Gemeente Amsterdam

AI ZO

Fraai ZUID OOST



Projectnota
Holterbergdistrict Amstel III

Nu bouwen aan de economie van morgen in Amsterdam Zuidoost

Vastgesteld op 17 oktober 2023

Disclaimer
Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden verleend. Ook de ontwerpen van projecten in de omgeving, die ter illustratie zijn toegevoegd, kunnen namelijk in de loop van de tijd nog wijzigen.

Waar mogelijk hebben we de oorspronkelijke eigenaar van copyright op foto's toestemming voor gebruik gevraagd/verkregen. Veel fotomateriaal staat evenwel op verschillende websites en dan is het niet eenvoudig de oorspronkelijke eigenaar te vinden. We nodigen iedereen die denkt dat we zijn copyright schenden uit ons te contacteren, zodat we toestemming kunnen verkrijgen of de foto verwijderen/vervangen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van deze projectnota dient men toestemming van de redactie te vragen.

Projectnota
Holterbergdistrict Amstel III

Nu bouwen aan de economie van morgen in Amsterdam Zuidoost

Vastgesteld op 17 oktober 2023

Voorwoord

Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling

Aan de hand van de zoekvraag ‘schrijf een voorwoord voor de wethouder ruimtelijke ordening Amsterdam op basis van de samenvatting van de Projectnota Bedrijvenstrook Amstel III’ heeft AI chatbot ChatGTP de volgende tekst gegenereerd:

Geachte inwoners van Amsterdam-Zuidoost,

Het is met veel enthousiasme dat ik u de stedelijke transformatie van de Bedrijvenstrook Amstel III introduceer, een project dat is ontstaan uit een samenwerking tussen lokale overheid en bedrijven. Als wethouder van stedenbouw en ruimtelijke ordening ben ik vastbesloten ervoor te zorgen dat dit project voldoet aan de behoeften en verwachtingen van onze gemeenschap, terwijl het tevens economische groei en duurzaamheid in ons district bevordert.

Dit project is uniek omdat we bij de ontwikkeling ervan rekening houden met de principes van de Donuteconomie. We hebben ervoor gezorgd dat de belangen van bedrijven en de behoeften van de gemeenschap in evenwicht zijn, terwijl we de impact op het milieu minimaliseren en de biodiversiteit bevorderen.

Ik ben blij dat ik deze opwindende initiatieven met u kan delen en kijk uit naar uw feedback terwijl we samenwerken om van Amsterdam-Zuidoost een nog betere plek om te wonen en werken te maken. Dank u voor uw voortdurende steun en betrokkenheid bij onze gemeenschap.

Reinier van Dantzig,
Wethouder Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening.

Afgezien van de taal- en stijlfouten een bewonderenswaardige poging. Inhoudelijk komt dit aardig in de buurt bij een regulier voorwoord. Toch slaat de chatbot op een paar punten de plank mis.
Dit is een project dat niet alleen van belang is voor Amsterdammers uit Zuidoost, het manifesteert zich juist op vele schaalniveaus, van lokaal tot internationaal. Er komt een supercomputer, die een voorname rol zal gaan spelen in de digitale infrastructuur voor Amsterdam, Nederland en Europa. De economische functie van het cluster van bedrijven op het vlak van Artificial Intelligence zal de internationale positie van Amsterdam versterken. De functie als bedrijventerrein blijft behouden en wordt zelfs geïntensiveerd. Er wordt flink geïnvesteerd in verbetering van fiets- en looproutes, maar ook in een efficiënte afwikkeling van het auto- en vrachtverkeer. Er wordt ruimte gecreëerd voor nieuwe woningen, kantoren, voorzieningen, groen en water, ten behoeve van bewoners en bedrijven uit Zuidoost maar ook voor ver daarbuiten. Kortom, dit gebied wordt een echt stuk Amsterdam, met een Amsterdamse sfeer en energie die niet door een chatbot te vangen is.

Reinier van Dantzig,
Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling



Dagelijks Bestuurder Stadsdeel Zuidoost

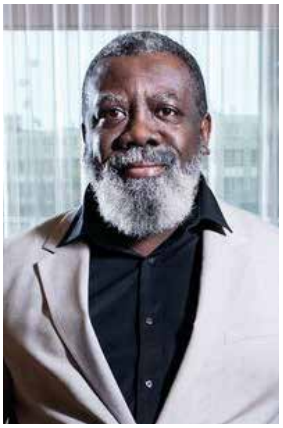
Graag richt ik mij tot de bewoners van Zuidoost. Ik zie fantastische kansen bij deze ontwikkeling voor jullie. Voor jongeren die een baan zoeken. Voor ondernemers die een ruimte zoeken voor hun bedrijf, willen verduurzamen of doorgroeien. Voor degene die een woning zoeken. Maar ook om onderwijsprogramma's te koppelen aan nieuwe technologie (zoals AI), en zo mensen op te leiden voor de banen van morgen.

Voor velen van jullie is dit gebied 'de andere kant van het spoor'. Er staan vooral grote kantoor- en bedrijfsgebouwen. Hoewel de huidige bedrijven en medewerkers het gebied waarderen om hun ruimte, nabijheid en bereikbaarheid, heeft het gebied veel meer potentie. In de kantorenstrook wordt al volop gebouwd. Nu is ook de bedrijvenstrook aan de beurt. Voorwaarde is dat er anderhalf keer meer bedrijfsruimte terugkomt. Er komt dus meer plek voor ondernemers. Er is aandacht voor de huidige huurders en eigenaren in het gebied, waarbij het uitgangspunt is dat er voor iedereen plek is in de nieuwe situatie.

Door een nauwe samenwerking tussen de gemeente, onderwijsinstellingen en marktpartijen zorgen we ervoor dat de ontwikkeling van dit gebied ten goede komt aan iedereen binnen de samenleving. We sluiten aan op het Masterplan Zuidoost. Deze is samen met bewoners en instellingen opgesteld en is gemaakt om samen te werken aan verbeteringen in Zuidoost op het gebied van wonen, werken, onderwijs en veiligheid – nu en in de toekomst (*zie www.zoiszuidoost.nl*).

Door de activiteiten die er nu al georganiseerd worden en de ruimte die vrijgemaakt wordt voor tijdelijke initiatieven zullen jullie steeds meer je weg gaan vinden naar dit gebied, en gaat het steeds meer voelen als een écht onderdeel van Zuidoost. Ik verheug mij erop om de komende periode ervoor te zorgen dat de kansen benut worden, en kijk uit naar jullie reactie en samenwerking hierbij.

