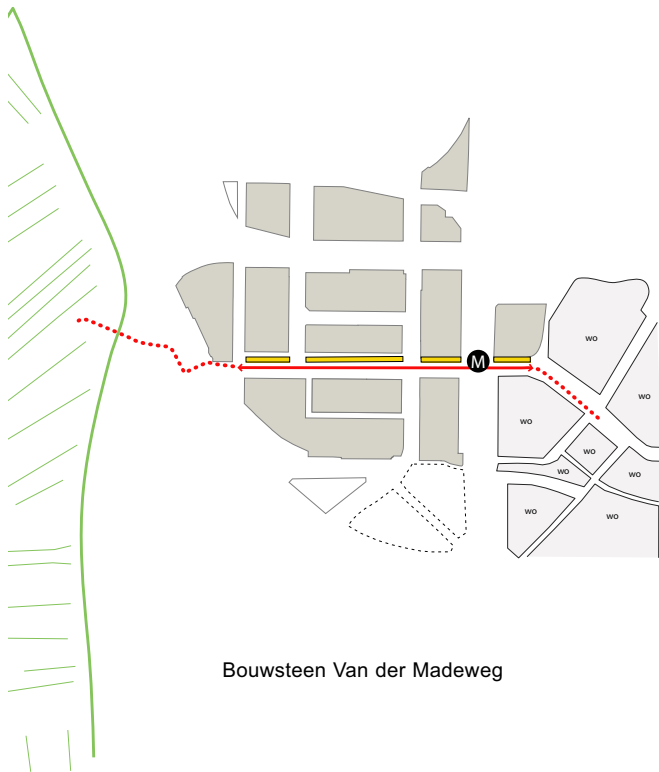
Het gaat om de velden 7 en 8 waar respectievelijk de gemeentewerf en de betonmortel-centrale als grootschalige functies al vanaf begin gevestigd zijn. De verwachting is dat deze velden zonder externe prikkel nauwelijks zullen veranderen. De betonmortelcentrale is bijvoorbeeld een bedrijf, dat al jaren op deze plek zit. Gezien de strategische ligging aan het water en de A10 in combinatie met de bouwopgave in Amsterdam en omstreken zal er geen behoefte zijn om te verhuizen. De Gemeentewerf is qua omvang weliswaar gekrompen, maar is al jarenlang op deze plek gevestigd. De werf zou best meer perifeer kunnen liggen, aangezien het vooral opslag van materialen is. Er moet dan wel actief naar een andere locatie gezocht worden voor verplaatsing.

De 'mogelijke transformeerders' zijn de velden waarvan niet duidelijk is of deze zullen transformeren of niet. V&D is al jaren lang op dezelfde plek direct langs de A10 gevestigd. Het gebruik van de kavel is echter niet intensief, een groot deel bestaat uit parkeren. De potentie die de context biedt wordt nauwelijks benut. Daar komt bij dat het gebouw verouderd is. De spanning op deze locatie is hoog, maar zal dit ook leiden tot transformatie? Een andere voorbeeld is het kantoren complex Entrada. Ook deze gebouwen zijn verouderd en ongeveer 30% staat al langere tijd leeg. Is dit aanleiding voor verandering in de komende 10 jaar?

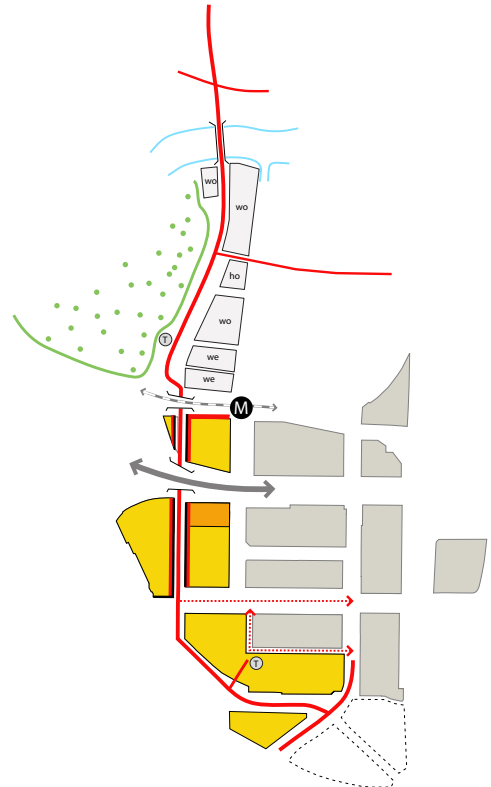
De 'transformeerders' zijn de velden (1, 5, 6) waarvan duidelijk is dat (voor een deel) een ingrijpende transformatie nabij is. De plannen zijn al in ontwikkeling of van de huidige gebruiker geeft aan dat een vertrek tot de opties behoort (zie recente initiatieven voor een beknopte beschrijving van deze ontwikkelingen).

Opvallend is dat deze geclusterd zijn rond de Joan Muyskenweg. De inschatting is dat alleen de PCM-kavel de komende 10 jaar niet zal veranderen.

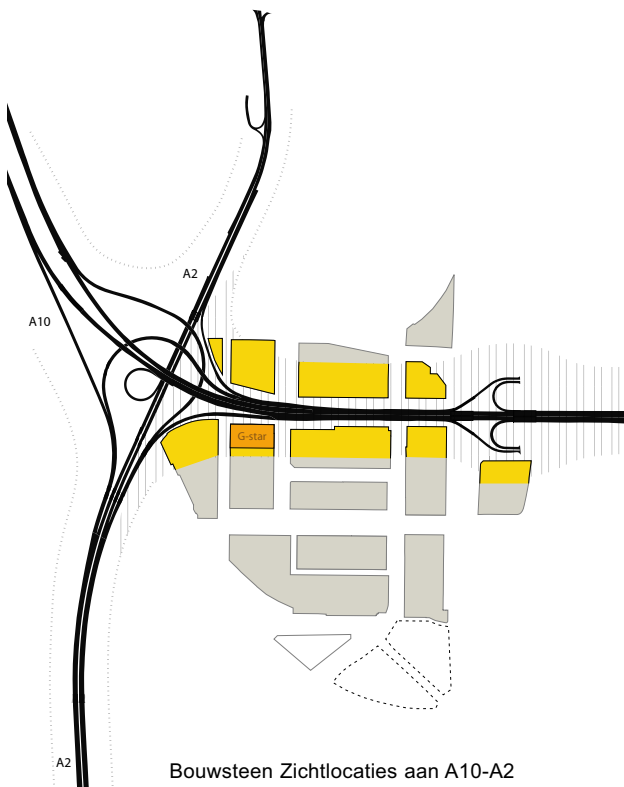




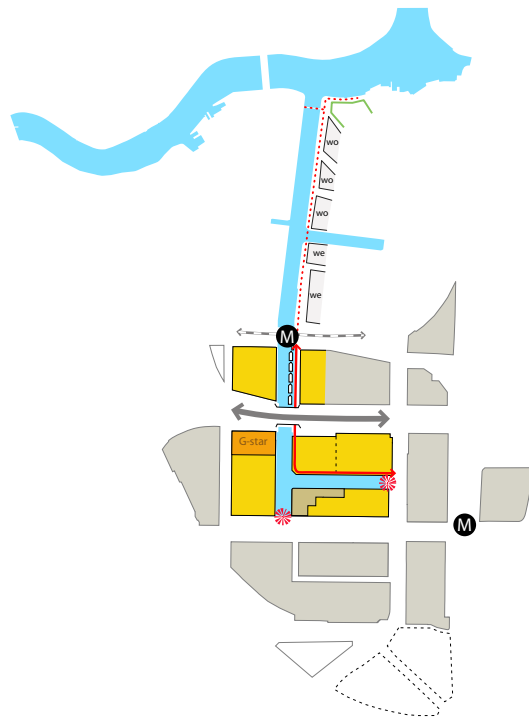
Bouwsteen Van der Madeweg



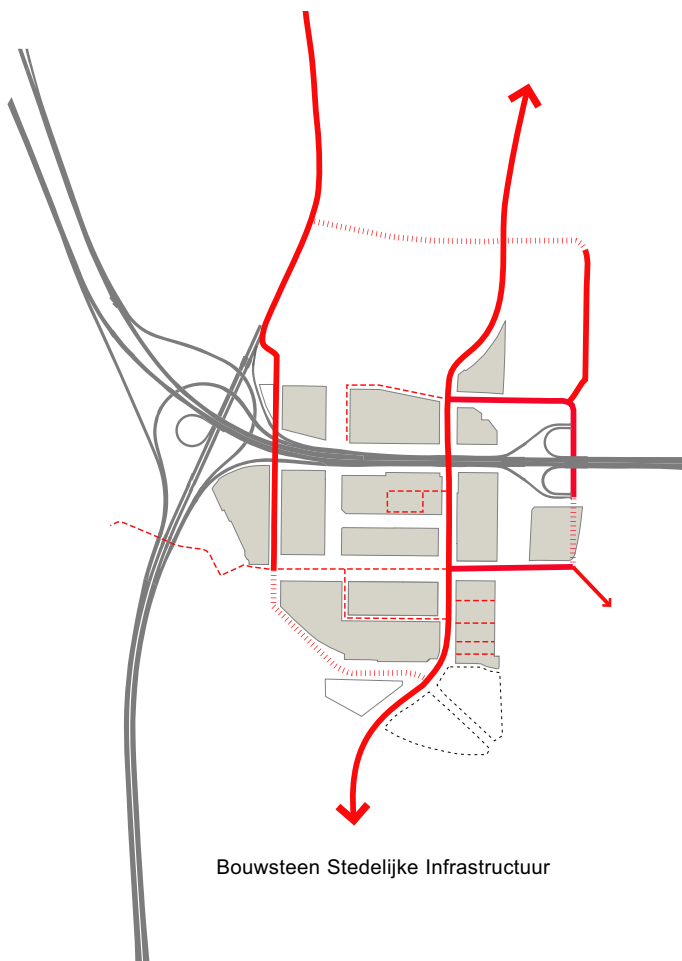
Bouwsteen Joan Muyskenweg



Bouwsteen Zichtlocaties aan A10-A2



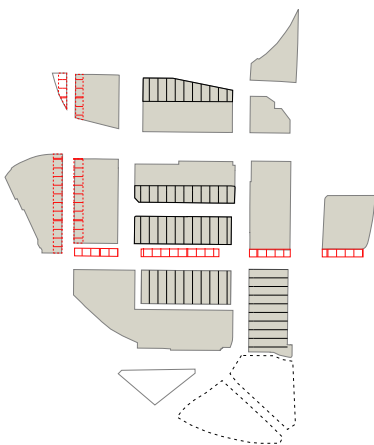
Bouwsteen Duivendrechtse Vaart



Bouwsteen Stedelijke Infrastructuur

4

Bouwstenen



Bouwsteen Kavelgrootte

De kaarten die in dit hoofdstuk worden gepresenteerd zijn de ruimtelijke en programmatische aanbevelingen welke als kader kunnen worden gezien voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Een aantal fundamentele eigenschappen van het gebied worden gekoesterd, o.a. de diversiteit aan kavelgrootten en programma, maar ook is er vrijheid voor tal van nieuwe ontwikkelingen. Bijvoorbeeld 'De Strip'. Tot slot gaat een belangrijk deel van de aandacht uit naar de verkeerstructuur en de inrichting van de Joan Muyskenweg, de Van der Madeweg en de Blookerweg

4.1 De bevindingen samengevat

In het voorgaande zijn aan de hand van de gebieds- en de ontwikkelingsdynamiek-analyse een aantal conclusies getrokken. Samen met de kennis opgedaan in een locatiebezoek, de workshop en een ontwerpstudie zijn gaandeweg de uitgangspunten voor de plankaart ontwikkeld. Hieronder volgen nogmaals de belangrijkste punten:

Zwakten

- het verkeer in de Flinesstraat loopt vast, dit zou verbeterd moeten worden
- in delen van het plangebied is de parkeerdruk in de openbare ruimte hoog: Ellermanstraat, delen van de Joan Muyskenweg en de Flinesstraat.
- de kwaliteit van de openbare ruimte varieert sterk. Met name in de Joan Muyskenweg is de kwaliteit - in termen van uitstraling en sociale veiligheid- slecht te noemen.

Bedreiging: gebiedsontsluiting.

- de gebiedsontsluiting middels de A10 loopt in de spits vast, wat ook de doorstroming van de Spaklerweg beïnvloedt. De intensivering van Overamstel zal nog meer druk op het netwerk geven. (check dit met de verkeerstudie)

Sterkten

- de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer is zeer goed. Het gebied wordt zowel door de A2 en de A10 ontsloten. De tweemetrostations (Overamstel en Van der Madeweg) en het treinstation Duivendrecht verbinden het gebied met stad en regio.
- de (binnen)stad ligt op fietsafstand. Het gebied biedt ruimte aan programma wat door de woonfunctie uit de (binnen)stad is verdrongen en ondersteund zo de stad.

Het vormt als het ware het 'elastiek' van de stad.

- de ligging tussen stad en regio/infrastructuur maakt van het gebied een intermediair. Vanuit stad en regio goederen als arbeid uit de stad en regio komen in het gebied bijeen.
- de diversiteit van kavelgrootten en de daaraan gerelateerde transformatiemogelijkheden bieden veel flexibiliteit om nieuwe trends op te vangen.

Kansen

- de gebruikers van Het GVB-terrein en de Gemeentelijk Werf hebben aangegeven dat ze niet strikt aan deze lokatie zijn verbonden, op een andere plek zouden ze hun bedrijfsvoering goed kunnen voortzetten. De ruimte die op deze belangrijke punten eventueel vrijkomt, kan het karakter van het gebied fundamenteel beïnvloeden.
- het brede profiel van de Van der Madeweg biedt ontwikkelingsmogelijkheden. Door slim te herprofilieren kan de nu onbenutte ruimte worden gebruikt voor bedrijvigheid.
- een aantal velden worden extensief gebruikt en hebben gezamenlijk een intensiveringspotentie van ca. 100.000m². Dit biedt ruimte voor initiatieven vanuit de gemeente Ouder-Amstel alswel de gemeente Amsterdam.
- het gebied heeft een aantal karakteristieken welke aanjagers kunnen zijn voor nieuwe ontwikkelingen, ook wel 'magneten' genoemd. De doorsnijding van het gebied door de A10 levert een groot potentieel aan zichtlocaties op. Zoals eerder gezegd, is door de nabijheid van metrostations en treinstation de bereikbaarheid zeer goed. Echter is de potentie van deze bereikbaarheid niet optimaal benut. Bij Duivendrecht wordt bijvoorbeeld de grond, in eigendom bij (NS Poort), momenteel gebruikt als gronddepot. De Duivendrechtse Vaart is een prachtige, grote ruimte

die het gebied koppelt aan Overamstel en de Amstel. Hierdoor zou de vaart een ambiancedrager kunnen worden die, door de ligging, het gebied van binnenuit structureert.

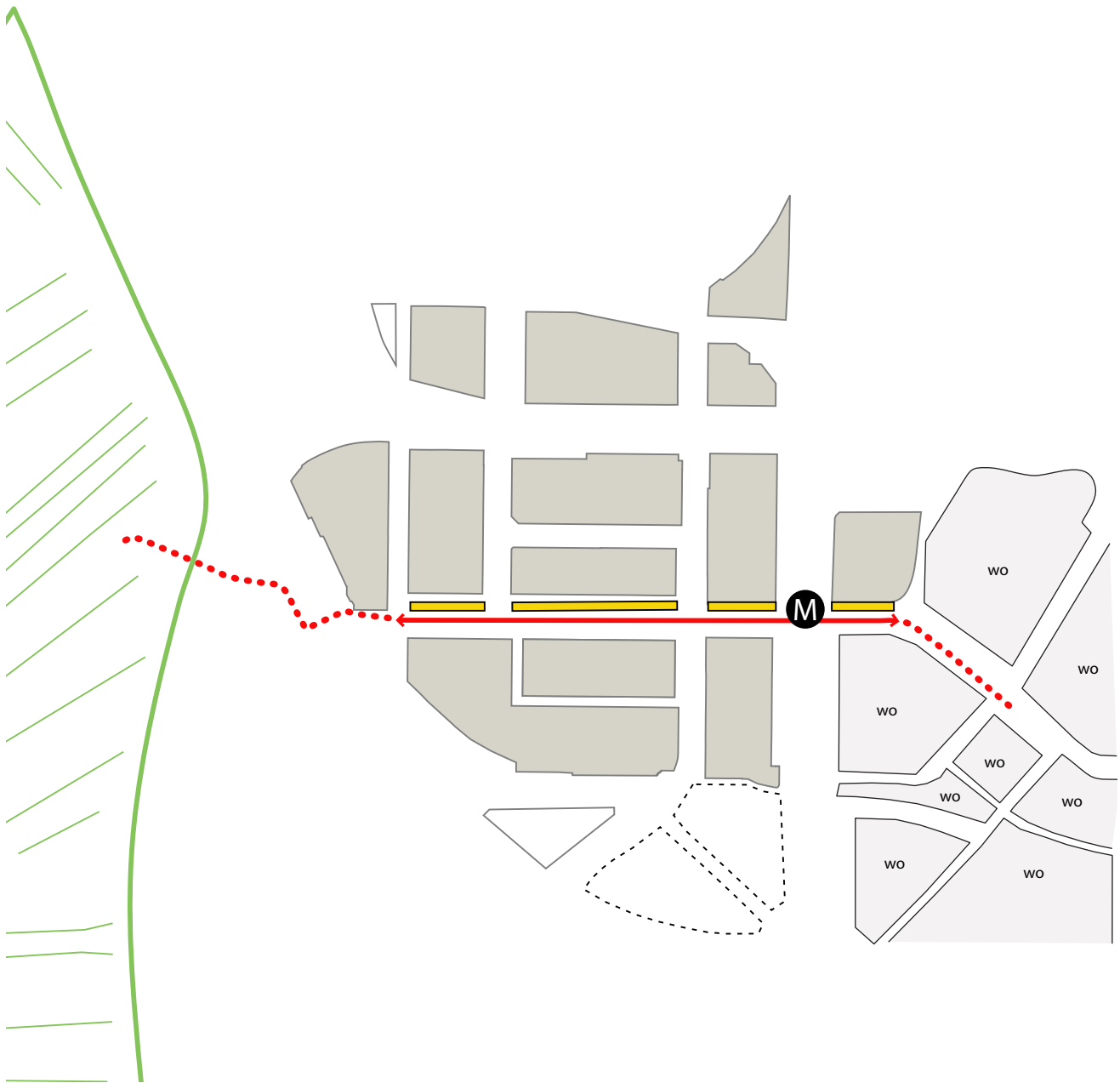
Ten slotte zijn de lange lijnen Joan Muyskenweg en de Spaklerweg belangrijk in het gebied.

De Spaklerweg is al een drager, functioneel gezien maar ook qua identiteit. De Joan Muyskenweg zou dit ook kunnen worden.

Trends van het actuele transformatie proces

De komst van Gstar en de Kookfabriek geeft aan dat het gebied ook voor een heel ander soort functies aantrekkingskracht heeft. Door deze functies krijgt het gebied een meer stedelijk karakter. De Kookfabriek is door de combinatie van leisure en detailhandel een nieuw soort bestemming en is bovendien ook 's avonds actief.

Ook G-star brengt een nieuwe dynamiek. De kantoorfunctie onderscheidt zich niet veel van andere kantoren maar de atelierfunctie –met modeshows (!)-wel. Daarnaast is wellicht het imago van het bedrijf wat de meeste dynamiek te weeg brengt. De multinational van een modieus product, gevestigd aan de A10, zal één van de iconen kunnen worden van het gebied.



▲ fig. 4.2.1 Bouwsteen Van der Madeweg

- wo = wonen, we = werken, ho = hotel
- Groot Duivendrechtse polder (Amstelscheg)
- invloedsgebied van drager

4.2 Bouwstenen

Van der Madeweg, schakel tussen wonen, werken en recreëren

Het plangebied vormt het intermediair tussen het woongebied van Duivendrecht en het groengebied van de Amstelscheg. Nader beschouwd is er maar één rechtstreekse verbinding voor fietsers (en voetgangers) tussen Duivendrecht en Amstelland. In het verlengde van de Van der Madeweg ligt namelijk een fietsviaduct over de A2. Door het zeer brede wegprofiel en bedrijfsfuncties die nauwelijks een relatie leggen met de weg, of zelfs met hun achterzijde naar de weg staan, is het geen aantrekkelijke route om door heen te rijden.

Het voorstel is om deze overgedimensioneerde weg te herprofilen tot een compacter profiel (zie figuur). Het nieuwe profiel van de Van der Madeweg is voldoende

voor de verkeerscapaciteit (verkeersstudie), indien de Joan Muyskenweg doorgetrokken wordt naar de Spaklerweg. De ventwegen aan beide zijden van de weg kunnen gehandhaafd blijven, zodat de zittende bedrijven geen last ondervinden van de herprofilering. De vrijgespeelde ruimte ten noorden van de weg en over de gehele lengte tussen Entrada en Joan Muyskenweg wordt gebruikt om een strook van ruim 25 m diep en 1000 m lang te ontwikkelen. Met een bouwhoogte van 3 tot 4 lagen zou er tussen de 20.000 m² en 45.000 m² bvo programma gerealiseerd kunnen worden. De bebouwingsstrook kan goed gefaseerd worden gerealiseerd, zodat het programma kan worden afgestemd op de behoefte vanuit de markt. Voor de invulling van de strook wordt gedacht aan een afwisselend fijnkorrelig programma met een grote spreiding in gebruik, dus ook 's-avonds en in het



bestaand profiel



voorstel profiel

▲ fig. 4.2.2 Transformatie van het profiel van de Van der Madeweg

weekend. Te denken valt aan kleinschalige (creatieve) bedrijvigheid, fitness, gespecialiseerde groothandels (mits kleinschalig), dans-/muziekschool en hybride programma's van horeca, leisure en detailhandel (zoals bijvoorbeeld de formule van een kookstudio). Het metrostation Van der Madeweg krijgt een impuls met de herprofilering. De bebouwingsstrook kan namelijk profiteren van een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Een voorwaarde is dat de omgeving van het metrostation, die momenteel rommelig en sleets is, verbeterd wordt.

Entrada gebied

Het Entrada gebied ligt als een verscholen oortje aan de andere zijde van het spoor en is per auto alleen bereikbaar vanaf de Ring A10. Te voet en per fiets is het wel bereikbaar vanaf de Van der Madeweg maar dit stuk Van der Madeweg heeft een verlaten en onveilige uitstraling. Hier kan met de omvorming van de Van der Madeweg de nieuwe bebouwingsstrook met kleine units gerelateerd aan de woonwijk een schakelfunctie hebben tussen wonen (Duivendrecht), werken (ABP zuid) en recreëren (Amstelscheg). Entrada heeft in verhouding met het overige gebied, veel en langdurige leegstand. Met het verlagen en doortrekken van de J. Blookerweg (zie ook stedelijke infrastructuur) kan de oriëntatie van dit terrein meer gericht worden op het woongebied Duivendrecht en de van der Madeweg. Anticiperend op de mogelijke transformatie van het woongebied zal dit gebied loskomen vanuit zijn geïsoleerdheid en een volwaardig onderdeel worden van de leefomgeving. Hiermee wordt ook de sociale controle en veiligheid versterkt.

Het uiteindelijke resultaat van deze ingreep is dat de Van der Madeweg een aangename en veilige uitstraling krijgt zowel overdag als in de avond. De weg kan dan

echt als schakel tussen wonen en werken en recreëren fungeren. Daarnaast biedt de bebouwingsstrook genoeg ruimte voor nieuw kleinschalig programma in het plangebied voor het komende decennium; een gevarieerde, fijnkorrelige programmamix die bovendien goed bereikbaar is met openbaar vervoer en fiets.

Stadsstraat Joan Muyskenweg

In de transformatie van Overamstel is het samenvoegen van de Joan Muyskenweg en de A2 tot één stadsstraat een belangrijk uitgangspunt. De A2 stopt nu abrupt op de kruising Rijnstraat / Kennedylaan, waardoor de Utrechtsebrug gevoelsmatig de grens van de stad lijkt. Door de omvorming tot stadstraat ontstaat er een directe relatie tussen het woonwerkgebied Overamstel en de Rivierenbuurt. In wezen ontstaat er een lange lijn van noord naar zuid, van het Frederiksplein, via de van Woustraat, Rijnstraat en Joan Muyskenweg naar de Spaklerweg. Hierdoor wordt niet alleen Overamstel, maar ook Amstel Business Park direct aangehaakt op de stad.

De Joan Muyskenweg zal, naast de Spaklerweg, een belangrijke verbinding vormen tussen de stad en het tweede uitgaansgebied van Amsterdam (Arenagebied). Om de potentie van de Joan Muyskenweg als stadsstraat goed te benutten zijn de volgende punten van belang:

Kwaliteitsverbetering inrichting

De Joan Muyskenweg heeft momenteel absoluut niet de uitstraling van een stadstraat. Het is nu een wat onbestemde straat waarlangs auto's, vrachtwagens, trailers en vage containers geparkeerd worden. Herinrichting is noodzakelijk. Hierbij wordt gedacht aan een compacter straatprofiel, zonder parkeerstroken direct langs de straat, consequent gebruik van verhardingsmaterialen, goede verlichting en laanbeplanting (i.p.v. her en der bosschages). Misschien nog wel belangrijker voor een aangename en veilige uitstraling van de Joan Muyskenweg zijn de straatwanden. Met name de functie en inrichting van het begane grondniveau van de gebouwen grenzend aan de straat, bepalen voor een belangrijk deel de uitstraling van de straat.

Met de (her)ontwikkeling van de aangrenzende kavels dient daar rekening mee gehouden te worden.

