Principenota Marineterrein



Definitief concept

Voorwoord 3
1. Inleiding 4
2. Inventarisatie bestaande situatie 5
2.1. De locatie in beeld 5
2.1.1. Ligging in de stad 5
2.1.2. Historie 5
2.1.3. Ruimtelijke structuur en bebouwing 6
2.1.4. Eigendommen 8
2.1.6. Omgeving 11
2.1.7. Bereikbaarheid 12
2.1.8. Waterhuishouding en gebruik in de omgeving 13
2.2. Juridisch-planologische kaders 16
2.2.1. Bestemmingsplan 16
2.2.2. Andere toetsingskaders 16
3. Opgave voor het plangebied 17
3.1. Het gebiedsconcept 17
3.2. Ruimtelijk/programmatische opgave 20
4. Ontwikkelingsstrategie 24
4.1. Organisatorische verkenning 24
4.1.1. Juridisch-planologisch kader 25
4.1.2. Privaatrechtelijk instrumentarium 25
4.2. Fasering 26
4.3. Verwerving en ontruimingsstrategie 26
5. Opzet volgende fase 26
5.1. Proces en organisatie 26
5.3. Projectbudget 27
5.4. Planning 28
6. Financiën 28
Principebesluit 30
Bijlagen 32

Voorwoord

Voor u ligt de Principenota voor de ontwikkeling van het Marineterrein. In deze Principenota is op hoofdlijnen uiteengezet welke ontwikkeling wordt voorzien en hoe het verdere planproces eruit komt te zien.

Het gebied is sinds eeuwen in gebruik bij de Koninklijke Marine en haar voorgangers. Het terrein en opstallen zijn in bezit van het Rijk. Nu de noodzaak van het militaire gebruik verdwenen is, wil het Rijk dit eigendom afstoten en komt het beschikbaar voor herontwikkeling. Slechts een klein deel van Defensie, namelijk het landelijke onderdeel Werving & Selectie, zal behouden blijven. Op 5 december 2013 ondertekenden het Rijk en de gemeente de Bestuursovereenkomst Ontwikkeling Marineterrein Amsterdam, waarin ze afspraken om die ontwikkeling samen in gang te zetten. Momenteel bevindt de ontwikkeling zich in een overgangsfase, waarin Defensie het terrein geleidelijk en gefaseerd beschikbaar stelt voor tijdelijke exploitatie. Het Bureau Marineterrein voert die in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf en de gemeente Amsterdam uit. Uiterlijk op 1 juli 2018 zal vrijwel het gehele terrein beschikbaar komen. Daarom wordt nu de formele planvorming opgestart.

Het Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen 2017 (Plaberum) deelt ruimtelijke projecten op in vier fases. Deze Principenota hoort bij fase 1, de verkenningsfase. In deze fase zijn de wenselijkheid, mogelijkheden en richting van ruimtelijke ontwikkeling in het gebied verkend. Daarnaast zijn in deze Principenota de verdere processtappen, de rolverdeling en het participatieproces beschreven. De verkenningsfase wordt afgesloten met een bestuurlijk besluit, het Principebesluit, dat richting geeft aan fase 2. In die fase wordt de haalbaarheid van het project nader uitgewerkt en vastgelegd in een Projectnota met bijbehorend Projectbesluit. Daarnaast is in de bestuursovereenkomst overeengekomen dat een voor de planologische besluitvorming richtinggevend document dient te worden opgesteld, waarin de uitgangspunten voor de definitieve ontwikkeling op de langere termijn nader worden ingekaderd. Deze 'Nota van Uitgangspunten' zal straks een integraal onderdeel vormen van de Projectnota. Op grond van de bestuursovereenkomst wordt de Projectnota met Projectbesluit uiterlijk op 1 juli 2018 ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. De huidige planning koerst aan op een versnelling, waarbij het Projectbesluit al voor de jaarwisseling van 2017 op 2018 klaar is voor besluitvorming.

1. Inleiding

Tot voor kort was het Marineterrein een afgesloten deel van de stad. In de huidige overgangsfase worden steeds meer delen opengesteld voor het publiek. Een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling tot nu toe was het vrij toegankelijk worden van het eerste deel van het terrein, de Voorwerf, in januari 2015. Een jaar later is de westzijde van het terrein geopend voor het publiek en is een tijdelijke brug over de Dijksgracht gerealiseerd, zodat een doorgaande route over het terrein ontstond. In dezelfde periode is het militaire deel gebruikt om het Nederlands voorzitterschap van de Europese Unie te kunnen faciliteren.

De tijdelijke ontwikkeling volgt de inhoudelijke kaders die zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst. Daarin zijn de eerste uitgangspunten voor het gebiedsconcept bepaald. Huurders en activiteiten worden nu al geselecteerd aan de hand van deze uitgangspunten, zodat het Marineterrein geleidelijk naar zijn nieuwe profiel toe groeit.

Uit de Bestuursovereenkomst van 5 december 2013:

"De overeengekomen uitgangspunten voor het Gebiedsconcept zijn:

a. Het Marineterrein wordt één van de innovatieve werkplaatsen van Amsterdam met internationale aantrekkingskracht;
b. Het Marineterrein zal een op de 400-jarige historie gebaseerde maritieme beschermende kracht vasthouden en uitwerken;
c. Het Marineterrein ligt in de binnenstad en de invulling ervan moet een bijdrage leveren aan het herstellen van het stedelijk weefsel. Zowel het water als de open ruimte op het terrein zal zich tot een belangrijke ontmoetingsplek en verbindingsroute moeten ontwikkelen;
d. Het Marineterrein functioneert zelf al als een icoon. Een icoon in de zin van een groot gebouw is hier niet gewenst, ook niet om nieuwe stromen bezoekers te trekken. Dat laatste moet uit de plek zelf en uit de programmatische invulling komen."

Ambitie

De eerste stappen zijn dus al gezet naar een nieuwe toekomst voor dit bijzondere deel van het Amsterdamse stadscentrum. Een toekomst waarin het Marineterrein een prominente en vanzelfsprekende positie zal verwerven in het internationale innovatienetwerk van Amsterdam, en waarin het wezenlijk zal bijdragen aan de verduurzaming van de samenleving en de economische toekomst van stad, de regio en het land. Juist een gebied van deze maat (zo'n 13 hectare groot), centraal gelegen, biedt bij uitstek kansen op een voor iedereen toegankelijke omgeving waarin innovaties niet alleen worden uitgedacht, maar ook gemaakt, getest en toegepast. Daarbij is de ontwikkeling van het Marineterrein een aanjager voor verdere ontwikkeling in de directe omgeving en maakt het mogelijk om verbindingen in het gebied te verbeteren.

Zo'n omgeving is voortdurend in beweging. Innovaties van morgen stellen weer andere condities dan de innovaties van vandaag. Die veranderingen volgen elkaar steeds sneller op. Het Marineterrein zal zich daarom niet alleen onderscheiden in de inrichting, maar ook in de ontwikkelingsstrategie. Een toekomstbestendig innovatiemilieu dat in staat is om voortdurend nieuwe, nu nog ongekende ontwikkelingen in zich op te nemen. Zowel in de bouw als in de planvorming wordt daarom gezocht naar vormen en methoden die adaptief en flexibel zijn.

2. Inventarisatie bestaande situatie

2.1. De locatie in beeld

De oppervlakte van het plangebied beslaat 13 hectare (ha), waarvan 10 ha onbebouwd is. De haven heeft een oppervlakte van ongeveer 1 ha.



2.1.1. Ligging in de stad

Het Marineterrein grenst direct aan het beschermd stadsgezicht van de historische binnenstad van Amsterdam. Het maakt deel uit van de bufferzone om de zeventiende-eeuwse grachtengordel, die in juni 2010 is geplaatst op de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Het terrein is omgrensd door de Dijksgracht, de Kattenburgerstraat en het water in de omgeving van Het Scheepvaartmuseum, de Museumhaven en NEMO. Het monumentale Scheepvaartmuseum zelf is uitgezonderd van de gebiedsontwikkeling. Het terrein is toegankelijk via de twee poorten aan de Kattenburgerstraat (nummer 5 en 7) en de tijdelijke brug over de Dijksgracht. Vanaf deze laatste entree bedraagt de loopafstand naar het Centraal Station tien tot vijftien minuten.

2.1.2. Historie

De geschiedenis van het Marineterrein gaat terug tot het midden van de zeventiende eeuw. Amsterdam breidde uit met de aanplemping van drie nieuwe eilanden in het oosten: Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg. De kade aan open water van Kattenburg werd zetel en werkplaats van de Admiraliteit, de zeemacht van de Republiek der Verenigde Nederlanden. 's Lands Zeemagazijn

wordt gebouwd, het huidige Scheepvaartmuseum, en de Admiraliteit legt de werf aan. Vanuit deze enclave had de Admiraliteit een zeer vooraanstaande rol in de internationale maritieme historie.

In de loop van de tijd worden ook de zuidelijke en noordelijke randen van het dok bebouwd. In de negentiende eeuw raakt 's Rijks Dok steeds verder ingeklemd tussen nieuwe infrastructurele werken. Aan de noordzijde wordt een dijk opgeworpen waarover later een spoor wordt aangelegd. Aan het eind van die eeuw volgt een extra fysieke barrière tussen 's Rijks Dok en het IJ in de vorm van een nieuw haveneiland en de Oostelijke Handelskade.

Ook in de twintigste eeuw heeft het terrein grote veranderingen ondergaan. De Rijkswerf sloot in 1914, omdat het Oosterdok niet langer toegankelijk was voor de grootste schepen. Het terrein gaat vanaf dat moment 'Marine-etablissement Amsterdam' (MEA) heten en wordt, met uitzondering van de jaren tijdens de Tweede Wereldoorlog, steeds meer gebruikt om opleidingen van de Koninklijke Marine te huisvesten.

De meest ingrijpende transformatie vindt plaats in de jaren zestig met de aanleg van de IJ-tunnel. Daarvoor is een deel van het MEA nodig. Een aantal karakteristieke gebouwen verdwijnt, zoals het 'marine-paleis' met de officierswoningen uit het einde van de negentiende eeuw. Het resterende wateroppervlak wordt voor een groot deel gedempt ten behoeve van nieuwe bebouwing. Tot in de jaren tachtig zijn vervangende gebouwen gerealiseerd, veelal voor nieuwe Defensietaken in de sfeer van kennis en opleidingen. Ook in de 21e eeuw is nog gebouwd voor gebruik door Defensie. Zo is de kantine in 2004 omgebouwd tot evenementencentrum, is in 2001 het depot voor Het Scheepvaartmuseum gerealiseerd en is in 2009 een nieuwe marechausseekazerne opgeleverd.

2.1.3. Ruimtelijke structuur en bebouwing

Het deel van het Marineterrein dat al publiekelijk toegankelijk is, ongeveer een derde van het totale plangebied, heeft een openbare ruimte van hoge kwaliteit. Deze wordt gekenmerkt door het groen, het vrije uitzicht vanaf de kades en plekken voor ontmoeting en sport. De verdere inrichting bestaat uit losse gebouwen en wegen. Het terrein heeft twee gezichten. Langs de kades is het groen en open, met een panoramisch zicht over het water. De binnenterreinen zijn introvert. In de architectuur zijn de verschillende bouwperiodes goed herkenbaar. De functionalistische architectuur van de jaren zestig is geheel anders dan de militaire architectuur uit de achttiende en negentiende eeuw. Van de laatste categorie gebouwen rest nog het Rijksmonument op de Voorwerf (gebouw 003) en een gebouw op de westkop van het terrein (024).

Het publiek toegankelijke deel is vooralsnog in formele zin geen openbaar gebied, maar privaat terrein dat publiek toegankelijk is gemaakt.

Het binnengebied is formeel militair gebied en vanwege zijn defensiefunctie niet openbaar toegankelijk tot de overdracht aan het Rijksvastgoedbedrijf in juli 2018. De kern hiervan is een verhard stenen exercitieplein met eromheen centrale functies zoals het bedrijfsrestaurant, het conferentiecentrum en de Dienst Werving en Selectie. Een exoot is het metalen zilverkleurige depot

van Het Scheepvaartmuseum. Ten noorden en zuiden ervan liggen grote grasvelden: respectievelijk een landplaats voor helikopters en een sportveld.

In het plangebied staat in totaal 62.000 m2 vastgoed. Op het terrein zijn overnachtingsmogelijkheden, voorzieningen voor congressen met catering, restaurant en een sporthal. De 560 parkeerplaatsen op het terrein zijn in de openbare ruimte opgenomen. Alleen het marechaussee gebouw heeft een eigen inpandige parkeergarage.