Raoul White,
Dagelijks Bestuurder
Stadsdeel Zuidoost



Inhoudsopgave

Samenvatting **8**

1 Inleiding **12**
1.1 Aanleiding voor ontwikkeling van de bedrijvenstrook 13
1.2 Ambities 14
1.3 Aanpak 14
1.4 Leeswijzer 15

2 Huidige situatie **16**
2.1 Projectgebied 16
2.2 Ruimtelijke structuur 18
2.3 Eigendomssituatie 18
2.4 Bedrijvigheid 19
2.5 Voorzieningen 20
2.6 Ontsluiting en toegankelijkheid 21
2.7 Milieu 21
2.8 Ecologie 21
2.9 Elektriciteitsvoorziening 23
2.10 Juridisch-planologische situatie 23
2.11 Sociaal-maatschappelijke context 24

3 Ambities **30**
3.1 Donuteconomie: de Donut als kompas voor gebiedstransformatie 30
3.2 Werkprogramma: meer bedrijfsruimte en andere economische functies 32
3.3 Sociaal: bijdragen aan Zuidoost 32
3.4 High Performance Computing (HPC): katalysator om binnen de Donut te komen 33

4 Programma **38**
4.1 Programmamix 38
4.2 Bedrijvigheid: ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid 40
4.3 Kantoren 41
4.4 Laboratoria: duurzaamheid en life sciences 41
4.5 High Performance Computing (HPC) 41
4.6 Wonen 42
4.7 Voorzieningen 42

5 Ruimtelijk kader 44
5.1 Ruimtelijk concept op hoofdlijnen 44
5.2 Aansluiten op Zuidoost 46
5.3 Een genereus groenblauw raamwerk 46
5.4 Eén gebied, meerdere identiteiten 48
5.5 Publieke ruimte 50
5.6 Gebouwen (prototypen), duurzaamheid en infrastructuur 50
5.7 Milieueffecten 52

6 Mobiliteit 55
6.1 Prioriteit voor fietser en voetganger 55
6.2 Openbaar vervoer en last mile 56
6.3 Smart mobility 57
6.4 Parkeren 59
6.5 Evenementenverkeer 60

7 Ontwikkelstrategie en participatie 62
7.1 Co-creatie met de markt 62
7.2 Een dynamisch ontwikkelplan 62
7.3 Participatie en communicatie 64

8 Financiën en risico's 66
8.1 Financiën 66
8.2 Risico's 67

Colofon 68

Bijlage 1: Concept MER beoordeling (inclusief verkeersonderzoek) .....

Samenvatting

Het college van B&W van Amsterdam stelde in december 2021 de principenota Amstel III Bedrijvenstrook vast. De principenota is een uitwerking van de opgave vanuit de omgevingsvisie om voldoende plek te bieden voor bedrijfsruimte, door flink te verdichten (door bedrijfsruimte te stapelen). Daarnaast, als onderdeel van de meerkernige ontwikkeling, wordt wonen toegevoegd aan de noordkant als onderdeel van een gemengd stedelijk gebied. Verder sluit het aan op de opgaves vanuit de omgevingsvisie groeien binnen de grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroeien en samen stadmaken. Deze projectnota beschrijft de uitwerking van het eerste deelgebied van de bedrijvenstrook.

Omschrijving huidige situatie plangebied

In het plangebied is 160.000 m^2 bedrijvigheid gevestigd, en circa 50.000 aan kantoor, maatschappelijk en commerciële voorzieningen. Alle kavels zijn in erfpacht uitgegeven. Het plangebied is in een goede staat, maar de verblijfskwaliteit is laag. De ontsluiting met de auto is goed. Station Bijlmer ArenA en metrostation Bullewijk liggen op loopafstand, maar de routes voor langzaam verkeer zijn onaantrekkelijk. In het plangebied zelf zijn geen OV-haltes. In de omgeving bruist het van de ontwikkelingen, het plangebied maakt onderdeel uit van ‘Amstelstad’, de ambtelijke werktitel voor de lange stedelijke zone tussen het Amstelkwartier in het noorden en het AMC in het zuiden. In de bedrijvenstrook staan een aantal datacenters, mede vanwege de nabijheid van het grootste internetknooppunt van Nederland (AMS-IX).

Ambities en doelstellingen

Voor het plangebied geldt een pakket aan ambities, die gezamenlijk meer opleveren dan de som van de afzonderlijke delen.

- Door verdichting het aantal vierkante meters bedrijfsruimte tot 150% laten toenemen, met name voor stadsverzorgende bedrijven.
- Het huidige monofunctionele werkgebied onder voorwaarden kan verkleuren naar een stadsdeel waar ook plaats is voor wonen, werken, voorzieningen en ontspanning.
- Een duurzaam ecosysteem voor AI inrichten, waarvan Amsterdamse kennisinstellingen en bedrijvigheid profiteren, en daarmee kansen biedt voor werk en opleiding van de inwoners van Zuidoost.
- Een ontwikkeling in gang zetten die de Donuteconomie gebruikt als duurzaam kompas, en die aangehaakt op de doelstellingen van de Amsterdamse stadsdonut.



Figuur 1: **Huidige programma in relatie tot nieuw indicatief programma voor het projectgebied.**

- Sociale en fysieke verbindingen met de omgeving versterken.