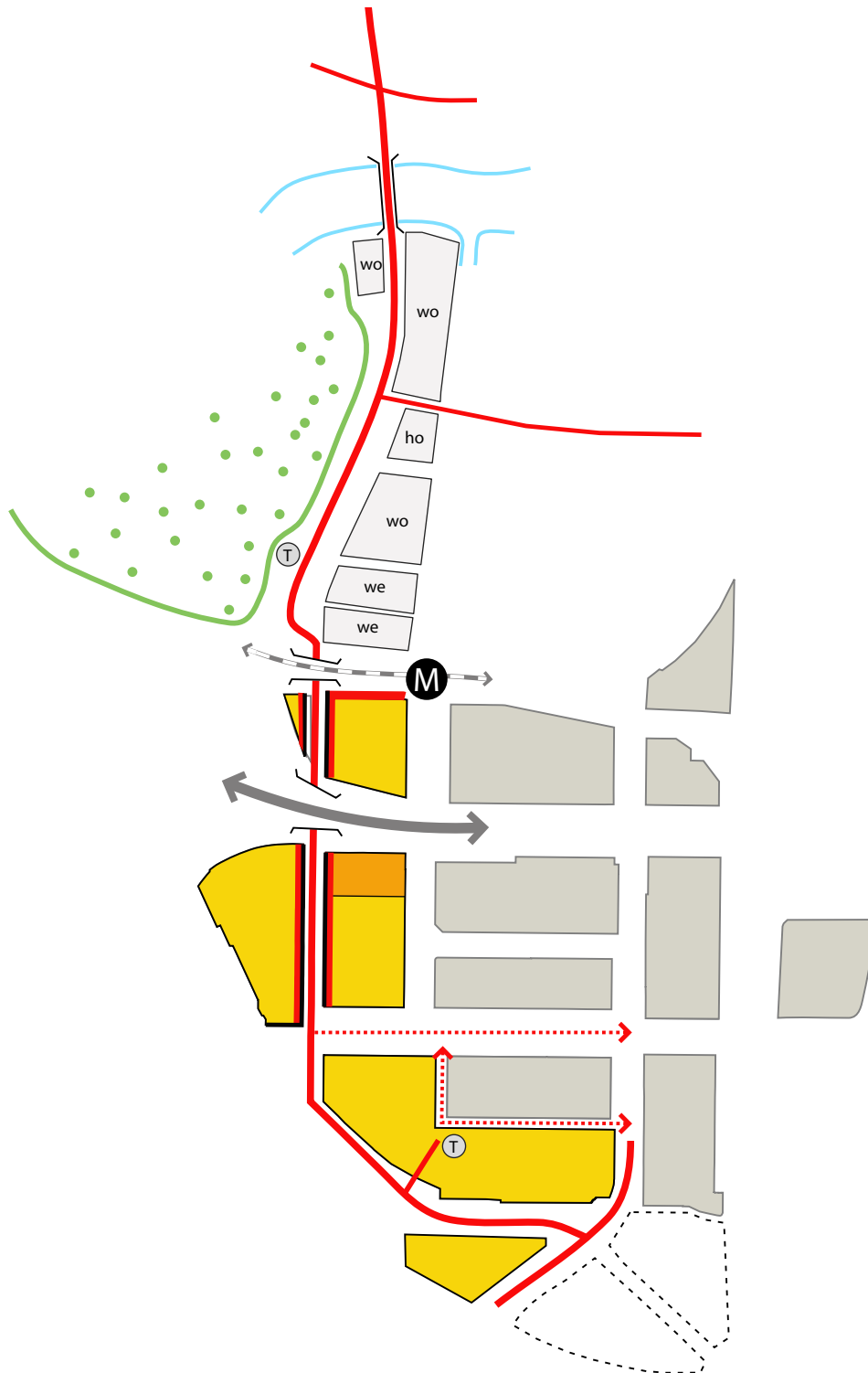
Naast verbetering van de inrichting en uitstraling van de Joan Muyskenweg moet in een beweging ook de verbinding naar het metrostation Overamstel aangepakt worden. Met de voorgenomen intensivering en programmatische verruiming is de verwachting dat meer mensen gebruik zullen maken van het metrostation. De huidige inrichting en uitstraling van het maaiveld rond het metrostation moet dan echt verbeterd worden om in gelijke pas te blijven met het niveau van de kavels.

Transformatie aangrenzende kavels.

In Overamstel zal door de reconstructie van de infrastructuur ruimte beschikbaar komen voor de ontwikkeling van woningen. In het plangebied grenzen de velden 1,5 en 6 aan de Joan Muyskenweg. Dit zijn precies de velden waar het nodige gaat veranderen (zie hoofdstuk 3).

De GVB kavel (veld 1) zal binnenkort herontwikkeld gaan worden. Door het voorgenomen vertrek van Modo van Gelder (papiergroothandel) zal de kavel (veld 5) binnen enkele jaren herontwikkeld worden. De nieuwe eigenaar van de kavel heeft ambitieuze plannen voor de herontwikkeling.

Aan de overkant van de straat gaat het kledingbedrijf G-star de kavel tussen de ring A10 en PCM kavel ontwikkelen (veld 6). Er gaat hier ongeveer 19.000 m² gerealiseerd worden. De verwachting is dat G-star, als bekend merk, een grote aantrekkingskracht zal uitoefenen op andere (creatieve) bedrijven. Het feit dat G-star zich hier gaat vestigen vormt een duidelijke bevestiging van de enorme potenties van dit gebied. In potentie is veel mogelijk op deze vrijkomende kavels. Een goede bereikbaarheid zowel per auto als per openbaar vervoer in combinatie met een



▲ fig. 4.2.3 Bouwsteen stadsstraat Joan Muyskenweg

- wo = wonen, we = werken, ho = hotel
- ◻• Volkstuinenpark Amstelglorie
- invloedsgebied van drager
- rooilijn
- programma in plint
- > downgraden van bestaande verkeersfunctie

goede zichtlocatie vanuit de A10/A2 rechtvaardigen een hoge dichtheid op deze kavels. Het programma is een mix van bedrijfs- en kantoorruimten. Deze mengvorm mag niet leiden tot een overaanbod op de kantorenmarkt. Er wordt uitgegaan van een invulling van maximaal 50% kantoorruimte, waarbij de inzet kleinere, multifunctionele kantoorvolumes moet zijn. Voor het overige programma kan gedacht worden aan bedrijvigheid in hogere dichtheid, showrooms, bedrijfsateliers en andere vormen van creatieve industrie.

Daarnaast wordt specifiek gedacht aan hotel(s) al dan niet in combinatie met congresfaciliteiten, vanwege de goede bereikbaarheid per auto en door de aanwezigheid van metrostation Overamstel per openbaar vervoer. Er is namelijk nog steeds een enorme vraag naar hotels (zie Hotelnota Amsterdam). Verder wordt ook gedacht aan Perifere en Grootchalige Detailhandel Vestigingen (PDV en GDV) en groothandels. Daarnaast zijn er allerlei hybride programma (mix van bedrijvigheid, leisure, detailhandel en horeca) die hier een plek kunnen krijgen. Zelfs kan gedacht worden aan praktijkopleidingen waarin werken en opleiding gecombineerd kan worden.

Een voorwaarde voor de herontwikkeling is dat het parkeren wordt opgelost op de eigen kavel, met de mogelijkheid te faciliteren naar overige bedrijven/ functies. Voor de GVB-kavel wordt gedacht aan een transferiumfunctie, omdat de ligging ten opzichte van de A10 en de metrohalte Overamstel gunstig is. De te realiseren parkeerplaatsen zouden ingezet kunnen worden bij evenementen in zowel de Rai als in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost (ArenA en overige publiekstrekkende functies).

Het beoogde resultaat is een boeiende mix aan functies met een ruime spreiding van gebruikstijden, dus niet alleen functies van 9 tot 5!

Doortrekken Joan Muyskenweg

De Joan Muyskenweg eindigt abrupt op de Van der Madeweg. Het voorstel is om de stadsstraat door te trekken langs de zuidkant van de Makro en de Sligro (veld 10) naar de Spaklerweg en de Stationsweg. De enorme verkeersdruk en alle daarbij horende problemen op de Flinesstraat kan hiermee ontlast worden. Het verkeer voor de Makro, de Sligro en het tankstation kunnen vanaf de doorgetrokken J.Muyskenweg worden ontsloten. De oriëntatie van deze bedrijven draait dus om naar de doorgetrokken Joan Muyskenweg.

Voordeel van het doortrekken van deze weg is dat het zuidelijk gelegen terrein (veld 15) goed ontsloten kan worden. De eigenaar (NSpoort) heeft de wens om hier een bouwmarkt (Hornbach) te vestigen. Een PDV invulling op deze kavel sluit goed aan op de overige grootschalige activiteiten, die sterk op de auto georiënteerd zijn. Op een hoger schaalniveau wordt met het doortrekken van de Joan Muyskenweg een logische koppeling gelegd in het wegennetwerk.

▼ Joan Muyskenweg t.p.v. PCM





▲ fig. 4.2.4 Bouwsteen Zichtlocaties langs A10

- ||||| zichtbereik A10
- invloedsgebied van drager

Zichtlocatie A10

De velden langs het knooppunt Amstel en de A10 vormen zichtlocaties. Tot nu toe is er echter nauwelijks gebruik van gemaakt. Alleen in veld 7 (voorheen kavel O), als laatste kavel ontwikkeld in het plangebied, zijn diverse autodealers gevestigd die juist georiënteerd zijn op de A10. De tussen de autodealers en ringweg A10 gelegen strook wordt nu deels verhuurd aan de autobedrijven als opslag voor de lease markt. In de toekomst zou dit als uitbreidingsgebied voor de zittende bedrijven ingezet kunnen worden maar er valt ook te bezien of op deze zichtlocatie een losstaand programma kan worden toegevoegd. Het westelijk deel van veld 7, grenzend aan de Duivendrechtse Vaart is in gebruik bij de gemeente Amsterdam als opslagterrein voor materialen met daarbij een kleinschalig kantoorgebouw. Als voor deze functie op een goed bereikbare plek binnen of net buiten de stad een alternatief gevonden zou kunnen worden, vormt dit een strategische en daarmee gewilde plek aan de A10 en het water (zie ook volgende paragraaf).

Eerder in de tekst is al aangegeven dat het ensemble van de velden 1, 5 en 6 rond de Joan Muyskenweg een hoge bebouwingsdichtheid krijgen, waarbij het zicht vanaf de A10 juist een vestigingsfactor wordt voor het toekomstig programma. Voor G-star (veld 6) is de zichtbaarheid van hun gebouw vanaf A10 zelfs een randvoorwaarde.

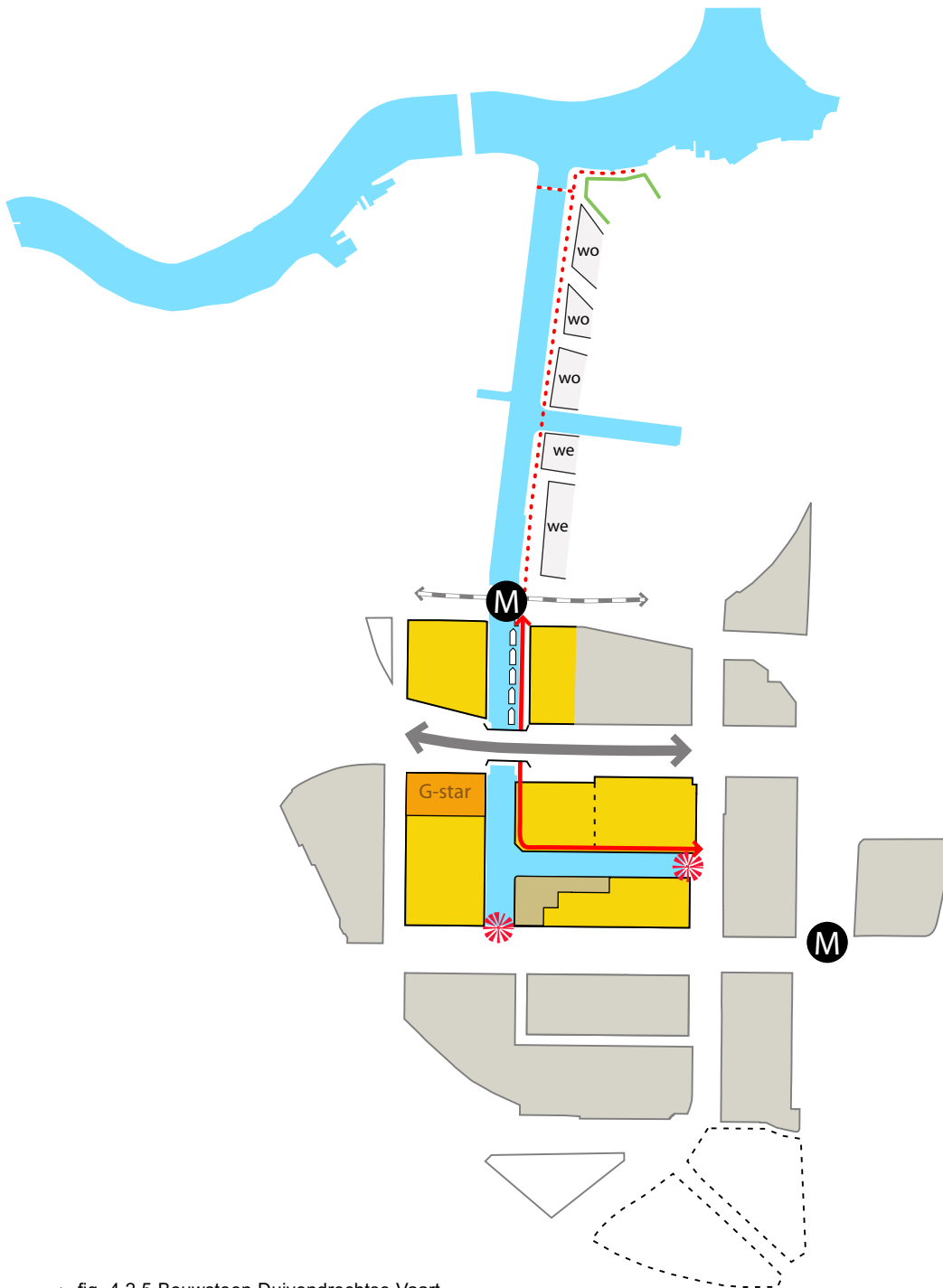
Het V&D complex (veld 2) is strategisch gelegen aan de kruising Spaklerweg en de Van Marwijk Kooystraat. Het bestaat uit een kantoor, magazijn, drie bedrijfswoningen en een groot parkeerterrein. De kavel biedt goede mogelijkheden voor intensivering. In het verleden zijn door de eigenaar plannen voor intensivering gemaakt, waarbij hogere gebouwen georiënteerd waren op de A10..

Veld 3 is omzoomd groen en nauwelijks zichtbaar vanuit de omgeving. Op termijn is hier meer bouwvolume en een programmatische verruiming mogelijk.

Een grote bedrijfshal van levensmiddelen groothandel Hanos bepaald het beeld aan de zuidkant van de A10. Hoewel deze functie een duidelijke relatie heeft met de stad, wordt de ruimte niet optimaal gebruikt. Dit heeft voornamelijk te maken met de vormgeving en positionering van de gebouwen op de kavel. Je kunt je afvragen of het huidige extensieve gebruik hier in de toekomst nog passend is. Bij eventuele herontwikkeling zou een hogere dichtheid en hoogwaardigere bebouwing in de zone direct langs de A10 wenselijk zijn .

▼ Zicht op de G-star kavel vanaf de A10





▲ fig. 4.2.5 Bouwsteen Duivendrechtse Vaart

- wo = wonen, we = werken, ho = hotel
- ⋯ Wandelkade in planvorming Overamstel
- invloedsgebied van drager
- voorzetting wandelkade
- ⊗ raakpunt hoofdontsluiting en water
- 🚤 woonboten

Duivendrechtsevaart, water als vestigingsfactor

De Duivendrechtsevaart vormt een belangrijk onderdeel van het ruimtelijk raamwerk, maar is tegelijkertijd nauwelijks zichtbaar. Het water heeft voor de aanwezige bedrijven geen logistieke functie. Alleen nog de betonmortelcentrale Mebin wordt nog via het water bevoorrad.

Water blijkt toch nog steeds een belangrijke vestigingsfactor te zijn, omdat bedrijven er identiteit, imago en zelfs status aan kunnen ontleen (bijvoorbeeld G-star gebouw). De zichtbaarheid en toegankelijkheid van de waterkant dienen te worden verbeterd, zodat het water ook daadwerkelijk een rol kan spelen als vestigingsfactor.

Er zijn in het gebied kansen om de relatie met het water te verbeteren. Voor de velden 1 en 6, die beiden direct aan het water liggen, zijn er mogelijkheden om met het ontwerp van de bebouwing en het maaiveld het water optimaal te betrekken

Voor de oostkant van de Duivendrechtsevaart wordt ingezet op de Willem Fenengastraat als de openbare route langs het water. De Willem Fenengastraat vormt onderdeel van een geplande kaderoute, die als een lange lijn vanaf de Amstel zo lang mogelijk langs de Duivendrechtsevaart blijft lopen. In de plannen van Overamstel is bijvoorbeeld een voet/fietsbrug over de insteekhaven opgenomen, zodat er een rechtstreekse verbinding is voor de toekomstige bewoners naar het metrostation Overamstel.

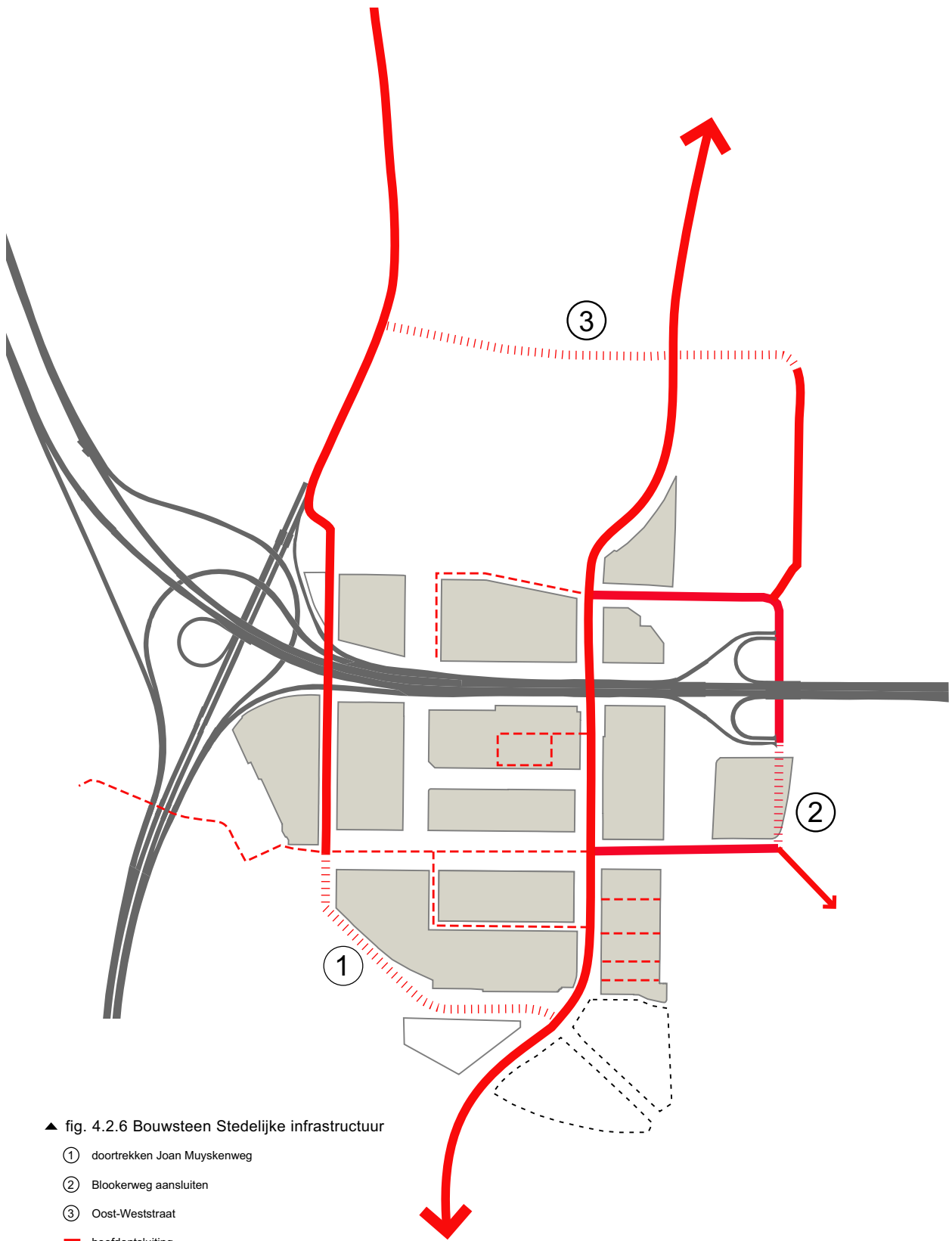
Vanaf het metrostation Overamstel naar het zuiden toe liggen er woonboten in de Duivendrechtsevaart langs de Willem Fenengastraat. Het water en de woonboten zijn nauwelijks zichtbaar door de inrichting van de oeverstrook. Hoge schuttingen en hagen en bouwwerken domineren hier het straatbeeld. De woonboten (lees niet de stadsnomaden) hoeven niet perse uit het beeld te verdwijnen, mits ze voldoende

afstand houden tot de viaducten van het metrolijn en de A10. Immers bewoning in dit gebied brengt ook sociale controle met zich mee. De oeverstrook dient dan echter wel opener te worden, zodat de woonboten onderdeel uitmaken van het straatbeeld. Ligplaatslegalisering zal publiekrechtelijk geregeld moeten worden. Over het gebruik van de oevers moet een beslissing worden genomen of dit openbare ruimte dan wel verhuurbare meters zijn als uitbreiding van het woongenot van de woonbootbewoners.

De Willem Fenengastraat eindigt nu plotseling bij het viaduct van de A10. Het voorstel is om op den duur de straat door te trekken langs veld 8. De bijzondere T-splitsing van waterwegen verdient meer zichtbaarheid en openbaarheid. De toekomst van de gemeentewerf op deze plek speelt hierbij een cruciale rol. Bij verplaatsing van de werf en herontwikkeling van dit terrein kan dan aangesloten worden op de nu nog doodlopende W. Fenengastraat. Via de Braaijweg eindigt de kaderoute bij de Spaklerweg, een wandel/fietsroute van 1,7 km langs het water !

De openbaarheid van de openbare ruimte langs de insteekhaven kan verbeteren door een eenduidige ontwerp te maken, gekoppeld aan mogelijk nieuwe functies zoals creatieve bedrijvigheid en horeca.

De plek waar de Duivendrechtsevaart eindigt bij de Van der Madeweg is in potentie een uitstekende plek om de relatie met het water te verbeteren. Een aanlegplek voor een watertaxi/canalbus in combinatie met horeca sluit goed aan bij het eerder genoemde voorstel van de bebouwingsstrip langs de Van der Madeweg. De twee woonboten zouden hiertoe verplaatst moeten worden of eventueel dwars op de kade gelegd moeten worden, aangezien ze nu gehele het zicht en gebruik van het water onmogelijk maken.



▲ fig. 4.2.6 Bouwsteen Stedelijke infrastructuur

- ① doortrekken Joan Muyskenweg
- ② Blookerweg aansluiten
- ③ Oost-Weststraat
- hoofdontsluiting
- - - secundair netwerk

Een stedelijke infrastructuur voor een goede bereikbaarheid

Met de intensivering en verruiming van het programma in het plangebied zal het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers toenemen. Daarnaast is er sprake van autonome groei van het autoverkeer.

Om het verkeer in goede banen te leiden, zijn er twee voorstellen voor aanpassing in de wegenstructuur.

Doortrekken Joan Muyskenweg

Het eerste voorstel is het doortrekken van de Joan Muyskenweg naar de Spaklerweg, waardoor er een directe verbinding komt tussen de Rijnstraat / Kennedylaan en de Spaklerweg en daarmee een goede verbinding tussen het centrum en de werkgebieden Amstel Business Park en Amstel 3 en natuurlijk het Arenagebied. Ook het verkeer vanaf de A2 en A10 zal via het knooppunt Amstel (afslag S110) en de omgevormde A2 / Joan Muyskenweg een directe verbinding met de Zuidoostlob hebben. Zoals eerder vermeld biedt de doorgetrokken weg ook enorme voordelen op lager schaalniveau voor de ontsluiting van het groothandel-cluster. Op het schaalniveau van het plangebied geeft het doortrekken niet veel impact, zie bijlage 'Aanvullend verkeersonderzoek Overamstel'.

Blookerweg aansluiten op Van der Madeweg

Uit verkeerstudie blijkt dat de afslag van de A10 op de Blookerweg (S111) en de van Marwijk Kooystraat in de spits tot opstoppingen leidt. De eenzijdige afwikkeling van het autoverkeer vanaf de A10 leidt tot onnodige concentratie van autoverkeer. Door het volledig maken van de aansluiting door het koppelen van de Blookerweg aan de van der Madeweg wordt het verkeer veel gelijkmatiger verdeeld (zie bijlage 'Aanvullend verkeersonderzoek Overamstel'). Het voorstel is ingrijpend, met name voor het aangrenzende

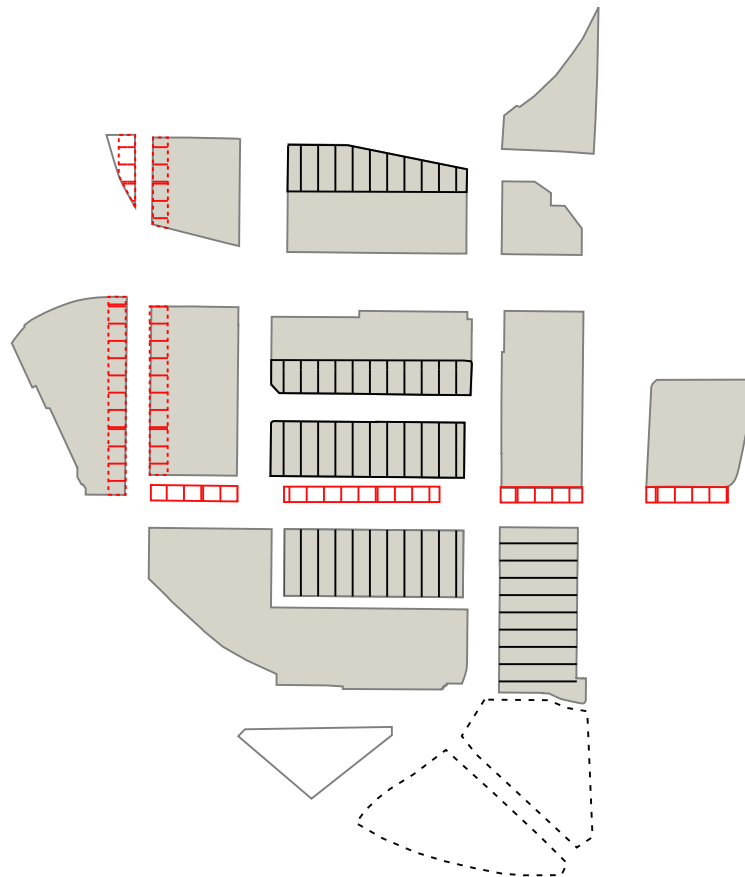
Zonnehof-gebied in Duivendrecht. De ingreep moet dan ook in een grotere context geplaatst worden, dan puur als een verkeerskundige ingreep. Het is van belang dat het autoverkeer vanaf de Blookerweg via de Van der Madeweg naar de Spaklerweg rijdt en dat de afslag de woonwijk in alleen door bestemmingsverkeer wordt gebruikt.

Door de Van der Madeweg te verlagen kan het meer de uitstraling van een buurtontsluiting krijgen, die beide kanten verbindt i.p.v. doorsnijdt.

De doorgetrokken Blookerweg kan een impuls betekenen voor het geïsoleerde Entrada gebied. Een herontwikkeling aan beide kanten van de Blookerweg kan leiden tot een uitnodigend entreegebied van het werk gebied ABP en het woongebied Zonnehof i.p.v. een geïsoleerd eilandje dat met de rug zowel naar het woon- als werkgebied staat.