2.1.3.1. Historisch-stedenbouwkundige analyse

De historische ontwikkeling heeft geleid tot een ruimtelijke structuur zonder veel samenhang. De bouw van NEMO en meer recent de intensieve bebouwing aan het Oosterdok hebben het idee van een havenfront vrijwel definitief doen verdwijnen. Dankzij de lengte en de openheid van de kades heeft het gebied nog wel een sterke relatie met het water. Bij toekomstige ontwikkelingen is dat een belangrijke kwaliteit.

In een historisch stedenbouwkundige analyse door Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam wordt het Marineterrein onderverdeeld in drie gebieden met een eigen periode van ontstaan en karakteristiek: de strook rondom de binnenhaven, de strook langs de Kattenburgerstraat met de muur en de strook langs de Dijksgracht. Geadviseerd wordt om de diversiteit van deze drie gebieden terug te laten komen in de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gehele terrein. Dit advies sluit aan op de voorstellen uit deze Principenota.

2.1.3.2. Beeldbepalende en monumentale gebouwen

Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam heeft alle 22 gebouwen op het Marineterrein geïnventariseerd en beschreven. Het Poortgebouw van 's Lands Werf op de Voorwerf, met de langgerekte gevel aan de Kattenburgerstraat, is als enige restant van de Admiraliteitsgebouwen en daarmee een rijksmonument. Dit beeldbepalende gebouw blijft gehandhaafd. Geadviseerd wordt om de overige delen van de muur te betrekken bij mogelijke bebouwing (door over en/of boven de muur te bouwen) en bij het versterken van een of meer verbindingen met de Oostelijke Eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg.

De andere gebouwen op het terrein hebben geen status als beschermd monument. Wel kent de waarderingskaart van het beschermd stadsgezicht 'Amsterdam binnen de Singelgracht' aan twee gebouwen een bijzondere waarde toe. De voormalige kazerne van de Technische Opleiding Koninklijke Marine (TOKM, gebouw 024), die rond 1860 is gebouwd als timmerwerkplaats, heeft orde 2 gekregen. Het gebouw van het Zeekadettenkorps (gebouw 031), dat dateert uit begin van de 20e eeuw, heeft orde 3. Bureau Monumenten & Archeologie adviseert naast het rijksmonument ook deze twee gebouwen te behouden.

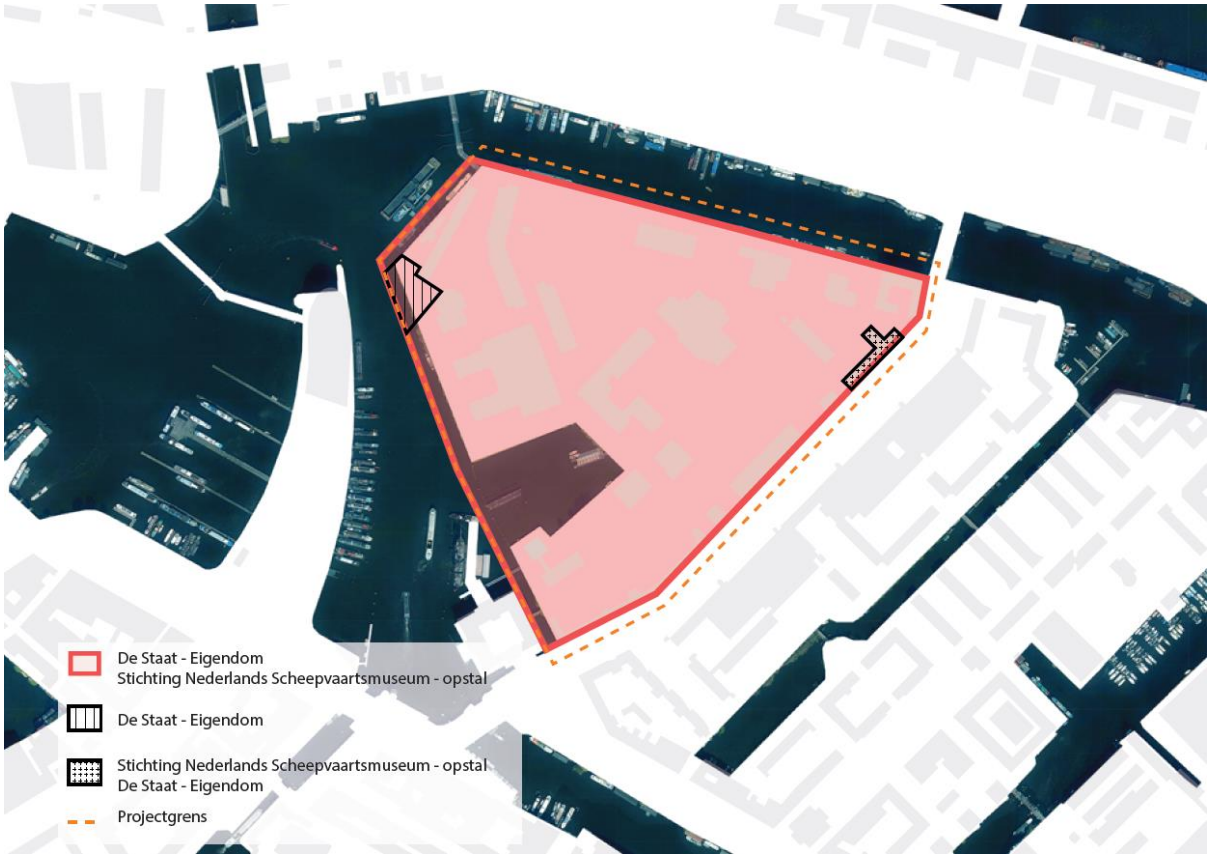
Voor de overige gebouwen zal nader onderzocht worden of het wenselijk is deze te behouden. Dit

in het kader van het cultuurhistorisch onderzoek dat in de projectfase zal worden uitgevoerd door Bureau Monumenten en Archeologie.

2.1.3.3. Archeologie

Uit proefputten en boringen, verricht door Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam, is een voorlopige conclusie getrokken. Ter hoogte van de Voorwerf bevindt zich een ophogingslaag van sterk humeuze klei, puin, hout, (spaarzaam) afval en enkele keramiekscherven. Langs de Kattenburgerstraat is langshout aangetroffen, vermoedelijk een los bouwelement. In het gebied van de in 1794 aangelegde dijk nabij het Dok zijn resten van deze dijk aangetroffen (stevige klei met hierin zand- en veenbrokken). Het gebied dat in de jaren zestig is opgespoten, het bassin van het binnenwater van het Dok, kenmerkt zich door een dik pakket schoon zand en, dieper gelegen, een sliblaag van de voormalige IJ-bodem en, hieronder weer, de natuurlijke IJ-bodem met resten van Hollandveen op afzettingen van de Wormer. Dit alles leidt tot de voorlopige conclusie dat de verwachte archeologische waarden van de bodemopbouw en ondergrond niet hoog is en geen aanleiding geeft hier aanknopingspunten voor nieuwe ontwikkelingen aan te ontlenen.

2.1.4. Eigendommen

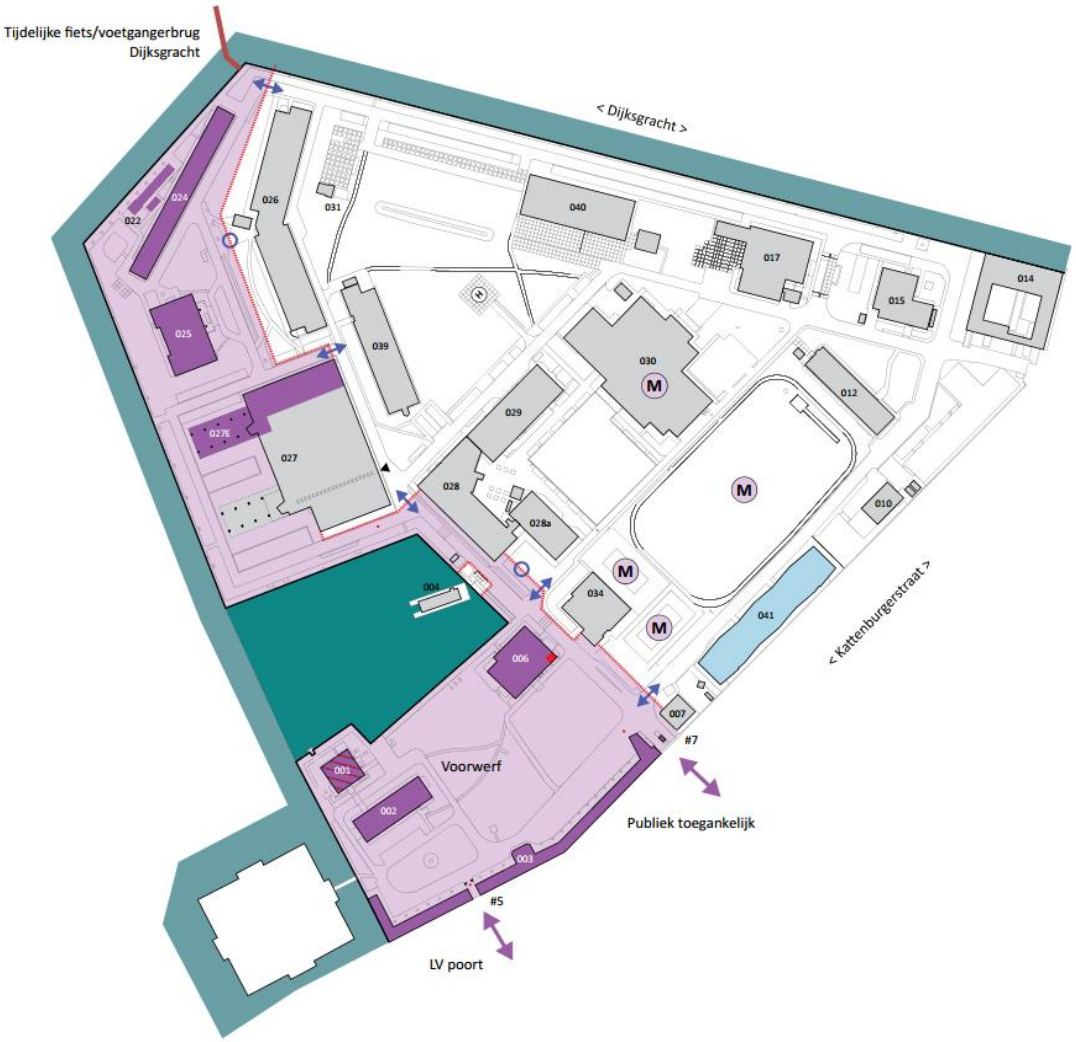


* De bruggen zijn tevens onderdeel van het project, maar buiten de projectgrens gelegen.

De Staat is volle eigenaar van het terrein (plaatselijk bekend als kadastrale percelen N3773, 4420 en

4421) inclusief de daarop geplaatste opstallen en de bijbehorende waterpartijen (de haven en aangrenzende wateren). Het gedeelte dat inmiddels publiek toegankelijk is, is door Defensie overgedragen aan het Rijksvastgoedbedrijf. Het Rijksvastgoedbedrijf blijft betrokken bij de herontwikkeling tot het moment waarop de gemeente Amsterdam en/of een private partij alle gronden van het Rijk heeft verworven.

Bureau Marineterrein Amsterdam (BMA) is de organisatie die de geleidelijke ontwikkeling ter hand neemt. Het is een zelfstandige organisatie die in opdracht van Rijk (Binnenlandse Zaken, Defensie) en gemeente (Centrale Stad, stadsdeel Centrum) werkt aan de toekomst van het terrein. De gebouwen op het publiek toegankelijke deel zijn verhuurd op basis van tijdelijke contracten variërend van 1 tot 3 jaar. De verhuurde oppervlaktes variëren van enkele ruimtes tot volledige gebouwen. Voor een aantal gebouwen is vanwege de investeringsvraag een uitzondering gemaakt op de huurtermijn, en zijn contracten aangegaan van 5 of 10 jaar. Dit is het geval bij de gebouwen 006 (Pension Homeland), 025 (Badawi House), het recent gerenoveerde 027 en een ruimte in gebouw 024 (Scheepskameel). Het Rijksvastgoedbedrijf heeft in 2005 een gebruiksovereenkomst afgesloten met Het Scheepvaartmuseum voor het Depot (gebouw 041). Daarnaast is in het verleden ten behoeve van Het Scheepvaartmuseum een opstalovereenkomst gevestigd voor een perceel naast het Depot.