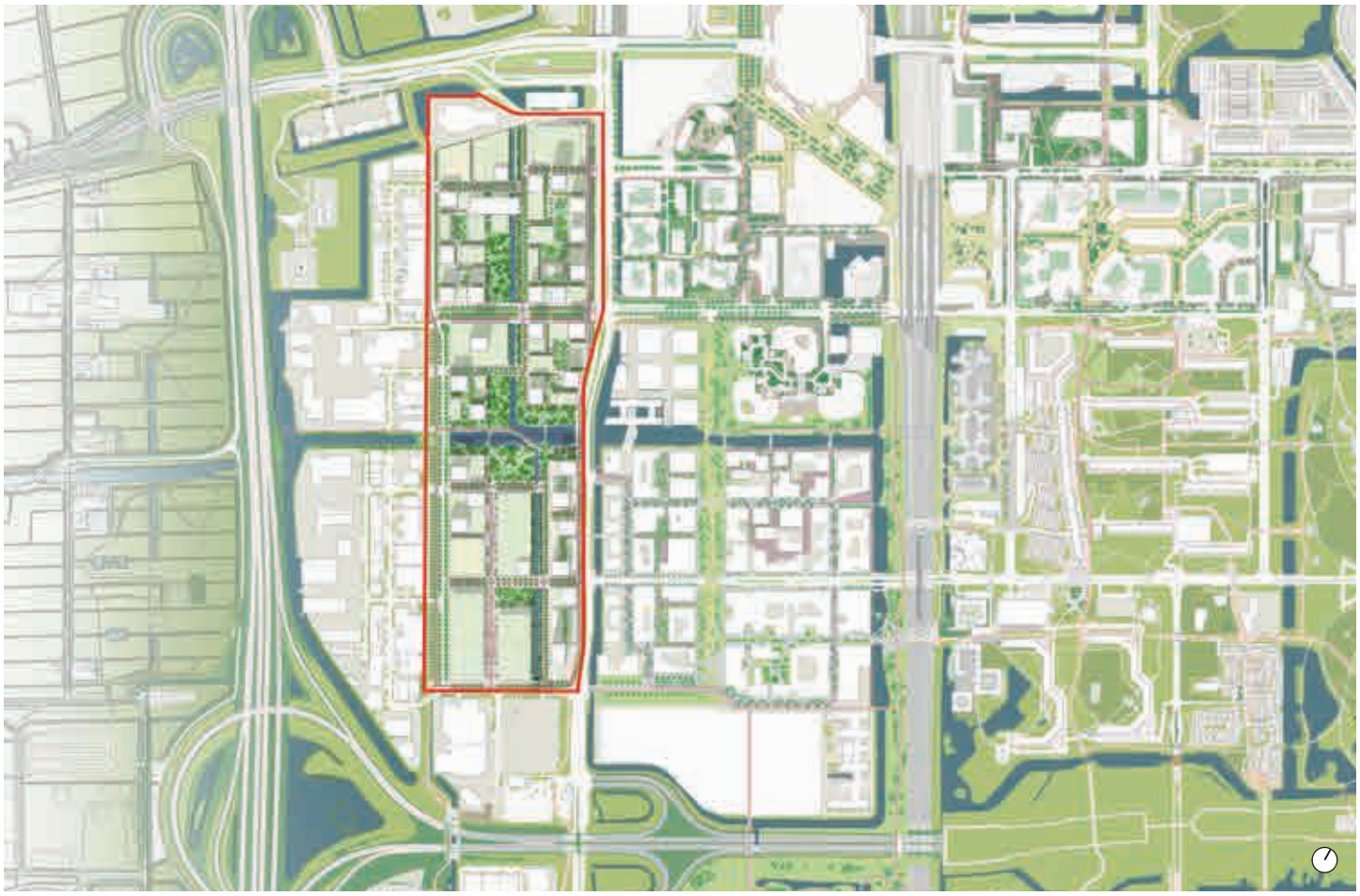
Ruimtelijk concept

In het ruimtelijk concept worden de volgende principes gehanteerd:

- We sluiten aan op en versterken de ruimtelijke structuur van Zuidoost
- Er wordt een nieuw genereus groenblauw netwerk toegevoegd, wat een impuls zal geven aan de verblijfskwaliteit van het gebied.
- In een levendig veelzijdig gebied vindt kruisbestuiving plaats tussen bedrijvigheid en kennisontwikkeling en is ruimte voor ondernemen, onderzoek en wonen. Het plangebied krijgt drie complementaire deelgebieden met ieder hun eigen identiteit:
- De stedelijke kern rond de Hoogoorddreef. Deze sluit aan op het hoogstedelijke karakter van ArenA Poort en kenmerkt zich door stedelijke kwaliteit, levendige straten en ruimte voor ontmoeten.
- Het groene hart rondom de Molenwetering, met een royaal waterpark voor ontspanning en recreatie. Het groene hart vormt de overgang van hoogstedelijk naar bedrijvig.
- In het Pakhuiskwartier komen stadslogistiek en bedrijvigheid samen met onderzoeklabs en (georganiseerde) sport. Het Pakhuiskwartier heeft een lagere dichtheid.
- Het gebied kent verschillende gradaties van levendigheid, variërend van de rust binnen blokken en (nieuwe) buurtparkjes, tot reuring in de stedelijke kern.

Mobiliteit

In het gehele gebied Amstel III/Bijlmer Arena staan er veel bouwplannen op stapel waardoor, in combinatie met het evenementenverkeer, de auto- en OV-netwerken onder druk komen te staan. Er dienen maatregelen te worden genomen om ervoor te zorgen dat het gebied beter bereikbaar wordt voor fietsers en voetgangers, en goed bereikbaar blijft voor auto- en vrachtvervoer. Er wordt een pakket aan beheersmaatregelen voorgesteld dat kan worden ingezet bij de verdere ontwikkeling. Enkele voorbeelden zijn een ambitieuze inzet op laag autobezit door lage parkeernorm, parkeerhubs, grootschalige deelmobiliteit, smart mobility en inzet op fiets en voetgangersgebruik en ov-vervoer. Het evenementenverkeer moet ook geaccommodeerd worden, waarbij slimme oplossingen met AI kunnen worden uitgewerkt. Om tot de meest efficiënte oplossingen te komen zullen de plannen voor dit gebied opgenomen worden in het mobiliteitsprogramma Zuidoost.



Figuur 2: Stedenbouwkundige verkenning op hoofdlijnen, in relatie tot de ontwikkelingen in Amstel III, ArenAPoort en Bijlmer-Centrum.

Milieu

Uit milieuonderzoeken blijkt dat – mits een aantal maatregelen wordt getroffen - er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu worden voorzien. Derhalve kan er worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving. Geconcludeerd wordt dat er vooralsnog geen noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor de voorgenomen ontwikkeling.

Ontwikkelstrategie

Omdat de gemeente binnen het plangebied nagenoeg geen vastgoed of grond in vol eigendom heeft, is ze voor de transformatie afhankelijk van de markt. Marktpartij Wooden City heeft hier het initiatief genomen. Er is een samenwerking waarin de gemeente een meer faciliterende en kaderstellende rol op zich neemt dan in de traditionele Amsterdamse gebiedsontwikkeling.

We zorgen ervoor dat elke fase van de ontwikkeling een op zichzelf staande kwaliteit kent om succesvol te zijn, ook als volgende fases uitgesteld worden of anders verlopen.

Het plangebied heeft de potentie om verder te verdichten in de toekomst. Hoe deze verdichting gestalte krijgt, is op dit moment niet exact te voorspellen. Daarbij komt dat de maatschappelijke, economische en ruimtelijke context in het gebied volop in beweging is. Met een dynamisch ontwikkelplan dat elke vier jaar geëvalueerd zal worden, zal hierin worden ingespeeld.

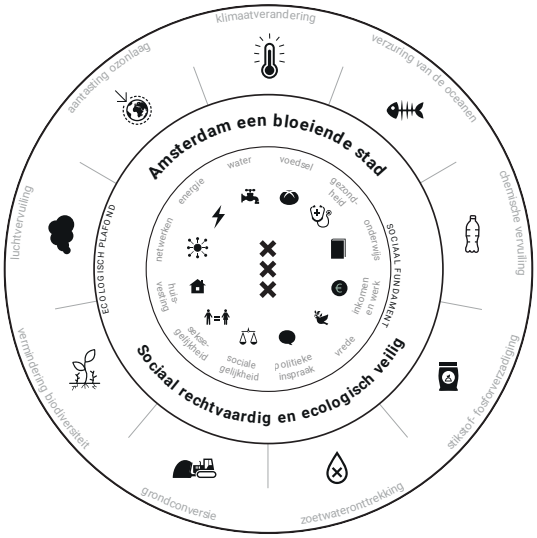
In de transformatie van het plangebied krijgen bestaande bedrijven en organisaties, en toekomstige gebruikers en bewoners een stem. Bij het opstellen van de projectnota zijn ondernemers en vastgoedeigenaren van het bedrijventerrein en (maatschappelijke) organisaties uit de omgeving betrokken. De uitkomsten hiervan staan in deze projectnota.