▼ Spaklerweg





▲ fig. 4.2.7 Bouwsteen Kavelgrootte

— bestaande kavels

— nieuwe kavels

▤ kleine korrelgrootte (1-5000m²)

▤ kleine korrelgrootte (1-5000m²) in plint

Korrelgrootte

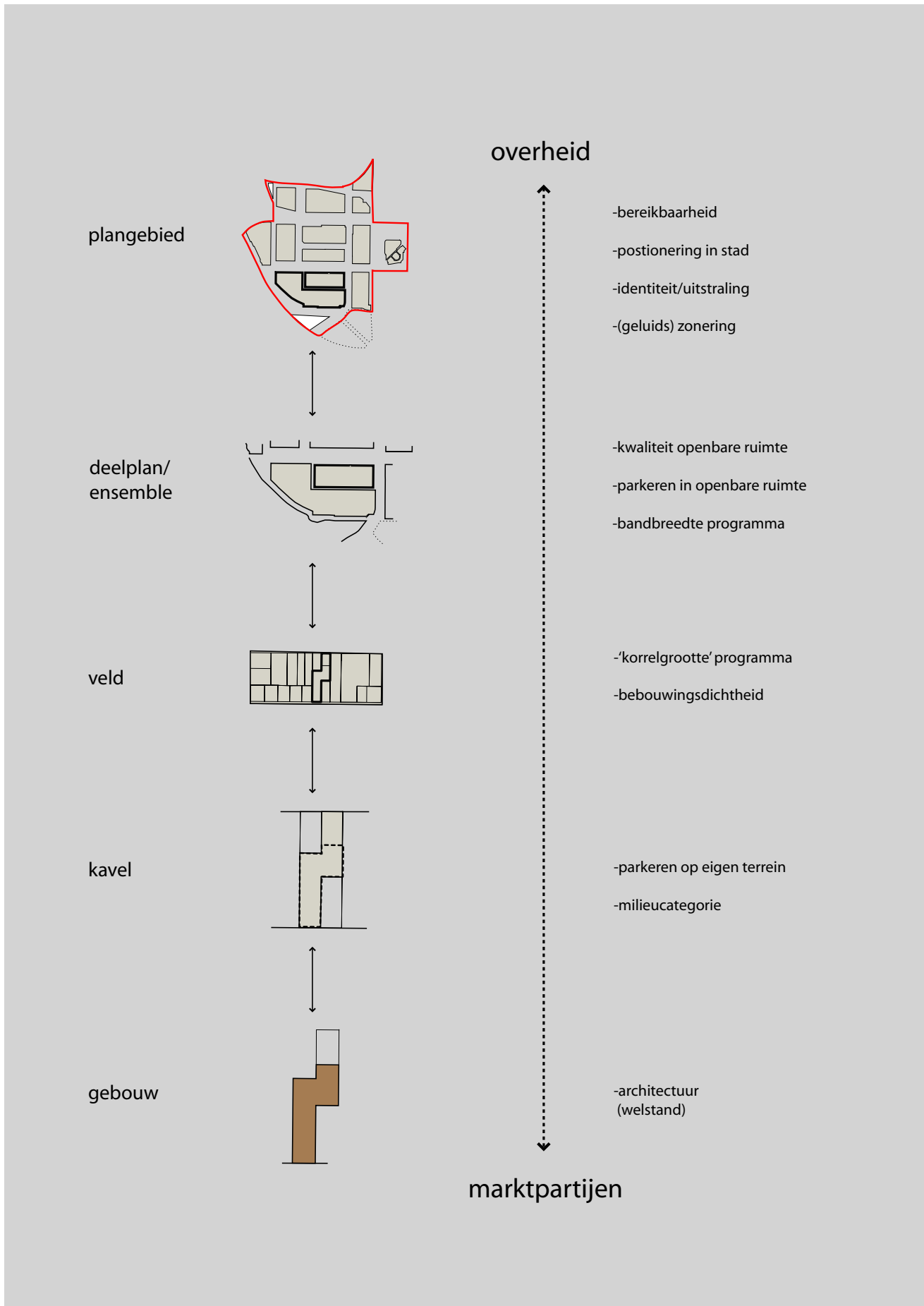
Een belangrijke kracht van het Amstelbusiness Park is de rijkdom aan korrelgroottes van de bedrijfskavels. Naast heel grote kavels (velden 1, 6, 9 en 10) is er ook kleinschalige bedrijvigheid (zoals velden 7, 11 en 12). Er is veel voor te zeggen om deze bandbreedte te handhaven, om stedenbouwkundige redenen (de mix van klein en groot) en simpelweg omdat de vraag naar dit soort kleinschalige en grootschalige eenheden dichtbij de stad enorm groot is. Dit wil overigens niet zeggen dat de huidige situatie van korrelgroottes in z'n geheel gefixeerd moet worden. Uit de historische analyse is bijvoorbeeld gebleken dat grotere eenheden op den duur succesvol tot kleinere eenheden onderverdeeld kunnen worden. Voor veld 9 is het goed voorstelbaar dat deze, als Hanos ooit weggaat of verkleind wordt, in kleinere eenheden opgedeeld kan worden. Van belang is dat deze kwaliteit van grotere en kleinere eenheden geborgd wordt in de ruimtelijk programmatische onderlegger. Korrelgrootte is een belangrijk sturingsinstrumentarium voor het soort programma. Voor met name de hoeveelheid kantoorvloer kan dit essentieel zijn. In de regio Amsterdam is sinds de eeuwwisseling zoveel kantoorruimte gebouwd dat inmiddels circa 20 procent van de voorraad leegstaat. Naar verwachting zal het nog diverse jaren duren voordat het marktevenwicht weer hersteld is. Het plangebied moet complementair zijn aan de 'echte' kantoorlocaties in Amsterdam. De inzet is de realisatie van kleinere kantoorachtige volumes. Er wordt daarom een bovengrens van 3000 m² bvo kantoorvloer per kavel gehanteerd. Voor grotere aaneengesloten kantoorvolumes dient een eindgebruiker bekend te zijn en moet worden aangetoond dat vestiging op een andere locatie geen optie is.



▲ Voorbeelden kavelgrootte: links de Lexusdealer -groot-, rechts een bedrijfsverzamelgebouw -klein-



▲ Voorbeelden kavelgrootte: zeer grote korrel: de Makro



Intermezzo: Planschalen

In het voorafgaande is gebleken dat de ontwikkelingen van het plangebied aan vele planschalen raken.

De kavelgrootte, het parkeren, de kwaliteit van de openbare ruimte zijn allemaal voorbeelden van de thematieken die aan bod zijn gekomen. Om tot een effectieve planvorming te komen, is het de vraag op welke planschaal welke problematiek speelt. In het schema hiernaast is een overzicht gemaakt.

Het schema is niet alleen een inventarisatie van planschalen en problematieken maar kan ook gebruikt worden als checklist. Ook de samenhang van de genomen maatregelen door de schalen kan eenvoudig met dit schema worden getoetst.

De rol van de overheid is ook in het schema weergegeven. De overheid is vooral aan zet op de hogere schalen, terwijl de markt belangrijker wordt op de lagere niveaus.

Op de schaal van het plangebied is de uitwisseling met de context van groot belang. Bereikbaarheid en de ontsluiting zorgen voor de doorstroming en voeding van het gebied vanuit de stad en vice versa. De positionering in de stad heeft voor een groot deel te maken met de programmatische invulling. Welke functies zijn in het gebied gevestigd en hoe wordt hiermee de rol van het gebied in de stad gedefinieerd? Ook de identiteit van het gebied komt op dit niveau aan de orde. Dit kan een resultante zijn van dat wat er op alle planschalen zich afspeelt of het kan juist een uitgezette koers zijn welke de lagere planschalen aanstuurt. Tenslotte wordt ook de geluidszonering op dit niveau bepaald.

De rol van de overheid is groot, de invloed van de markt zeer gering.

Het deelplan, of ensemble, is een belangrijk niveau. Het zijn de bouwstenen van het plangebied en bepalen

in grote mate de invulling op de lagere schalen.

De kwaliteit van de openbare ruimte, het parkeren in de openbare ruimte en de bandbreedte van het programma zijn de belangrijkste onderwerpen. Als het ware worden de randvoorwaarden voor een bepaald 'milieu' omschreven, vergelijkbaar met wat men in de biologie een habitat noemt. Dit uit zich vooral in de wisselwerking tussen openbare ruimte en programma.

De bebouwingsdichtheid en de korrelgrootte van de kavel zijn de belangrijkste aspecten op het niveau van het veld. De korrelgrootte bepaalt in grote mate de gebruiksmogelijkheden van de kavel, de uitwisseling met de openbare ruimte en de transformatie mogelijkheden. De bebouwingsdichtheid geeft de relatie weer tussen de maat van de kavel en de maat van het gebouw. Indirect is dit dus ook een sturingsmiddel voor het aantal arbeidsplaatsen, de mogelijke verkeersbeweging en de open ruimte op de kavel.

Op de kavel is het parkeren op eigen terrein een aandachtspunt. Vooral de plek op de kavel is belangrijk en heeft dan ook een sterke relatie met de uitgangspunten die op de schaal van het veld en het ensemble zijn geformuleerd.

De milieucategorie is van grote invloed op de directe omgeving. Het is daarom wegens transformatie mogelijkheden van belang dit op een zo laag mogelijke schaal te sturen. Bijvoorbeeld, de invloed van de betoncentrale in het plangebied uit zich in de zonering van het plangebied en heeft een maat die tussen de schaal van het ensemble en het plangebied in zit.

Tenslotte het gebouwniveau. Het planproces wordt in grote mate bepaald door de markt, de invloed van de overheid beperkt zich tot welstand

**DONDERDAG
& VRIJDAG
GEOPEND TOT
21.00 UUR**
maandag t/m woensdag
en zaterdag tot 18.00 uur

華南行

WAH NAM



◀ Wah Nam Hong Superstore. De aziatische food-groothandel geeft een indruk van de verkleuring van het bedrijventerrein die al heeft plaats gevonden. De openingstijden en het gebruik van de makro-pas zijn illustratief

5

Plankaart

De ruimtelijk-programmatische onderlegger heeft een ruimtelijke en een programmatische component. In dit hoofdstuk worden beide onderdelen apart toegelicht. De integratie van beide componenten leidt tot de visie voor het plangebied. De plankaart is hiervan de uitwerking.

JUISTE FUNCTIE OP DE JUISTE PLEK

Koppeling functies aan gebiedstyperingen uit het Structuurplan (gewenste situatie 2010)

		GEBIEDSTYPERINGEN					
		Grootstedelijk kerngebied (inter)nationale uitstraling, zeer hoge dichtheden en grote mate van menging van functies, etc.	Grootstedelijk Wonen en werken regionale oriëntatie, hoge dichtheden, veel menging van functies, etc.	Stedelijk Wonen en werken stedelijke oriëntatie, lagere dichtheden, gemengd op wonen/werken	Grootstedelijk werken regionale oriëntatie, vrij intensief bebouwing en geen woonfunctie	Stedelijk Bedrijven terreinen stedelijke / regionale oriëntatie, max 30 % kantoren en geen woonfunctie	Grootschalig werkgebied nationale / regionale oriëntatie, grootschalige (haven)bedrijven en geen woonfunctie
FUNCTIES	Solitaire kantoren >2000 m2						
	Solitaire kantoren <2000 m2						
	GDV winkels						
	PDV winkels						
	Kernwinkelapparaat						
	Stadsdeelcentra						
	Wijkwinkelcentra						
	Grootschalige bedrijven niet mengbaar met wonen						
	Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen						
	Kantoorachtige bedrijven						
	hotels						
	Horeca overig						
	Gebouwde leisure voorziening - veel publiek						
	Gebouwde leisure voorziening - veel ruimte						
	Grote congresruimten						
	Grootschalige maatschappelijke voorzieningen: zoals sporthal, zwembad, ziekenhuis, onderwijsinstellingen						
	Grote religieuze instellingen						
	Stedelijk wonen						
	Suburbaan wonen						

▲ fig. 5.1.1 Tabel typering bedrijventerreinen uit: 'Nota Locatiebeleid Amsterdam, februari 2008, DRO

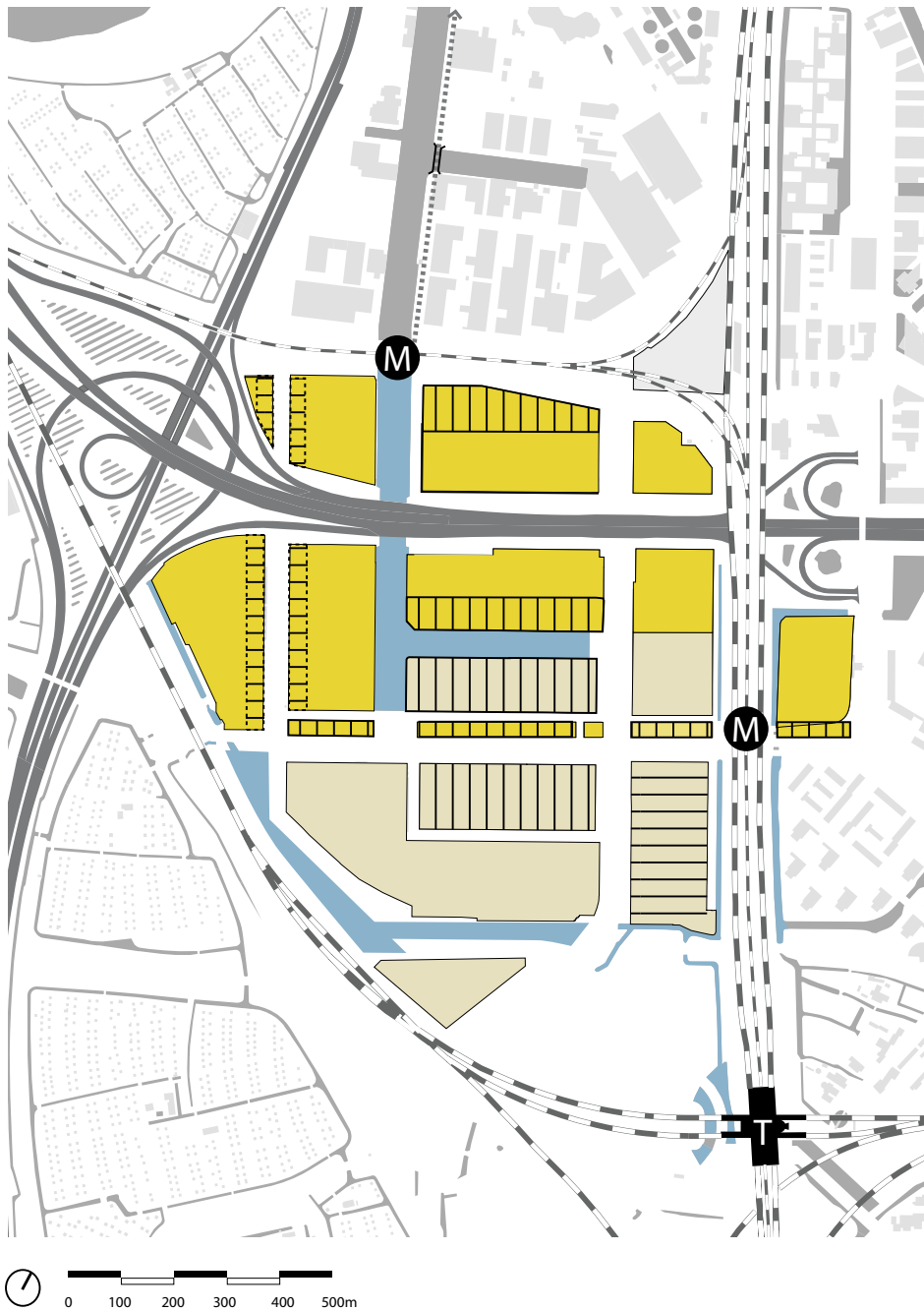
	Kleur	Zwart/Wit weergave
passend	groen	grijs
passend afhankelijk van functie of plek	oranje	licht grijs
ongeschikt	rood	donker grijs

5.1 Programma en ruimte













In het intermezzo 'planschalen' is een relatie gelegd tussen schaalniveaus, de ruimtelijk programmatische thema's en de rolverdeling tussen overheid en markt. De ruimtelijke thema's als bereikbaarheid, kwaliteit openbare ruimte en parkeren zijn thema's die vooral het raamwerk betreffen van het plangebied. De inrichting en het beheer van het raamwerk zijn verantwoordelijkheden van de gemeente. Bij de programmatische thema's is er veel meer sprake van een wisselwerking tussen markt en overheid. De gemeente legt weliswaar in het bestemmingsplan de programmatische bandbreedte vast voor het gebied, maar voor de onderbouwing van deze bandbreedte is de rol van de markt essentieel. Liggen de behoeften vanuit de markt en de regelgeving vanuit de overheid te ver uiteen, dan kan dit negatieve gevolgen hebben voor het plangebied. Het gaat uiteindelijk om positionering en typering van het gebied in de stad en regio. Uit de vorige hoofdstukken is gebleken dat zowel het plangebied als de context alles behalve statisch is. In dit hoofdstuk wordt dan ook een typering voor het plangebied geformuleerd, die de basis vormt voor de programmatische uitgangspunten.

5.2 Programmatische uitgangspunten

Het gebied blijft functioneren als vestigingsgebied voor reguliere bedrijfsfuncties. Dat is mede van belang gezien het beperkte aanbod aan vestigingsmogelijkheden voor reguliere bedrijfsfuncties in de Zuidoostlob. De typering "werkgebied" is echter niet (meer) voldoende om een ondubbelzinnige programmatische bandbreedte aan te geven. In het schema hiernaast zijn verschillende typen bedrijventerreinen onderscheiden met bijbehorend programma. Het plangebied Amstel Business Park-Zuid bevindt zich ergens tussen 'Grootstedelijk werken' en een 'Stedelijk bedrijventerrein'. In het voorgaande hoofdstuk zijn vijf bouwstenen genoemd die elk op een eigen wijze het plangebied structureren. Elke bouwsteen heeft een krachteveld met specifieke eigenschappen waardoor het plangebied als het ware programmatisch wordt 'gekleurd'. Door deze kleuring ontstaan er in het plangebied grofweg twee 'zones': een zone rond de A10 en langs de Duivendrechtsevaart die getypeerd kan worden als 'Grootstedelijk werken' en het zuidelijk deel van het plangebied dat meer als 'stedelijk bedrijventerrein' kan worden getypeerd. In de 'grootstedelijk werken'-zone wordt programmatische verruiming nagestreefd en in de 'stedelijk bedrijventerrein'-zone wordt het huidige programma geconsolideerd.



▲ fig. 5.1.2 Programmatische zonering: Stedelijk Bedrijventerrein en Grootstedelijk Werken

- | | | | |
|---|---|---|-----------------------------|
|  | geen programmatische veranderingen mogelijk |  | Vaste rooilijn |
|  | Verruimen en maatwerk |  | (her) profilering weg |
|  | Consolideren en nuanceren |  | (reservering) openbare kade |
|  | Programma in plint |  | Hoogbouwaccent |
|  | Korrelgrootte van de kavels |  | FSI |
|  | Ruimtereservering infrastructuur |  | Zicht op het water |

Stedelijk bedrijventerrein: consolideren en nuanceren

In deze zone vormen het huidige programma en kavelmaat de uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling. De diversiteit van kavelgrootte biedt ruimte voor vele soorten bedrijven. De handhaving van deze diversiteit aan kavelgrootte is dan ook een belangrijk uitgangspunt. Voor de kleinere kavels geldt dat de kavelmaat sturend is voor het type bedrijf, met de kanttekening dat de milieucategorie (4 of meer) ook een beperkende factor is.

Voor de velden 10 en 13 zijn de grote maat van de kavels en de bereikbaarheid per auto maatgevend voor de programmatische koers. Voor veld 10 zijn de komende jaren geen grote veranderingen te verwachten en voor veld 13 is gekozen om aansluiting te zoeken met het huidige programma van veld 10: groothandel. De eigenaar van de kavel (NSpoort) wil graag PDV (Hornbach). De regionale commissie winkelpanning heeft hier in principe geen bezwaar tegen.

Voor de 'strip' langs de Van der Madeweg gelden genuanceerde uitgangspunten. De 'strip' is een belangrijke schakel tussen het woongebied Duivendrecht, de Amstelscheg en de Amsterdamse (binnen)stad. Om deze route goed te laten functioneren is ondersteuning van het programma, ook in de avonduren, essentieel. Daarom is voor de 'Strip' de programmatische bandbreedte verruimd met creatieve bedrijvigheid, kleinschalige leisure, hybride programma's van bedrijvigheid met ondergeschikte horeca en detailhandel. Voorwaarde is een kleine korrelgrootte van de kavels (maximaal 1000 m²).

Grootstedelijk werken: verruimen en maatwerk

De zone waarin het programmatische kader wordt opgerekt bevindt zich in het noordelijk deel van het plangebied en komt overeen met het gebied waarop een breed krachtenveld heerst doordat meerdere ruimtelijke 'magneten' overlappen (zie fig. 2.2.8. ruimtelijke magneten). Naast dit krachtenveld is dit ook het gedeelte wat grenst aan het transformerende woonwerkgebied Overamstel (zie fig. 3.1.2 toekomstige context). Met ander woorden, de aanleiding voor nieuwe initiatieven lijkt aanwezig te zijn. Het programmatische kader wordt in deze zone opgerekt door ruimte te bieden aan functies zoals kleinschalige leisure, horeca/detailhandel/hybride programma's, hotel en PDV/GDV. Niet overall is dit programma gewenst, de bouwstenen (zie hoofdstuk 4) geven aanleiding om de plek van het programma en de korrelgrootte van de kavel te preciseren. Soms is het de logica van één bouwsteen welke de koers bepaalt maar meestal is het een combinatie van bouwstenen welke uiteindelijk vormgeeft aan de spreiding van programma en kavelgrootte.

Het programma en de korrelgrootte op de velden 0, 1, 5 en 6 wordt vooral bepaald door de stadstraat Joan Muyskenweg en de zichtpotentie die de A10 biedt. Dit resulteert in een combinatie van kavelkorrelgroottes. De kleinere kavels dienen aan de stadsstraat te liggen, ter ondersteuning van het straatbeeld van de Joan Muyskenweg. Voor het overig deel zijn ook grotere kavels mogelijk.

Voor de velden 2 en 7 is vooral de waterkade van belang. Binnen deze velden is de verruiming van het programma gerelateerd aan de (mogelijke) openbare kade. Ook speelt nabijheid van het metro station Overamstel, en daarmee de bereikbaarheid, een belangrijke rol voor het toelaten van onderwijs.

veld	bedrijven	creatieve bedrijvigheid	kantoren	hotel	kleinschalige leisure	hybride programma's/noreca/ detailhandel	PDV	GDV	groothandel	religie	onderwijs	woon- boden	veld
0	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	ja	ja	ja, mits aan straatzijde	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	ja	nee	0
1	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	ja	ja	ja, mits aan straatzijde	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	ja	nee	1
2	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	ja	ja	ja, mits aan kade	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	ja	ja, aan kade	2
3	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	ja	ja, mits aan straatzijde	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	nee	nee	3
4	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	4
5	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	ja	nee	ja, mits aan straatzijde	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	ja	nee	5
6	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	ja	nee	ja, mits aan straatzijde	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	ja	nee	6
7	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	ja	nee	ja, mits aan kade	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	nee	nee	7
8	ja	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	nee	nee	nee	ja	ja, mits < 5000m2	nee	nee	nee	8
9	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	nee	ja, mits aan straatzijde	ja	nee	ja, mits < 5000m2	nee	nee	nee	9
10	ja	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	nee	nee	ja	ja	ja	nee	nee	nee	10
11	ja	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	nee	nee	nee	ja	ja	nee	nee	nee	11
12	ja	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	nee	nee	nee	ja	ja	nee	nee	nee	12
13	ja	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	nee	nee	ja, mits vrijstelling	ja	ja	nee	nee	nee	13
14	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	nee	nee	nee	nee	ja, mits < 5000m2	nee, tenzij vrijstelling	ja	nee	14
strip	ja	ja	nee, tenzij <30% en gekoppeld	nee	ja	ja	nee	nee	ja	nee, tenzij vrijstelling	ja	nee	strip

▲ fig. 5.1.3 Programmatische koers per veld Grootstedelijk Werken Stedelijk Bedrijventerrein

Voor veld 3 biedt de verruiming van het programma mogelijkheden om de zichtlocatie vanaf de A10 entreefunctie van het veld te benutten. Voor veld 9 is de verruiming minimaal, alleen de zichtlocatie aan de A10 en de nabijheid van de metro geven aanleiding om een creatief kantoorachtige functie toe te staan. Weliswaar zou de bereikbaarheid van de metro aanleiding kunnen zijn voor een grotere verruiming maar om ook nog een grote kavel beschikbaar te houden voor bedrijvigheid is gekozen voor een beperkte verruiming.

Voor veld 14 geldt deels een verruiming. Hotel, creatief kantoorachtig programma en onderwijs passen prima op deze kavel welke in het invloedsgebied ligt van de A10, metro en een overgang vormt van het woongebied Duivendrecht en het bedrijventerrein.

Per programmaonderdeel wordt aangegeven waar deze in het gebied een plek kan krijgen en met welke restricties.

Sommige functies worden niet rechtstreeks toegestaan, maar worden ook niet uitgesloten. Daarom is een aantal functies een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen, zodat het gemeentebestuur van Ouder-Amstel nog een nadere afweging kan maken of het combineerbaar is met de andere functies en past in het karakter van het gebied.

Bedrijven

Zoals eerder vermeld blijft het gebied functioneren als vestigingsgebied voor reguliere bedrijfsfuncties. Om vestigingsmogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten in het gebied te behouden worden eisen gesteld aan het maximum percentage kantoorvloeroppervlak. Per kavel wordt een maximum percentage kantoorvloer gehanteerd van 30 procent. Parkeren wordt buiten beschouwing gelaten bij het bepalen van het percentage bedrijfsvloer. Showrooms en bedrijfsateliers maken onderdeel uit van de bedrijfsfunctie.

Waar : Hele plangebied

Restricties: Bij een nieuw te vestigen bedrijf respectievelijk uitbreiding van een bedrijf moet door gemeente Ouder-Amstel worden beoordeeld welke geluidsnorm op grond van de Wet milieubeheer worden afgegeven voor het betreffend bedrijf in relatie tot de vastgelegde zonegrens. In totaal mogen de opgetelde geluidsrechten van de individuele bedrijven de 50 d(B)A- zonegrens van het geluidzoneerde industrieterrein niet worden overschreden. De op te leggen geluidsnorm is afhankelijk van de ligging van het desbetreffende bedrijf ten opzichte van de zonegrens. Wat ook duidelijk is, is dat er geen voormalige categorie A- inrichtingen meer bij mogen komen (past niet met huidige zonegrensplannen). De bestaande moeten dus een maatbestemming krijgen.

Creatieve bedrijven / kantoren

Dit zijn bedrijven in de creatieve branches: kunsten, media & entertainment en creatieve zakelijke dienstverlening (zie bijlage 'creatieve bedrijven'). Per werknemer dient er tussen de 30 en 50 m² vloeroppervlak beschikbaar te zijn. Bovendien is minimaal 30% van het vloeroppervlak bedrijfsvloer.

- Waar : Hele plangebied. Creatieve bedrijven groter dan 5000 m² bvo alleen in de zone "grootstedelijk werken"
- Restricties: Bij een nieuw te vestigen bedrijf respectievelijk uitbreiding van een bedrijf moet door gemeente Ouder-Amstel worden beoordeeld welke geluidsnorm op grond van de Wet milieubeheer worden afgegeven voor het betreffend bedrijf in relatie tot de vastgelegde zonegrens. In totaal mogen de opgetelde geluidsrechten van de individuele bedrijven de 50 d(B)A- zonegrens van het geluidzoneerde industrieterrein niet worden overschreden. De op te leggen geluidsnorm is afhankelijk van de ligging van het desbetreffende bedrijf ten opzichte van de zonegrens. Wat ook duidelijk is, is dat er geen voormalige categorie A- inrichtingen meer bij mogen komen (past niet met huidige zonegrensplannen). De bestaande moeten dus een maatbestemming krijgen.

Kantoren

In de regio Amsterdam is sinds de eeuwwisseling zoveel kantoorruimte gebouwd dat inmiddels circa 20 procent van de voorraad leegstaat. Naar verwachting zal het nog diverse jaren duren voordat het marktevenwicht weer hersteld is. Voor marktherstel is het stimuleren van omzetting van kantoren naar andere functies gewenst, in combinatie met een terughoudende opstelling ten aanzien van het in aanbouw nemen van kantoren op huidige bouwlocaties. Gezien het overaanbod aan bestaande kantoorruimte en bouwlocaties is het weglekken van kantoorgebruik naar bedrijventerreinen en omzetting van panden tot kantoorruimte ongewenst. De mogelijkheden voor realisatie van kantoorruimte in Amstel Business Park zuid zijn daarmee beperkt. De inzet is de realisatie van kleinere kantoorvolumes.