2.1.5. Huidig gebruik

Op 5 januari 2015 heeft het ministerie van Defensie de Voorwerf overgedragen aan het Rijksvastgoedbedrijf en is de historische poort geopend voor het publiek. In januari 2016 is ook Kade West overgedragen met de gebouwen 024 en 027E, en in augustus 2016 gebouw 025. BMA heeft opdracht gekregen om van meet af aan meerwaarde te creëren via tijdelijke ontwikkelingen. Het bureau heeft de gebouwen op de Voorwerf en Kade West ingericht voor verhuur, gebouw 027E gerenoveerd en een brug over de Dijksgracht aangelegd. Het faciliteert zakelijke bijeenkomsten en activiteiten, begeleidt projecten en zorgt voor communicatie, tijdelijke verhuur, (financieel) beheer, onderhoud en toezicht. Daarnaast onderhoudt BMA contact met de stakeholders, waaronder de betrokken overheden, de marine, de buren in het Oosterdok en de buurt.

Huurders en activiteiten worden geselecteerd aan de hand van uitgangspunten van de bestuursovereenkomst van 5 december 2013 en een, mede op de historie van het terrein gebaseerd, profiel. Bedrijven komen in aanmerking voor vestiging als zij actief zijn op de thema's technologie, duurzaamheid, sport of water. Kernwaarden voor het Marineterrein zijn vernieuwen, verbinden en innoveren. Pioniers, ondernemers, wetenschappers en andere Amsterdammers werken samen aan vernieuwende ideeën en projecten die bijdragen aan een duurzame samenleving. Huurders zijn hiervoor ook onderlinge werkverbanden aangegaan en met enkele huurders zijn projecten opgestart op het gebied van innovatie en duurzaamheid.

Begin 2017 huurden circa 30 organisaties een ruimte op de Voorwerf of Kade West, verdeeld over zeven gebouwen. Daaronder bevinden zich twee restaurants en een brouwerij (Pension Homeland, Homeland Brewery en Scheepskameel), drie internationale startup-communities (VRBase, Makerversity en Badawi House), drie educatieve instellingen (Growth Tribe, TV Academy en App Academy), zes organisaties die zich inzetten voor een duurzame en innovatieve stad (Amsterdam Economic Board, Amsterdam Smart City, Alliander Duurzame Gebiedsontwikkeling (DGO), Drain Products, Tree Ground Solutions en Sports Water Drainage Systems), vier ontwerpers van digitale platforms of diensten (Borges, Dffrent Media, Digital Natives en Nine Connections), drie bureaus gericht op digital learning en serious games (Cinekid, IJsfontein en Orientation Travel Productions) en drie organisaties die historie en toekomst in zich verenigen (de Archeologiewerkplaats van de gemeente Amsterdam, Studio Zeitgeist en The Next Speaker. Medio 2017 werken zo'n 350 mensen op het publieke deel van het terrein. Wekelijks ontvangen zij ongeveer 2500 gasten, members of studenten. Deze aantallen groeien elke maand.

Ook activiteiten sluiten aan bij deze thema's en waarden. Ze helpen om het terrein op de mental map van Amsterdammers en andere bezoekers te zetten. Voorbeelden zijn het Makerfestival, TEDay en de Uitmarkt 2017. In de eerste helft van 2016 vond het Europees Voorzitterschap plaats op het deel van het terrein dat nog niet openbaar toegankelijk is.

De Koninklijke Marine faciliteert zowel besloten als publieke evenementen op het terrein, zowel in de buitenruimte als in het congrescentrum. Op jaarbasis worden er gemiddeld 800 activiteiten georganiseerd, variërend van besloten congressen tot publieksevenementen als de City Swim, de

CITO-uitblaasdag en de intocht van Sinterklaas. Jaarlijks komen hier 30.000 bezoekers op af. Met behoud van het congrescentrum en geschikte openbare ruimten, zou deze lijn doorgezet kunnen worden na de overdracht door Defensie. Nu al vragen de evenementen in meer of mindere mate afstemming met het Bureau Marineterrein. Het besloten deel van het terrein vervult tot slot een rol voor de stad op het gebied van veiligheid en ondersteuning bij evenementen.

2.1.6. Omgeving

2.1.6.1. Sociaal-economische beschrijving

Het plangebied maakt formeel deel uit van OIS-buurt Oostelijke Eilanden/Kadijken (A09a). Binnen het gebied wonen zo'n 12.700 mensen. 20% van de huishoudens bestaat uit gezinnen met een of meer kinderen. Het aantal 65-plussers is met ruim 12% gelijk aan het stedelijk gemiddelde. De woningvoorraad bestaat voor 61% uit sociale huurwoningen, 27% koopwoningen en 12% particuliere huur, maar het aandeel koopwoningen neemt toe. De sociale huurwoningen zijn in bezit van vijf corporaties: De Alliantie, De Key, Eigen Haard, Stadgenoot en Rochdale. De gemiddelde WOZ-waarde bedraagt € 3754,- per vierkante meter. Dat is iets hoger dan het Amsterdamse gemiddelde van € 3200 (OIS, januari 2016), maar aanzienlijk lager dan het gemiddelde van het Stadsdeel Centrum.

2.1.6.2. Planvorming in de omgeving

De omgeving van het Marineterrein zit middenin een transformatieproces. De locatie is gesitueerd naast de kop van de Dijksgracht, waarvan de ontwikkelingspotentie nog onderzocht zal worden na de afronding van de ontwikkelingen op de Oostelijke Handelskade en Oosterdokseiland. Op Oostenburg worden 800 nieuwe woningen gebouwd. Op de twee andere eilanden (Kattenburg en Wittenburg) neemt het aantal koopwoningen toe. De corporaties verkopen sociale huurwoningen in het gebied. Dit zijn relatief grote woningen. Die verkoop is beperkt tot circa tien woningen per jaar.

Nieuwe verbindingen zullen het gebied en zijn omgeving beter ontsluiten. De meest in het oog springende, die de ligging van de Oostelijke Eilanden in de stad radicaal zal veranderen, is de voorgenomen langzaamverkeersverbinding over het IJ (de 'Sprong over 't IJ'). Het Marineterrein is al via een tijdelijke brug verbonden met de kop van de Dijksgracht en in de toekomst wordt een brug binnen een zoekgebied van de NEMO-pier naar de het Marineterrein onderzocht, alsmede een definitieve brugverbinding in de zone tussen Dijksgracht en Marineterrein. Verbeterde oost-westroutes langs de Dijksgracht en over de eilanden worden onderzocht om het netwerk van het gebied te verbeteren. Deze nieuwe verbindingen kunnen ook de beleving van het gebied als een reeks eilanden versterken.

Verder zijn de volgende ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving relevant voor de toekomstige ontwikkeling van het Marineterrein:

- **Oostenburg** wordt een gemengd werk/woongebied. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt uitgegaan van een nieuwbouwprogramma van ongeveer 188.000 m² bruto

vloeroppervlak, verdeeld over vier bouwvelden.

- De **Eilandenboulevard** wordt getransformeerd van verkeersgebied tot verblijfsgebied. De snelheid van autoverkeer wordt verlaagd en er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Door de herinrichting is de eilandenstructuur van Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg beter te onderscheiden.
- Toegankelijk en zichtbaar maken **Oosterdok** met deelprojecten:
    - **Oosterdokseiland** wordt voltooid met de invulling van de laatste twee kavels (kavel 5 en 6). Er wordt 72.500 m² aan publieke voorzieningen, appartementen en kantoorruimte ontwikkeld. In 2020 is het gebied klaar voor gebruik.
    - **Oosterdok West** wordt toegankelijker en zichtbaarder gemaakt. Het wateroppervlak wordt vergroot door de sloop van de Oosterdoksdam en het touringcarplatform en de Prins Hendrikkade krijgt ter hoogte van Oosterdok West een nieuwe inrichting. De werkzaamheden zijn gestart in 2017.
    - In het Oosterdok is recentelijk de openbare **wandelsteiger Jetty aangelegd**.
    - De **Kop Dijksgracht** maakt deel uit van het grootstedelijk projectgebied binnen stadsdeel Centrum. Het is een belangrijke schakel aangezien hier de verbinding plaatsvindt tussen Oosterdokeiland, Zouthaven-Muziekgebouw en het Marineterrein. In de aanloop naar de verdere ontwikkeling van dit gebied na 2018 is deze plek momenteel tijdelijk ingericht onder de noemer Dijkspark. Door de tijdelijke inrichting met Hanneke's Boom, de Klimmuur en Mediamatic is de publieke toegankelijkheid en de uitstraling van het gebied met haar directe omgeving verbeterd en wordt de potentie van de plek nu al benut voor de stad.
- Als onderdeel van het landelijke **Programma Hoogfrequent Spoor** (PHS) wordt de spoorlijn ten noorden van de eilanden geschikt gemaakt voor intensief gebruik. De effecten op de omgeving van de intensivering worden onderzocht, maar voor het Marineterrein wordt geen hogere geluidsbelasting door het spoor verwacht.
- Er komt een nieuwe langzaamverkeerroute ten oosten van Mariniersbrug 272, langs het groene talud van het spoor aan de Dijksgracht. Deze sluit aan op Dijksgracht West.
- De samenhang tussen de ontwikkeling van het Marineterrein en die in de omgeving is een belangrijk onderdeel van de Gebiedsuitwerking Oostelijke Binnenstad, die als onderdeel van het Koers 2025-programma wordt opgesteld door Ruimte en Duurzaamheid.

2.1.7. Bereikbaarheid

Voor zover het al is opengesteld, is het Marineterrein toegankelijk voor fietsers en voetgangers vanaf de Kattenburgerstraat en de tijdelijke fietsbrug over de Dijksgracht. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is in de huidige situatie niet optimaal. Buslijn 48 (Houthavens - Borneo-eiland) heeft een halte op de Kattenburgerstraat. Daar stoppen ook de nachtbus 759 naar IJburg en buslijn 246 die in de vroege ochtend tussen Borneo-eiland en Schiphol rijdt. Op de Prins Hendrikkade, ter hoogte van het Kadijksplein, is een halte van lijn 22 (Sloterdijk - Indische Buurt). Op de Piet Heinkade zijn twee haltes van tramlijn 26 tussen Centraal Station en IJburg: een halte ter hoogte van de Kattenburgerstraat en een ander ter hoogte van het Muziekgebouw aan 't IJ. Lijn 26 kent momenteel een hoge belasting. Onderzocht kan worden of en hoe de bereikbaarheid van bus- en

tramhaltes vanaf het Marineterrein verbeterd zou kunnen worden.

Autoverkeer is beperkt tot bestemmingsverkeer. Het Bureau Marineterrein Amsterdam stelt parkeerpassen beschikbaar aan huurders en hun bezoekers voor een tarief dat gemiddeld hoger ligt dan in de directe omgeving. Van de 224 parkeerplekken op het openbare gedeelte wordt nog geen 20 procent gebruikt. Laad- en losmomenten worden dagelijks vanuit de portiersloge georganiseerd in afstemming met de huurders. De portiersloge is ook de plek waar kleine pakketten in ontvangst worden genomen.

De Kattenburgerstraat zal, na realisatie van de voorgenomen brugverbinding over het IJ ter hoogte van Java-eiland, de belangrijkste aanvoerroute zijn en daarmee veel nadrukkelijker gaan functioneren als fietsstraat.

2.1.8. Waterhuishouding en gebruik in de omgeving

Het water in en om het Marineterrein kent een intensief stedelijk en recreatief gebruik. De haven binnen het plangebied wordt beheerd door het Bureau Marineterrein Amsterdam. De Koninklijke Marine heeft hier een tankhuis in gebruik. BMA, de gemeente, Waternet en een aantal private partijen doen onderzoek naar de mogelijkheid om van het bassin een zwemplek te maken voor de sportieve zwemmer. De waterkwaliteit voldoet nog niet aan de normen, in het bijzonder op momenten dat het geregend heeft en het bassin veel bacteriën bevat. Dit onderzoek zal uitwijzen welke maatregelen nodig zijn om hier een veilige zwemplek te maken. Daarnaast is er een intentie om de haven af te sluiten, zodat er tijdelijke evenementen kunnen plaatsvinden.

Het plangebied ligt aan een vaarroute tussen het IJ en de binnenstad. Schepen kunnen via de Oosterdoksdoorgang de vaarroutes van de Nieuwe Herengracht en de Nieuwe Vaart bereiken. De Oosterdoksdoorgang is een staande-mastroute, hetgeen betekent dat de vaarroutes open moeten blijven. Langs deze vaarroute, ten oosten van NEMO, liggen de Museumhaven, de zogenaamde 'plonssteiger' voor amfibievoertuigen en een openbare op- en afstapsteiger aan de Prins Hendrikkade. Ten westen van NEMO zijn charterboten afgemeerd die ook als hotel gebruikt worden.

In de omgeving van het Marineterrein liggen verscheidene woonboten en bedrijfsvaartuigen. De ligplaatsen zijn in de vigerende bestemmingsplannen vastgelegd. Voor de noordkant van de Dijksgracht geldt een bestemmingsplan dat ruime mogelijkheden geeft aan de daar gelegen woonboten.