Ontwikkelen op basis van kernwaarden

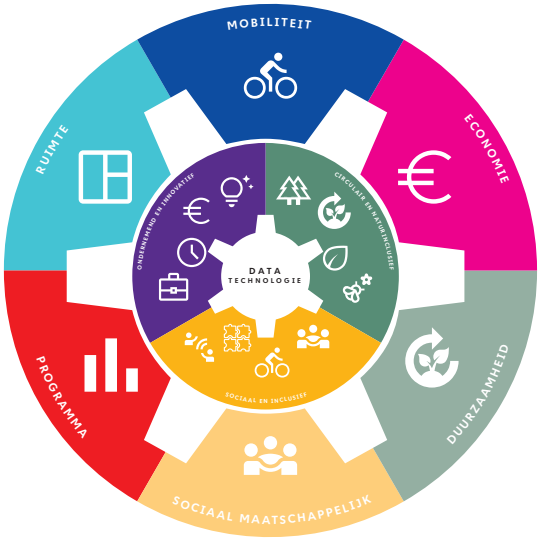
De genoemde ambities staan niet op zichzelf, ze zijn onderling samenhangend en versterken elkaar. We onderscheiden drie kernwaarden die richting geven gedurende de ontwikkeling van het gebied:

- Sociaal en inclusief: het gebied is geen eiland, het ligt in een bestaand stadsdeel met bewoners en ondernemers die zich ook moeten kunnen profiteren van deze ontwikkeling. De ontwikkeling biedt onder andere kansen voor huisvesting, werk en opleiding. Er gaat specifieke aandacht uit naar de mensen in Zuidoost, tegelijkertijd wordt niemand uitgesloten.
- Ondernemend en innovatief: er wordt ruimte gemaakt voor allerlei type ondernemerschap. Er wordt extra ruimte voor bedrijvigheid gemaakt, maar er zullen ook werkgebouwen ontwikkeld worden voor op datatechnologie en lifesciences gerichte bedrijven. Innovatie vindt plaats door bedrijven maar ook door hoe bedrijven met elkaar samen werken en zaken in collectief verband organiseren.
- Duurzaam en natuurinclusief: de ambitie is om het gebied te transformeren naar een duurzaam, circulair en natuurinclusief gebied.

Deze kernwaarden werken door op alle stedelijke thema's: economie, mobiliteit, ruimte, programma, maatschappelijk. De kernwaarden helpen om, samen met de stadsdonut, keuzes te maken. Een bijzondere rol speelt data-technologie, welke fungeert als katalysator voor de kernwaarden en helpt bij de ambitie om binnen de gezonde grenzen van de Donut te komen.



Figuur 3: v



Figuur 4: **Kernwaarden Holterbergdistrict Amstel III.**



Figuur 5: **Visualisatie van PosadMaxwan.**

1 Inleiding

December 2021 stelde het college van B&W van de gemeente Amsterdam de Principenota Bedrijvenstrook Amstel III vast. De principenota bracht op hoofdlijnen de mogelijkheden, het wensbeeld en de ontwikkelrichting voor dit 108 ha grote gebied in kaart. Dit in het besef dat de grond hier in erfpacht is uitgegeven en dat transformatie altijd in samenspraak en co-creatie zal gaan met erfpachters en op het terrein gevestigde bedrijven. De tijdshorizon lag in 2050.

In de principenota werd besloten om de ontwikkeling van de volledige Bedrijvenstrook Amstel III in delen verder te onderzoeken. Deze projectnota zoomt in op Deelgebied 1 van de principenota, ook wel Holterbergwegdistrict genoemd en verder in deze projectnota als plangebied wordt geduid.

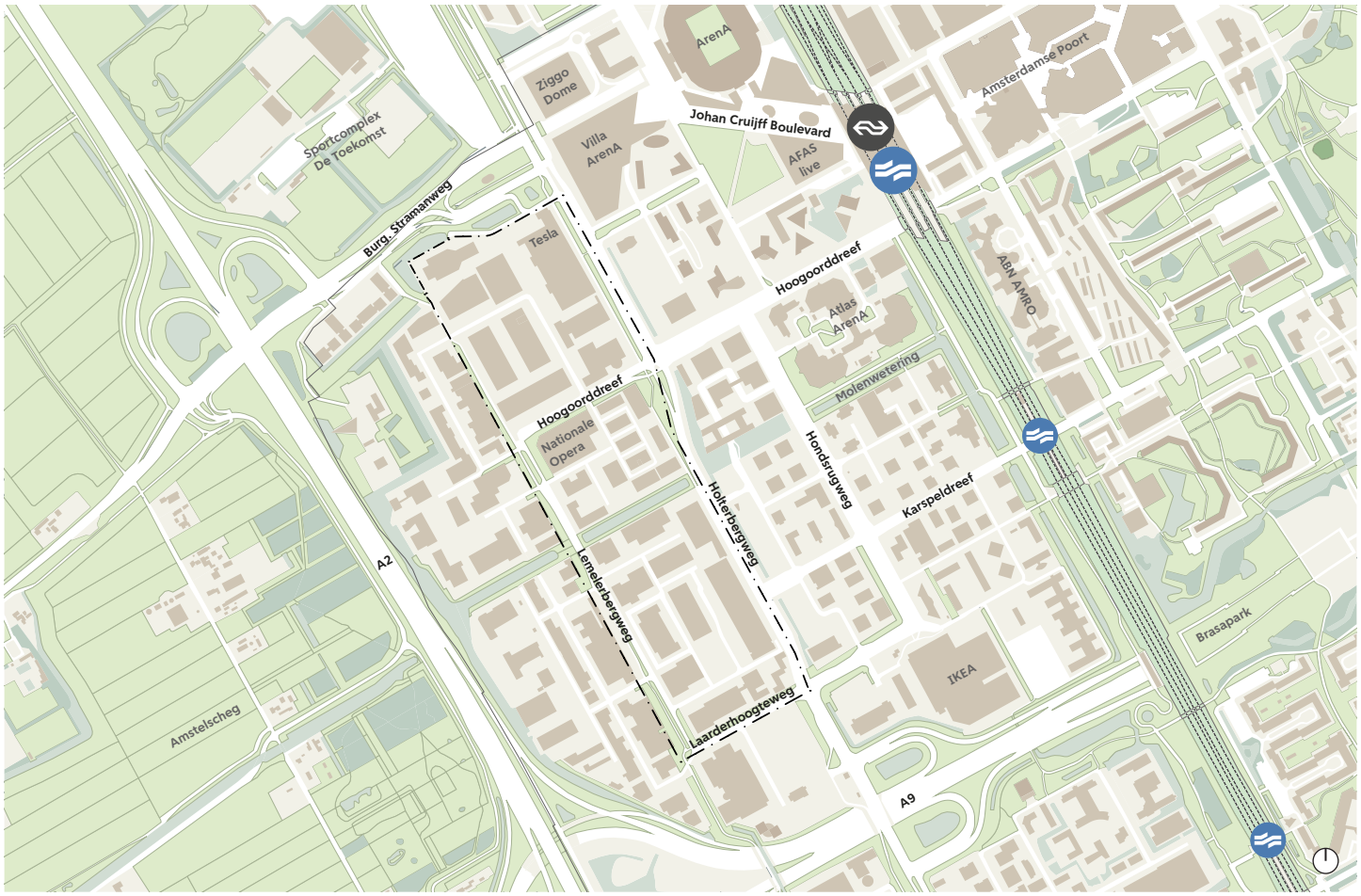


Figuur 6: **De bedrijvenstrook is grotendeels in de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw tot ontwikkeling gebracht. Auto-bereikbaarheid vormde de belangrijkste basis voor deze ontwikkeling. Foto uit 1985.** *Bron: Stadsarchief Amsterdam*