- Waar : Hele plangebied.
- Restricties: Kantoorvloer moet gekoppeld zijn aan bedrijfsvloer. Maximaal 30% kantoorvloer, uitgezonderd creatieve bedrijven waar tussen de 30% en 70% kantoorvloer mogelijk is.

Hotel

Uit de Nota hotelbeleid 1999 -2003 en de concept Nota Hotelbeleid 2007-2010 blijkt dat er in de stadsregio Amsterdam nog steeds een enorme behoefte is aan uitbreiding van het aantal hotelkamers. Vanwege de goede bereikbaarheid en de ligging nabij de Zuidas, Schiphol en de (binnen)stad leent een deel van het plangebied zich voor hotelvestiging. Ingezet wordt op de velden rond het metrostation Overamstel en de oksel van de A2 - A10. Hier wordt een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer gecombineerd met een goede bereikbaarheid per auto en bus.

Waar :	In de zone "grootstedelijk werken", velden 0, 1, 5 en 6
Restricties:	Maximaal twee hotelvestigingen, met een maximum van 300 kamers per vestiging.
Parkeernorm	1 parkeerplaats per 125 m ² bvo op eigen terrein.

Hybride programma's: Horeca / detailhandel / leisure / bedrijf

Er komen steeds meer hybride programmavormen van bedrijf, horeca en detailhandel (leisure), zoals formules waarbij je kookcursus krijgt en waar je tevens kan eten en ook op beperkte schaal ingrediënten of kookgerei kan kopen (bijvoorbeeld de Kookfabriek). Een belangrijke voorwaarde is wel dat het (vloer)aandeel horeca en detailhandel ondergeschikt is aan de hoofdfunctie, in dit geval kookcursus. Deze hybride programma's vormen nieuwe ontmoetingsplekken die van grote waarde zijn voor zowel de aanwezige bedrijven als nieuw te vestigen bedrijven.

Daarnaast zou ingezet moeten worden op horecavestigingen op strategische plekken in het gebied, zoals in de 'bedrijvenstrip' aan het einde van de Duivendrechtsevaart, of ergens langs de Joan Muyskenweg. Deze horeca kan zelfstandig zijn maar bij voorkeur onderdeel van de bovengenoemde hybride programmaformules. Het aantal horecavestigingen dient beperkt te blijven.

Waar :	In de zone "grootstedelijk werken" en de 'bedrijvenstrip' langs de Van der Madeweg .
Restricties:	In eerste instantie wordt gedacht aan 3 horecavestigingen, bij voorkeur onderdeel van een hybride programma. De hybride programma's dienen altijd aan de straat (bij velden 1, 5, 6, 3, 9) dan wel kade (velden 2 en 7) te liggen.

Perifere Detailhandelvevestigingen (PDV)

Perifere detailhandelsvestigingen zijn winkels, die volumineuze artikelen verkopen. De branches zijn destijds door het Rijk beperkt en nader gedefinieerd als auto's, boten, caravans, bouwmarkten en woninginrichting. Deze vestigingen bleken niet goed meer in te passen in gewone winkelcentra en werden daarom toegestaan op daartoe aangewezen locaties op bedrijventerreinen.

PDV is een verkeersaantrekkende functie. Via verkeersonderzoek moet bekeken worden hoeveel vestigingen maximaal toelaatbaar zijn in het gebied. Vanwege de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig zijn voor PDV, wordt aanbevolen om deze plaatsen complementair te gebruiken voor andere functies. Dit past in de wens om de velden gelegen in het grootstedelijk werken in hoge dichtheid te bouwen en een dusdanige mix van programma te geven waardoor er spreiding is van gebruikstijden.

Waar : In de zone "grootstedelijk werken" en (via vrijstellingsbevoegdheid) kavel 13.

Restricties: PDV dient gecombineerd te worden met andere functies, zodat de gewenste dichtheid en programmamix gerealiseerd wordt. Parkeren op eigen terrein.

Grootschalige Detailhandelvevestigingen (GDV)

Dit zijn winkels die minimaal 2000m² groot zijn. Alle branches kunnen in GDV vertegenwoordigd zijn, met uitzondering van supermarkten.

Afhankelijk van de goederen die worden verkocht, bestaat de kans dat deze functie een verkeersaantrekkende werking heeft. De ontsluiting en de parkeerfaciliteit van deze functies dient daarom voldoende capaciteit te hebben. Voor het plangebied biedt de 'grootstedelijk werken'-zone rond de A10 goede mogelijkheden voor GDV, mits het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Net als voor PDV geldt voor GDV dat het een verkeersaantrekkende functie is. Via verkeersonderzoek moet bekeken worden hoeveel vestigingen maximaal toelaatbaar zijn in het gebied. Vanwege de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig zijn voor GDV, wordt aanbevolen om deze plaatsen complementair te gebruiken voor andere functies. Dit past in de wens om de velden gelegen in het grootstedelijk werken in hoge dichtheid te bouwen en een dusdanige mix van programma te geven waardoor er spreiding is van gebruikstijden.

Waar : In de zone "grootstedelijk werken"

Restricties: GDV dient gecombineerd te worden met andere functies, zodat de gewenste dichtheid en programmamix gerealiseerd wordt. Parkeren op eigen terrein.

Groothandels

Tot groothandels worden ondernemingen gerekend die goederen verhandelen die buiten de eigen onderneming zijn vervaardigd, en die aan bedrijfsmatige afnemers (niet-eindverbruikers) worden afgeleverd. Afhankelijk van de goederen en de omvang van de groothandel die worden verhandeld, bestaat de kans dat deze functie een verkeersaantrekkende werking heeft. De ontsluiting en de parkeerfaciliteit van deze functies dient daarom voldoende capaciteit te hebben. In het gebied zijn al diverse grootschalige groothandels. Afgezien van veld 13, is het uitgangspunt om niet meer grootschalige groothandels toe te laten in het plangebied. Voor kleinere groothandels (kavels kleiner dan 5000 m²) is nog plaats

Waar : Hele plangebied voor groothandels tot 5000 m². Groothandels met kavels groter dan 5000 m² alleen op de huidige plekken in de zone “stedelijk bedrijventerrein” en veld 13.

Restricties: Groothandel dient gecombineerd te worden met andere functies, zodat de gewenste dichtheid en programmamix gerealiseerd wordt. Parkeren op eigen terrein.

Religie

Voor grotere religieuze instellingen wordt, vanwege de schaarste aan geschikte ruimtes en de hoge huurprijzen in woongebieden, al snel gekeken naar vestigingsmogelijkheden op bedrijventerreinen. Hoewel de nabijheid van een metrostation in het plangebied een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer garandeert, blijkt dat het autogebruik bij religieuze instellingen vaak hoog ligt. Bovendien zorgt het piekgebruik, dat vaak hoort bij een religieuze instelling, voor een flinke parkeerdruk. Dit piekgebruik treedt vooral op in avonduren en weekeinden. Via een vrijstellingsbevoegdheid is er ruimte voor één middelgrote (400-1000m²) religieuze instelling waarbij de parkeerbehoefte op eigen terrein dient te worden opgelost. Bovendien zou combinatie met andere functie voor de hand liggen, waardoor de parkeerplaatsen complementair gebruikt kunnen worden.

Waar : In de zone “grootstedelijk werken”

Restricties: Via vrijstellingsbevoegdheid.

Combineren met andere functies, zodat de gewenste dichtheid en programmamix gerealiseerd wordt en dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Parkeren op eigen terrein.

Onderwijs

Voor middelbaar en hoger onderwijs is het steeds moeilijker om binnen het gemengd stedelijk gebied geschikte vestigingsmogelijkheden te vinden.

Middelbaar en hoger onderwijs dragen bij aan de levendigheid van het gebied. Vooral onderwijs met combinatie van leren-werken is interessant.

Amstel Business Park-Zuid is een gezoneerd bedrijventerrein en ligt bovendien in de geluidscontouren van de A10, A2, spoor en de metro.

Omdat scholen een geluidgevoelige bestemming zijn, dienen er aanvullende milieutechnische maatregelen toegepast te worden.

Waar : In de zone "grootstedelijk werken" , op de velden 1, 2, 5 en 6.

Restricties: Via vrijstellingsbevoegdheid. Moet passen binnen de milieucontouren.

Woonboten

De aanwezige woonboten in de Duivendrechtsevaart langs de Willem Fenengastraat kunnen blijven liggen en zullen officieel bestemd worden. Ze zorgen zelfs op kleine schaal voor een gemengd woonwerkmilieu. De boten die (half) onder de viaducten van de metro en de A10 liggen dienen verplaatst te worden. De woonboten die aan het eind van de Duivendrechtse vaart liggen en het zijkanaal dienen te worden verplaatst of gedraaid, zodat er zicht op het water is. Walgebruik dient aangepakt te worden. De tuinstrook met schuttingen en schuurtjes vormen een dichte wand waardoor er geen zicht op het water is. Voorstel is om de tuinstrook opener te maken, waardoor de woonboten meer onderdeel vormen van het straatbeeld.

Waar : Langs veld 2.

Restricties: Walgebruik moet worden gereguleerd, waarbij de woonboten meer onderdeel vormen van het straatbeeld.

Leisure

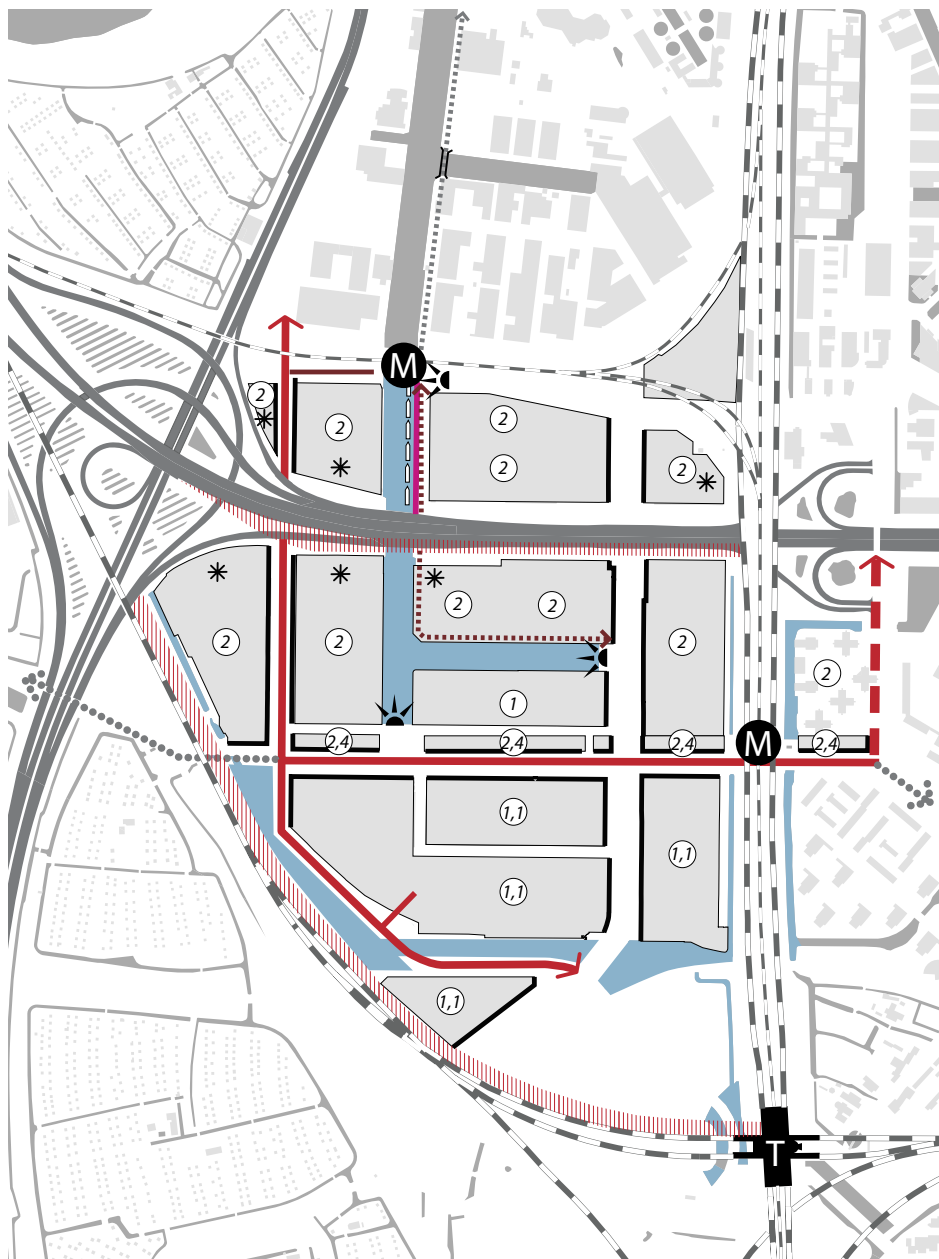
Kleinschalige leisure bedrijven, zoals bijvoorbeeld een sportschool, een kleine bioscoop of een solitaire klimhal, kunnen zich vestigen in het plangebied mits ze passen in het karakter van het gebied en de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Als criterium voor kleinschalig wordt (complementair) aangesloten op de nota "Vestigingsbeleid voor leisurebedrijven in Amsterdam" (2005) waarin leisure grootschalig genoemd wordt als het één of meerdere van de volgende kenmerken bezit:

- het gebouw is groter dan 1500 m²;
- meer dan 1000 bezoekers per dag,
- het verzorgingsgebied is (boven-)stedelijk.













Gezien de verkeersaantrekkende werking en het ruimtebeslag van grootschalige leisurebedrijven kan alleen via vrijstellingsbevoegdheid gekeken of het een leisurebedrijf past. Er is maximaal ruimte voor twee vestigingen van grootschalige leisure in de zone "grootstedelijk werken" op de velden 0, 1 of 2. Dit is mede gebaseerd op de goede bereikbaarheid van deze velden per openbaar vervoer (metrostation Overasmtel), auto en fiets. Vestiging van leisurebedrijven kan bijdragen aan de levendigheid van het gebied (ook in de avonden en weekeinden). Dat geldt vooral voor activiteiten die een relatie hebben met het openbare gebied en de omgeving (dus niet alleen gericht op intern gerichte activiteiten) en in avonden en weekeinden een bijdrage kunnen leveren aan de sociale veiligheid. Dat geldt in het bijzonder voor de Joan Muyskenweg. Voorbeelden zijn een fitnesscentrum, partycentrum of danszaal.

Waar : In de zone "grootstedelijk werken", met voorkeur voor de velden ten noorden van de A10 (0, 1, 2 en 3). Grootschalige leisure kan alleen via vrijstellingsbevoegdheid en alleen op de velden 0, 1 en 2.

Restricties: Leisure dient gecombineerd te worden met andere functies, zodat de gewenste dichtheid en programmamix gerealiseerd wordt. Parkeerbehoefte op eigen terrein oplossen.



▲ fig. 5.1.2 Programmatische zonerings: Stedelijk Bedrijventerrein en Grootstedelijk Werken

- | | | | |
|---|---|---|-----------------------------|
|  | geen programmatische veranderingen mogelijk |  | Vaste rooilijn |
|  | Verruimen en maatwerk |  | (her) profilering weg |
|  | Consolideren en nuanceren |  | (reservering) openbare kade |
|  | Programma in plint |  | Hoogbouwaccent |
|  | Korrelgrootte van de kavels |  | FSI |
|  | Ruimtereservering infrastructuur |  | Zicht op het water |

5.3 Ruimtelijke uitgangspunten

Voor het raamwerk gelden verschillende uitgangspunten. Natuurlijk zijn de verkeersafwikkeling en het parkeren van belang maar ook uitstraling van de openbare ruimte wordt steeds belangrijker.

Transformatie raamwerk

De verkeersstudie laat zien dat het gebied twee grote knelpunten kent: de aanhaking op de A10 en de verkeersdruk op de Flinesstraat. Om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren zou de Blookerweg doorgetrokken dienen te worden naar de Van der Madeweg. Zo ontstaat een tweede aansluiting op de A10 en zal de ontsluiting van het plangebied aanzienlijk verbeteren.

Om de drukte in de Flinesstraat terug te brengen zal vooral de Makro op een andere manier dienen te worden ontsloten. Dit kan via door de Joan Muyskenweg door te trekken en de Makro kavel via de zuidkant te ontsluiten. Ook is het doortrekken van deze weg van belang voor de aansluiting van het plangebied en het zuidelijker gelegen Centrumgebied Zuidoost (ArenAPoort) met de binnenstad van Amsterdam. De Van der Madeweg is overgedimensioneerd. Deze ruimte kan efficiënter worden gebruikt door het profiel te versmallen. De vrijgekomen ruimte zo bebouwd worden.

Parkeren

Het parkeren vraagt om aandacht. Naast de parkeerfunctie voor bestemmingsverkeer vervult het gebied ook een transferiumfunctie. Het is daarom van belang om aansluiting te zoeken met het (toekomstige) parkeerregime van de nabije omgeving. Ook is het beperkt aanbieden van parkeergelegenheid in de openbare ruimte een middel om de transferiumfunctie terug te dringen.

Voor het parkeren wordt een norm van 1 parkeerplaats

op 125 m² bvo gehanteerd (B-norm). Indien door programma toename meer parkeerplaatsen nodig zijn, dienen deze op eigen terrein gerealiseerd te worden.

Uitstraling van de openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte van de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg is van groot belang. De sociale veiligheid en representatieve waarde van deze straten is belangrijk als vestigingsfactor voor nieuwe bedrijvigheid. Daarnaast is de Van der Madeweg de schakel tussen het woongebied Duivendrecht en het recreatiegebied de Groot Duivendrechtse Polder. Wanneer de omgeving van de metrostations ook worden verbeterd ontstaan en kwalitatief hoogwaardig plandekkend raamwerk van openbare ruimte.

Water

Om de relatie met het water te verbeteren zijn een drietal uitgangspunten van belang:

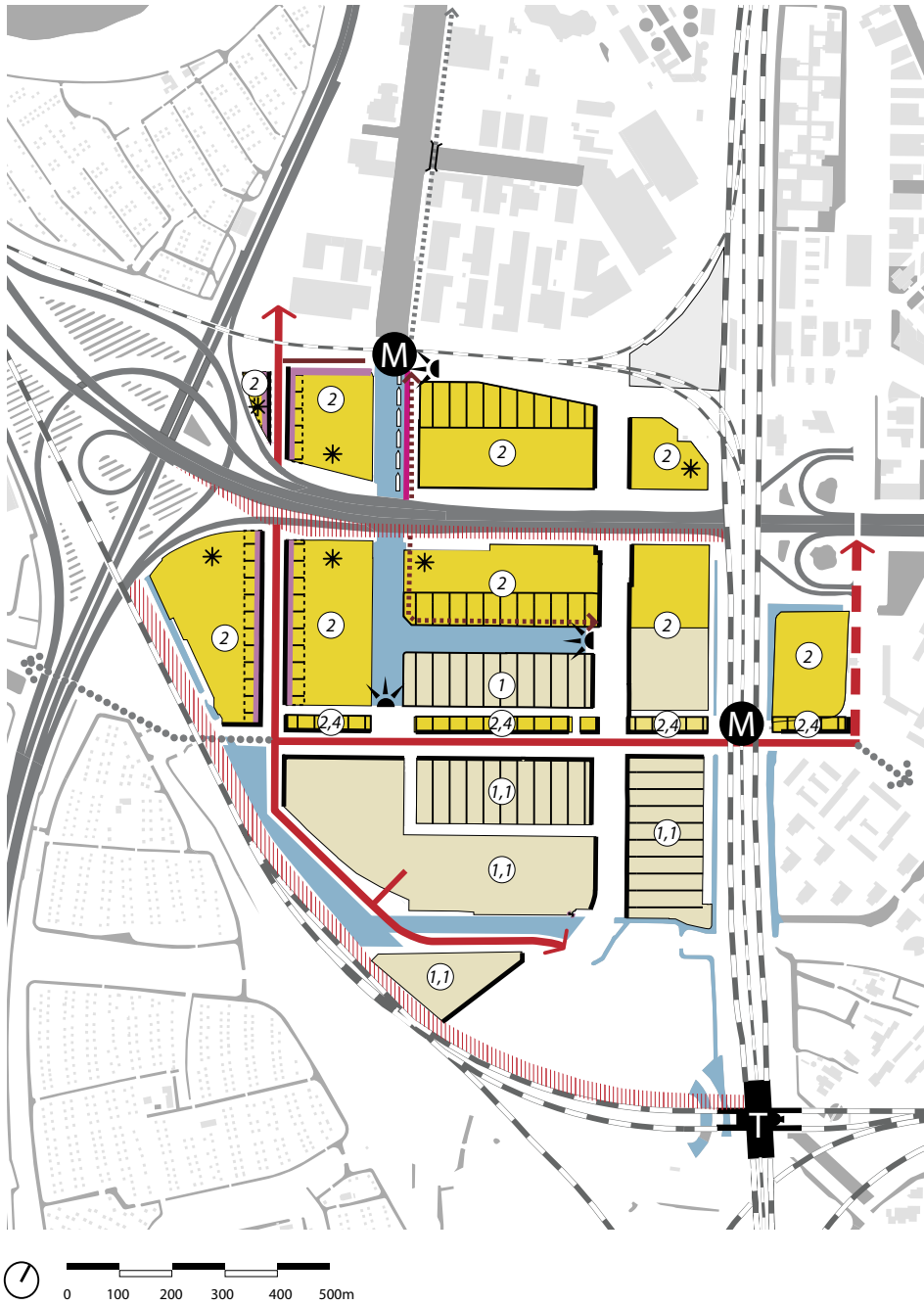
-In de Willem Fenengastraat wordt nu de kade gebruikt door de woonbootbewoners en ontbreekt de relatie met het water. Om dit te verbeteren zou het kadegebruik beperkt moeten worden. De woonboten kunnen hier wel blijven.

-Op de kavel van de Gemeente dient een reservering te worden opgenomen zodat bij herontwikkeling van deze kavel het mogelijk is om de openbare kade uit Overamstel door te trekken.













-Om de relatie met het water te verbeteren wordt op drie plekken de verbinding met het water verbeterd. De woonboten die op deze plekken liggen (3) dienen te worden verplaatst of gedraaid.

Reservering

Aan de zuidkant van de A10 en langs de noordkant van het spoor Rai-Duivendrecht dient ruimte te worden vrijgehouden om ruimte te bieden aan mogelijke aanpassingen van de infrastructuur.



▲ fig. 5.1.2 Programmatische zonerings: Stedelijk Bedrijventerrein en Grootstedelijk Werken

- | | | | |
|---|---|---|-----------------------------|
|  | geen programmatische veranderingen mogelijk |  | Vaste rooilijn |
|  | Verruimen en maatwerk |  | (her) profilering weg |
|  | Consolideren en nuanceren |  | (reservering) openbare kade |
|  | Programma in plint |  | Hoogbouwaccent |
|  | Korrelgrootte van de kavels |  | FSI |
|  | Ruimtereservering infrastructuur |  | Zicht op het water |

5.4 Plankaart

De plankaart hiernaast geeft een integraal beeld van de ruimtelijke en programmatische voorstellen. De samenhang van deze voorstellen komt vooral naar voren in het scheppen van de condities voor de Joan Muyskenweg tot stadsstraat te transformeren, het benutten van de zichtpotentie van de A10/A2 en het exploiteren van de overtollige ruimte op de Van der Madeweg. Hierdoor ontstaat meer samenhang in het plangebied en op hogere schaal zal het zo beter als schakel gaan fungeren tussen Amsterdam-Amstel III en Duivendrecht-Amstelscheg.

Het ABP Zuid is een voor de regio een uiterst belangwekkend bedrijventerrein. Omdat het schaars is in zijn soort en erg gewild is, kan de gemeente veel sturen en eisen stellen. De markt vraagt hier zelfs om. Het nastreven van een hoog kwaliteitsniveau en een mate van stedelijkheid vormen de voornaamste opgaven. De mix van groot- versus kleinschalige bedrijven die een relatie hebben met de stad is de kracht van het gebied die nog verder geïntensiveerd kan worden. Ironisch genoeg liggen de minst intensief gebruikte plekken op de meest aantrekkelijke (zicht)locaties. Het wemelt van de aanknopingspunten voor kwaliteitsverbetering: de belevingswaarde van het aanwezige water verbeteren; de routing in en naar het gebied optimaliseren en een intensiever gebruik van de ruimte nastreven.

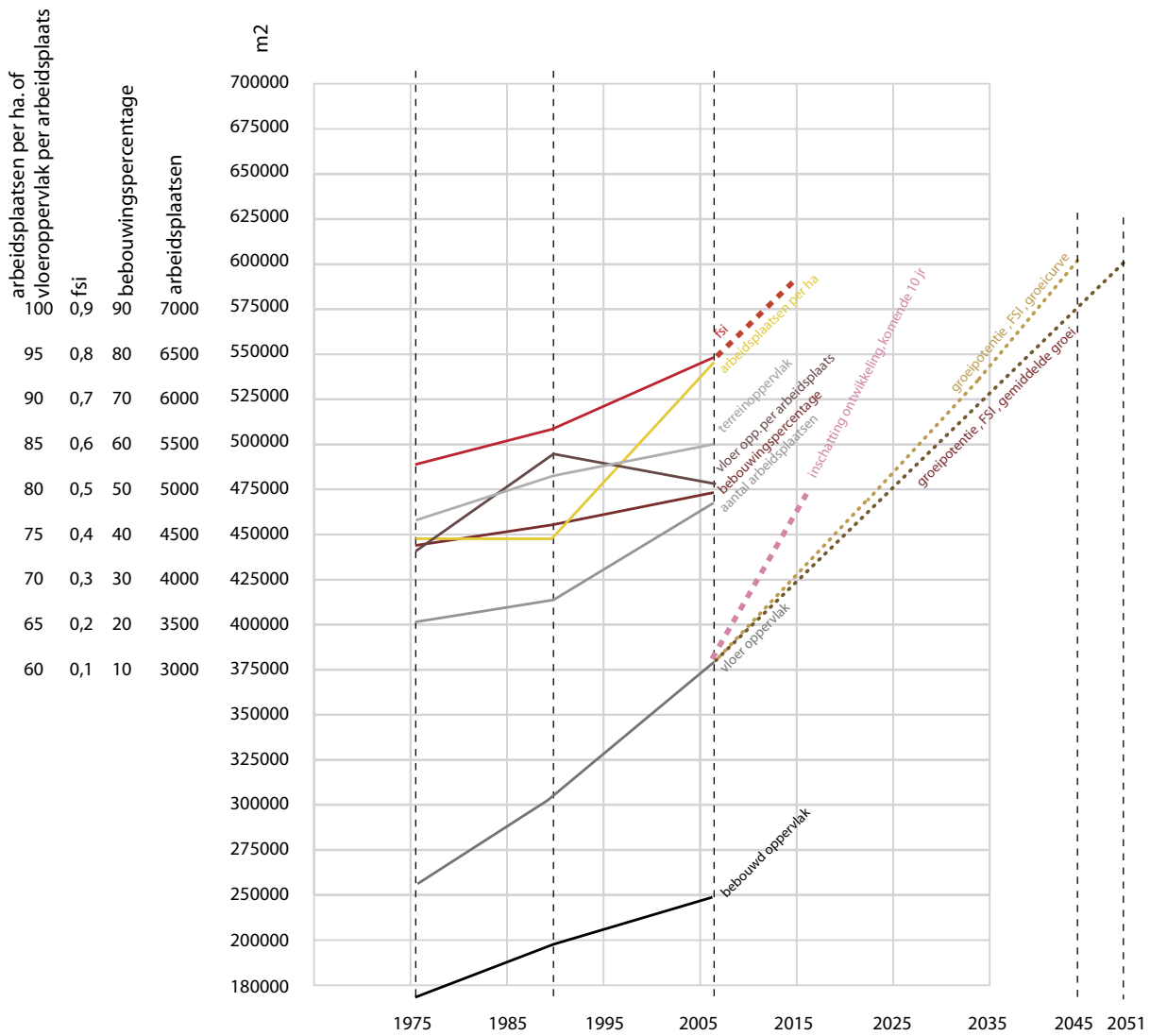
Tenslotte is het imago van het gebied van groot belang voor de toekomst. Een paar gerenommeerde trekkers (en die willen er zitten!) kunnen het gebied ineens een grote impuls geven waardoor mogelijk ook andere bedrijven zich willen gaan vestigen.