Ook op het water aan de andere zijden van het eiland Kattenburg zijn ontwikkelingen voorzien. In het programma Varen is opgenomen dat er ligplaatsen voor rondvaartboten gerealiseerd moeten worden aan de Dijksgracht-oost, ten oosten van de brug die in het verlengde van de Kattenburgerstraat ligt. Hiervoor moeten ruime doorvaartmogelijkheden beschikbaar zijn. Een concept-ontwerp bestemmingsplan hiervoor is al in voorbereiding. Daarnaast wordt op basis van de Watervisie 2040 (vastgesteld in september 2016) gekeken naar de mogelijkheden voor een

doorgaande vaarroute via de Kattenburgervaart.

2.1.9. Kabels en leidingen

Het huidige (zelfstandig functionerende) stelsel van kabels en leidingen zal op termijn geheel of gedeeltelijk vervangen moeten worden. Het systeem is verouderd.

2.1.10. Ecologische waarden

Ten behoeve van de eerste ruimtelijke verkenningen is een quickscan uitgevoerd om te beoordelen of er nader onderzoek nodig is en of er omstandigheden zijn waarbij rekening gehouden moet worden met een ontheffingsaanvraag van de Wet Natuurbescherming. Vanwege het besloten karakter van het terrein is het aantal feitelijke waarnemingen schaars. Ongeveer twee jaar geleden hebben stadsecologen voor het eerst kennis gemaakt met het gebied. Voor de quickscan is vooral gebruik gemaakt van ecologische gegevens die in de Ecologische Atlas worden verzameld en van gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De verwachting is dat er met beperkte uitvoeringsmaatregelen voor sloop, bouwrijp maken en nieuwbouw voldaan kan worden aan de instandhouding van de natuur in het gebied. Omdat de plannen nog in ontwikkeling zijn, worden de aanbevelingen hier globaal beschreven.

Gebiedsbescherming
Het Ilperveld en Varkensland op vier kilometer en het Markermeer-IJmeer op zes kilometer zijn de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Waterland is het dichtstbijzijnde gebied van het Nationaal Natuurnetwerk (de vroegere Ecologische Hoofdstructuur) en ligt op vier kilometer afstand. Bij grootschalige ontwikkelingen is nader onderzoek nodig naar externe werking op deze natuurgebieden.

Ecologische structuur Amsterdam
De ecologische structuur van Amsterdam is opgenomen in de Ecologische Visie van Amsterdam (2014). Deze structuur sluit aan op de nationale ecologische netwerken. De spoorbaan vanaf de stations Muiderpoort en Amstel richting Centraal Station vormt een structuur waarlangs dieren ver de stad in kunnen komen. Deze spoorbaan loopt vlak langs het Marineterrein.

Soortbescherming
Voor zover bekend bevinden zich op het Marineterrein geen beschermde plant- en diersoorten. Dat wil niet zeggen dat de aanwezigheid van een of meer beschermde soorten is uitgesloten. Er is met name een kans dat er vleermuizen en gierzwaluwen voorkomen in gebouwen. Vleermuizen kunnen afkomen op het water van de Dijksgracht, dat een geschikt foerageergebied is voor met name gewone vleermuizen en ruige dwergvleermuizen. Zij overwinteren in gebouwen. Vleermuizen zijn streng beschermd op grond van de Europese Habitatrichtlijn. Gierzwaluwen maken hun nesten in gebouwen. Die nesten zijn jaarrond beschermd, niet alleen in het broedseizoen. De mogelijke

aanwezigheid van vleermuizen en gierzwaluwen maakt aanvullend onderzoek noodzakelijk bij renovatie of sloop van gebouwen.

De kans op andere beschermde soorten is zeer klein. Dat geldt bijvoorbeeld voor roofvogels, insecten en vissen. Reptielen en amfibieën hebben geen leefgebied op het Marineterrein. Voor deze soortgroepen is het vrijwel onmogelijk om het terrein te bereiken. De enige grondgebonden zoogdieren zijn vermoedelijk de niet-beschermde bruine rat en huismuis. Op de kademuren staan een paar tongvarens. Deze soort wordt sinds de invoering van de Wet Natuurbescherming (begin 2017) niet meer beschermd.

Kansen voor stadsnatuur
Ondanks de beperkte aanwezigheid van beschermde soorten heeft het Marineterrein wel degelijk ecologische kwaliteiten en mogelijkheden. Het gazon is tientallen jaren intensief onderhouden (er is veel gemaaid en het maaisel is afgevoerd) en het is weinig betreden, waardoor de bodem vrij arm is geworden. Hierdoor hebben bijzondere planten en paddenstoelen de kans gekregen. En deze planten trekken weer bijzondere insecten (vlinders, wilde bijen en sprinkhanen) aan. Op de Voorwerf staan grote bomen die de openbare ruimte karakter geven. Aanbevolen wordt om te bezien of er bomen en delen van het gazon behouden kunnen blijven. Verder kunnen de natuurwaarden van het gebied worden vergroot door al vanaf het begin van de planvorming rekening te houden met de mogelijkheden om stadsnatuur te vergroten. Bij meer grootschalige ontwikkelingen is nader onderzoek nodig. In de volgende fase van de planvorming, op weg naar een projectbesluit, zal onder coördinatie van Ruimte en Duurzaamheid een onderzoek naar de ecologische waarden worden uitgevoerd.

2.1.11. Bodemsanering

Op het Marineterrein is een aantal bodemonderzoeken uitgevoerd. Onder circa tweederde deel van het oppervlak van het Marineterrein is een bodemverontreiniging aanwezig: het gebied direct aan de Dijksgracht en de Kattenburgerstraat. Het gaat om een heterogeen verspreide bodemverontreiniging voornamelijk met zware metalen en PAK. De bodemverontreiniging is veroorzaakt door het ophogen van het terrein met grond die puin en afval bevat. De mate van verontreiniging wisselt van boven de interventiewaarde tot rond de achtergrondwaarde over korte afstand. Het is op basis van het beschikbare onderzoeken moeilijk om de gebieden met een ernstige verontreiniging precies te omgrenzen. Gezien de aard van de bodemverontreiniging is er op korte termijn geen saneringsnoodzaak (in de zin van de Wet Bodembescherming: ernstige geval maar niet spoedeisend). In de projectfase zal nader bodemonderzoek plaatsvinden.

2.1.12. Externe veiligheid

Uit de risicokaart blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor de enige relevante risicobron is voor het gebied. Het plangebied bevindt zich niet binnen de risicozone van een andere transportas waarover in de huidige of toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In het plangebied en in de omgeving zijn geen risicovolle bedrijven aanwezig.

2.1.13 Milieuzonering

Na het vertrek van Defensie bevinden zich op het Marineterrein en in de omgeving ervan geen bedrijven en bedrijfsactiviteiten die de luchtkwaliteit aantasten of het milieu anderszins belasten. Voor nieuwe bedrijven en bedrijfsactiviteiten zal een milieuzonering moeten worden opgesteld. Deze is gekoppeld aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten, een overzicht van de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten met de te verwachten belasting op aspecten als geluid, geur, stof en gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

2.2. Juridisch-planologische kaders

2.2.1. Bestemmingsplan/omgevingsplan

Voor het grootste deel van het Marineterrein geldt nu geen bestemmingsplan. Het in 2004 opgestelde bestemmingsplan betreft alleen het noordoostelijk deel, waar het nieuwe gebouw voor de Koninklijke Marechaussee is gerealiseerd. Voor het overige gebied is geen nieuw bestemmingsplan opgesteld, in afwachting van de plannen voor de herontwikkeling. De Bouwverordening bevat geen stedenbouwkundige bepalingen meer. Ook is sinds 2014, in tegenstelling tot de jaren daarvoor, geen voorbereidingsbesluit meer vastgesteld door de gemeenteraad. In de laatste jaren heeft het ontbreken van zo'n juridisch-planologisch kader niet tot problemen te hebben geleid. In de projectfase zal worden bepaald op welke wijze het juridisch planologisch kader het beste kan worden ingevuld, passend bij de adaptieve ontwikkeling.

2.2.2. Andere toetsingskaders

De publiekrechtelijke kaders waaraan initiatieven en activiteiten wel worden getoetst zijn vooral de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor zover het omgevingsvergunningen voor bouwen en gebruiken betreft, en vergunningen en meldingen Activiteitenbesluit op grond van de Wet milieubeheer (Wm), waarbij tevens regels voor geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en ecologie, en waterhuishouding een rol kunnen spelen. Verder kunnen voor specifieke activiteiten regels op grond van de Drank- en Horecawet en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) kaderstellend zijn, bijvoorbeeld voor exploitatievergunningen en bij evenementen.

Voor eventuele hoogbouwontwikkeling op het Marineterrein moet een HER (Hoogbouw Effect Rapportage) worden uitgevoerd. Het gebied ligt weliswaar buiten het beschermd stadsgezicht en maakt geen deel uit van het UNESCO-werelderfgoed, maar het bevindt zich wel binnen de bufferzone van 2 kilometer rondom het UNESCO-gebied. Volgens de structuurvisie Amsterdam 2040 is voor bouwinitiatieven hoger dan 30 meter binnen deze bufferzone een HER verplicht. De beoogde hoogbouwontwikkeling mag geen negatieve gevolgen hebben op het werelderfgoed.

Na 1 juli 2018 zal de overgang van privaat, deels publiek toegankelijk, deels militair terrein naar openbaar gebied moeten plaatsvinden. De wijze waarop dit zal gebeuren en de precieze consequenties hiervan zullen in de projectfase nader worden bepaald.

3. Opgave voor het plangebied

3.1. Het gebiedsconcept

Met de openstelling van het Marineterrein krijgt Amsterdam in de woorden van Rijksbouwmeester Floris Alkemade 'een nieuwe kamer'. De laatste jaren is een steeds scherper beeld ontstaan van wat die kamer voor Amsterdam kan betekenen. Dat beeld is gevormd door de analyses, participatie en besluitvorming tot nu toe, die onder meer in de bestuursovereenkomst is neergeslagen, maar vooral ook door de praktijkervaring die met het tijdelijk gebruik wordt opgedaan.

Doel is om het Marineterrein aanvullend te laten zijn op het huidige economische ecosysteem. Het moet de grootste toegevoegd waarde bieden aan de (binnen)stad, de regio en Nederland en alleen die ontwikkelingen ruimte bieden die elders niet landen in de stad. Daarom staat innovatie centraal, is de oriëntatie internationaal en is het ambitieniveau hoog.

Beoogd wordt een innovatiemilieu, met bedrijvigheid, onderzoek en onderwijs, duidelijk onderscheidend van bestaande innovatiemilieus, met als doel om van maximale toegevoegde waarde te zijn voor de economie van Nederland en die van Amsterdam in het bijzonder en daarbij maximaal profiteert van alle assets die deze locatie en de stad Amsterdam bieden. De kernwaarden voor het beoogde gebiedsconcept zijn *verbinding*, *vernieuwing* en *focus* op innovatie.

Het Marineterrein krijgt het onderscheidende innovatieprofiel van een plek waar innovaties niet alleen bedacht worden, maar ook getest en gemaakt. Mensen, ideeën en productie komen er samen. Er is een aantrekkelijke openbare ruimte en er zijn voorzieningen, zowel cultureel als (sociaal) maatschappelijk, aangevuld met woningbouw, ondersteunend aan het innovatiemilieu. Belangrijke thema's voor de programmering en inrichting van het gebied zijn *technologie*, *duurzaamheid*, *sport, spelen & bewegen* en de *maritieme omgeving*.

Toegankelijkheid en inclusiviteit zijn bepalende succesfactoren. Innovatie mag niet exclusief het terrein worden van vermogende bedrijven, maar wordt gevoed door een brede, (internationale) groep van groot- en kleinschalige vernieuwers. Het verzamelen, delen en uitwisselen van kennis en vaardigheden is een voorwaarde voor succesvolle interactie. Het in brede zin faciliteren van innovatie is het doel. De fysieke ontwikkeling moet dit profiel van een internationaal stedelijk innovatiemilieu optimaal ondersteunen.

Een sterke positie in de innovatienetwerken
De keuze voor innovatie komt voort uit de toenemende betekenis van kennis en creativiteit voor de nationale economie, en de vaststelling dat innovatie goed gedijt in een stedelijke omgeving. Het

innoverend vermogen bepaalt in hoge mate het economische succes van de stad. In Amsterdam en omgeving is een 'ecosysteem' ontstaan van ondernemingen, kennis- en opleidingsinstituten en ondersteunende voorzieningen met sterke onderlinge banden. In dat ecosysteem kunnen ideeën uitgroeien tot praktisch toepasbare diensten en producten. Locaties als het Amsterdam Science Park, AMC Campus, B-Amsterdam, de binnenstadscampus, de NDSM-werf, het Overhoeks, Roeterseiland, het VU Kenniskwartier en de Zuidas hebben elk een eigen rol in dat ecosysteem, dat op zijn beurt weer deel uitmaakt van innovatienetwerken op nationaal en internationaal niveau.