1.1 Aanleiding voor ontwikkeling van de bedrijvenstrook

Er zijn meerdere aanleidingen om op dit moment na te denken over de toekomst van de Bedrijvenstrook Amstel III:

- Amsterdam groeit. Er is een grote behoefte aan woningen en kantoren maar zeker ook aan stadsverzorgende bedrijfsruimte. De vraag stuwt de vastgoedprijzen omhoog. Bedrijvigheid met een lagere toegevoegde waarde per vierkante meter verplaatst zich hierdoor naar de goedkopere randen van de stad en de regio. Daarmee komen ook de productiebanen steeds vaker buiten de stad te liggen. Bedrijven die de stad dagelijks bedienen zijn steeds vaker afkomstig uit de regio. Amsterdam stevent af op een tekort van 150 ha bedrijfsruimte in 2040. Juist in de stad met een groeiend aantal inwoners moet meer betaalbare ruimte komen voor ondernemerschap en werkgelegenheid. Een van de manieren om meer bedrijfsruimte te realiseren, is het intensiever gebruiken van bestaande bedrijventerreinen. Het plangebied leent zich hiervoor.
- Er ligt een fundamentele duurzaamheidsopgave voor de stad en bedrijven spelen daarin een belangrijk rol. Landelijk is bepaald dat in 2050 voor energie, warmte en koeling alleen gebruik zal worden gemaakt van duurzame bronnen, dat (vracht)auto's geen vieze lucht meer uitstoten, dat er geen afval meer bestaat en dat grondstoffen steeds opnieuw worden gebruikt. Bedrijventerreinen spelen een belangrijke rol in deze transitie. Door dit gebied intensiever te gebruiken komen er meer bedrijven en dus meer kansen voor samenwerking, uitwisseling van materialen, hergebruik van grondstoffen en het delen van productiemiddelen. Kortom, meer kansen op circulariteit en synergie. Door te verdichten wordt bovendien efficiënt met ruimte omgegaan waardoor landbouw of natuurgrond gespaard kan blijven. Ook kan gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur. Een transformatie van het gebied is tevens hard nodig voor klimaatadaptatie: het gebied ervaart hittestress en wateroverlast, er is weinig groen en een lage ecologische waarde.
- De markt ontwikkelt zich. De Bedrijvenstrook Amstel III zal steeds meer plaats bieden aan kleine en middelgrote bedrijven die de stedelijke conglomeratie Amsterdam bedienen. De bedrijvenstrook biedt ruimte aan veel stadsverzorgende bedrijven en is het enige grootschalige bedrijventerrein aan de zuidoostkant van de stad.
- De omgeving verandert. De Bedrijvenstrook Amstel III ligt naast ArenAPoort, Amstel III/kantorenstrook en de Nieuwe Kern. Hier, aan de noord- en oostzijde, ontwikkelt zich een gemengd hoogstedelijk woon-werkgebied met kantoren



Figuur 7: Huidige stedenbouwkundige raamwerk van het projectgebied.

en 20.000 tot 30.000 woningen. De bedrijvenstrook komt daarmee steeds meer in een stedelijke context te liggen.

- En er is interesse vanuit de markt. Ten minste één partij met een aanzienlijk belang in het gebied - Wooden City - heeft aangegeven te willen investeren en te willen bijdragen aan een gebied waar op een duurzame manier meer bedrijvigheid kan plaatsvinden terwijl er plek blijft voor de stadsverzorgende diensten.

1.2 Ambities

Voor het plangebied geldt een pakket aan ambities, die gezamenlijk meer opleveren dan de som van de afzonderlijke delen.

- Door verdichting neemt het aantal vierkante meters bedrijfsruimte toe tot 150% van de bestaande hoeveelheid. Hierdoor kunnen we in Amsterdam, waar de bedrijvigheid vaak wordt verdrongen door andere ruimteclaims, toch stadsverzorgende bedrijvigheid behouden. Stadsverzorgende bedrijvigheid is belangrijk voor het functioneren van Amsterdam, maar wordt door andere ruimteclaims zoals woningbouw en de stijgende vastgoedprijzen verdrongen tot over de stadsgrenzen. Door de stadsverzorgende bedrijvigheid de ruimte te geven, dienen we zowel leefbaarheid, werkgelegenheid als mobiliteit en duurzaamheid.
- Tegelijk met de toename van het bedrijfsoppervlak gaan we het huidige monofunctionele werkgebied verkleuren naar een stuk Amsterdam waar ook plaats is voor wonen, werken (kantoren), voorzieningen en ontspanning. Met name aan de noordkant, grenzend aan ArenaPoort, is ruimte voor de bouw van ongeveer 4.000 woningen, met een groeipotentieel naar 5.000 tot 6.000 woningen. De woningen zullen mede gericht zijn op de werkenden in het gebied en op jongeren uit Zuidoost. Verder wordt gedacht aan circa 100.000 m2 aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen; dit is exclusief groen, sport en spelen. Er komen nieuwe ecologische zones, buurtparken en waterpartijen. Hierdoor, en door de herinrichting van de openbare ruimte, zal de verblijfskwaliteit toenemen.
- Bij de ontwikkeling van het plangebied wordt zoveel mogelijk de duurzame methodologie van de Donuteconomie gehanteerd. Daarbij haken we aan op de doelstellingen van De Stadsdonut voor Amsterdam, een instrument voor verandering (2020). We koersen op een inclusief gebied, waar mens, ecologie en economie met elkaar in balans zijn. De focus ligt op duurzaamheid, kansengelijkheid en verantwoordelijke technologie. Het plangebied is het eerste bedrijventerrein waar de methodologie wordt toegepast.
- Door High Performance Computing (HPC) aangedreven Artificiële Intelligentie (AI) speelt een steeds belangrijker rol in ons leven. Amsterdam heeft een succesvol ecosysteem waarin de wetenschap, tech-community, mede-overheden, en markt samenwerken aan AI. Dat ecosysteem loopt echter tegen zijn grenzen aan omdat we in Amsterdam en Nederland maar beperkt kunnen beschikken over de benodigde rekenkracht van HPC. We dreigen daarin in toenemende mate afhankelijk te worden van de grote niet-Europese technologiebedrijven. Door de introductie van HPC in het plangebied kan Amsterdam zijn vooraanstaande positie op het gebied van AI en digitale economie toekomstbestendig maken, zet de stad een stap naar datasoevereiniteit en wordt het weglekken van kennis en talent voorkomen. HPC kan als katalysator van de gebiedsontwikkeling fungeren: sociaal, economisch als banenmotor voor de lokale bevolking, ruimtelijk en qua duurzaamheid. Een aanzienlijk deel van HPC in het plangebied maakt bovendien gebruik van immersiekoeling, waarmee 80 tot 90% van de warmte hergebruikt kan worden. In potentie kan de beoogde HPC meer dan 10.000 nieuwbouwwoningen in Zuidoost verwarmen.
- De gehele ontwikkeling versterkt de omgeving door krachtige fysieke en sociale verbindingen aan te gaan met de omliggende gebieden. De fysieke en ecologische infrastructuur wordt naar alle windrichtingen verbeterd. De sociale relaties worden aangehaald door de bouw van betaalbare woningen, het vergroten van de werkgelegenheid en de onderwijskansen, het creëren van (betaalbare) bedrijfsruimte voor de huidige en nieuwe huurders, en door ruimte te bieden aan voorzieningen waar behoefte aan is. Zo wordt het gebied letterlijk en figuurlijk bereikbaar voor bewoners en ondernemers uit Zuidoost.