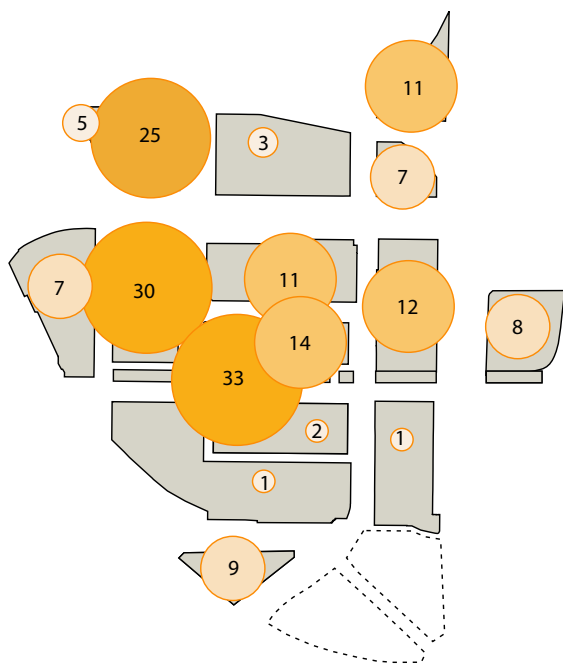
6

Ontwikkelingsstrategie

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan verschillende ontwikkelingsscenario's. Allereerst wordt de bandbreedte van de fsi (floorspaceindex) uitgezet, waardoor de ontwikkelingspotentie van het gebied duidelijk wordt. Daarna volgen de scenario's van mogelijke ontwikkelingen voor de komende 10 jaar. Hieruit blijkt dat er sprake is van een trendbreuk –vergeleken met het verleden- wat betreft de ontwikkelingssnelheid.

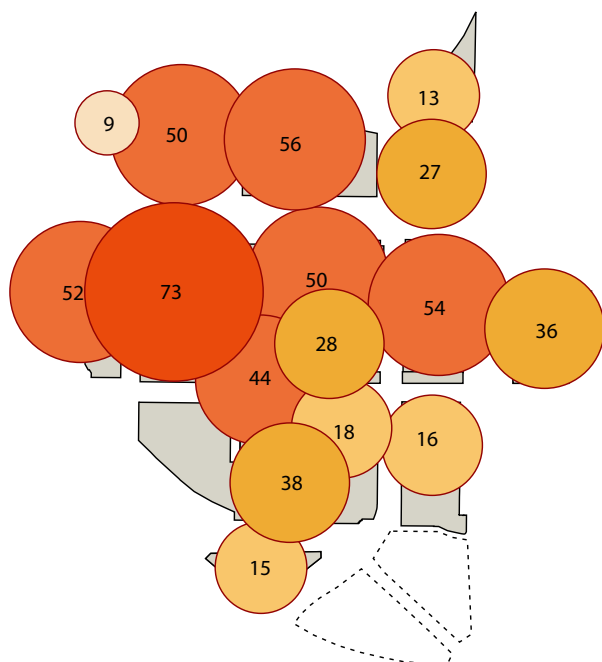


▲ fig. 6.1.1 Grafiek met ontwikkelingsscenario's



▲ fig. 6.1.2 Ontwikkelingspotentie in BVO in per veld, model: ondergrens fsi. -in duizendtallen

▼ fig. 6.1.3 Ontwikkelingspotentie in BVO in per veld, model: bovengrens fsi. -in duizendtallen



6.1 Volume en tijd

Twee belangrijke vragen voor de ontwikkeling van het ABP zijn: hoeveel kan het gebied verdichten en in welk tempo zou dat moeten plaatsvinden ?

Om een gevoel te krijgen hoeveel vierkante meters er theoretisch mogelijk zijn, is er per kavel een bovengrens aan verdichting aangegeven (fsi).

In de huidige situatie (inventarisatie 2007) heeft het plangebied een gemiddelde floorspace index (fsi) van 0,77 en circa 415.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo).

Met een gemiddelde verdichting naar fsi 1 zou er circa 180.000 m² aan bruto vloer oppervlak toegevoegd kunnen worden.

Gerelateerd aan de gemiddelde groei van de afgelopen 31 jaar, die ongeveer 4160 m² bvo per jaar was, betekent dat deze verdichting ruimte biedt voor de komende 43 jaar (zie tabel 5.1).

Als we echter bij de gunstig gelegen velden een sterkere verdichting (fsi 2) toelaten, zou er circa 580.000 m² bvo verdicht kunnen worden. Dan zou het plangebied voor ruim 130 jaar ruimte bieden aan groei.

Als we niet alleen de gemiddelde groei van de afgelopen 31 jaar bekijken, maar ook de groeisnelheid in ogenschouw wordt genomen, verandert het beeld. De groeisnelheid in de eerste 13 jaar bedroeg ongeveer 3875 m² bvo per jaar en in de laatste 18 jaar 4370 m² bvo per jaar. Met dit als kader kan een groeicurve worden uitgezet. Per 15 jaar neemt dan de groei toe met 500m². Als we deze trend extrapoleren voor de komende periode van 15 jaar zou de groeibehoefte dus circa 4800 m² bvo per jaar bedragen. Dan zou het perspectief met verdichtingsscenario van fsi 1 op circa 37 jaar uitkomen en scenario met fsi 2 op circa 120 jaar. Tegelijkertijd moet er bij gezegd worden

dat de gemiddelde verdichting niet op een constant en geleidelijk proces duidt, maar dat het in de werkelijkheid eerder een schoksgewijs proces is.

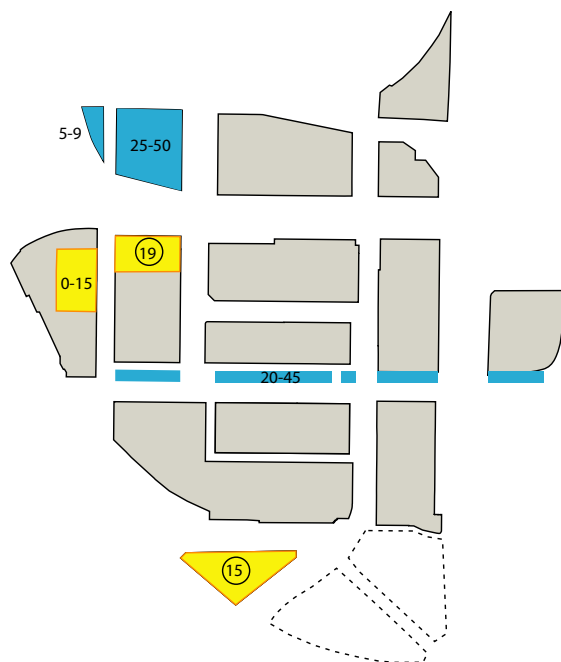
Hoewel het slechts een theoretische verkenning van een bandbreedte is, laat dit zien dat het plangebied voldoende mogelijkheden biedt om te verdichten. Of deze verdichting daadwerkelijk realiseerbaar is hangt af van een complex samenspel van factoren: o.a. status van het eigendom, de marktvraag, verkeersdruk, milieuruimte, erfpachtbeleid en ander overheidsbeleid.

Transformatie

Als we de aandacht meer richten op de komende 10 jaar zijn er (delen van) diverse velden aan te wijzen die naar alle waarschijnlijkheid zullen transformeren. Het gaat om de velden 1, 5, 6 (zie figuur 6.1.4). De wens maar ook verwachting is dat de initiatiefnemers bij een herontwikkeling een hoge bebouwingsdichtheid nastreven. Uitgaande van een fsi 2 zou er ongeveer 85.000 m² bvo verdicht kunnen worden. Afgezet tegen de trend uit verleden zou hiermee meteen sprake van een trendbreuk zijn, want dit zou bijna een verdubbeling van de verdichtingsnelheid zijn. Dit wijst erop dat de veranderende context van het plangebied dus tot een hogere verdichtingtempo leidt.

Uitbreiding

Daarnaast zijn er nieuw uit te geven stukken, namelijk veld 14 met circa 15.000 m² bvo, de bebouwingsstrip langs de Van der Madeweg, die tussen de 20.000 en 40.000 m² bvo aan programma kan herbergen, en een resthoek (veld 0) tussen knooppunt Amstel en de Joan Muyskenweg waar tussen de 5.000 en 9.000 m² bvo gerealiseerd zou kunnen worden. Er zou dus tussen de ca. 40.000 en 65.000 m² bvo aan nieuw programma gerealiseerd kunnen worden.



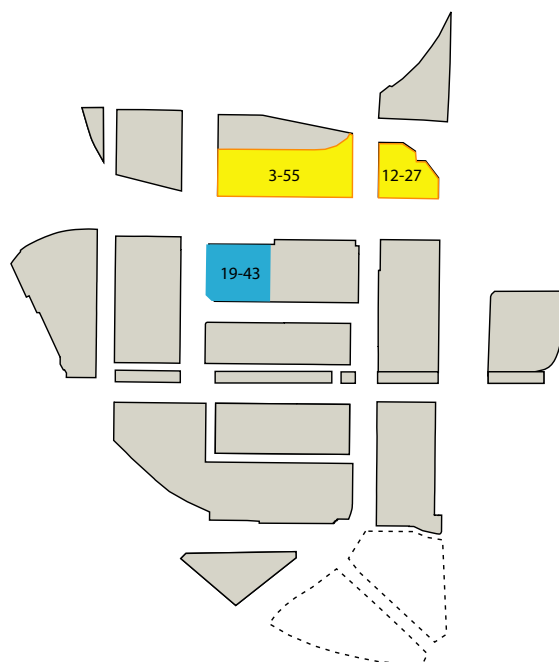
▲ fig. 6.1.4 Ontwikkelingsdynamiek in BVO model: waarschijnlijke ontwikkelingen de komende 10 jaar. -in duizendtallen

Eigenaar/erfpachter

derden

gemeente (Amsterdam)

▼ fig. 6.1.5 Ontwikkelingsdynamiek in BVO model: mogelijke ontwikkelingen de komende 10 jaar -in duizendtallen



Mogelijke transformatie

Delen van de velden 2, 3 en 7 zullen vroeg of laat transformeren, alleen wanneer dat zal gebeuren is nog onduidelijk. De gemeentewerf (onderdeel van veld 7) hebben we zelf in de hand, maar met name de V&D locatie is onvoorspelbaar. In potentie is op deze velden samen tussen de 35.000 m² en 125.000 m² bvo verdichting mogelijk.

Resumerend kan gesteld worden dat het plangebied de komende 10 jaar een flinke verdichting zal laten zien. De omvang van het nieuwe programma is deels onvoorspelbaar. In ieder geval lijkt het erop dat er sprake is van een trendbreuk met het verleden, gezien de mogelijke programma toename. Alleen al de concretere planinitiatieven hebben nu al een grotere omvang, dan de gemiddelde 10-jaren groei van het plangebied.

Het plangebied is 'rijp' voor een nieuwe fase, waarin een hogere dichtheid passend is. De mate waarin we deze groei al dan niet moeten reguleren wordt in de onderstaande paragrafen behandeld.

6.2 Fasering

De volgorde waarin de verschillende planonderdelen kunnen worden ontwikkeld is flexibel. Het tempo van ontwikkeling hangt sterk af van de opnamecapaciteit van de markt, conjunctuur en andere strategische overwegingen zoals andere gebieden eerst afmaken en vrije ruimte/kavels vasthouden om verhuizing binnen het gebied mogelijk te maken.

Er zijn echter ingrepen met elkaar verbonden.

Het ontwikkelen van veld 15 is gekoppeld aan het doortrekken van de Joan Muyskenweg. Gezien de problematiek op de Flinesstraat verdient dit prioriteit. De eigenaar (NSpoort) heeft aangegeven om zo snel mogelijk hier aan de slag te willen. Vervolgens zou, vanwege de nu al heersende dynamiek, de herprofilering van de Joan Muyskenweg en de omgeving van het metro station Overamstel een logische volgende stap zijn. Het hoofdkantoor van G-star vormt de eerste concrete aanleiding om de uitstraling en kwaliteit van de Joan Muyskenweg aan te pakken.

Het herprofileren van Van der Madeweg is eveneens gekoppeld aan het doortrekken van de Joan Muyskenweg. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat zelfs zonder het doortrekken van de Joan Muyskenweg, de herprofilering van Van der Madeweg van 2x2 naar 2x1 nauwelijks gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling.

De 'Strip' langs de versmalde Van der Madeweg kan als geheel, maar ook in delen worden ontwikkeld. Een logische knip ligt bij de Spaklerweg. Het deel ten westen van de Spaklerweg zou na het gereedkomen van de ontsluiting over de NS-gronden kunnen volgen. De ontsluiting van de groothandels ondervindt dan geen hinder. Het deel ten oosten van de Spaklerweg

is qua planning heel flexibel. Het opknippen geeft de mogelijkheid om in gelijke tred met de ontwikkeling van grote kavels, kleine kavels aan te bieden.

Eerder is al aangegeven dat een breed palet aan kavelgroottes van belang is voor de diversiteit en vitaliteit van het programma in het plangebied. De kavels die op korte termijn (her)ontwikkeld gaan worden, hebben allen een grote maat. Om toch de balans tussen grote en kleine kavels te behouden, biedt de strip langs de Van der Madeweg uitkomst. Met een potentiële vloeroppervlak tussen de 25.000 en 45.000 m² bvo biedt dit voldoende capaciteit voor kleinschalige bedrijvigheid. Een tweede mogelijkheid voor een evenwichtig kavelaanbod is de menging van korrelgroottes op kavelniveau. Met name de kavels langs de A10 bieden de mogelijkheid om op gebouwniveau grotere en kleinere eenheden te stapelen.

Het maken van een kade over de Gemeentewerf heeft een nauwe samenhang met de ontwikkeling van de bebouwing op dit kavel en zal gelijktijdig worden uitgevoerd. Deze ontwikkeling is autonoom en daardoor flexibel.

6.3 Financieringsrelatie

De ingrepen in de openbare ruimte kunnen voor een deel worden gefinancierd uit de (meer)opbrengsten van het te ontwikkelen vloeroppervlak. Er zijn een aantal financieringsmodellen denkbaar, afhankelijk van het grondbezit. Voor de Joan Muyskenweg geldt dat de meeropbrengsten van het te ontwikkelen onroerend kunnen worden gebruikt voor de financiering van de herprofilering. Met de ontwikkeling/intensivering van de overige kavels dienen er afspraken te worden gemaakt over medefinanciering.

De optie om waardevermeerdering van het coalitiegebied Amstel Business Park deels ten gunste van de toekomstige grex te brengen, wordt op dit moment in een breder kader onderzocht. In mei 2008 worden de eerste resultaten flexibilisering erfpachtstelsel verwacht.

Bijdragen van derden is ook een financieringsoptie, denk hierbij aan (mede) grondeigenaren zoals NSPoot. Zij hebben vanuit hun ontwikkelingspotentie belang bij goede infrastructuur (bereikbaarheid) en een schoon, heel en veilige openbare ruimte en zullen derhalve een substantiële bijdrage moeten leveren om hierin te kunnen voorzien.

Hoofdnet auto/fiets beheerder (dienst IVV) kan als partij in het doortrekken van de J. Muyskenweg wellicht bijdrage leveren. Immers de afwaardering van de A2 en de opwaardering van de J. Muyskenweg is direct belang voor de doorstroom in dit gebied maar ook de aansluiting met het Amstel III gebied wordt geoptimaliseerd. Deze weg wordt naast de Spaklerweg een belangrijke as (hoofdnet?)

Bij nieuw te ontwikkelen delen is een (mini)grex ook

mogelijk. Voor het aanleggen van de openbare kade aan de zuidkant van veld 7 kunnen meeropbrengsten van de ontwikkeling van de Gemeentewerf worden ingezet.

De herprofilering van de Van der Madeweg kan direct gekoppeld worden aan het ontwikkelen van de bebouwingsstrip in een grondexploitatie. Na het opstellen van een beknopt stedenbouwkundig plan met bouwregels voor de strip, kunnen marktpartijen worden uitgenodigd om te participeren.

Mogelijk zijn er subsidies vanuit de dienst Economische zaken van de gemeente Amsterdam. Om te voldoen aan de ministeriële wensen geen nieuwe bedrijfslocaties in te richten maar de huidige bedrijfslocaties uit te breiden en op te waardenen zal een impuls nodig zijn dit te kunnen uitvoeren.

Vanuit de publiekrechtelijke rol van de gemeente Ouder-Amstel vloeien alle leges en gemeentelijke heffingen van dit gebied naar deze gemeente. Het beheer openbare ruimte wordt vanuit de gemeente Amsterdam voorzien. Wellicht kan in dit kader een bijdrage worden gevonden vanuit deze leges/ belastinggelden.



Bijlagen

- notulen workshop
- plankaarten Van der Madeweg
- De 'Strip' : diverse uitwerkingen
- bedrijvenlijst
- creatieve bedrijvigheid
- bestemmingsplankaart 1977
- milieucategorieënkaart
- geluidscontourenkaart
- aanvullend verkeersonderzoek Overamstel
-concept 04.03.2008-

Workshop Amstel Business Park Zuid

Datum: 4 december 2007

Plaats: Zaal 2, gebouw Akantes, Nieuwe Herengracht 95, Amsterdam

Tijd: 13.00 – 17.00 uur

Aanwezig:	Bob Mantel	dRO
	Mariette van Baaren	dRO
	Koos van Zanen	dRO
	Bart Vlaanderen	dRO
	Saskia Park	OGA verlaat verg. om15.30
	Hans Duimelaar	EZ verlaat verg. om15.45
	Marlies Lambregts	DMB
	Rutger Veldhuyzen- van Zanten	dIVV
	Mieketrien Kemps	Projectbureau Zuidoostlob
	Rein Aarts	ORAM
	Eefke van den Tillaar	ORAM
	Elizabeth van den Kerkhoff	Gemeente Ouder-Amstel
	Gerard Castelein	Gemeente Ouder-Amstel



◀ De ensemble indeling welke in de workshop gehanteerd is

notulen workshop

Voorzitter Bart Vlaanderen opent de workshop Amstel Business Park Zuid en heet de aanwezigen van harte welkom.

Vanmiddag volgt een dialoog over wat er precies met Amstel Business Park Zuid moet gebeuren naar aanleiding van een nieuw bestemmingsplan wat moet worden ingediend. Het oude bestemmingsplan komt uit de jaren 70. Je merkt het ook vanuit allerlei initiatieven vanuit de markt. Er wordt van alles verzonnen. Nu moeten vaak een artikel 19 procedures worden opgestart. Er moet een visie komen voor de komende 10 jaar.

Het plan is nog niet helemaal bedacht. Daarom is deze bijeenkomst georganiseerd zodat de deelnemers hierin mee kunnen denken.

Programma:

- Introductie
- Gebiedsanalyse
- Analyse ruimtelijke en programmatische dynamiek

PAUZE

Discussie: bespreking ensembles.

Aan de hand van aantal deelgebieden van Amstel Business Park Zuid worden de kansen en bedreigingen gezien. Een aantal thema's hierin zijn overstijgend, o.a. verkeer.

Discussie

Er zijn deelgebieden (ensembles) onderscheiden van samenhangende velden.

Per ensemble wordt ingezoomd om de ruimtelijk programmatische onderlegger aan te scherpen.

Een schema wordt getoond waarin de diverse schaalniveaus gekoppeld zijn aan de ruimtelijke en programmatische

thema's waarover je als overheid uitspraken kan doen.

Je kunt dus een aantal interventieniveaus onderscheiden.

Binnen het plangebied heb je dus diverse ensembles van velden. Binnen het ensemble kun je velden onderscheiden.

Daarbinnen kunnen de kavels onderscheiden worden.

Tenslotte vormt het gebouw op de kavel het meest lage schaalniveau.

Boeiend is de vraag hoe de taakverdeling is tussen markt en overheid. Grofweg kan je zeggen: hoe hoger het schaalniveau des te meer sturing ligt bij de overheid.

Marlies Lambregts verzoekt om een geluidsgezond gebied toe te voegen aan het hoogste schaalniveau. Dat is van belang wat voor soort bedrijven je toelaat in het gebied.

Ensemble 1: Gebied rond de J. Muyskensweg.

Op basis van de prognoses gaat in dit ensemble veel veranderen. Modo van Gelder gaat weg. G-Star gaat hier een nieuw pand neerzetten. En ook de GVB-kavel gaat herontwikkeld worden.

G. Star zal als wereldmerk een enorme aantrekkingskracht uitoefenen op andere (creatieve) bedrijven. Het is vooral een bevestiging van de potenties van dit gebied.

In potentie is veel mogelijk op deze vrijkomende kavels.

Dat moet je wel goed doen. De functie van J. Muyskensweg als verbingsstraat naar de stad maar ook naar het metrostation Overamstel zal met de transformatie steeds belangrijker worden. Dan moet de inrichting en gebruik van de straat aangepast worden. Het is nu geen prettige straat om doorheen te fietsen of te lopen met vier rijen dik geparkeerde auto's en stukken niemandsland.

Zeer belangrijker voor een aangename (sociaal veilige) straat is het programma dat langs de straat kan worden gerealiseerd. Hier moet hoog ingezet worden, maar met wat voor een programma? Ideeën: School, congressentra, hotels, creatieve bedrijvigheid....?

Koos van Zanen: Waarom gaat G-star daar zitten? Na dit

verhaal gehoord te hebben kun je concluderen dat het is aangetakt bij de stad. Het voelt heel dicht bij en ze zitten aan de ring. Hoe er meer stedelijke ambities komen is dit begrijpbaar.

Zorg dat het functies zijn die heel erg met het hoogstedelijke leven te maken hebben.

Functie hebben die met de stad te maken hebben. Laat het maar als een expansievat van de stad laten fungeren. De stad breidt zich uit over de ring door deze plek. Alles is er mogelijk.

Een mooi hotel op die plaats is goed voor te stellen. Wellicht komen hier nog veel meer grote merken aan deze boulevard te staan.

Elizabeth: voorkeur gaat uit naar bedrijven met een G-star achtige uitstraling.

Het liefst alleen bedrijvigheid in dit gebied in de breedste zin van het woord en liever geen hotels. Kantoren liever niet, maar een kantoorfunctie bij het bedrijf is wel mogelijk.

Saskia Park: Waar je voor waken moet, geldt voor het hele gebied, dat je een transformatie gaat krijgen in opening- en sluitingstijden. Wat nu gebeurt om 18.00 uur gaat het licht uit en s'-ochtends om 7.00 uur gaat het weer aan. Dat geeft voor de mensen die in een hotel in de buurt gaan logeren een onaangename beleving (een soort arenaboulevard model) in dit gebied, want hier is niks. Je moet een mix van bedrijven neerzetten om in geleidende tijden om meer en langere running te krijgen. Dan haal je angst en verlatenheid uit het gebied weg.

Er is nu al een hotel. Om vanuit de metro naar hotel te komen is het nu een onveilig gebied. Je moet regisseren op de uitersten van de programma's.

Vanuit bereikbaarheid zoek je naar veel bezoek, maar niet voornamelijk in de spits.

Openingstijden van de Makro zijn verruimd in dit gebied tot 21.00 uur. Daardoor is het gebied minder stil en verlaten.

Hans Duimelaar: maak er een interessant stukje stad van. Maar aan welke functies heeft de stad behoefte is ook heel

belangrijk. Je hebt bedrijfjes die saai zijn en lelijk en zij hebben openingstijden van 9.00 tot 17.00 uur. Maar er moet vooraf wel gekeken worden aan welke functies is er behoefte is en hoe kunnen we het een leuke plek geven. Niet alleen kijken naar: "doet u mij maar een G-star", want dat is wel interessant voor dit gebied. Maar zo hoort het volgens hem niet te werken. Er is behoefte aan hotels en detailhandel voorzieningen en locaties voor kleinere bedrijven.

Elizabeth v.d. Kerkhoff: We gingen toch per ensemble kijken. En we zijn nu pas bij het eerste ensemble.

Hans Duimelaar: Je moet beginnen met wat voor functie een bedrijf voor de stad kan vervullen, vandaar uit kom je op de ensembles uit. Volgens Hans Duimelaar moet je wel beginnen bij de ensembles want dan ga je vanuit het ruimtelijke perspectief de indeling bezien.

Bart Vlaanderen: de bedoeling is dat het ingezette autonome transformatieproces van het gebied met nieuwe functies te stroomlijnen. De groothandels en showshowrooms hebben al eerder dit gebied ontdekt. Nu komt een nieuwe golf van bedrijven, waarvan G-star maar ook de Kookfabriek de voorboden zijn. Maar stroomlijnen vraagt wel om focuspunten: wat wel en wat liever niet.

Hans Duimelaar: G-star past niet in de oorspronkelijke bestemming voor dit gebied. Maar hoe kun je dit mogelijk maken. Dat is prima, maar je moet niet alleen op incidenten sturen.

Bart: Daar is hij het mee eens, maar daarom ook dit plan. Hoe kunnen we op een goede manier dit gebied intensiveren en dus ook het stapelen van functies.

Hans Duimelaar: Je hebt heel veel functies om tot stapeling te komen. Stapeling is niet de wens van Hans maar de wens van Bart. Bart Vlaanderen wil het graag het gebied intensief gebruiken.

Koos van Zanen: Zo'n bedrijf als G-star op deze vestigingsplaats is nuttiger dan wij denken. Zij zijn niet geïnteresseerd in Hoofddorp of in Halfweg. Maar zij zijn geïnteresseerd op deze heel schaarse plek, vlak bij de stad

gaan zitten, of anders niet. Een aantal merken hebben maar heel weinig keuze. Waar heb je dit soort terreinen dicht bij de Dam. Die zijn schaars. Dit gebied leent zich voor heel bijzondere bedrijven. De druk van die bedrijven die moeten we dan maar accepteren. Het is een heel specifiek segment bedrijven wat nergens in anders in Nederland gevestigd zou kunnen zijn. Daar moeten we heel blij mee zijn.

Rutger Veldhuijzen van Zanten: Willen zij liever op die locatie zitten dan dat Amsterdam hen liever hier wil hebben? Is het een aanbodmarkt of een vragenmarkt?

Koos van Zanen: G-star wil hier graag zitten, want die willen bij de Dam zitten. Dicht bij dat milieu.

Mieketrien Kemps: Dan heb je het over de reclame, media, snelle, hippe, snelle jonge mensen als doelgroep.

Marlies Lambregts: Je zit dicht bij de stad en dan heb je aantal functies nodig om die stad te bedienen. Drukkerij is hier een voorbeeld van. Misschien zijn er nog meer functies noodzakelijk om de stad te bedienen.

Mieketrien Kemps: Voor deze plek, als je doorredeneert op G-Star, kun je zoeken omdat dit een dergelijk zichtlocatie is langs de snelweg en langs de J. Muyskenweg die hier de stad in gaat, dan moet je voor die specifieke dingen op die 4 blokjes bekijken.

Rein Aarts: Voor deze unieke plek met de metro op de hoek en zichtlocaties, is dit een te dure plek voor een aannemer die alleen zijn materialen opslaat.

Bart Vlaanderen: G-star zocht een plek langs de snelweg die nog vrij was, want een voorwaarde voor de plek van het nieuwe pand was een zichtlocatie. De potentie van deze plek als zichtlocatie moet niet onderschat worden, want dit is echt een toplocatie voor bedrijven.