Innovatiehubs moeten een sterke positie verwerven in internationale kennis- en zakennetwerken. Voor het Marineterrein zijn dat nadrukkelijk niet alleen de netwerken van vermogende bedrijven, maar ook brede, internationale groepen van vernieuwers, waaronder start-ups. Dat betekent dat het breed bekend moet zijn welke kansen er liggen voor ondernemingen die een research- of testomgeving zoeken en welke innovatiethema's worden gestimuleerd. Te denken valt aan oplossingen voor grootstedelijke opgaven in brede zin: leefbaarheid, de energiehuishouding, het waterbeheer, gezondheid, enzovoort.

Dankzij de groei van het ecosysteem heeft Amsterdam binnen Europa een toppositie wat betreft innovatie. Om als stad en regio deze toppositie te behouden en uit te breiden, is aanzienlijk meer inzet nodig. Inzicht in wat zich binnen het ecosysteem afspeelt is een basisvoorwaarde. Meer uitwisseling van kennis, ervaringen en contacten alsook een sterkere profilering van de 'campus Amsterdam' – oftewel het gehele ecosysteem – is urgent. Door deze samenwerking en uitwisseling kan meer kracht worden gezet achter overige succesvoorwaarden voor innovatie, waaronder de (tijdelijke) huisvesting van kenniswerkers en het doorgroeien van start-ups. Daar is ook een kritische reflectie voor nodig op actuele ontwikkelingen, zoals de enorme maar misschien wel begrensde groei van co-workingspaces. In de onlangs gepubliceerde nota 'Ruimte voor de Economie van Morgen' wordt het economische belang onderschreven en is het Marineterrein is als mogelijke locatie aangeduid. In de vervolgfase (projectfase) zal een markttoets worden gedaan op de haalbaarheid van dit gebiedsconcept, vindt een nadere uitwerking plaats en worden de randvoorwaarden (ruimtelijk en ontwikkeltechnisch) bepaald.

Levendige, multifunctionele omgeving
De kern van het gebiedsconcept is de inrichting van een stedelijke omgeving die optimaal is uitgerust voor het bedenken, testen en toepassen van innovaties. Dat betekent dat gezocht zal worden naar de kwaliteiten waaronder een dergelijk milieu optimaal floreert. Zo'n milieu moet veel meer in huis moet hebben dan alleen adequate bedrijfsgebouwen. Innovatie floreert bij interactie: uitwisseling van kennis en vaardigheden. Een aantrekkelijke openbare ruimte en voorzieningen, zowel cultureel als (sociaal) maatschappelijk, die ontmoeting stimuleren dragen daaraan bij. Ook woningbouw past in zo'n milieu: bewoners brengen permanent levendigheid in het gebied. Gezocht wordt naar vormen van woningbouw die een relatie hebben met de innovaties of innovators, bijvoorbeeld door de toepassing van nieuwe vindingen of door wonen en werken te combineren.

Voor het Marineterrein is een bijzonder accent op sport en bewegen op zijn plaats. De openbare ruimte nodigt daartoe uit, met zijn kades en verkeersluwe inrichting, en bij de kenniswerkers is er

belangstelling voor; dat blijkt al uit het feit dat de tijdelijke huurders van dit moment een eigen sportvereniging hebben opgericht. Een geschikte omgeving voor sporten en bewegen voorziet bovendien in een behoefte bij omwonenden. De omgeving van het Marineterrein is relatief schaars bedeeld met groene en andere openbare ruimtes die zich daarvoor lenen.

Kwaliteiten van het Marineterrein als internationaal innovatiemilieu
Het Marineterrein biedt uitstekende condities voor de ontwikkeling van zo'n internationaal stedelijk innovatiemilieu. De ligging in het centrum van de stad en de zichtbare en voelbare historie van het terrein dragen bij aan de bijzondere sfeer. Kenniswerkers kunnen profiteren van het stedelijke klimaat in de binnenstad van Amsterdam en hebben een snelle aansluiting op de internationale weg-, spoor- en luchtvaartverbindingen. Het gebied combineert die ligging in het hart van de stad met een relatief grote maat. Daardoor is het geschikt voor stedelijke experimenten en productie- en testfaciliteiten. Het biedt de mogelijkheid om op een redelijke maar niet te grote schaal te experimenteren met bijvoorbeeld transportsystemen, energietransitie en sensored-cityprojecten.

De keuze voor een internationaal innovatiemilieu sluit bovendien aan op de historie van het Marineterrein. Het gebied was de bakermat van onze zeevarende en handeldrijvende natie. De nieuwsgierigheid naar nieuwe werelden, het benutten van kansen en de volhardendheid waarmee naar resultaat werd gestreefd, is bepalend geweest voor het succes. Het zoeken naar nieuwe hulpmiddelen, technieken en methodes hoorden daar vanzelfsprekend bij. Nederlandse schepen die in de zeventiende eeuw de wereldzeeën bevoeren, waren voor die tijd wonderen van techniek en de bemanning had kennis en vaardigheden die op veel plaatsen in de wereld graag werden overgenomen. Ook gedurende de tijd dat Defensie het terrein heeft gebruikt, speelden techniek en innovatie een cruciale rol. Het in contact blijven met de overzeese gebiedsdelen, de encryptietechnieken in de Koude Oorlog, het snel kunnen inspelen op onverwachte omstandigheden, het vroeg allemaal om innovatie, doorzettingsvermogen en veel kennis.

Adaptieve ontwikkeling
De hierboven beschreven maatschappelijke en economische ambities zijn leidend bij de ruimtelijke keuzes die zullen worden gemaakt. Omdat innovatie bij uitstek dynamisch is en snel wisselende eisen aan de fysieke omgeving stelt, is het de uitdrukkelijke ambitie om een duurzaam en adaptief stuk stad te ontwikkelen. Voor de stedenbouwkundige structuur is het uitgangspunt een grote mate van flexibiliteit. Aanpassingen en/of wijzigingen in het gebruik van individuele gebouwen moeten eenvoudig mogelijk zijn zonder de structuur als geheel aan te tasten. De inzet is om intensief ruimtegebruik te realiseren met een relatief fijnkorrelige, geparcelleerde bebouwing, waarbij de onderlinge afhankelijkheid van panden zowel bouwkundig als functioneel minimaal is. Gebouwen moeten lang meegaan en plek kunnen bieden aan zeer veel verschillende functies. Het uitgangspunt bij de bouw is het realiseren van een zekere mate van overmaat, zodat in de toekomst uiteenlopende gebruikers en activiteiten er een plek kunnen vinden. Dat betekent royale beukmaten en verdiepingshoogten. Het uitgangspunt van overmaat en adaptiviteit geldt versterkt voor de gebouwplinten. Gebouwplinten hebben een directe relatie met de openbare ruimte, met een maximum aan toegangen. Publieksfuncties worden zoveel mogelijk in de gebouwplinten gevestigd.

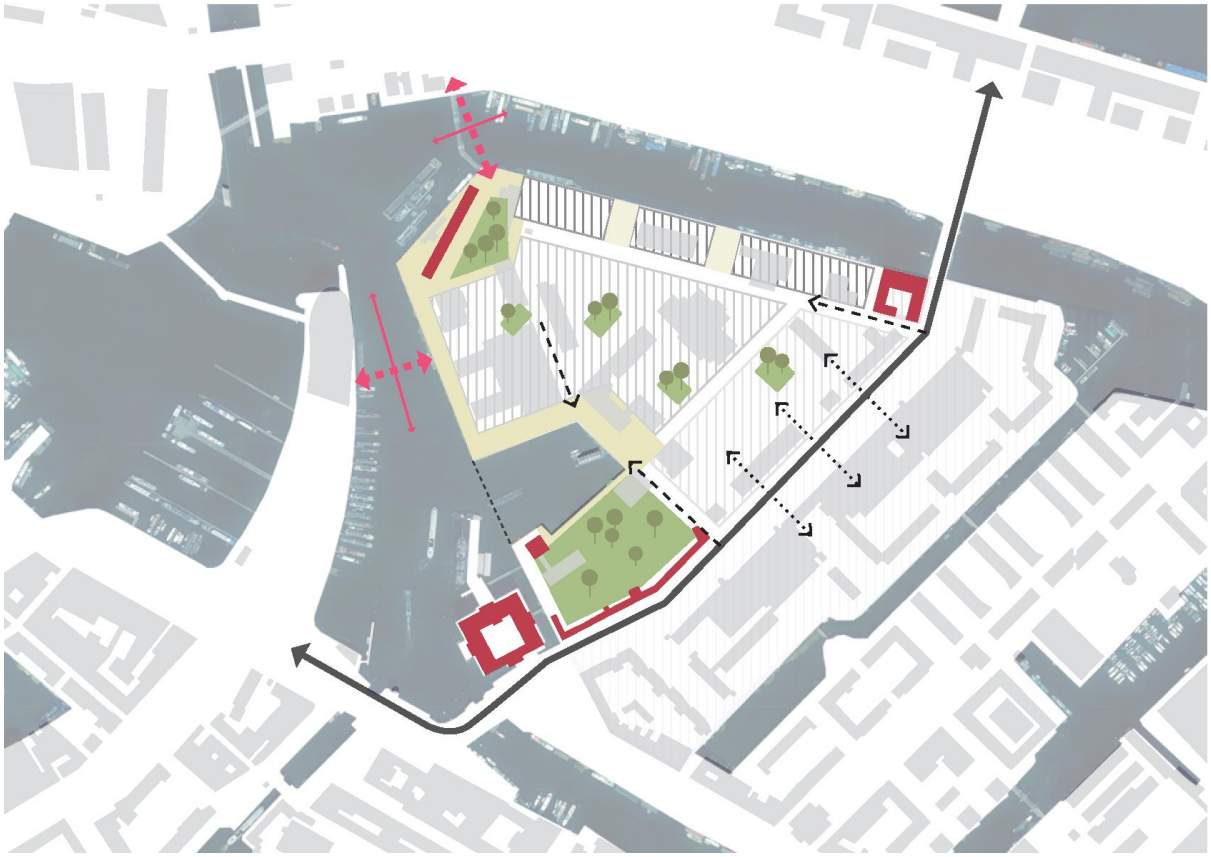
Zo'n adaptieve, reactieve ontwikkeling in een stedelijke context kan op gespannen voet staan met heersende gewoontes en standaard-regelgeving. Omdat het Marineterrein een tabula rasa is in de stad (er wonen geen mensen en bestaande bebouwing kent nauwelijks langdurig gebruik), kan hier een nieuw begin worden gemaakt dat ook qua regelgeving beter is toegesneden op de vraag naar flexibiliteit.

3.2. Ruimtelijk/programmatische opgave

Gezien de ambitie om het terrein adaptief te ontwikkelen, zal er voor de ontwikkeling geen vast programma worden bepaald, maar vindt sturing plaats op het gebiedsconcept, op basis van het vastgestelde hoge ambitieniveau. Wel wordt een programmatische verkenning uitgevoerd, zodat in het vervolg van het proces een aantal programmatische uitgangspunten en het programma voor de eerste jaren kunnen worden vastgesteld.

Het Marineterrein vormt straks een overgang tussen het woonmilieu op de Oostelijke Eilanden en het internationaal vestigingsmilieu voor bedrijven en instellingen rondom het Oosterdok. De ambitie is om deze twee sferen te versterken. De westzijde van het terrein zal aansluiting zoeken bij de metropolitane sfeer rondom het Oosterdok. In het oosten voegt het terrein zich in de opeenvolging van de Oostelijke Eilanden (Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg en Czaar Peterstraat/Funen). Deze eilanden hebben elk hun eigen karakteristieken waar het gaat om bebouwing, bewoning, architectuur, enzovoort. Het Marineterrein sluit daar met een eigen karakteristiek op aan. De woonfunctie in het oostelijke gedeelte van Kattenburg wordt in combinatie met kleinschalige bedrijfsvestigingen doorgezet aan de westzijde. Daarmee ontstaat een stedelijke woonwerkbuurt rondom de Kattenburgerstraat.

Om de stad ruimte te geven en om het groene karakter van het gebied te behouden, wordt 50% van het oppervlak ingericht als openbare ruimte met als primaire functies ontmoeten, uitwisselen en bewegen. De andere 50% wordt bebouwd met een dichtheid passend in de directe omgeving. De exacte invulling van het programma is afhankelijk van de verdere uitwerking van het gebiedsconcept in de vervolgfase. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat 60 tot 70% van die bebouwing gericht zal zijn op het productiemilieu (inclusief research & development), ontmoetingsplekken, onderwijs en culturele voorzieningen en de overige bebouwing biedt ruimte aan wonen en maatschappelijke functies. Het bijzondere verleden van het terrein en het maritieme karakter blijven herkenbaar. De te behouden delen van de bebouwing en begroeiing dragen daaraan bij. Zo blijven de open kades richting het Oosterdok behouden en wordt de Voorwerf een groen rustpunt met een sterke cultuurhistorische kwaliteit.