1.3 Aanpak

Deze projectnota onderzoekt de haalbaarheid en is de volgende stap in de vier fasen van het plaberum (plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen) van de gemeente Amsterdam. Omdat de gemeente geen kavels



Figuur 8: Projectfasen volgens het plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen (Plaberum).

in eigendom heeft binnen het plangebied, is ze bij de transformatie afhankelijk van de markt. Marktpartij Wooden City BV heeft de wens om hier te transformeren en heeft initiatief genomen. Daarop volgend heeft de gemeente de projectnota in co-creatie met Wooden City opgesteld.

Bij het voorbereiden van de projectnota zijn meerdere sporen gevolgd. Ten eerste zijn de onderzoeken verricht behorende bij een m.e.r.-beoordeling, om de milieu-consequenties in beeld te brengen van de gebiedsontwikkeling.

Ten tweede hebben we onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om het gebied te ontwikkelen op basis van de Donuteconomie, de beschikbaarheid van energie, hoe we mobiliteit goed en duurzaam kunnen organiseren, en wat de kansen zijn voor een innovatief district waar data-technologie wordt ingezet voor een duurzame toekomst.

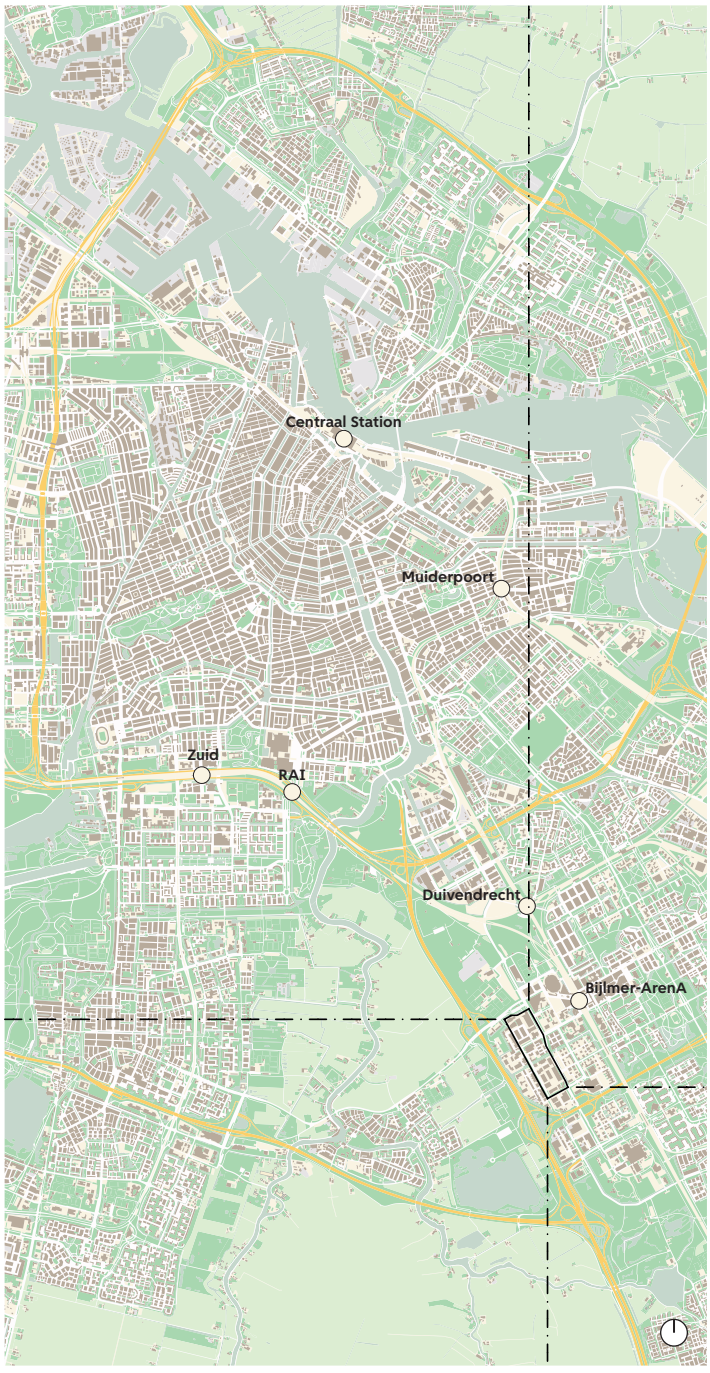
Meteen bij het begin van de ontwikkeling is een participatietraject opgestart met de in het gebied gevestigde bedrijven. Het doel is hun belangen en ideeën over de ontwikkeling zoveel mogelijk in de plannen mee te nemen. Daarbij komt dat onder andere de gestapelde bedrijfsgebouwen tamelijk innovatief zijn en in belangrijk mate bijdragen aan het slagen van dit project. Het was daarom gewenst om met name ook dit type gebouwen goed te onderzoeken en te bespreken met marktpartijen en ondernemers.

1.4 Leeswijzer

In deze nota beginnen we in hoofdstuk 1 met het beschrijven van de aanleiding voor de ontwikkeling van het plangebied, de ambities die we onszelf hebben opgelegd en de aanpak. Hoofdstuk 2 beschrijft de relevante kenmerken van de huidige situatie van het plangebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de ambities, aan de hand van de Donuteconomie, werkprogramma, sociaal en High Performance Computing (HPC). Hoofdstuk 4 gaat verder met het programma van de nieuwe ontwikkelingen. Hoofdstuk 5 beschrijft het ruimtelijk plan. Hoofdstuk 6 gaat in op hoe we mobiliteit beter, slimmer en duurzamer willen organiseren. Hoofdstuk 7 beschrijft de ontwikkelstrategie en participatie. Tot slot worden de financiën en de risico's beschreven in hoofdstuk 8.

De projectnota heeft als doel om de haalbaarheid van het project te onderzoeken. De illustraties zijn slechts een sfeerbeeld en worden in de ontwerpfase nader uitgewerkt.