Voor de transformatie van dit soort kavels geldt niet slopen en hetzelfde weer terugzetten, maar meer programma terugzetten door stapeling. Maar waarmee doe je dat? Bedrijven / PDV en GDV stapelen is lastig. Is deels mogelijk als de kavel maar groot genoeg is, kan een hellingbaan toegepast worden.

Hotel er bovenop of een grote sportaccommodatie met uitzicht op de snelweg? Klimhal ? andere vormen van leisure ?

En hoe pakken we J.Muskenweg aan met al dat parkeren?

Marlies Lambregts: Gaat G-star op eigen terrein parkeren?

Bart: Ja

De J. Muysenweg verander je wel door vermindering van parkeermogelijkheden.

In het zuidelijke stuk is geen parkeerbehoefte.

J. Muskenweg zou versmald kunnen worden. Is er dan voldoende ruimte om er een andere functie neer te zetten?

In herprofilering moeten parkeermogelijkheden bekeken worden.

Autodealers zijn er al gevestigd en hiervan zullen er nog meer komen. Zij zoeken elkaar op.

Horeca toevoegen in dit gebied stelt Mieketrien Kemps voor.

De bedrijven moeten stille functies hebben volgens Marlies Lambregts. Er moeten goed geïsoleerde bedrijven komen. Er worden hier hele zware milieueisen opgelegd met betrekking tot geluid.

Mieketrien Kemps: De snelweg en de trein lopen er langs, dit geeft toch ook geluid?

Wet geluidshinder moet niemand proberen te snappen, volgens Marlies Lambregts. Er mag in principe niks van geluidsbelasting bijkomen.

Saskia Park: Je kunt het parkeren in dit gebied wel opheffen maar het heeft wel een transferiumfunctie op dit moment. Als je het parkeren gaat opheffen dan tref je daar veel mensen mee die in dit gebied gehuisvest zijn. Mensen zijn afhankelijk van de openbare ruimte. Het heeft nu een transferium functie. Dat probleem los je niet zomaar op.

Marlies Lambregts: hoe doen we dit in deelgebied 3 daar heb je dezelfde problemen met een blauwe zone parkeerbeleid.

Hier moet een parkeerbeleid op ingevoerd worden met een verdeelsleutel met vergunningen.

Bart: moet je dit gebied nog wel als transferiumgebied willen gebruiken? Kunnen we niet beter de transferiumfunctie

formaliseren in een echt gebouwd transferium. Dan moet het parkeren in het plangebied wel gereguleerd worden.

Marlies Lambregts: een Powerzone zou hier heel goed kunnen in dit gebied, ook gezien de bedrijfstijden van de Powerzone, maar akoestisch mag er helemaal niets gebeuren. Als je dan een transferium ernaast hebt, dan heb je het transferium s'-nachts ook vol. Bedrijven die er omheen gevestigd zijn, zijn hier niet blij mee omdat er veel wordt vernield.

Powerzone zou je dan neer moeten zetten met een eigen gebouwde parkeervoorziening zodat de auto's niet in de openbare ruimte geparkeerd hoeven te worden.

Ensemble 2:

Dit is een lastig ensemble. We weten ook niet precies wat we hier kunnen verwachten. Het is een beetje geïsoleerd gebied tussen de dijklichamen van het spoor en de A10.

Het kantorencomplex strategisch gelegen aan de kruising Spaklerweg en de Van Marwijk Kooystraat ligt vreemd genoeg verscholen in het groen.

Het V&D complex bestaat uit een kantoor een magazijn en een hele grote, lege parkeerplaats. Er zijn ooit plannen gemaakt voor dit complex waarbij meerdere kantoorvolumes zijn voorgesteld georiënteerd op de A10. Maar daarna niets meer van gehoord.

Aan de noordkant van het V&D complex is gemengde bedrijvenstrip. Boeiend is dat onlangs een deel herbouwd is, waarbij sprake is van intensivering door stapeling. Op de begane grond zitten autodealers en een autowasstraat en daarboven opslagruimtes die je kan huren. Op zich loopt deze kleinschalige en gestapelde mix van bedrijven goed.

De onzekerheid hangt vooral aan het V&D complex gaan ze vernieuwen of blijven ze gewoon nog 10 jaar zo doorgaan? En wat betekent dit voor de ontwikkeling voor de rest van dit ensemble ?

Saskia Park: wordt het woonbotenbeleid nog aangepakt? Wat

wil je hiermee in de toekomst? Al je iets aan het ensemble wil doen moet je dit ook aanpakken.

Bart Vlaanderen: Er wordt nu in Overamstel door de gemeente Amsterdam strenger beleid gevoerd voor de woonboten en het walgebruik.

Elisabeth v.d. Kerkhoff: er wordt inderdaad strenger opgetreden tegen illegale woonboten. De bereidheid van de gemeente Ouderamstel om dit aan te pakken is er zeker. Er komt een strenger beleid.

Saskia: Maar als je de woonboten aansluit op het riool, dan geef je ze een legale status. Is dit wel wenselijk? Alleen gebruik op grondgebied op de wal wordt aangepast. In principe mogen ze er gewoon blijven. Je moet ze niet eerst aansluiten op het riool en ze dan wegsturen.

Bart: iets soortgelijk is in Overamstel ook aan de hand.

Woonbootbewoners aan de Willem Fenengastraat keren zich nu helemaal van de straat af met hoge schuttingen, hagen en schuurtjes. Met de transformatie van dit gebied zal de straat een ander soort gebruik kennen, met veel meer mensen van en naar het metrostation. De woonboten zullen dan zich meer op de straat moeten richten, door aangescherpte regels van het walgebruik.

Saskia Park: Als je iets met gemeentewerken wil gaan ondernemen dan moet je hiervoor ook iets opnemen in het bestemmingsplan.

Koos van Zanen: dit ensemble is onlosmakelijk aan het andere ensemble verbonden. Het is nu een dood gebied, wat niet zo hoeft te zijn. Alles loopt dood. Je loopt dood op de ring, terwijl je weet dat daarachter het volgende ensemble ligt, nota bene aan het water. Het is relevant om dit gebied open te breken. Dat zou je niet na moeten laten.

Marlies Lambregts: Zou de materiaaldienst kunnen verhuizen naar het GVB kaveltje?

Als V&D weggaat moet je iets met de zichtlocatie langs de A10.

Marlies Lambregts verzoekt de gemeente Amsterdam om V&D te bezoeken en hen te verzoeken om een andere locatie

te zoeken. Ruimtegebruik op de kavel wordt getoond.

Bart Vlaanderen: Het terrein van V&D wordt niet intensief gebruikt. Eigenlijk kan V&D er wel blijven zitten qua functie, maar kan op een veel kleiner deel van het terrein. Maar is lastig af te dwingen via het bestemmingsplan. Stimuleren door een grotere bouwhoogte toe te staan?

Koos van Zanen: Op het waternetterrein komt een zakenhotel tegenover het gemaal.

Daar is 30 meter gebouwhoogte als maximum gesteld. Dat vindt Koos van Zanen zonde van deze locatie. Hij begrijpt deze hoogtevrees niet zo goed. Hier zou een accent in hoogte kunnen komen. Zeker aan deze ring zou 60 meter mogelijk moeten zijn.

Saskia Park: is er rekening gehouden met de externe veiligheid?

Marlies Lambregts: Hier wordt wel aan gedacht. Hier moet aan gerekend worden.

Hoe staat Ouder-Amstel tegenover hotelnota?

Gerard Castelein antwoordt als er een hotel kan komen dan wel bij voorkeur in de buurt van (metro)stations.

Koos van Zanen: Hotel Bastion gaat nu wel uitbreiden aan de andere kant van het spoor. Het gaat ook over het type hotel. Alle hotels in de omgeving lopen goed. Dit trekt ook de zakelijke markt aan. Een hotel moet wel goed te bereiken zijn via shuttlebus, of openbaar vervoer.

Rein Aarts; de metro is wel op loopafstand. Niet iedereen is het hiermee eens en zij vinden dit een aardig eind is om te lopen.

Gerard Castelein: Dit gebied heeft ook wel een verkeersknooppunt in de spits. Vanaf de A10 moet het gebied heel anders ingericht worden.

Miekatrien Kemps: Heb je bedrijvigheid nodig om woongebieden van Ouder-Amstel te bedienen want deze 2 ensembles tegen de woningbouwgebieden aanliggen.

Marlies Lambregts; wat je vaak ziet ontstaan in zulke nieuwbouwgebieden is keukenbedrijven, vloerenbedrijven etc. PDV bedrijven zouden ook in dit gebied geplaatst kunnen

worden.

Bart: Moeten we de PDV in eerste instantie clusteren rond ensemble 1 of ook ensemble 2 meenemen?

Hans Duimelaar: Kan wel ruimer dan alleen ensemble 1.

Marlies Lambregts: Misschien moet je wat doen met de functies van het water.

Voorstel: Plekje voor Scheen. We moeten aan de noordkant e.e.a. een andere plek geven.

(Saskia verlaat de vergadering om 15.25 uur.)

3^e ensemble

Dat is het deel tussen de Van de Madeweg en de A10, rond de Spaklerweg.

Er is dit ensemble sprake van een bijzondere mix van bedrijvigheid. Je vindt bijvoorbeeld een gemeentewerf en de betoncentrale direct naast luxe autoshowrooms of de groothandel Hanos direct naast een bedrijfsverzamelgebouw. Ook staat er een flinke switchhouse. We verwachten de komende 10 jaar geen grote verschuivingen in dit ensemble. Maar voor de gemeentewerf is er wel de vraag of er niet een betere plek te vinden is dan deze.

Marlies Lambregts: Switchhouses, hoe wordt hierover gedacht. Is uitbreiding te verwachten? Qua functie moet dit geaccommodeerd worden. Energiebehoefte is hierin heel belangrijk. Is hier een visie op in de stad?

Bart Vlaanderen: Switchhouses zijn inderdaad enorme energie slurpers voor de afkoeling, zonder dat er met de warmte iets gedaan wordt. Bovendien zijn ze niet bijster interessant voor het straatbeeld. Kunnen die niet veel beter ver buiten de stad naast bijvoorbeeld een kassengebied geplaatst worden, mits er natuurlijk een internet kabel ligt?

Rein Aarts: in Haarlem wordt er een switchhouse gebouwd, met ambities om daar een energieproducent van te gaan maken. Wereldwijd is het zo dat steeds meer data van stand alone Pc's via datacentrales gaat.

Hans Duimelaar: als je datapakketten verstuurt, kan je dit neerzetten waar je wilt. Maar outsource van Pc's heeft

een bepaalde afstand naar de gebruiker en daar zijn Switchhouses in de stad voor nodig. Hierover is een notitie geschreven. Hiernaar moet gekeken worden. In deelgebied 3 en 5 staan ook hele grote switchhouses. In een notitie van de dRO staat vermeld dat deze switchhouses niet in dit gebied geplaatst mogen worden.

Koos van Zanen: de waterpartijen is een belangrijk stedenbouwkundig element voor heleboel moderne bedrijven, vooral in de creatieve sfeer. Hierdoor laat je kansen liggen als hiermee niets mee gedaan wordt. Hier moet meer openbare oever komen. Als er bedrijven weggaan moet dit heringericht worden.

Bart Vlaanderen: Ook de oever openbaar maken als de gemeentewerf blijft liggen?

Koos van Zanen: Ja, je moet dan ook de oever openbaar maken en herinrichten, want je hebt dan een heel stuk stad erbij met mooie gezichtslijnen. Je krijgt een hele openbare stad. Heel veel bedrijven hechten waarde aan het uitzicht enz. Het heeft een grote belevingswaarde. Heel veel bedrijven hebben geen weet van deze strook aan het water. Als uitzicht hebben ze dan de betoncentrale die aan de overkant van het water ligt, zegt Marlies Lambregts.

Koos van Zanen: Wellicht vinden zij dit helemaal niet erg. Bedrijven aan de oever kunnen veel beter gebruikt worden waardoor de waarde van het gebied ook vergroot kan worden.

Hier liggen ook veel woonboten. Als je een bepaald ambitieniveau hebt voor dit gebied dan moet je dit gebied aanpassen om het een onderdeel van de stad te laten worden met dito bedrijven en dito functies. Dan moet je een heel belangrijke kwaliteitsslag durven maken.

Bart Vlaanderen: Het gevaar van dit soort gebieden is dat als je teveel alternatieve looproutes aanbiedt, dit juist weer leidt dat er nergens genoeg roering is waardoor het weer eenzaam en leeg wordt. Dus heeft het wel zin om alleen een mooie oever langs de gemeentewerf te maken als de gemeentewerf zelf niet herontwikkeld wordt. Je hebt dan een route van niks

naar nergens.

Koos van Zanen: Hij gaat niet over mooi, maar je breekt een stuk stad open, wat mensen nog niet kennen.

Marlies Lambregts: het moet wel ergens naar toe gaan, want als je van ergens naar nergens gaat heeft dit geen zin.

Koos van Zanen: als er langs het water ook een straat wordt doorgetrokken dan zul waarschijnlijk meer belangstellenden krijgen voor deze plek. Hij is het er mee eens dat hiervoor een hoop wilskracht nodig is. Op de zonkant in dit gebied zullen er zeker belangstellenden zijn voor dit gebied. Als deze plek vrij was geweest zou G-star deze plek zeker gekozen hebben.

(Hans verlaat om 15.38 de vergadering.)

4^e ensemble

In dit ensemble vormt de Van der Madeweg een cruciale rol. De weg is zeer breed. Het voorstel is om de weg te herprofilen tot een compacter profiel. De vrijgespeelde ruimte kan gebruikt worden om een strip van circa 25 tot 30 meter diep en 900 meter lang te ontwikkelen aan de noordkant. Het ziet er smal uit, maar er kan best heel veel programma in. Met een bouwhoogte van 3 a 4 lagen kun je wel 20.000 tot 40.000 meter bvo maken. Tegelijkertijd wordt hiermee de verbinding tussen Duivendrecht en de Amstelscheg een aangenamere route.

Verder wordt ingezet op het doortrekken van de J. Muyskenweg langs de Makro en de Sligro naar de Spalerweg. De enorme verkeersdruk en alle daarbij horende problemen op de Flinesstraat kan hiermee ontlast worden. Het verkeer voor de Makro, de Sligro en het tankstation kunnen vanaf de doorgetrokken J. Muyskenweg worden ontsloten. De oriëntatie van deze bedrijven draait dus om naar de nieuwe weg. De ontwikkeling van het stuk ten zuiden (ensemble 5) kan hier ook op aantakken.

Eefke van den Tillaar: Gedijen de bedrijven die liggen ten noorden en zuiden van de Van der Madeweg juist niet goed omdat deze weg zo breed is ?

Bart Vlaanderen: De weg kan na herprofilering dezelfde verkeerscapaciteit verwerken. Maar nu is al sprake van een overgedimensioneerde weg t.o.v. het gebruik. Bovendien is het meeste verkeer op de Van der Madeweg het verkeer dat het rondje Spaklerweg, Flinesstraat langs de Makro, Sligro en tankstation maakt. Met de doorgetrokken Joan Muyskenweg zal het verkeer op de Van der Madeweg dus nog minder worden.

Marlies Lambregts: parkeren en laden lossen moet hierin ook opgelost worden.

Eventuele parkeerproblemen kun je oplossen met een parkeergarage.

Mieketrien Kemps: De doortrekken van de J. Muyskenweg is goed, maar ben je niet bang dat je teveel verkeer krijgt wat problemen oplevert in Overamstel. Dit wordt onderzocht door Rutger Veldhuijzen van Zanten. Dit moet wel een aandachtspunt zijn.

Qua grootte komt dit terrein overeen met het veemarktterrein zoals Zeeburg in Amsterdam. Dit is tweehoog, gestapeld en een zeer goed lopend bedrijventerrein.

Welke bedrijven er kunnen komen vlak bij het station is nog niet bekend.

5^e ensemble

Dit ensemble is grotendeels van NS-vastgoed. Het is nu nog niet ontwikkeld, maar NS zal hier snel willen beginnen.

Het raamwerk ligt min of meer al vast met de doorgetrokken Joan Muyskenweg en de watergangen. Er is namelijk een behoorlijk aandeel water nodig, naast het te handhaven bestaande water moet een deel van het nieuw verhard oppervlak gecompenseerd worden. Het voorstel is om het water en de doorgetrokken Muyskenweg te combineren.

Qua gewenst programma is er nog niet veel bekend. Alleen Hornbach is genoemd. Vanwege de Schipholcontour zijn

er beperkingen voor woningbouw en andere gevoelige bestemmingen.

Wat is een goed programma voor de nieuw te ontwikkelen velden in dit ensemble

vlak bij het station? Een kleinschalige mix van bedrijven en kantoren in hoge dichtheid, hotel, groothandels of een evenemententerrein?

Gerard Castelein: Hornbach kan hier geplaatst worden maar dit is eigenlijk zonde, omdat dit meer autoverkeer aantrekt en het geen functie heeft vanaf het station.

Mieketrien Kemps: Kantoren, qua ligging bij het station?

Bart Vlaanderen: Op kantoren zit je vanwege de leegstand in de stad niet te wachten, maar strategisch leeglaten als evenemententerrein of een foodmarkt in combinatie met de foodbedrijven en groothandels, zo vlak bij het openbaar vervoer zou ook wellicht kunnen. Maar dit levert waarschijnlijk niet veel op. NS vastgoed wil hier echt gaan bouwen.

Mieketrien Kemps: NS vastgoed wil overal gaan bouwen maar ze dragen nergens risico. Het gebied moet een veel betere ontsluiting krijgen, dat is een eerste vereiste.

Parkeerdruk en verkeersinfrastructuur moeten verbeteren.

Marlies Lambregts: de transferium functie zou eruit moeten in dit gebied. Je zou hier beheerd parkeren moeten bezien. Dit is een punt van aandacht.

Gerard Castelein: Duivendrecht ligt als kern aan de andere kant van het spoor. Je moet toch zorgen dat dit niet afgesloten wordt. De verbinding met Duivendrecht wil Ouderamstel behouden. De stationsfunctie zou aangepakt moeten worden. Hiervoor heeft de NS nog geen ideeën. NS heeft het gebied nog niet goed in kaart gebracht. Ze keken puur naar wat leeg was.

Bart Vlaanderen: wat vindt gemeente Ouderamstel wenselijk in dit gebied?

Gerard Castelein: Woningbouw en grootschalige winkels zijn niet wenselijk hier. Verdichting is een groot gevaar want dan kun je de afsluiting van Ouder-Amstel bevorderen.

Marlies Lambregts: Ik snap afsluiten niet, want jullie hebben toch ook de A2 als ontsluiting, die jullie gemeente in twee delen knipt.

Gerard Castelein: Duivendrecht is een dorp. Als je daar een nieuw winkelgebied creëert heb je concurrentie voor de bedrijven in het dorp.

Elisabeth v.d. Kerkhoff: De gemeente wil liever kleinschalige, beginnende bedrijfjes. Daar is veel vraag naar. We hebben het constant over het accommoderen van de stad Amsterdam, maar voor Ouderamstel moet ook gekeken worden waar behoefte aan is.

Koos van Zanen: Bebouwen van Duivendrechtseveld is van invloed op het programma. Want dan zou het misschien wel om duizenden woningen gaan.

Gerard Castelein: Kleinschalige bedrijvigheid in het eigendomsgebied van de NS naast station Duivendrecht ligt voor de hand. Dit als tegenstelling tot een muur van kantoren op die plek, vanwege het negatieve effect op het zicht en de overgang naar het dorpse deel van Duivendrecht aan de andere kant van het spoor.

Miekatrien Kemps: Zijn er bedrijven die wat met zichtlocaties langs het spoor doen?

Dit is niet bekend.

Ruimtelijke opgave 1 en ruimtelijke opgave 2

Overstijgende opgaven:

Opgave 1: Aanpassingen A10

Het belangrijkste en ook het meest gevoelige voor de gemeente Ouderamstel betreft het compleet maken van de aansluiting van de J. Blockerweg op de A10. Uit de verkeersstudie blijkt dat al het verkeer dat nu van de A10 afkomt eenzijdig via de Blockerweg, via de Van Marwijk Kooystraat de Spaklerweg op moet. Het loopt daardoor nu al heel snel vast in de spits. Door het compleet maken van de aansluiting richting de Van der Madeweg, ontlast je de van

Marwijk Kooystraat.

Hierbij moet natuurlijk wel rekening worden gehouden met de geluidsoverlast naar de woningbouw.

Tweede belangrijke punt is de verbreding van de A10. Er zijn hier veel weefproblemen en hier ontstaan veel ongelukken. Rijkswaterstaat heeft een plan voor verbreding van het zuidelijke deel van de A10.

Gerard Castelein: Aandachtspunt is het metrostation V.d. Madeweg. Dit moet aangepast worden. Dit moet veiliger en ook qua uitstraling en inrichting.

V.d. Madeweg loopt in de richting van dorpshart van Duivendrecht op een talud en snijdt het dorp daardoor in tweeën. Dit wordt als heel naar ervaren. Dit dient aangepast te worden door de v.d. Madeweg op dat deel omlaag te brengen.

Je moet dan ergens een knip bedenken. De knip is nodig voor het mogelijkwerijs afsluiten en afwaarderen tot een dorpsweg van de v.d. Madeweg bij het creëren van een aansluiting op de A10 via de Johannes Blockerweg.

Uit het verkeersonderzoek moet blijken wat het meest wenselijk is en wat er mogelijk is. GBV hebben niet veel haast met het aanpassen van het metrostation.

Er zijn meerdere aandachtspunten in dit gebied om het aantrekkelijker en opener en veiliger te maken.

Opgave 2: Herprofilering van Van der Madeweg.

Het AMP-zuid ligt tussen het woongebied rond Duivendrecht en het groengebied van de Amstelscheg. De enige goede verbinding die je mogelijk kan benutten is de v.d. Madeweg. Er ligt al een fietsviaduct over de A2.

Met een herprofilering en het realiseren van een nieuwe bebouwingswand met een aantrekkelijk programma kan de van der Madeweg een aantrekkelijke fietsverbinding worden. Bovendien kan het een impuls zijn voor een opwaardering van het metrostation Van der Madeweg.

Het nieuwe profiel van Van der Madeweg moet de

verkeerscapaciteit gemakkelijk aankunnen.

De wens voor de strip is een afwisselend fijnkorrelig programma met een grote spreiding in gebruik, dus ook 's-avonds en in het weekend. De maximale grootte zou rond 1000 m² kunnen zijn.

Mieketrien Kemps: bij 1000m² spreek je over bedrijven die ooit vanuit huis zijn begonnen en die zijn uitgebreid. Kleinschaligheid van bedrijven hier dienen in het bestemmingsplan vastgelegd te worden. Horecabedrijven en kookfabriekachtige bedrijven slaan hier wel aan evenals de creatieve bedrijvigheid.

Resultaten van deze workshop worden verwerkt.

In januari 2008 komen er onderleggers en eventueel worden er adviescommissies ingesteld.

Er wordt wel een status gegeven aan dit idee zodat opgenomen kan worden in het bestemmingsplan.

Rondvraag:

Marlies Lambregts: deze planvorming moet lijden tot een zonegrens voorstel vanuit Ouder-Amstel. Dus dat je weet wat je gaat doen met de zonegrens aan de zuidzijde. Het blijft tot lengte van dagen industrieterrein, daarom moet je hier een keuze in maken als gemeente. Marlies Lambregts is hiervoor beschikbaar.

Mieketrien Kemps: Veel sportvelden verdwijnen. Waar laat je deze?

Marlies Lambregts stelt voor om deze op daken te vestigen.

Op heel veel dakvlakken gebeurt er niets.

Volgens Koos van Zanen wordt het aantal sportvelden juist geïntensiveerd.

Evelien: vindt het leuk dat er nu planvorming komt voor dit gebied.

Zij hoopt dat er wel gekeken wordt aan welke bedrijven behoefte is en dat het plan hierop aangepast wordt.

Sluiting:

Bart Vlaanderen dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 16.30 uur.