Bereikbaarheid

Ook op het gebied van infrastructuur en mobiliteit vormt het Marineterrein een proeftuin. Uitgangspunt is dat gemotoriseerd verkeer geen toegang heeft. Voor distributie en afvalinzameling komt er een gedeeld, centraal overslagpunt. De bereikbaarheid van het terrein zal sterk leunen op langzaam verkeer en openbaar vervoer. Hiertoe worden de fiets- en voetgangersverbindingen verbeterd. Twee bruggen voor langzaam verkeer, één over de Dijksgracht en één richting NEMO, verbinden in de toekomst het Marineterrein met Centraal Station en de binnenstad. Vanaf deze bruggen lopen fiets- en wandelroutes over het Marineterrein richting de Kattenburgerstraat en verder over de Oostelijke Eilanden. Ook het openbaar vervoer vraagt nog om aandacht. Met name de zeer druk gebruikte IJ-tram (lijn 26 tussen Centraal Station en IJburg), die aan de kop van de Kattenburgerstraat een halte heeft, loopt tegen zijn maximumcapaciteit aan.

De mobiliteitsgroei die de ontwikkeling van het Marineterrein genereert kan niet los worden gezien van de algehele groei van de stad. Het effect van het nu geformuleerde gebiedsconcept dient opnieuw doorgerekend te worden, in relatie met de (voor dit project autonome) ontwikkeling van de stad als geheel. Op basis van het doorrekenen van Koers 2025 door het Verkeersmodel Amsterdam kan al gesteld worden dat als de ontwikkeling van het Marineterrein sterk leunt op autobereikbaarheid, dit onherroepelijk leidt tot problemen op zowel het stedelijk wegennet als op de Rijksweg A10. Ook de verwachte fietsersstromen vanaf de beoogde Javabrug naar Noord (de 'Sprong over 't IJ'), die hoofdzakelijk over de Kattenburgerstraat afgewikkeld zullen worden, vragen om bijzondere aandacht. De structuur van routes in de omgeving van het Marineterrein is op dit

moment sterk gefragmenteerd en vaak weinig helder. Het verbeteren hiervan vraagt om een integrale visie, die raakt aan de ontwikkeling van het verkeerssysteem op het niveau van het stadsdeel en zelfs de stad als geheel. De ontwikkeling van het Marineterrein draagt uiteraard ook verantwoordelijkheid voor die noodzakelijke ingrepen en verbeteringen in de verkeersstructuur.

Wonen
De toekomst van het Marineterrein als visitekaart voor het innoverend vermogen van Nederland, zal ook in het woonprogramma terug komen. Het wonen is ondersteunend aan het gebiedsconcept. Getracht wordt om, daar waar mogelijk en functioneel, het innovatieve karakter ook in het wonen terug te laten komen bijvoorbeeld in innovatieve bouw- of verbouwtechnieken, flexibele woningen en gebruikscontracten, woningen met gezamenlijke, circulaire voorzieningen of experimentele woonvormen. Woningbouw is ten minste voor een deel bedoeld voor mensen die ook op het terrein werken.
De Woonagenda zal worden verwerkt in het projectbesluit.

Sport, spelen en bewegen
Sporten, spelen en bewegen is een belangrijk thema voor de programmering en inrichting van de openbare ruimte, niet alleen als voorziening voor de kenniswerkers, maar ook om een gezonde levensstijl te stimuleren bij bewoners in de omgeving. Daarom is een verkenning uitgevoerd naar zogenaamde sportinclusieve projecten uit binnen- en buitenland. Dat zijn ruimtelijke projecten waar sport de functie van ontmoetingsplek vervult, waar sporten gekoppeld is aan andere functies en waar sport een rol speelt bij de stedelijke herontwikkeling.

De verkenning laat vele mogelijkheden zien om sport, spel en bewegen een sterke positie te geven in een binnenstedelijke setting (indoor en outdoor, tijdelijk en definitief, formeel of informeel, geprogrammeerd of juist geheel open voor initiatief). Het kan een verbindende rol vervullen voor ontmoetingen en innovaties, het kan verschillende programma's en ambities verbinden en fysieke ontmoetingsplekken creëren voor uiteenlopende doelgroepen. Kansen lijken te liggen op het gebied van 'urban sport' (zoals bootcamps en klimmen op gebouwen), zwemmen in de haven, een wandel- en hardlooproute in aansluiting op het bestaande Rondje Oosterdok of een fitnesstuin.

Openbare ruimte en ontmoeting
Sport zal een stempel drukken op de inrichting van het Marineterrein, maar ook op andere manieren zal gewerkt worden aan aantrekkelijke openbare ruimten die uitnodigen tot ontmoeten. De Voorwerf is straks de centrale groene ruimte op het Marineterrein. Deze krijgt een parkfunctie voor de wijdere omgeving. Verspreid over het terrein worden pocketparks aangelegd.

Straten en pleinen worden het domein van langzaam verkeer. Ze krijgen een overzichtelijk en multifunctioneel profiel met ruimte voor riante bomen en straatgroen. De materialisering volgt de in de gemeente gebruikelijke Puccinimethode en de uitwerking daarvan in het HIOR van stadsdeel Centrum. Voorgesteld wordt om de kades rondom de binnenhaven en aan de zuidwestzijde van het terrein tot bijzondere plek aan te wijzen. Hier kan in de materialisering en de profielen het nautische karakter van het gebied een inspiratie vormen. De openbare ruimten rondom de binnenhaven

vormen straks de centrale ontmoetingsplek van het Marineterrein. Daar zullen ook publieksvoorzieningen geconcentreerd zijn die ontmoeting bevorderen. Hierbij kan gedacht worden aan mengformules van horeca, cultuur en ontmoetingsplekken.

Connectiviteit
(Internet-)connectiviteit is met de nabijheid van een van de grootste internetknooppunten ter wereld (AMS-IX) en vele internationale verbindingen een sterke onderscheidende factor voor IT-gerelateerde bedrijvigheid. Een uitmuntende infrastructuur op het terrein die daarmee uitzonderlijk goede (naar wens) professionele connectiviteit mogelijk maakt, wat elders in steden lastig tot onmogelijk is tegen acceptabele prijzen, is een differentiator en versterkt de aantrekkingskracht van het terrein (en dus de waarde).

Duurzaamheid
De transformatie van het Marineterrein zorgt voor nieuwe kansen om te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, duurzame stad. Het verdichten en mengen met wonen draagt bij aan een nieuw leefmilieu en is in de basis al duurzaam: de ontwikkeling sluit aan bij de groeistrategie van een compacte stad waarbij wordt ingezet op het zuinig omgaan met groengebieden door de bestaande stad te intensiveren. De grootte van de opgave creëert momentum om de volgende stap te maken in de ontwikkeling van het gebied. Niet alleen in vastgoed maar ook 'basisvoorzieningen' als een duurzame energievoorziening, grondstoffenhuishouding, mobiliteitsinfrastructuur en waterhuishouding.

Het gegeven dat het leidingennetwerk onder de grond van het Marineterrein vervangen moet worden, geeft kans om ook hierin het innovatieve karakter van de ontwikkeling te benadrukken. Een slim netwerk van ondergrondse infrastructuur voor energie, water, afval, warmte/koude en data kan de betekenis als 'testbed' voor wonen en bouwen compleet maken. De uitdrukkelijke wens is om ook de aangrenzende buurten mee te laten profiteren van de investeringen die op het Marineterrein gedaan worden. In het plangebied verdienen tenminste de volgende aanknopingspunten een nadere uitwerking in de projectfase op het gebied van duurzaamheid:

Energie
Het Marineterrein zal worden ontwikkeld met een zoveel als mogelijk duurzame energievoorziening, met lage temperatuur warmte en koude netwerk, zonder toepassing van aardgas. Het biedt ruimte aan innovatieve vormen van energie opwekking, opslag en uitwisseling.

Elektriciteit
De ontwikkellocatie wil ruimte bieden aan innovatie, zowel in de ontwikkelfase als de beheerfase. Om hierin te voorzien wordt een elektriciteitsnet aangelegd dat gevoed kan worden vanuit verschillende duurzame bronnen in het gebied.

Warmte en koude
Wat betreft de warmtevoorziening ligt het Marineterrein op een strategische locatie voor de

ontwikkeling van het stadswarmtenet voor de binnenstad. Onderzocht zal worden of uitwisseling kan plaatsvinden met de diverse warmte- en koudevoorzieningen die in de omgeving reeds aanwezig zijn.

Schone lucht
Het Marineterrein wordt een autovrije wijk, conform de ambities uit de Agenda Duurzaam Amsterdam (2015), waarbij innovatieve logistiekvormen (over de weg of het water) worden toegepast voor zowel de aan- als afvoer van goederen en grondstoffen in iedere fase van het project.

Klimaatbestendige stad
Er moet bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening worden gehouden met het tijdelijk opvangen van extreme buien. Hier wordt met het programma Rainproof op ingespeeld.
Circulaire economie
Amsterdam streeft naar het ontwikkelen van een (regionale) circulaire economie en wil een rol als koploper in deze ontwikkeling spelen. Voor gebiedsontwikkeling wordt ingezet op de volgende twee onderwerpen:

Afvalinzameling
Omdat de ambitie is om van het Marineterrein een autovrije wijk te maken, leent dit gebied zich uitstekend om nieuwe vormen van inzamellogistiek toe te passen, voor zowel huishoudelijk- als bedrijfsafval, waarbij afvalscheiding en minimalisering van het aantal vervoersbewegingen uitgangspunt zijn. De faciliteiten hiervoor dienen flexibel te worden ingericht om ook in de beheerfase te kunnen innoveren. Mogelijk kan een kleinschalig recyclepunt worden gerealiseerd.

Circulair bouwen
Amsterdam streeft naar een circulaire economie waar geen grondstoffen verloren gaan. Om deze reden wordt in dit plangebied ingezet op circulair en flexibel bouwen. Circulair om materialen die worden gebruikt in de toekomst opnieuw te kunnen gebruiken. Flexibel om veranderingen in programmering binnen gebouwen op te vangen. Daarnaast wordt ruimte geboden aan innovatieve bouwvormen.

4. Ontwikkelingsstrategie

4.1. Organisatorische verkenning

Een leidend principe voor de ontwikkelingsstrategie is dat het Marineterrein in samenhang wordt ontwikkeld, geëxploiteerd en beheerd. Het juridisch-planologisch en privaatrechtelijk instrumentarium moet borgen dat een ontwikkeling wordt gerealiseerd die van toegevoegde waarde is en blijft voor de binnenstad, Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam. Dit instrumentarium moet blijvend sturing kunnen geven aan programma, functies, (her)ontwikkeling

en gebruik, in welke eigendomssituatie dan ook. Tegelijkertijd is het gewenst om steeds alert te kunnen reageren op dynamiek, innovatie en kwaliteit. Door een gecoördineerde inzet van een nieuw op te stellen omgevingsplan, bijzondere erfpachtbepalingen (individuele privaatrechtelijke afspraken, bijvoorbeeld m.b.t. gebiedsbeheer) en een governancestructuur op gebiedsniveau wordt sturing op programma, kwaliteit en flexibiliteit blijvend geborgd.

Daarvoor is integrale regie, samenwerking en verbinding tussen de belangrijkste stakeholders noodzakelijk. Alleen dan kan het concept succesvol en toekomstbestendig zijn. Afhankelijk van de exacte uitwerking zal de overheid al dan niet met BMA, naast de reguliere uitvoering van de grondexploitatie, met private partijen (bedrijven, onderwijs- en onderzoeksinstellingen, etc.) een coalitie aangaan ter realisatie en instandhouding van het gebiedsconcept. De vorm van die coalitie staat nog niet vast en is mede afhankelijk van de toekomstige eigendomssituatie. In beginsel zal de overheid een (mee)sturende en faciliterende positie innemen. Zelf zal ze bij voorkeur geen nieuw vastgoed realiseren en in exploitatie nemen, maar middels tenders gronden uitgeven voor de realisatie van nieuwbouw. De sturing op het gebruik daarvan zal nadrukkelijk wel integraal, vanuit het belang van het gebiedsconcept plaatsvinden, waarbij de overheid (in coalitieverband) een duidelijke regierol heeft.