2 Huidige situatie



Figuur 9: **De ligging van het projectgebied in de context van de gehele stad.**

2.1 Projectgebied

In de principenota wordt het plangebied (aangeduid als Deelgebied 1 - Holterbergweg) begrensd door de Burgemeester Stramanweg aan de noordzijde, de Holterbergweg aan de oostzijde, de Laarderhoogtweg aan de zuidzijde en de Lemelerbergweg aan de westzijde. Alle kavels in het plangebied zijn in erfpacht uitgegeven. Een groot deel van de percelen is in handen van een erfpachter met wie Wooden City afspraken heeft gemaakt over de verwerving ervan. De omliggende wegen zijn in eigendom van de gemeente, maar de meeste interne wegen zijn ook in erfpacht uitgegeven terrein.

Als we uitzoomen zien we dat de bedrijvenstrook strategisch gelegen is op de belangrijke economische en stedelijke as van de MRA (Metropoolregio Amsterdam) en Nederland: Schiphol-Zuidas-Zuidoost- Utrecht-Eindhoven. Het ligt bovendien op de as tussen de Diemerscheg en de Amstelscheg, twee belangrijke groene vingers van Amsterdam. Mede omdat Amsterdam op het grootste internetknooppunt van Nederland ligt (AMS-IX) is het dé stad die kan concurreren met andere internationale vestigingslocaties voor de digitale economie in Europa zoals Parijs, Londen en Stockholm.

In dit hoofdstuk schetsen we de bestaande context voor de planvorming. Bijzonder in dit geval is dat rond het plangebied ontzettend veel ontwikkelingen gaande zijn. Vrijwel overal in de aangrenzende gebieden is sprake van transformatie en verdichting. De huidige situatie is daarom lang niet altijd bruikbaar als context. De ontwikkelingen scheppen gaandeweg een nieuwe werkelijkheid die gevolgen zal hebben voor wat in het plangebied gewenst en mogelijk is.



Figuur 10: Sfeerimpressie van het projectgebied in de huidige situatie.
Bron: Blink Fotografie

2.2 Ruimtelijke structuur

Oorspronkelijk was het plangebied en de omgeving een veenmoeras, dat in de 19e eeuw werd ingepolderd en gebruikt voor landbouwdoeleinden. De Weesperkarspelpolder werd in de jaren zestig aangewezen als uitbreidingsgebied voor Amsterdam. Eerst werden Amstel I en Amstel II (nu Amstelkwartier en Amstel Business Park) aangelegd. Later werd Amstel III in het stadsdeel Zuidoost ontwikkeld tot een bedrijven- en kantorenstrook van circa 108 ha groot. Dit gebeurde geheel in de lijn van de strikte functiescheidingsgedachte van destijds. De bedrijvenstrook was aanvankelijk groter, maar de kantorenstrook is steeds meer naar het westen gegroeid, waardoor het nu twee bijna gelijke delen zijn.

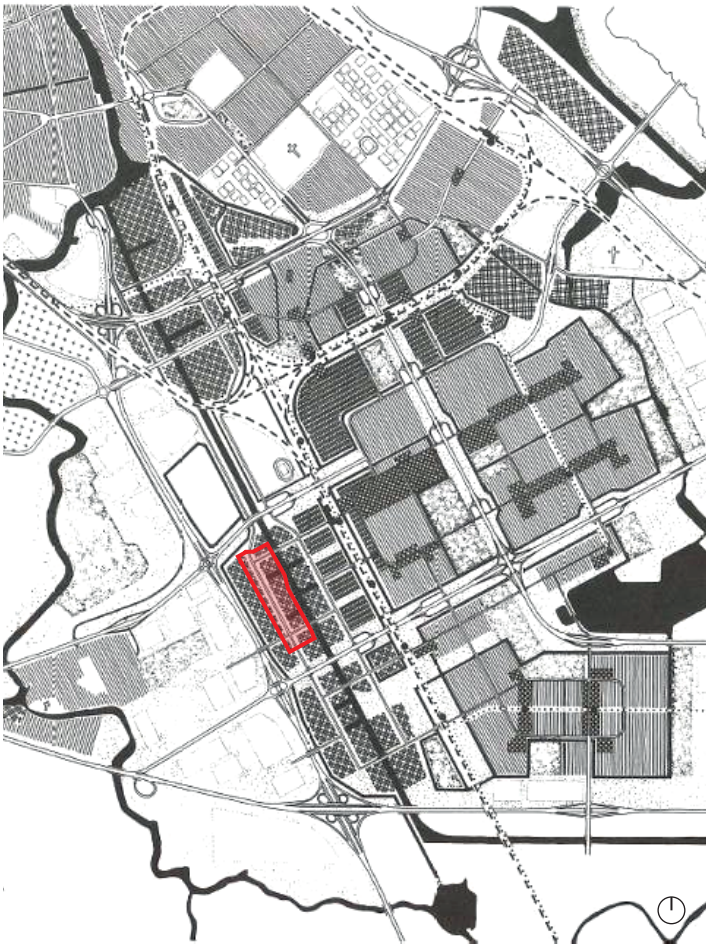
Onder meer door de strikte zonering uit het verleden en de behoefte van de bedrijven, is de bedrijvenstrook momenteel een tamelijk monofunctioneel en naar binnen gekeerd gebied met een relatief lage bebouwingsdichtheid. De verbindingen met de omgeving, zoals het bruisende Zuidoost en de Amstelscheg, zijn beperkt of worden in de huidige situatie niet ervaren. De nabijheid van de Amstelscheg biedt een interessante mogelijkheid om aan te sluiten op grootschalig groen, maar de bedrijvenstrook zelf en de A2 vormen een barrière. Zuidoost heeft een duidelijke groenblauwe structuur met haar kanalen, parken en dreven. De westkant van het spoor is echter minder groen in vergelijking met de oostkant. Er is een hoger percentage verharding en de blauwgroene structuren zijn niet af of worden onderbroken door barrières als de Holterbergweg of de A2.

Het plangebied heeft een hoog percentage verhard oppervlak en er is weinig groen en water. De ecologische waarde is laag. Stakeholders noemen dit een gemis. Werknemers willen graag een prettige pauzewandeling maken of verblijven in een groene buitenruimte. Gezien de verdichtingsambities voor dit gebied zagen de betrokkenen ook mogelijkheden in het activeren van daken als groene openbare ontmoetingsruimtes.