De 'Strip': plankaarten Van der Madeweg



▲ Uit:
Structuurplan Agglomeratie Amsterdam-Zuid en -Zuidoost,
1959



▲ Uit:
Nota 'Grondslagen voor de Zuidoostelijke stadsuitbreidingen',
1965

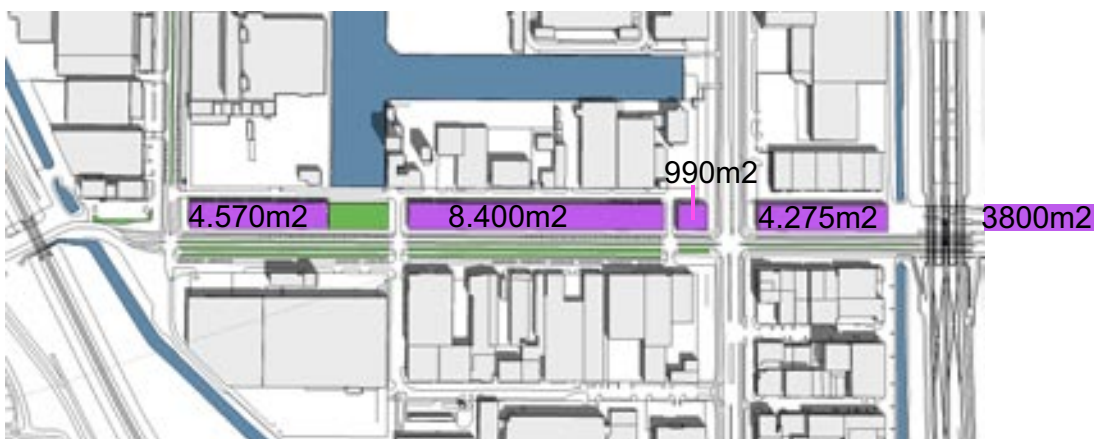
▼ Illustratie van de verbindingen via het ABP-Z van Duivendrecht met de Amstelscheg en Amstedamse binnenstad



De 'Strip': uitgeefbare grond



▲ Huidige situatie



▲ Mogelijke uitwerking, >totaal uiteefbaar: 21045 m²

De 'Strip': deелuitwerking 1



Deелuitwerking 1

Terrein 29.5m x 285m = 8.400 m²

Gebouw 5.700m² x 3.5lg = 19.950 m²

FSI 19.950/8.400 = 2.4

Bebouwd = 5.700 m²

Onbebouwd = 2.700 m²

Bij uitvoering totale strip

21045 x 2.4 = 50.508 m²

De 'Strip': deelluitwerking 2



Deelluitwerking 2

Terrein 29.5m x 285m = 8.400 m²

Gebouwen

20m x 20m x 4lg = 1.600 m²

1.600m² x 8 = 12.800 m²

FSI 12.800/8.400 = 1.5

Bebouwd = 3.200 m²

Onbebouwd = 5.200 m²

Bij uitvoering totale strip

21045 x 1.5 = 31.567 m²

referenties bebouwing 'Strip'



bedrijvenlijst

Project 41173		BEDRIJVENTERREIN OVERAMSTEL ZUID				Laatste bijwerking 31 januari 2008				Blad 1			
Basisopname augustus 2007													
Door middel van veldwerk zijn de volgende gegevens verzameld:													
Per straat en huisnummer													
Naam en soort bedrijf of functie													
De SBI-code van de activiteit op de vestiging verricht													
Indicatieve milieucategorie indeling samengesteld door DRO. Er is geen overleg met DMB of de gemeente Ouder Amstel geweest.													
De terrein-, bebouwde- en vloeroppervlakte in m ² . alijd exclusief gebouwde parkeervoorzieningen.													
Het aantal op deze vestiging behorende arbeidsplaatsen													
Het aantal parkeerplaatsen op het eigen erf / keider voor zover dit geen auto / dealerbedrijf is													
Het kadastrale nummer voor zover bekend. DRO beschikt niet over een volledige kadastralekaart van het gebied													
De terreinen zijn door DRO aan de hand van oude uitgifte kaarten, luchtfoto's en veldwerk samengesteld.													
Veld	Straat	Nr laag	Nr hoog	Naam:	Bedrijfssoort:	SBI	Ind.mil.	Terr. opp.	Beb. opp.	Vloeropp.	Arb. pl.	PP	kad.nr
1	Joan Muyskenweg	29	29	GVB Railbouw en busstalling	Constr.wkpl met open opslag	2811	3.2	28000	5419	5419	290	78	1256
1					Busstalling in open lucht								
1								28000	5419	5419	290	78	
2	v Marwijk Kooystr.	1	4	Care	Autoschadeherstelwerkplaats	50204	3.2 +	3815 +	2678	2555	42 +	6 +	1228
2	v Marwijk Kooystr.	1	4	Kant: Leegstaand		1	(	(	+	885	((
2	v Marwijk Kooystr.	1	4	Kant: Disk@d	E publishing / communication	7230	1	(	(	(	17	(
2	v Marwijk Kooystr.	5	5	Loogman Carwash Amstel	Autowasstraat	50205	2 +	4470 +	1860 +	1860	8 +	3 +	1180
2	v Marwijk Kooystr.	5	5	Amstel Car Shine / M/M poetsbedrijf		50205	2	(	(	(	8	(
2	v Marwijk Kooystr.	5	5	Huur een Box mini opslag	nieuwe hal op poetsafdeling					3120 +	((
2	v Marwijk Kooystr.	8	8	Huur een Box mini opslag	Verhuurbare opslagruimte	63123	3.1	(	1646	7784	6	(
2	v Marwijk Kooystr.	10	10	Loogman Carwash Amstel	Autowasstraat	50205	2 +	4846 +	3989 +	3989 +			1313
2	v Marwijk Kooystr.	10	10	&Klevering	Magazijn groothandel woningnr.	52444	2	(	(	(	15	(
2	v Marwijk Kooystr.	10	10	1e Kant: GSM Web NL		1	(	(	+	1046	(	33	
2	v Marwijk Kooystr.	10	10	1e Kant: Coonan Beheer		65234	1	(	(	(	1		
2	v Marwijk Kooystr.	10	10	1e Kant: IJsborg Holland	Postorderbedrijf	5261	1	(	(	(	1		
2	v Marwijk Kooystr.	11	12	Devon Mini Opslag	Verhuurbare opslagruimte	63123	3.1 +	2598 +	2015 +	11060 +	2	+	1170
2	v Marwijk Kooystr.	11	12					(	(	(	(	(	1312
2	v Marwijk Kooystr.	13	13	Nedcipro	Filmachtig		+	4419 +	2298 +	5643	4 +	59 +	1174
2	v Marwijk Kooystr.	14	14	Filmmuseum	Filmarchievenopslag			(	(	(	7	(
2	v Marwijk Kooystr.	15	15	Valkesier Capital Images	Visual Effects productie	9212	2	(	(	(	34	(
2	Willem Fenengastr.	39	39	Cineco	Film/geluid/digitaal productie	74813	2	(	(	(	45	(
2	Willem Fenengastr.	39	39	Haghefilm Consultants	Conservering oude films		1	(((((
2	Willem Fenengastr.	43	45	2 dienstwoningen V&D	hoort bij Spaklerweg 50 - 52								
2	Spaklerweg	50	52	V & D Warenhuizen	Hoofdkantoor / magazijn	6311	3.2 +	38400 +	13061 +	23486 +	568	338 +	1397
2	Spaklerweg	50	52					(	(	(	0	(	1398
								58548	27547	61428	791	406	
3	Spaklerweg	45	45	Waternet	Werf rioleringsafd. en callcenter	45213	3.1 +	15696 +	5595 +	6837	200	82 +	1241
3	Spaklerweg	45	45					(	(	(	(	(	1242
3	Spaklerweg	45	45					(	(	(	(	(	1243
3	Spaklerweg	45	45					(	(	(	(	(	1246
3	Spaklerweg	45	45					(	(	(	(	(	1248
3	Verl.v Marw Kooystr.			Zz Waternet Rioolgemaalje	Met toegangsweggetje			597	60	60			1393
								16293	5655	6897	200	82	
4	Verl.v Marw Kooystr.			Werk aannemer KWS	Wegenbouw / trambaan			2871	191	191	geen		1523
4	Verl.v Marw Kooystr.			Nz Waternet Rioolpompgebouw	Fraai bouwwerk			838	351	351	geen		1522
4	Verl.v Marw Kooystr.	1	1	GVB Metro	Voormalige verkeersleiding en kantoor			10800	559	2354	geen	336	????
								14509	1101	2896	0	336	
BEDRIJVENTERREIN OVERAMSTEL ZUID										Blad 2			
Straat	Nr laag	Nr hoog	Naam:	Bedrijfssoort:	Terr. opp.	Beb. opp.	Vloeropp.	Arb. pl.	PP	kadnr			
5	Joan Muyskenweg	30	32	Modo van Gelder Papier	Distributiecentrum	51562	2	17913	12233	21494	132 +	53	
5	Joan Muyskenweg	32	A32	EWV Electro Bouw	Electrotechn. installatiebedrijf	45332	3.1 +	10568 +	2068 +	3678	85	(	1516
5	Joan Muyskenweg	32	A32	De Vaklieden	Bouwservicebedrijf voor woningco	454	3.1	(	96	(	10	(	1517
5	Joan Muyskenweg	32	A32	Van der Heiden	Bilkeemafdelers ed plaatsing	4531	3.1	(	5767	(	10	(	huur rws
5	Joan Muyskenweg	32	A32	Technicum	Uitzendbureau techn. pers	74501	1	(	(	(	4	(
5	Joan Muyskenweg	32	A32	HF Infra Solution	Aann. gond/kabel ed		3.1	(((((
5	Joan Muyskenweg	32	A32	Stam & Co	Kommunicatiesystemen			(((((
5	Joan Muyskenweg	32	A32	Leeg wordt Truckland	Vrachtautowerkplaats	2953	3.2	(	1764	1764	((
5	Joan Muyskenweg	32	A32	Alpas Hendrion	Steunpunt veruur hoogwerkers ed		2	(	611	611	3	(
5	Joan Muyskenweg	32	A32	Terrein buiten opslag van:	De Jong Peugeot's			(((((
5	Joan Muyskenweg	32	A32		Ouke Baas verhuurauto's			(((((
5	Joan Muyskenweg	32	A32		Modo van Gelder			(((((
5	Joan Muyskenweg	34	34	Heman verhuurservice		71404	2	7011	4078	4078	38	14	1157
5	Joan Muyskenweg	36	38	Aisafe Miniopslag		63123	3.1	4969	4516	8116	3	12	1237
5	Joan Muyskenweg	40	148	ANKESTIJN	Verzamekantoorgebouw		1 +	3922 +	1466 +	8950	+	61 +	1239
5	Joan Muyskenweg	40	68	noordelijke ingang:				(	(	(	(	(	verhuuring
5	Joan Muyskenweg			Interactive Int.				(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg			Remotia				(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg	42	44	Mimaki Europe		5114	1	(	(	(	21	(
5	Joan Muyskenweg			Mimarkt Europe				(((((
5	Joan Muyskenweg	70	148	zuidelijke ingang:				(((((
5	Joan Muyskenweg	70	70	Hair Int. Systems		51487	1	(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg	82	82	It's Us Group		7222	1	(	(	(	53	(
5	Joan Muyskenweg	84	84	Media Content Centre		92111	1	(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg	92	92	Comm'ant Nederland		74876	1	(	(	(	3	(
5	Joan Muyskenweg	98	98	The Rep's		74402	1	(	(	(	6	(
5	Joan Muyskenweg	114	114	Cosmic Navigation		74208	1	(	(	(	10	(
5	Joan Muyskenweg	126	126	Base Soft		7222	1	(	(	(	6	(
5	Joan Muyskenweg	134	134	Simpel Media		92202	1	(	(	(	10	(
5	Joan Muyskenweg			ImnoSys Int				(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg			Forbium Groep				(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg			St. Fleurstein				(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg			Hofman				(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg			Zone 020 / 030				(	(	(	2	(
5	Joan Muyskenweg			Mon. Grejas Amsterdam				(	(	(	2	(
								50246	26736	48691	414	140	

6	Van der Madeweg	40	40	PCM Drukkerij	Krantendrukkerij	2212	3.2	34439	16649	22637	179	108				
6	Van der Madeweg			Kavel voor GSTAR				13439								
								Totaal veld 6	47878	16649	22637	179	108			
7	Spaklerweg	54	54	Woonboot												
7	Pieter Braaijweg	2	4	BMW MINI Amsterdam	Dealer met werkplaats	50104	2	5055+	5055	10510	72	1412				
7	Pieter Braaijweg	2	4	Kavel voor parkeren auto's	langs snelweg			1703								
7	Pieter Braaijweg	2	4	Kantoorstaging van 190 m2 te huur						190						
								Pand op parkeerleider	opp parkeerleider niet meegerekend	+	2052+	1312+	4792	9	97+	1514
7	Pieter Braaijweg	6	6	Kantoor Stern Groep	Hoofdkantoor autogroep	74152	1									
7	Pieter Braaijweg	6	6	Kantoor Burgers Ergon	instiall. 130 buiten dienst	3162	3.1					162				
7	Pieter Braaijweg	6	6	werkplaats voor BMW / Mini												
7	Pieter Braaijweg	8	8	Louwman	Lexus dealer met werkplaats	50104	2	1919	1388	3639	9					
7	Pieter Braaijweg	8	8	Kavel voor parkeren auto's	langs snelweg			859								
7	Pieter Braaijweg	10	10	Materiaaldienst	Werk zandoverstlag en kantoor	7511	4	21588	1493	2566	54	55				
7	Pieter Braaijweg	10	10	GEO en Vastgoedinformatie	Kantoor landmeters, kartografen	74208	1		738	1417	62					
7	Pieter Braaijweg	1	9	Pand	opp parkeerleider niet meegerekend	5261	+	3550+	3325		+	100+	1519			
7	Pieter Braaijweg	1	9	RAF Electronics Nederland	Kantoor en magazijn		2			1322	20	1520				
7	Pieter Braaijweg	1	9	Leegstaand showroom begane grond						1428						
7	Pieter Braaijweg	1	9	kantoren 1 + 2 et. met huurders:						3444						
7	Pieter Braaijweg	1	9	G-Star	Kantoor textielfirma Amstel III		1				80					
7	Pieter Braaijweg	1	9	Personenware		5261	1				1					
7	Pieter Braaijweg	1	9	Buyonline		5184	1				10					
7	Pieter Braaijweg	1	9	Leegstaand			1									
								Bedrijfshallencomplex, hallen casco zonder verdiepingvloeren opgeleverd								
								een aantal hebben deze later wel gedeeltelijk gekregen								
7	Pieter Braaijweg	51	51	De Arend Amsterdam	Groothandel horeca meubilair ed	51911	2	6800+	258	258	1+	72				
7	Pieter Braaijweg	53	53	SKJ Spoot		7413	1			258	7					
7	Pieter Braaijweg	53	53	Essel Marketing		7413	1				12					
7	Pieter Braaijweg	55	55	Ident.nl / Projects		74141	1			258	3					
7	Pieter Braaijweg	57	57	Seyes Productions	Drukkerij	22226	2		212+	212	3					
7	Pieter Braaijweg	57	57	Wei Sun	Grooth	51487	2				3					
7	Pieter Braaijweg	59	59	van Os / van de Berg	Drukkerij	22226	2			212	212	3				
7	Pieter Braaijweg	61	61	Covent Garden Home Cooking +	Catering	5552	2			212	212	3				
7	Pieter Braaijweg	63	63	Weten = Weten	Auto electro specialist	5030	2			212	212	1				
7	Pieter Braaijweg	65	65	Thuiswacht	Multidiensten	4531	2		212+	212	9					
7	Pieter Braaijweg	65	65	Greenhide Tours		63302	1				1					
7	Pieter Braaijweg	67	67	Van Os	Fashiongroothandel	51	2			212	212	2				
7	Pieter Braaijweg	69	69	Leegstaand		7222	1		258	258						
7	Pieter Braaijweg	71	71				1			258						
7	Pieter Braaijweg	73	73	John Kok Video/Offline Centr.	Video	92111	1			258	5					
7	Pieter Braaijweg	75	75	Redline Digital Audio		92202	2			136	136	5				
7	Pieter Braaijweg	77	77	Socrates Automatisering en advies		5184	1			136	136	5				
7	Pieter Braaijweg	79	79	Pallada Designs		65234	1			136	136	1				
7	Pieter Braaijweg	81	81	Fred Noom & Zoon	Schildersbedrijf	4544	2		136+	136	6					
7	Pieter Braaijweg	81	81	D. by D.	Financiële administratie	74125	1				1					
7	Pieter Braaijweg	83	83	Treecad		5184	1		258+	258	1					
7	Pieter Braaijweg	83	83	Cobler	ICT service	7210	1				3					
7	Pieter Braaijweg	85	85	D.I.I.P.		7250	1			258	3					
7	Pieter Braaijweg	85	85	CARDHotSpot NL		6240	1				1					
7	Pieter Braaijweg	87	87	Capital Tool Comp. Cons.		7222	1			258	5					
7	Pieter Braaijweg	89	89	Auto Renaissance	Oude Citroens werkplaats	50104	2			212	212	3				
7	Pieter Braaijweg	91	91	AVIS Autoverhuur		71101	2			212	212	6				
7	Pieter Braaijweg	93	93	La Cucina / Il Cucininio		51482	2			212	212	7				
7	Pieter Braaijweg	95	95	Majuba	Grooth. Haarproducten	51914	2			212	424	8				
7	Pieter Braaijweg	97	97	Majuba						212	424					
7	Pieter Braaijweg	99	99	Majuba						212	212					
7	Pieter Braaijweg	101	101	Insidenotes.net	Internet	63301	1		258	258+	20					
7	Pieter Braaijweg	103	103	Insidenotes.net		65233	1			258						
7	Pieter Braaijweg	105	105	Transfirm	ICT Consulting	7222	1			258	2					
7	Pieter Braaijweg	107	107	MAS	Schoonmaakbedrijf, 300 buiten w	74701	2			136	272+	5				
7	Pieter Braaijweg	109	109	MAS						136	272					
7	Pieter Braaijweg	111	111	Onbekend, leegstaand						136	136					
7	Pieter Braaijweg	113	113	Uniclean		74701	2			136	136					
								Totaal veld 7	43526	17975	36732	610	324			
8	Van der Madeweg	12	14	A Colt Telecom	Telefoonmaatschappij+switchce	6420	3	8992+	4390+	7718+	134+	81				
8	Van der Madeweg	14	14	A Woning ingebruik als opslagruimte						84	168					
8	Van der Madeweg	16	16	Leegstaand				3991	3885	3885						
8	Van der Madeweg	18	18	Steenhouwerij Tetterode	Steenhouwerij	2670	3.1	2959	878	878	10					
8	Van der Madeweg	20	20	Ockenburgh	Ingenieursbureau voor de bouw	74201	1	5178+	289+	980	15+	9				
8	Van der Madeweg	20	20	Bartels	Ingenieursbureau voor de bouw	74208	1				2					
8	Van der Madeweg	28	28	Merel	Opel dealer met werkplaats	50104	2		3113+	4950+	27					
8	Van der Madeweg	28	28	Chevrolet	Dealer met werkplaats	50104	2									
8	Van der Madeweg	28	28	FALCO	FIAT bedrijfswagens met werkpla	50104	2				19					
8	Van der Madeweg	28	A28	A Marré	DAHATSU dealer met werkplaats	50104	2	2876+	1814+	2090	6					
8	Van der Madeweg	28	B28	C deel complex leegstaand	in renovatie											
8	Van der Madeweg	30	36	Mabin	Betonmortelcentrale en regiokant	2664	4.2	10870	1537	2846	36					
8	Van der Madeweg	30	36	Maxit		2664										
8	Van der Madeweg	30	36	Woning												
								Totaal veld 8	34866	15990	23515	256	90			
9	Spaklerweg	51	55	Hanos	Groothandels detailhandel	5139	2	34378+	23995+	26085	74+	180				
9	Spaklerweg	51	55	Goos Keukens		51914	2				4					
9	Spaklerweg	51	55	Van der Zee	Slagerij in de HANOS	51322	2				6					
9	Spaklerweg	53	53	Leegstaand kantoor wordt Nestle	Komt uit Diemen Zuid		1	3622	1018	6676	240	64				
9	Spaklerweg	59	59	KPN Buss. cent.	KPN Telefoonwinkel	52454	2	8480	856	955	10+	56				
9	Spaklerweg	61	61	De Groot en Klein	Drukkerijen	22223	2		1174	1304	29					
9	Spaklerweg	63	63	Pont Meyer	Houthandel	51531	2			1131	1298	3				
9	Spaklerweg	65	65	Boels	Verhuurcentrale	7132	3.1		1110	1248	5					
9	Spaklerweg	67	67	Gouden Gids	Opslagruimte	63123	2			889	990	1				
								Totaal veld 9	46480	30173	38556	372	300			

Creatieve bedrijvigheid

SBI-codes

Voor elke SBI-code geldt: kan zowel bedrijf, kantoor of kantoorachtige zijn.

Kunsten

	<i>SBI-code - branche</i>
Podiumkunsten	92311 Beoefening van podiumkunst
	92312 Producenten van podiumkunst
Scheppende kunsten	92313 Beoefening van scheppende kunst
	92323 Dienstverlening voor kunstbeoefening en organisatie van culturele evenementen
Musea en galerieën	92521 Kunstgalerieën en -expositieruimten

Media en entertainment

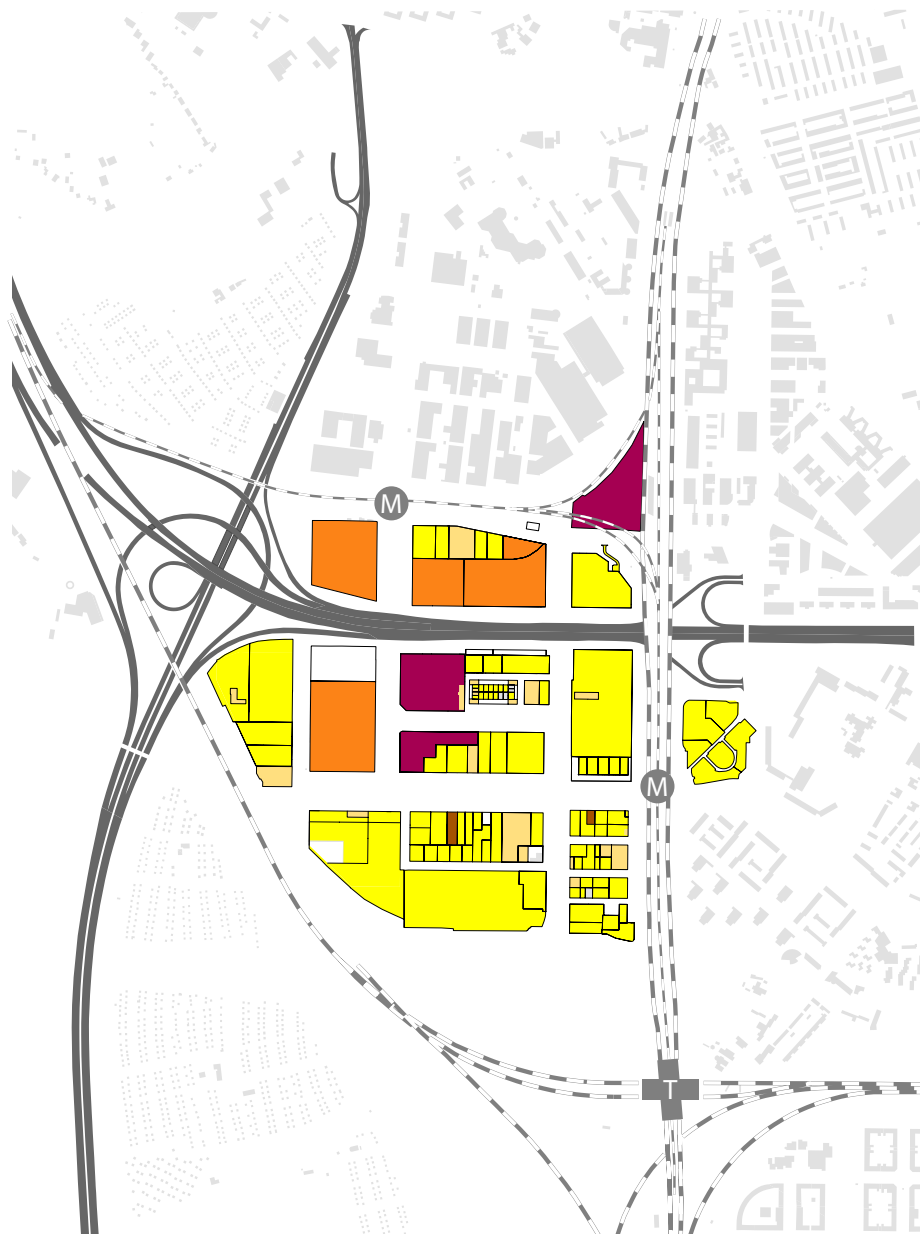
	<i>SBI-code - branche</i>
Uitgeverijen	22110 Uitgeverijen van boeken e.d.
	22120 Uitgeverijen van dagbladen
	22130 Uitgeverijen van tijdschriften
	22140 Uitgeverijen van geluidsopnamen
	22150 Overige uitgeverijen
Fotografie	74811 Fotografie
Filmindustrie	92111 Productie van (video)films (geen televisiefilms)
	92112 Ondersteuning (video)filmproductie
	92130 Vertoning van films
Radio en televisie	92201 Omroeporganisaties
	92202 Productie van radio- en televisieprogramma's
	92203 Ondersteunende activiteiten voor radio en televisie
	92343 Overig amusement n.e.g.
Journalistiek	92400 Pers- en nieuwsbureaus; journalisten

Creatieve Zakelijke Dienstverlening

	<i>SBI-code - branche</i>
Architectuur en stedenbouw	74201 Architecten- en technische ontwerp- en adviesbureaus
	74202 Technisch ontwerp en advies voor stedenbouw-,
Reclame	74401 Reclame-, reclameontwerp- en -adviesbureaus
	74402 Overige reclamediensten
Interieur- en mode-ontwerp	74875 Interieur-, modeontwerpers e.d.



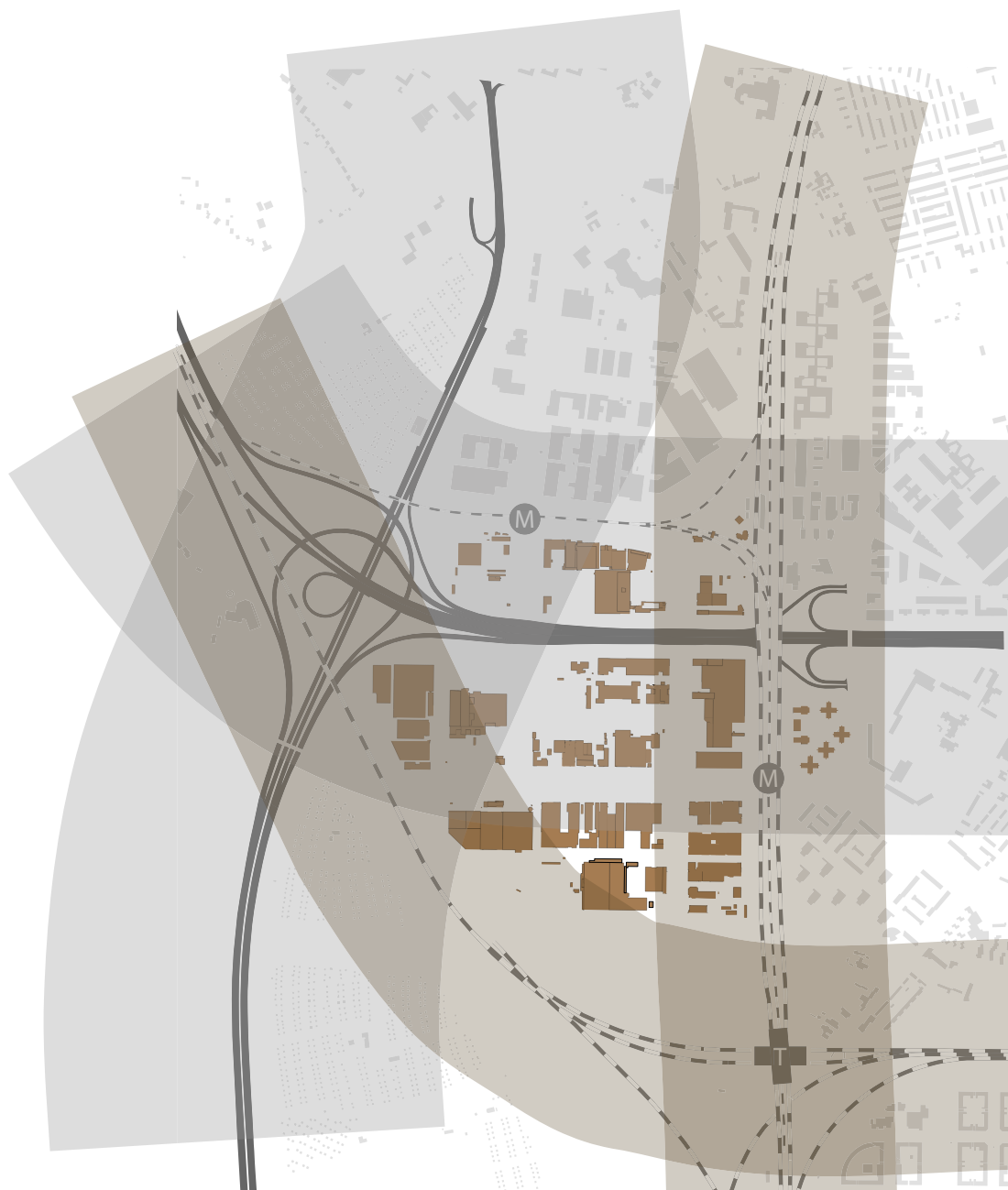
milieucategorieënkaart



▲ Milieucategorieënkaart

- leegstaand
- VNG categorie 1
- VNG categorie 2 en 3.1
- VNG categorie 3.2
- VNG categorie 4

geluidscontourenkaart



▲ Geluidscontourenkaart

- wegen (A10 en A2)
- spoorwegen



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Aanvullend verkeersonderzoek Overamstel

De heer ing. B. Velzel

aanvullend verkeersonderzoek Overamstel -concept 04.03.2008-

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en opzet	5
1.2	Leeswijzer	6
2	Uitgangssituatie	9
2.1	Uitgangspunten	9
3	Variant 1	11
3.1	Infrastructuur	11
3.2	Intensiteit	11
3.3	I/C-verhouding	11
4	Variant 2	15
4.1	Infrastructuur	15
4.2	Intensiteit	15
4.3	I/C-verhouding	16
5	Variant 3	19
5.1	Infrastructuur	19
5.2	Intensiteit	19
5.3	I/C-verhouding	20
6	Variant 4	23
6.1	Infrastructuur	23
6.2	Intensiteit	23
6.3	I/C-verhouding	24
7	Conclusies	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en opzet

In 2007 is door de dienst IVV een verkeersstudie uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van de stedelijke ontwikkeling van de gebieden Overamstel (Amstel I) en de kop van Weespertrekvaart noord. De resultaten van deze studie zijn vastgelegd in de rapportage Verkeersonderzoek Overamstel 2007. Nu er ook ideeën/plannen zijn om het Amstel Business Park zuid en het gebied rond de Penitentiare Inrichting Over-Amstel (Bijlmerbajes) te ontwikkelen is er ook gekeken naar de benodigde infrastructuur die nodig is om het gehele gebied (van het Amstelstation tot aan station Duivendrecht) bereikbaar te houden. Om het gebied bereikbaar te houden zijn de volgende infrastructurele varianten bedacht:

- De nieuw aan te leggen Nuonweg doortrekken naar de Wenckebachweg en eventueel naar de Kruislaan. Deze variant is in deze studie *niet* onderzocht maar zal worden meegenomen in een nieuw onderzoek naar de verkeerskundige effecten van de ontwikkeling van Amstel Business Park zuid;
- De verlenging van de Joan Muyskenweg achter de Makro langs en aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg. Deze weg is verondersteld als een weg met een snelheidslimiet van 50 km/u en heeft per rijrichting 1 rijstrook beschikbaar.
- De verlenging van de Joan Muyskenweg achter de Makro langs en aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg gecombineerd met een versmalling van de Van der Madeweg (tussen J. Muyskenweg en de Spaklerweg) van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting, 50 km/u blijft gehandhaafd;
- De verlenging van de Joan Muyskenweg achter de Makro langs en aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg gecombineerd met het doortrekken van de Joh. Blookerweg naar de Van der Madeweg. De Joh. Blookerweg is in het netwerk opgenomen met een snelheidslimiet 50 km/u en heeft twee rijstroken per richting;
- De verlenging van de Joan Muyskenweg achter de Makro langs en aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg gecombineerd met de versmalling van de Van der Madeweg (tussen J. Muyskenweg en de Spaklerweg) van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting, 50 km/u blijft gehandhaafd en het doortrekken van de Joh. Blookerweg naar de Van der Madeweg. De Joh. Blookerweg is in het netwerk opgenomen met een snelheidslimiet 50 km/u en heeft twee rijstroken per richting;

De locaties waar de infrastructurele aanpassingen worden onderzocht zijn in figuur 1.1.1 aangegeven als rode vlakken.