4.1.1. Juridisch-planologisch kader

De inzet is om het project in al zijn facetten zo innovatief mogelijk in te richten. Het ontbreken van een bestemmingsplan geeft ruimte om in de huidige overgangsfase te experimenteren met tijdelijk gebruik. Voor de definitieve ontwikkeling zijn er mogelijkheden om te experimenteren met de gemeentelijke Omgevingsvisie. Dit nieuwe instrument komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2019 in werking treedt. Daarbij wordt een integrale aanpak beoogd vanuit het ruimtelijk, economisch en sociaal domein. Als Rijk en gemeente samen optrekken in het onderzoek naar het meest innovatieve en doelmatige planologische kader, kan de ontwikkeling van het plangebied dienen als leerzaam proces. In de projectfase wordt nader bepaald op welke wijze het juridisch-planologisch kader wordt vormgegeven.

4.1.2. Privaatrechtelijk instrumentarium

De overheid zal een grondexploitatie voeren waarbij de te ontwikkelen gronden in erfpacht worden uitgegeven aan derden. Dit is reeds in de bestuursovereenkomst overeengekomen. Als 'bloot eigenaar' van de grond kan de gemeente de realisatie en het gebruik van nieuwbouw, alsmede van de te verkopen bestaande gebouwen, privaatrechtelijk aansturen via erfpachtbepalingen. Privaatrechtelijke sturing op verhuur en initiatieven kan plaatsvinden door de eigenaar van het vastgoed, momenteel het Rijk, uiteraard binnen de kaders van de Bestuursovereenkomst en de op te stellen Nota van Uitgangspunten.

4.2. Fasering

De bestuursovereenkomst voorzag vanwege de destijds voortdurende recessie in een tijdelijke exploitatiefase, voorafgaand aan de definitieve ontwikkeling, voor een periode van circa tien jaar. Daarmee werd voorkomen dat de ontwikkeling van het Marineterrein andere gebiedsontwikkelingsprojecten in Amsterdam zou 'wegconcurreren'. De huidige economische situatie en de druk op vastgoedmarkt maken het nu wenselijk om het gebied verder tot ontwikkeling te brengen.

4.3. Verwerving en ontruimingsstrategie

Defensie zal, conform de bestuursovereenkomst, uiterlijk op 1 juli 2018 alle grond en gebouwen beschikbaar stellen en leeg opleveren ten behoeve van de gebiedsontwikkeling, voor zover dat al niet is gebeurd. Hiervan worden vooralsnog twee locaties uitgezonderd. Het eerste is het Marechausseegebouw (eventueel inclusief twee aangrenzende gebouwen), gelegen in de noordoosthoek. Dit blijft in eigendom bij het Rijk, dat het voornemen heeft om het onderdeel Werving & Selectie van Defensie hier structureel te huisvesten. Overigens worden momenteel ook alternatieven op het Marineterrein onderzocht voor de definitieve huisvesting van Werving & Selectie. Daarnaast zal het Depot van het Scheepvaartmuseum in eigendom blijven van het Rijk, dan wel Stichting Scheepvaartmuseum. Het gebouw waarin Het Scheepvaartmuseum zelf is gehuisvest, 's Lands Zeemagazijn, is expliciet uitgezonderd van het gebiedsontwikkelingsproject.

In de bestuursovereenkomst is reeds vastgelegd dat het eigendom van de openbare ruimte (om niet) in eigendom van de gemeente zal komen, en dat bij verkoop van percelen aan derden de grond in erfpacht zal worden uitgegeven en gemeente daarbij bloot eigenaar zal zijn.

5. Opzet volgende fase

5.1. Proces en organisatie

De huidige organisatiestructuur, waarbij Rijk en gemeente beide zitting hebben in zowel het bestuurlijk overleg als de ambtelijke stuurgroep en hiermee als opdrachtgever fungeren van het Bureau Marineterrein Amsterdam, zal in ieder geval worden gehandhaafd tot aan de definitieve oplevering van het terrein door Defensie aan het Rijksvastgoedbedrijf. Dit zal medio 2018 gebeuren. Bij de vaststelling van het projectbesluit (volgens planning eind 2017) zal worden besloten over de governancestructuur en over de wijze waarop de uitvoering wordt georganiseerd.

Parallel aan het opstellen van de Projectnota wordt een werkplan voor de periode 2018-2020 voorbereid. Dit werkplan zal voor de kortere termijn benoemen hoe op het Marineterrein omgegaan wordt met leegkomende gebouwen, nieuwe projecten en publieksgerichte activiteiten. De manier van werken in deze periode en de ervaringen ermee, zetten de toon voor de jaren nadien, ook bij ontwikkelingen op grotere schaal. De Projectfase vraagt om participatie.

5.2. Participatie en communicatie

Al bij de eerste stappen voor de ontwikkeling van het Marineterrein is, bij het aangaan van de bestuursovereenkomst, een maatschappelijk participatieproces doorlopen. Dit proces stond vooral in het teken van het opbouwen en onderhouden van relaties met de naaste omgeving (waaronder huurders van het terrein, bewoners van de Oostelijke Eilanden en de andere omliggende gebieden en de culturele instellingen rondom het Marineterrein en Oosterdok) en het betrekken van deskundigen voor verkenningen en onderzoek. Via rondleidingen, presentaties en interviews is in de afgelopen twee jaar een breder publiek betrokken bij de planontwikkeling, maar omdat nog veel onderzoek verricht moest worden en er nog veel onzekerheden waren, is hier gedoseerd mee omgegaan. Nu er een gebiedsconcept ligt dat gericht op validiteit en toekomstbestendigheid is getoetst en waarin de uitgangspunten voor ontwikkeling worden geformuleerd ten behoeve van het projectbesluit, kan een breder maatschappelijk participatieproces gestart worden. De in de afgelopen twee jaar opgebouwde relaties zullen hierbij zeker ook een rol spelen, maar de aanstaande besluitvorming over de Projectnota vraagt een andere focus en bredere doelgroepen. De ontwikkeling van het Marineterrein gaat alle Amsterdammers aan.

Het is een groot voordeel voor het participatieproces dat de huidige huurders al werken aan het toekomstig profiel, omdat zo ook zichtbaar is wat internationaal stedelijk innovatiemilieu kan zijn. De verwachting is dat een aantal huurders een actieve bijdrage kan leveren aan innovatieve (werk)vormen van participatie. Bovendien ademt het gebied nu al de beoogde sfeer, met ruimte voor sport en ontmoeting, voor productie en voor cultuur en historie. Het participatieproces zal de kernwaarden van innovatie en interactie ook zelf in zich dragen: het wordt een interactief en innovatief proces dat uitnodigt tot deelnemen en het aangaan van duurzame relaties met belangstellenden en belanghebbenden.

5.3. Projectbudget

Op 27 november 2013 heeft de gemeenteraad voor de ontwikkeling van het Marineterrein € 5,5 miljoen beschikbaar gesteld aan het Vereveningsfonds vanuit het Amsterdams Investerings Fonds (AIF). De gemeenteraad heeft bepaald dat de gemeente deze middelen beschikbaar stelt onder voorwaarde dat het Rijk eenzelfde bedrag bijdraagt. Met de ondertekening van de bestuursovereenkomst hebben gemeente en Rijk zich verplicht om elk € 3,25 miljoen direct beschikbaar te stellen voor het project ter dekking van de investeringen in de eerste drie jaar. Daarnaast heeft de gemeente € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor de renovatie van gebouw 027E. Derhalve resteert in de aparte bestemmingsreserve binnen het Vereveningsfonds nog circa € 1 miljoen van het oorspronkelijke budget. Dit budget is momenteel taakstellend voor de uitvoeringskosten van Bureau Marineterrein, alsmede voor de proces- en onderzoekskosten voor de projectfase.

5.4. Planning

Na het nemen van het voorliggende principebesluit zal worden toegewerkt naar een projectbesluit. In dit projectbesluit, welke wordt voorzien eind 2017, wordt een concreet projectvoorstel, inclusief Governancestructuur gedaan en zal worden voorgesteld om een financieel kader vast te stellen voor de uitvoering van het gehele projectgebied. Tevens zal hierbij een proces- en investeringsvoorstel worden gedaan voor de periode 2018 tot 2020. Hierin zullen de noodzakelijke (proces)kosten worden opgenomen ten behoeve van inrichting van de definitieve ontwikkel- en beheerorganisatie, alsmede voor de tijdelijke ontwikkelingsfase die ontstaat bij het beschikbaar komen van het gehele terrein op 1 juli 2018.
Vooruitlopend op de projectnota zal, zoals overeengekomen in de bestuursovereenkomst, een Nota van Uitgangspunten (NvU) worden opgesteld, waarin Rijk en gemeente gezamenlijk vaststellen binnen welk kader de ontwikkeling van het Marineterrein zal plaatsvinden. Deze NvU zal integraal onderdeel zijn van de projectnota.
Parallel aan het opstellen van de Projectnota wordt een werkplan voor de periode 2018-2020 voorbereid en zal ter besluitvorming aan de stuurgroep Marineterrein worden voorgelegd. Dit werkplan zal voor de kortere termijn benoemen hoe op het Marineterrein omgegaan wordt met leegkomende gebouwen, nieuwe projecten en publieksgerichte activiteiten. Indien dit werkplan hiertoe aanleiding geeft zal, tegelijkertijd met het projectbesluit, een kredietbesluit worden voorgelegd aan de gemeenteraad, om uitvoering te kunnen geven aan dit werkplan 2018-2020.

6. Financiën

In de financiële verkenning (kabinet) wordt aangetoond dat bij de herontwikkeling van het terrein een positief projectresultaat haalbaar is.

Bij het bepalen van dit indicatieve resultaat is uitgegaan van een mogelijk toekomstig programma dat inhoudelijk aansluit bij de ambitie, zoals omschreven in deze principenota; een internationaal innovatief werkmilieu waarbij wordt ingezet op het realiseren van overmaat en adaptiviteit en het bieden van flexibiliteit.

Bij deze financiële verkenning is indicatief uitgegaan van het volgende scenario: een fsi van 1,8, waarbij met een netto plangebied van 12,7 ha, een volume mogelijk is van 228.000 m2 bvo. Het daadwerkelijk te realiseren programma hangt af van de verdere uitwerking van het gebiedsconcept (projectfase). Voor deze financiële verkenning is een scenario gehanteerd met 50% werkprogramma, 10% maatschappelijk programma, 20% onderwijs en 20% wonen. Van het woonprogramma is een deel sociaal en van het werkprogramma komt een derde deel beschikbaar voor start-ups. In het gehanteerde scenario is er van uitgegaan dat het programma vanaf 2023 en de 10 daaropvolgende jaren op de markt komt. Het kantoorgebouw op de voorwerf, het wachtgebouw (DBBO), de voormalige kazerne van de Technische Opleiding Koninklijke Marine, de gebouwen op pootjes van de SMD en de opslag van de zeekadetten, blijven behouwen en maken onderdeel uit van het toekomstige volume. Deze gebouwen worden tijdens de gebiedsontwikkeling verkocht. Het Rijk krijgt weer ruimte teruggeleverd ten behoeve van het landelijke onderdeel Werving & Selectie.

Belangrijke grote investeringen zijn: bodemsanering en 2 langzaamverkeerbruggen richting NEMO en de Dijksgracht. Er is een reservering opgenomen voor het verwezenlijken van duurzaamheidsambities. Deze reservering kan ook worden ingezet voor 'de bewegende stad'. De proceskosten bij deze ontwikkeling zijn hoger dan bij een gemiddelde gebiedsontwikkeling als gevolg van de wens om regie en flexibiliteit.

De helft van het terrein zal worden ingericht als openbare ruimte die aansluit bij de Puccinimethode. Een deel van de kademuren moet worden vervangen. Er zijn geen kosten opgenomen voor de aanleg van kabels en leidingen of riolering. Er is een bedrag opgenomen voor een zwemvoorziening. In de omgeving worden 4 kruisingen heringericht en het maaiveld rondom de muur. Verder is er financieel geen rekening gehouden met bovenwijkse voorzieningen zoals het verbeteren van het verkeersnetwerk of het openbaar vervoer.

De herontwikkeling van het MEA heeft een positief resultaat.

Risico's bij dit resultaat zijn:

- Tempo van afzetbaarheid van het programma behorende bij het innovatieve concept.
- Bodemsanering. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig.
- Parkeren. Uitgangspunt nu is dat dit in de gebouwen en minimaal kostenneutraal moet worden opgelost. Een risico is dat het ten koste gaat van het programma of dat de bouwkosten te hoog zijn.
- Proceskosten. Door de regie te willen houden en de flexibiliteit is er een risico dat de proceskosten hoger uitvallen.

Principebesluit

Het College van Burgemeester en Wethouders wordt voorgesteld om:

1) Kennis te nemen van de Principenota Marineterrein waarin de aanleiding, de mogelijkheden en wenselijkheid van gebiedsontwikkeling op het Marineterrein worden verkend en de bestaande situatie wordt beschreven en waarvan de hoofdpunten onder beslispunt 2. zijn opgenomen;

2) Vast te stellen de onderstaande punten voor het vervolgproces voor de ontwikkeling van het Marineterrein:
   a. <u>de aanleiding en urgentie:</u>
      Deze komt voort uit de eerdere ondertekening van de Bestuursovereenkomst Ontwikkeling Marineterrein Amsterdam. Hierin zijn Rijk en gemeente overeengekomen om het Marineterrein, vanuit een gezamenlijk opdrachtgeverschap, tot ontwikkeling te brengen. Tevens is overeengekomen dat uiterlijk medio 2018 een 'voor de planologische besluitvorming richtinggevend document wordt opgesteld, waarin de uitgangspunten voor de definitieve ontwikkeling op de langere termijn, voor zover mogelijk, nader worden ingekaderd'.

   b. <u>de bestaande situatie van het gebied:</u>
      Bureau Marineterrein, in opdracht van de Stuurgroep Marineterrein, verantwoordelijk voor de (tijdelijke) ontwikkeling van het Marineterrein, heeft op 5 januari 2015 de Voorwerf en per 1 januari 2016 de westzijde van het terrein ter beschikking gekregen voor ontwikkeling. Uiterlijk per 1 juli 2018 zal het gehele Marineterrein beschikbaar worden gesteld ten behoeve van deze ontwikkeling. Er is momenteel geen bestemmingsplan van kracht voor het gebied. Voor de tijdelijke ontwikkeling gelden de inhoudelijke kaders zoals die zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst.

   c. <u>de opgave voor het plangebied:</u>
      De ontwikkeling van het Marineterrein tot een internationaal topmilieu met focus op bedrijvigheid en innovatie. Een innovatiemilieu, met bedrijvigheid, onderzoek en onderwijs, duidelijk onderscheidend van bestaande innovatiemilieus, met als doel om van maximale toegevoegde waarde te zijn voor de economie van Nederland en die van Amsterdam in het bijzonder en daarbij maximaal profiteert van alle assets die deze locatie en de stad Amsterdam bieden. Doel is de realisatie van een toekomstbestendige, flexibele en adaptieve centrumwijk, waarbij de hoofdfuncties liggen in het verlengde van dit primair economisch profiel: werk, research & development en onderwijs & opleiding, gecombineerd met een aanvullende mix van functies die de hoofdfuncties en het specifieke verstedelijkingsbeeld versterken: wonen, sport, groen, ontmoeting en cultuur.
      De belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten daarbij zijn:
         i. 50% bebouwd/50% onbebouwd
         ii. Programma: nadruk ligt op het economisch profiel, onderwijs en voorzieningen, gecombineerd met wonen, sport en kunst/cultuur
         iii. Vrij toegankelijke, open en hoogwaardig ingerichte kades, Voorwerf en Havenplein, overige openbare ruimte conform Pucinie, autovrij en waar mogelijk gecombineerd met sport
         iv. Twee definitieve brugverbindingen over Oosterdok en Dijksgracht, alsmede verbeteren van langzaam verkeerverbindingen met Oostelijke Eilanden
         v. Hoogwaardige en flexibele ondergrondse infrastructuur

vi. Flexibel en duurzaam ruimtegebruik

d. de krachtenveldanalyse en risicoverkenning:
Rijk en gemeente hebben samen de volledige beschikking en zeggenschap over het terrein en de gebouwen en daarmee de gezamenlijke regie op de ontwikkeling. Voor de realisatie en in stand houding van het gebiedsconcept is het commitment van en intense samenwerken met private partijen en alle stakeholders/bewoners in en om het gebied echter randvoorwaardelijk. De continue bewaking van en sturing op het gebiedsconcept vraagt om een sterke Governancestructuur, waarin naast de (lokale) overheid ook private partijen zijn vertegenwoordigd.
De financiële risico's betreffen met name het tempo van de afzetbaarheid van het specifieke programma behorende bij het gebiedsconcept, mogelijk onvoorziene kosten voor bodemsanering, parkeeroplossingen en hogere proceskosten.

e. de ontwikkelstrategie:
De overheidspartijen zullen een grondexploitatie (uit)voeren, waarbij de te ontwikkelen gronden in erfpacht worden uitgegeven aan derden. Afhankelijk van de exacte uitwerking zal de gemeente met private partijen (bedrijven, onderwijs- en onderzoeksinstellingen, etc.) een samenwerking aangaan ter realisatie en in stand houding van het gebiedsconcept, waarbij de overheidspartijen in beginsel een (mee)sturende en faciliterende rol zal innemen en bij voorkeur zelf geen nieuw vastgoed zal exploiteren.

f. de planning en het proces:
Na het nemen van het voorliggende principebesluit zal worden toegewerkt naar een projectbesluit. In dit projectbesluit, dat wordt voorzien eind 2017, wordt een concreet projectvoorstel, inclusief Governancestructuur gedaan en zal worden voorgesteld om een financieel kader vast te stellen voor de uitvoering van het gehele projectgebied. Tevens zal hierbij een proces- en investeringsvoorstel worden gedaan voor de periode 2018 tot 2020. Hierin zullen de noodzakelijke (proces)kosten worden opgenomen ten behoeve van inrichting van de definitieve ontwikkel- en beheerorganisatie, alsmede voor de tijdelijke ontwikkelingsfase die ontstaat bij het beschikbaar komen van het gehele terrein op 1 juli 2018.
Vooruitlopend op de projectnota zal, zoals overeengekomen in de bestuursovereenkomst, een Nota van Uitgangspunten (NvU) worden opgesteld, waarin Rijk en gemeente gezamenlijk vaststellen binnen welk kader de ontwikkeling van het Marineterrein zal plaatsvinden. Deze NvU zal integraal onderdeel zijn van de projectnota.

g. de consultatie, participatie en communicatie:
In de periode voorafgaand aan de ondertekening van de bestuursovereenkomst zijn meerdere participatiebijeenkomsten georganiseerd voor zowel stakeholders, bewoners als experts en professionals. Deze intensieve bijeenkomsten hebben de inhoudelijke uitgangspunten opgeleverd voor het gebiedsconcept zoals dat in de bestuursovereenkomst is overeengekomen en nu meer in detail wordt uitgewerkt. In de aanloop naar het projectbesluit zal ook bij deze verdere uitwerking breed maatschappelijk draagvlak worden gezocht, zowel bij stakeholders uit de directe omgeving als stadsbreed.

h. de organisatie van het vervolgproces en in dat verband:
   I. Bezien vanuit de rol van gemeente, als mede-opdrachtgever (naast het Rijk) aan de ontwikkeling van het Marineterrein, de wethouder Ruimtelijk Ordening & Grondzaken en de wethouder Economie aan te wijzen als gezamenlijk bestuurlijk opdrachtgever en de directeur Grond & Ontwikkeling aan te wijzen als ambtelijk opdrachtgever voor het onder beslispunt 2.f. bedoelde planproces (tot aan fase 2-besluit).
   II. Bureau Marineterrein zorgt voor de uitwerking van het projectbesluit en het gemeentelijk deel van de begrote kosten hiervoor te dekken uit de bestaande

bestemmingsreserve Ontwikkeling Marineterrein, binnen het Vereveningsfonds.

i. de financiële verkenning, met als belangrijkste conclusies:
De herontwikkeling van het Marineterrein Amsterdam kent naar verwachting een positief projectresultaat.

3) In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op de bij deze voordracht meegezonden bijlage 'Financiële Verkenning' op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10 lid 2 onder b van de Wet openbaarheid bestuur. De geheimhouding wordt opgelegd voor onbepaalde tijd.

Bijlagen

Lijst van onderzoeken

Lijst van onderzoeken

Onderzoeksonderwerpen	Onderdelen	Nieuw onderzoek nodig?	Onderzoeksvraag
Algemene wet- en regelgeving	WRO		WRO i.r.t. adaptieve ontwikkeling
	Omgevingswet		Welke nieuwe mogelijkheden biedt de OW voor adaptieve ontwikkeling?
	Ladder duurzame verst.		LDV i.r.t. adaptieve ontwikkeling
	MER-plicht	ja	Is er een MER-plicht voor de ontwikkeling van het Marineterrein, zo ja: wat betekent dat voor de adaptieve ontwikkelstrategie?
Provinciaal en gemeentelijk RO	Prov. Structuurvisie		Past de ontwikkeling van het MT binnen de PSV?
	Gem. Structuurvisie		Past de ontwikkeling van het MT binnen de PSV?
Stedelijk beleid	Agenda Groen		Welke opgaven vanuit de Agenda Groen liggen er op het Marineterrein?
	Agenda Openbare ruimte		Welke opgaven vanuit de Agenda Openbare ruimte liggen er op het Marineterrein?
	Koers 2025		Welke opgaven vanuit Koers 2025 liggen er op het Marineterrein?
	Stad in Balans		Welke opgaven vanuit Stad in Balans liggen er op het Marineterrein?
	Voedselvisie		Welke opgaven vanuit de Voedselvisie liggen er op het Marineterrein?
	Bewegende stad		Welke opgaven vanuit Bewegende stad liggen er op het Marineterrein?
	Watervisie		Welke opgaven vanuit de watervisie liggen er op het Marineterrein?
	Uitvoeringsagenda Mobiliteit		Welke opgaven vanuit de UAM liggen er op het Marineterrein?
Verkeer	Parkeren	ja	Op welke wijze dient het (auto)parkeren gefaciliteerd te worden op het Marineterrein?
	Verkeersstromen	ja	Wat is de bovengrens van het programma qua verkeersaantrekkende werking?
	Innovatie	ja	Welke mobiliteitsconcepten zijn haalbaar om de verkeersaantrekkende werking te verminderen?

Flora en fauna	Quick scan flora en fauna	ja	Zijn er vanuit de Flora&Faunawet beperkingen voor de ontwikkeling van het Marineterrein?
	Bomenonderzoek	ja	Welke bomen zijn bij herontwikkeling van het Marineterrein het behouden waard?
Luchtkwaliteit	Wegverkeer		Levert luchtvervuiling door het wegverkeer beperkingen op voor de ontwikkeling van het Marineterrein?
	Scheepvaart		Levert luchtvervuiling door het scheepvaartverkeer beperkingen op voor de ontwikkeling van het Marineterrein?
Geluid	Wegverkeer		Levert geluidsbelasting door het wegverkeer beperkingen op voor de ontwikkeling van het Marineterrein?
	Spoor		Levert geluidsbelasting door het spoor beperkingen op voor de ontwikkeling van het Marineterrein?
Vervuiling	Water		Belemmert watervervuiling de ontwikkeling van het Marineterrein?
	Bodem		Belemmert bodemvervuiling de ontwikkeling van het Marineterrein?
Externe veiligheid	Transportroutes		Belemmeren transportroutes over weg, spoor en water of ondergronds de ontwikkeling van het Marineterrein?
	Bedrijfsvestigingen		Belemmeren de risicocontouren van bedrijven of instellingen de ontwikkeling van het Marineterrein? (Check: Wet veiligheidsregio's en Regionaal risicoprofiel, Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid, Handreiking bluswatervoorziening)
Erfgoed	Bovengronds	ja	Welke fysieke structuren (gebouwen, openbare ruimten, kunstwerken, structuren) zijn cultuurhistorisch waardevol?
	Ondergronds		Welke archeologische materiële neerslag op het Marineterrein is waardevol?
Water	Grondwater	ja	Welke randvoorwaarden voor het grondwaterpeil gelden bij de ontwikkeling van het Marineterrein?
	Vaarroutes/Nautisch beheer	ja	Welke randvoorwaarden voor de vaarroutes rondom het terrein gelden bij de ontwikkeling van het Marineterrein?
	Klimaatadaptatie/wateropgave	ja	Welke opgave ligt er bij ontwikkeling van het Marineterrein voor waterberging, waterkwaliteit en hemelwaterafvoer?
Hoogbouw	Hoogbouwtoets		Welke beperkingen zijn er op het Marineterrein ten aanzien van Hoogbouw?
Duurzaamheid	Energie	ja	Wat zijn de ruimtelijke implicaties van duurzame energieoplossingen bij de ontwikkeling van het Marineterrein?
Afval	Afval	ja	Wat zijn de ruimtelijke implicaties van duurzame afvaloplossingen bij de ontwikkeling van het Marineterrein?
Ondergrondse infra	Nutsvoorzieningen		

	Riolering		
	Nieuw netwerk		
Vestiging detailhandel	Detailhandelsbeleid	ja	Welke ruimte biedt het detailhandelsbeleid voor de ambities voor het Marineterrein?
Kantorenstrategie	Kantorenstrategie	ja	Welke ruimte biedt de kantorenstrategie voor de ambities voor het Marineterrein?
Sport en bewegen	Sportplan	ja	Welke opgave ligt er m.b.t. sport op het Marineterrein?
Onderwijs	Huisvestingsplan	ja	Welke opgave ligt er m.b.t. (basis)scholen op het Marineterrein?