Figuur 1.1.1: Locaties van de infrastructurele aanpassingen.

De varianten zullen worden onderzocht tijdens het prognosejaar 2020. Dit is het jaar waarin wordt verondersteld dat het gebied Amstel 1 en Weespertrekvaart Noord volledig zijn ontwikkeld.

Om de effecten van de varianten te kunnen vergelijken met bestaand onderzoeksmateriaal (Verkeersonderzoek Overamstel 2007) zijn de varianten, met behulp van de meest recente herkomst- en bestemmingsmatrix voor het studiegebied, doorgerekend. Van de varianten zal worden gerapporteerd over de intensiteit (in klassen), de intensiteit/capaciteitsverhouding per variant en het verschil in de I/C-verhouding tussen een variant en de situatie in het prognosejaar 2020 uit het voorgaande verkeersonderzoek.

De verkeersaantrekkende werking van de varianten op verkeer met een herkomst en/of bestemming buiten het studiegebied is in deze studie niet meegenomen maar zal in de studie naar de ontwikkelingen in het Amstel Business Park Zuid worden onderzocht.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de uitgangssituatie beschreven. Variant 1 (verlengde J. Muyskenweg) wordt beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt variant 2 (verlengde Muyskenweg en de doortrekking van de Joh. Blokkerweg) beschreven. Hoofdstuk 5 bevat de beschrijving van de onderzoeksresultaten van variant 3 (verlengde J. Muyskenweg, doorgetrokken Joh. Blokkerweg en een versmalde Van der Madeweg). In hoofdstuk 6 zal variant 4 (verlengde J. Muyskenweg en versmalde Van der Madeweg) worden beschreven. Omdat dit onderzoek een eerste indruk geeft van de effecten van de beschreven infrastructurele varianten en in deze studie nog geen rekening is gehouden

met de ontwikkelingen in het Amstel Business Park zuid en de verdere verdichting van Weespertrekvaart noord kunnen er nog geen definitieve conclusies worden getrokken. Hiervoor zal t.z.t. het nieuwe onderzoeksrapport meer geschikt zijn.

2 Uitgangssituatie

2.1 Uitgangspunten

In de uitgangssituatie wordt uitgegaan van een voltooide plansituatie in 2020 uit het rapport Verkeersonderzoek Overamstel 2007 gecombineerd met de in die rapportage gebruikte netwerk variant "dubbele T". In deze situatie zullen er in het gebied Amstel 1 en Weespertrekvaart noord zo'n 9200 inwoners, 5200 arbeidsplaatsen en zo'n 1000 studenten aanwezig zijn.



Legenda: ■ < 500 mvt ■ 500 – 1500 mvt ■ 1500 – 2500 mvt ■ 2500 – 5000 mvt ■ > 5000 mvt

Figuur 2.1.1: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) in het planjaar 2020.

In figuur 2.1.1 staan de verkeersintensiteiten weergegeven welke worden verwacht in het prognosejaar 2020 als gevolg van de ontwikkelingen in de gebieden Amstel 1 en Weespertrekvaart noord. Door een verdiepingsslag in december 2007 wijkt figuur 2.1.1 enigszins af van figuur 7.3 in de rapportage Verkeersonderzoek Overamstel.

Om de effecten van de infrastructurele varianten in beeld te brengen zal de I/C-verhouding uit de uitgangssituatie worden vergeleken met de situatie na het uitvoeren van een variant. In figuur 2.1.2 staan de I/C-verhoudingen in de uitgangssituatie afgebeeld. De kritische wegvakken (I/C-verhouding tussen 0.7 en 0.9) zijn hierbij rood gekleurd. Op deze wegvakken zal af en toe congestie optreden. De problematische wegvakken (I/C-verhouding groter dan 0.9) zijn zwart gekleurd. Op deze wegvakken zal regelmatig congestie voor komen. Wegvakken waar de I/C-verhouding onder de 0.7 blijft zijn blauw van kleur en hierop zal niet of nauwelijks congestie voor komen.



Figuur 2.1.2: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) in het planjaar 2020.

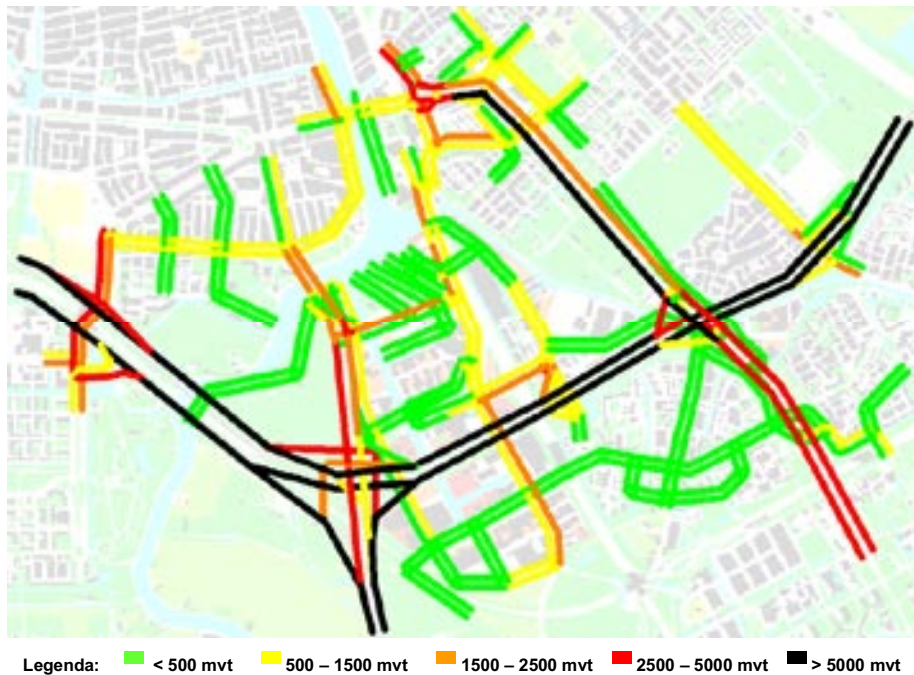
3 Variant 1

3.1 Infrastructuur

In variant 1 zal de Joan Muyskenweg worden verlengd achter de Makro langs en worden aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg. De verlengde Joan Muyskenweg is verondersteld als een weg met een snelheidslimiet van 50 km/u en heeft per rijrichting één rijstrook beschikbaar. De Flinesstraat en de parkeerterreinen van de Makro en Sligro zullen via de verlengde Joan Muyskenweg worden ontsloten.

3.2 Intensiteit

In figuur 3.2.1 staat de verkeersintensiteit in klassen weergegeven als gevolg van het verlengen van de Joan Muyskenweg naar de Holterbergweg. Zonder verdere ontwikkelingen in het gebied zal deze nieuwe ontsluiting maximaal zo'n 1500 motorvoertuigen per rijrichting aantrekken in de avondspits. Dit zijn **geen** extra verkeersbewegingen maar omrijbewegingen als gevolg van de nieuwe ontsluiting.



Figuur 3.21: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 1 in 2020.

3.3 I/C-verhouding

In figuur 3.3.1 zijn de kritische (rood) en problematische (zwart) wegvakken weergegeven in de situatie waarin variant 1 is uitgevoerd.



Figuur 3.3.1: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 1 in 2020.

Om een goed inzicht te krijgen in de effecten van het uitvoeren van variant 1 staat in figuur 3.2.2 de toe- en afname weergegeven van de kritische en problematische wegvakken in variant 1 ten opzichte van de uitgangssituatie.



Figuur 3.3.2: Toe- en afnames in de I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 1 in 2020.

In groen worden de wegvakken weergegeven waar de I/C-verhouding daalt tot onder 0.7. De rode wegvakken geven de wegvakken aan waar de I/C verhouding is gedaald of gestegen tot een waarde tussen de 0.7 en 0.9. Zwarte wegvakken zijn de wegvakken waar de I/C-verhouding stijgt tot boven de 0.9.

Uit figuur 3.2.2 valt af te lezen dat de effecten van het uitvoeren van variant 1 nihil zijn.

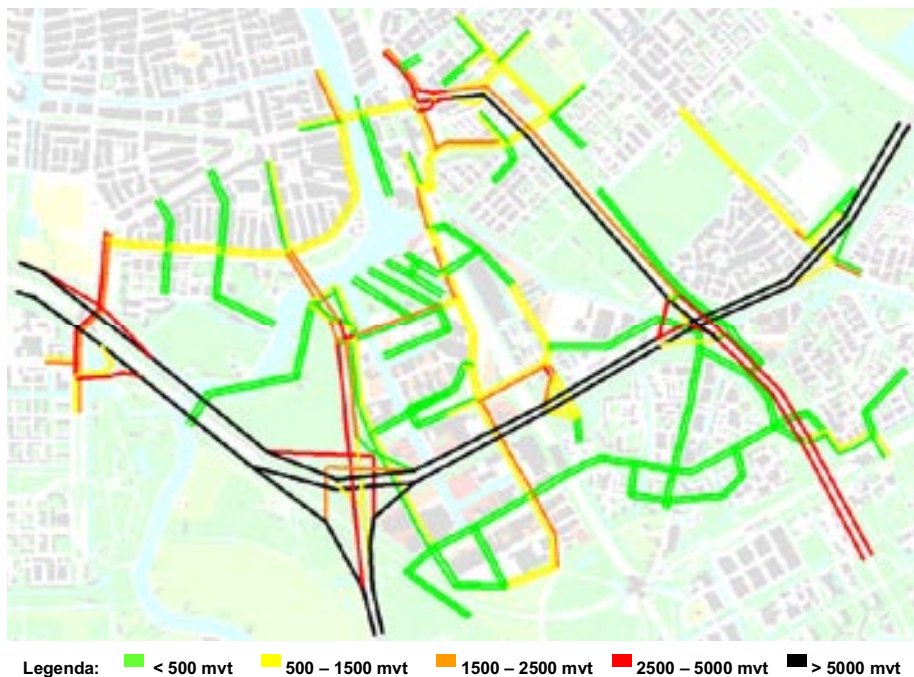
4 Variant 2

4.1 Infrastructuur

In variant 2 zal de Joan Muyskenweg worden verlengd achter de Makro langs en worden aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg. De verlengde Joan Muyskenweg is verondersteld als een weg met een snelheidslimiet van 50 km/u en heeft per rijrichting één rijstrook beschikbaar. De Flinesstraat en de parkeerterreinen van de Makro en Sligro zullen via de verlengde Joan Muyskenweg worden ontsloten. De Van der Madeweg tussen de Joan Muyskenweg en de Spaklerweg wordt versmald van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting. De huidige snelheidslimiet van 50 km/u. blijft gehandhaafd.

4.2 Intensiteit

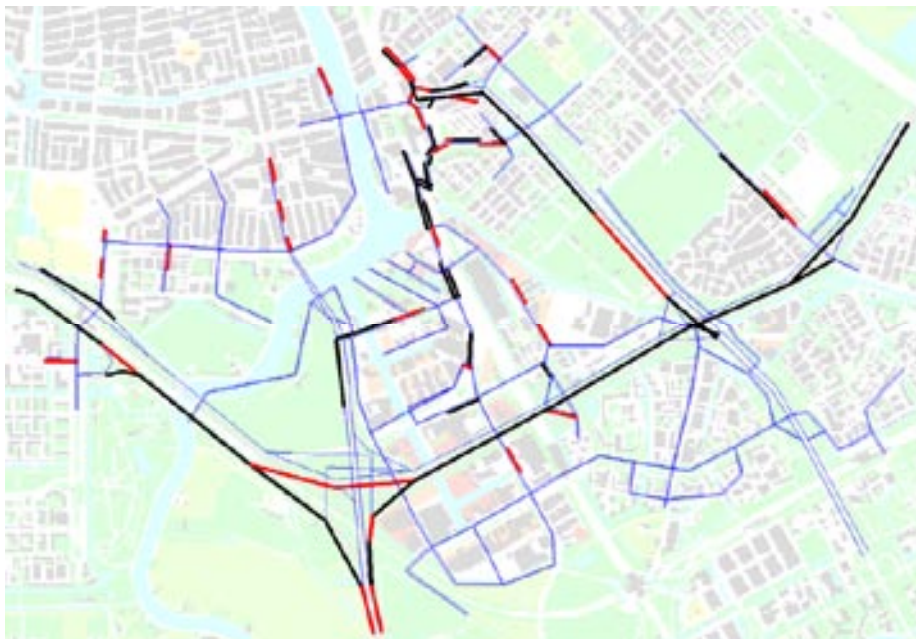
In figuur 4.2.1 staat de verkeersintensiteit in klassen weergegeven als gevolg van het verlengen van de Joan Muyskenweg naar de Holterbergweg en de versmalling van de Van der Madeweg. Zonder verdere ontwikkelingen in het gebied zal de verlengde Joan Muyskenweg maximaal zo'n 1500 motorvoertuigen per rijrichting aantrekken in de avondspits. De intensiteit op Van de Madeweg zal niet of nauwelijks veranderen. De intensiteit komt niet boven de 500 motorvoertuigen per richting in de avondspits.



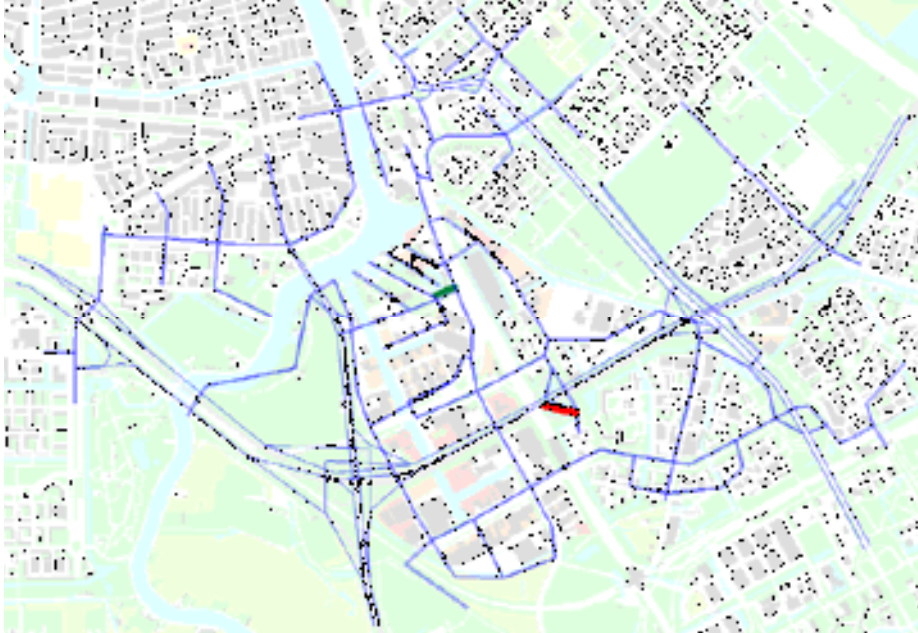
Figuur 4.2.1: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 2 in 2020.

4.3 I/C-verhouding

In figuur 4.3.1 zijn de kritische (rood) en problematische (zwart) wegvakken weergegeven voor de situatie waarin variant 2 is uitgevoerd. Door de geringe wijzigingen in de verkeersintensiteiten zullen de veranderingen in de I/C-verhoudingen ook beperkt blijven.



Figuur 4.3.1: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 2 in 2020.



Figuur 4.3.2: Toe- en afnames in de I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 2 in 2020.

De versmalling van een deel van de Van der Madeweg heeft geen effect op de toe- of afname van het aantal kritische en problematische wegvakken. De wegvakken waar een verandering in de I/C-verhouding optreedt zijn gelijk aan de wegvakken bij het uitvoeren van variant 1, het verlengen van de Joan Muyskenweg tot aan de Holterbergweg.

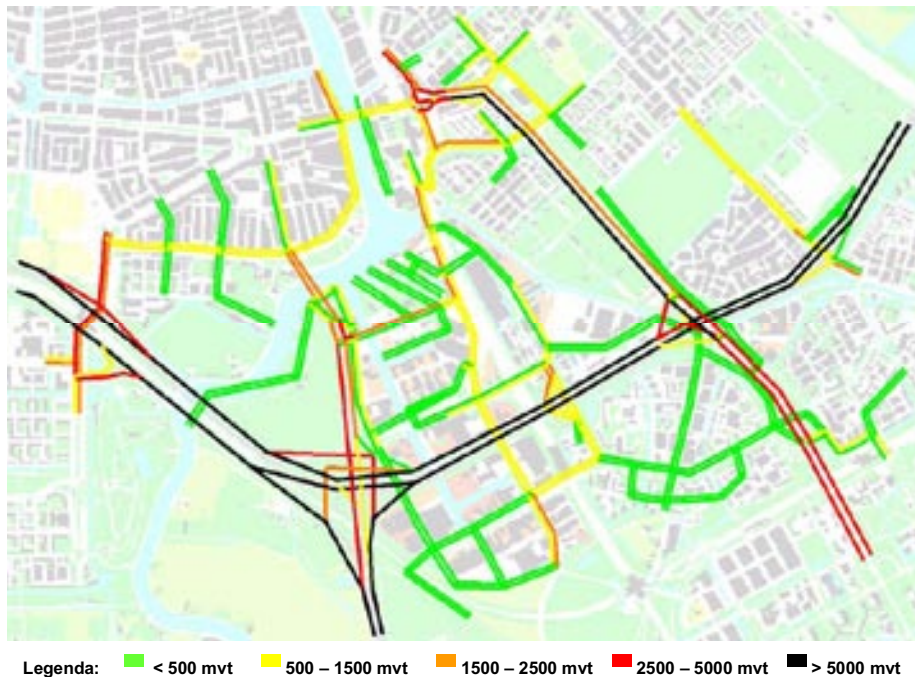
5 Variant 3

5.1 Infrastructuur

In variant 3 wordt de Joan Muyskenweg verlengd en achter de Makro langs aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg. Deze weg is verondersteld als een weg met een snelheidslimiet van 50 km/u en heeft per rijrichting 1 rijstrook beschikbaar. Tevens wordt in deze variant de Joh. Blookerweg doorgetrokken van de ringweg A10 oost naar de Van der Madeweg. De Joh. Blookerweg is in het netwerk opgenomen met een snelheidslimiet 50 km/u en heeft twee rijstroken per richting;

5.2 Intensiteit

Het doortrekken van de Joh. Blookerweg van de ringweg A10 oost naar de Van der Madeweg heeft tot gevolg dat afrit S111 van de ringweg beter bereikbaar wordt. Het gevolg van deze doortrekking is dat de intensiteit op de Spaklerweg, tussen de Van Marwijk Kooystraat en de Van der Madeweg, afneemt omdat de S111 nu rechtstreeks vanaf de Van der Madeweg bereikbaar is. De doorgetrokken Joh. Blookerweg zal in de situatie in de avondspits (16 – 18) maximaal zo'n 1500 motorvoertuigen per rijrichting aantrekken die anders via de Spaklerweg en de Van Marwijk Kooystraat naar de oprit S111 gaan. De nieuwe intensiteit als gevolg van deze variant staat weergegeven in figuur 5.2.1.



Figuur 5.2.1: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 3 in 2020.

5.3 I/C-verhouding

Door een betere ontsluiting van de oprit S111 van de ringweg A10 oost zal het verkeer uit het zuiden van studiegebied eerder kiezen voor de nieuwe route via de Van der Madeweg en de Joh. Blookerweg waardoor de intensiteit op andere wegvakken afneemt. Hierdoor zal ook de I/C-verhouding wijzigen hetgeen een gunstig effect kan hebben op diverse wegvakken. In figuur 5.3.1 zijn de kritische (rood) en problematische (zwart) wegvakken weergegeven in de situatie waarin variant 3 is uitgevoerd.



Figuur 5.3.1: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 3 in 2020.



Figuur 5.3.2: Toe- en afnames in de I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 3 in 2020.

Uit figuur 5.3.2 valt af te leiden dat het doortrekken van de Joh. Blookerweg een gunstig effect heeft op twee belangrijke drukke wegvakken. Op het kritische wegvak op de Spaklerweg daalt de I/C-verhouding tot onder 0.7 en op het problematische (I/C-verhouding >0.9) wegvak aan het begin van de Joh. Blookerweg daalt de I/C-verhouding tot kritische waarde (tussen 0.7 en 0.9).

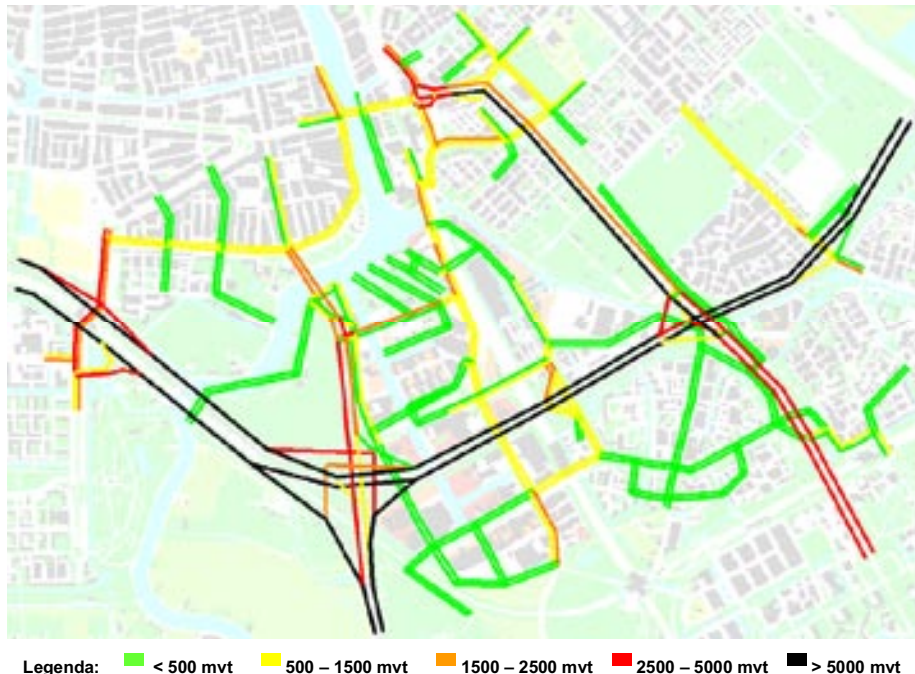
6 Variant 4

6.1 Infrastructuur

In variant 4 wordt de Joan Muyskenweg verlengd en achter de Makro langs aangesloten op het kruispunt Holterbergweg/Stationsweg. Deze weg is verondersteld als een weg met een snelheidslimiet van 50 km/u en heeft per rijrichting 1 rijstrook beschikbaar. Tevens wordt in deze variant de Joh. Blookerweg doorgetrokken van de ringweg A10 oost naar de Van der Madeweg. De Joh. Blookerweg is in het netwerk opgenomen met een snelheidslimiet 50 km/u en heeft twee rijstroken per richting. In deze variant is de Van der Madeweg versmald van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting en blijft de snelheidslimiet van 50 km/u gehandhaafd.

6.2 Intensiteit

In de voorgaande varianten heeft de versmalling van een deel Van der Madeweg vanwege de geringe intensiteit ter plaatse een gering effect gehad. Ook in deze variant heeft het versmallen van de Van der Madeweg geen effect op de intensiteiten op de overige wegvakken in het studiegebied. In figuur 6.2.1 staan de verkeersintensiteiten in variant 4 weergegeven voor het jaar 2020.



Figuur 6.2.1: Intensiteit tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 4 in 2020.

6.3 I/C-verhouding

Door het geringe effect van de versmalling van de Van der Madeweg zal de I/C-verhouding zo goed als niet veranderen. In figuur 6.3.1 staat de kritische (rood) en problematische (zwart) wegvakken bij het uitvoeren van variant 4 weergegeven.



Figuur 6.3.1: I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 4 in 2020.



Figuur 6.3.2: Toe- en afnames in de I/C-verhouding tijdens de avondspits (16 – 18) bij variant 4 in 2020.

De afname van de kritische- en problematische wegvakken in deze variant is gelijk aan die in variant 3.

7 Conclusies

De afname van het aantal kritische- en problematische wegvakken in alle varianten is beperkt. De varianten waarbij de Joh. Blookerweg wordt doorgetrokken naar de Van der Madeweg heeft het meest gunstigste effect. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het effect van de varianten beter zichtbaar zal zijn indien de verdichtingsplannen voor Amstel Business Park zuid en Weespertrekvaart noord worden meegenomen bij het doorrekenen van de varianten.

Titel

Ruimtelijke en Programmatische Onderlegger Amstel Business Park -Zuid

Opdrachtgever

Projectbureau Zuidoostlob (Hetty Vlug) en Gemeente Ouder-Amstel (Aart Jonker)

Versie

Maart 2008

Auteur

Bart Vlaanderen, Bob Mantel (Dienst Ruimtelijke Ordening gemeente Amsterdam) met bijdrage van Mariette van Baaren (dRO) en Saskia Park (Ontwikkelingsbedrijf gemeente Amsterdam).

Deelnemers Workshop:

Elisabeth van den Kerkhoff	Gemeente Ouder-Amstel
Gerard Castelein	Gemeente Ouder-Amstel
Bob Mantel	dRO
Mariette van Baaren	dRO
Koos van Zanen	dRO
Bart Vlaanderen	dRO

Saskia Park	OGA
Hans Duimelaar	EZ
Rein Aarts	EZ
Rutger Veldhuyzen- van Zanten	dIVV
Mieketrien Kemps	Projectbureau Zuidoostlob
Evelien van den Tillaar	ORAM
Marlies Lambregts	DMB

Informatie

B. Vlaanderen

Dienst Ruimtelijke Ordening

b.vlaanderen@dro.amsterdam.nl

Colofon