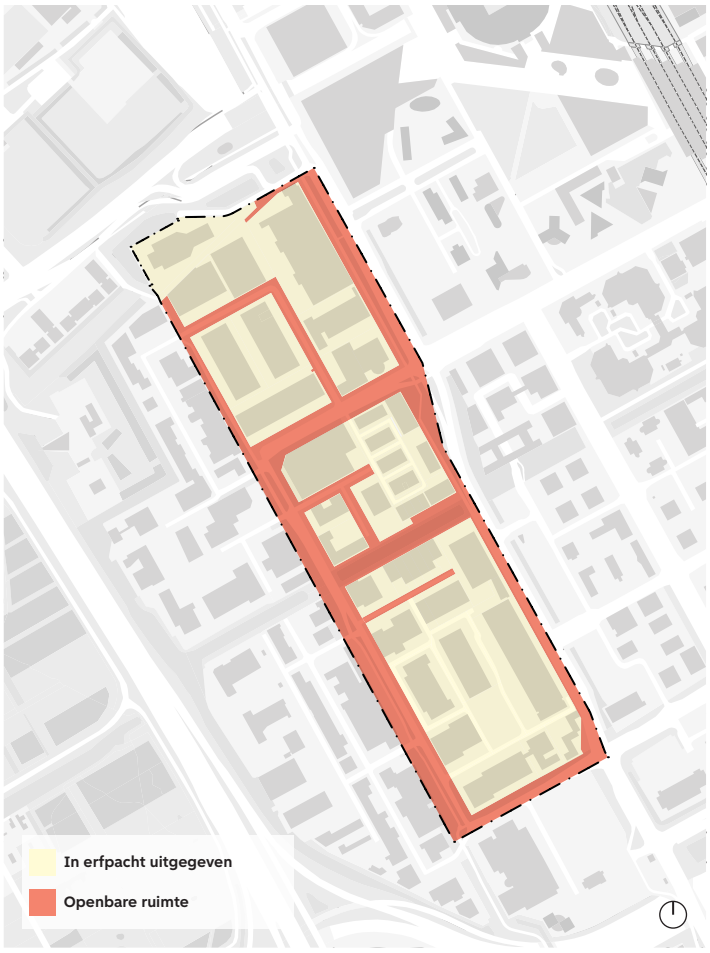
Nu zorgt het monofunctionele karakter van het bedrijventerrein voor een zeer lage verblijfskwaliteit. Stakeholders meldden tijdens de participatie ook een onveiligheidsgevoel na de werkuren. Er is behoefte aan meer levendigheid en betere voorzieningen.

2.3 Eigendomssituatie

Het plangebied bestaat voornamelijk uit grootschalige, aansluitende, in erfpacht uitgegeven kavels met als erfpacht-bestemmingen bedrijfsruimte, parkeren en wegen. Binnen het plangebied is bijna de gehele oppervlakte in erfpacht uitgegeven terrein, inclusief de meeste toegangswegen. Een tweetal kleine



Figuur 11: **Zuidoostlob, uitbreidingsplan in hoofdzaak (1965).**
Projectgebied in rood. Bron: Stadsarchief Amsterdam.



Figuur 12: **Kadastrale kaart.**
Bron: data.amsterdam.nl

toegangswegen zijn (deels) in gemeentelijk eigendom. De omliggende wegen zijn openbaar gebied en in vol eigendom van de gemeente.

2.4 Bedrijvigheid

2.4.1 Soorten bedrijvigheid

Het plangebied huisvest voornamelijk groothandelaren, autodealers, logistieke bedrijven en bedrijven voor mediaproductie, perifere detailhandel en een aantal maakbedrijven, zoals meubelmakers, modeateliers en drukkerijen. Er zijn de afgelopen jaren meerdere datacenters neergestreken. Er is geen zware industrie. Het plangebied is in een redelijk goede staat: enigszins schoon, intact en met weinig leegstand. Er is momenteel ongeveer 210.000 m² bvo gebouwd programma.

Bedrijven met een oppervlakte tussen 100-500 m² vormen de grootste groep, meestal geclusterd in grotere complexen. In het gebied zit ook een beperkt aantal functies die een grotere ruimte innemen, zoals het Decoratelier Nationale Opera & Ballet en autodealer Tesla.

In het plangebied werken meer dan 3.000 mensen. In Amsterdam Zuidoost is behoefte aan banen voor praktisch opgeleide mensen. Veel bedrijven in de Bedrijvenstrook Amstel III zijn voor deze groep nu al een belangrijke werkgever. Uitgangspunt van deze ontwikkeling is dan ook dat de zittende ondernemers in het gebied kunnen blijven. Bedrijfsruimte zal bovendien ook in de toekomst betaalbaar moeten zijn. Dit is een uitdaging in een gebied waar gebouwen worden vernieuwd en de gemeente functies wil toevoegen. Daarnaast is het belangrijk om ook straks ruimte te bieden aan de lokale economie van Zuidoost (1Zuidoost), zodat lokale kleine ondernemers en maatschappelijk relevante organisaties voor het gebied behouden blijven.

2.4.2 Populariteit en kansen

Uit de participatie bleek dat de meeste bedrijven hier gevestigd willen blijven. De deelnemers aan het participatieproces benadrukten dat de logistieke bereikbaarheid maar ook de gunstige ligging ten opzichte van Amsterdam, uitvalswegen, trein en Schiphol belangrijke redenen zijn om zich in dit gebied te vestigen. Aanvullende redenen zijn de betaalbare huur en het gevoel dat Zuidoost zich sterk aan het ontwikkelen is en dat het gebied ook in de nabije toekomst een boeiende plek zal zijn om te ondernemen.

De meeste bedrijven in het plangebied zijn huurder. Dat betekent dat er voor individuele bedrijven geen motivatie of mogelijkheid is om vastgoed te vernieuwen, te



Figuur 13: Functiekaart.
Bron: pdok.nl

verduurzamen of uit te breiden. Als de bedrijfsvoering niet past, is verhuizen vaak de meest rendabele optie. Ook bij de eigenaren van het vastgoed ontbreekt op korte termijn die motivatie. Grotendeels zijn de ruimtes verhuurd, tegen redelijke tarieven. Andere genoemde verbeterpunten die zijn genoemd zijn het verbeteren van de uitstraling van het bedrijventerrein en de wens tot verduurzaming.

Tijdens de participatie benadrukten de stakeholders dat het gebied kansen biedt voor ondernemers die door willen groeien van tijdelijke en betaalbare ruimtes naar bedrijfsruimtes met een hogere kwaliteit. Een deel van de ondernemers heeft hulp nodig bij het vinden van passende ruimte. Om de verbinding tussen het bedrijventerrein en het stadsdeel te versterken raadden stakeholders aan om met lokale culturele initiatieven samen te werken en zo een sterkere Zuidoost-identiteit aan het gebied toe te voegen. Ook is er behoefte om samenwerkingsverbanden op te zetten tussen onderwijsinstellingen en ondernemingen in het gebied.

2.4.3 Duurzaamheid

Er bestaat een groot verschil tussen de beleidsdoelen die Amsterdam heeft ten aanzien van duurzaamheid en de huidige situatie in het gebied. De meerderheid van de bedrijven opereert niet-circulair en zit in een relatief oud gasgestookt pand. Ondanks grote oppervlaktes platte daken wordt er nauwelijks energie met zonnepanelen opgewekt. Een enkele onderneming integreert duurzaamheid in de bedrijfsvoering, maar dit is een uitzondering. Uit de participatie kwam naar voren dat het belang dat wordt gehecht aan het verduurzamen van de werkomgeving afhangt van het soort bedrijf. Voor grotere ondernemingen is een duurzame werkomgeving belangrijk om te voldoen aan bepaalde certificaten of voorwaarden van opdrachtgevers. Voor kleinere ondernemers zijn andere vestigingsvoorwaarden van groter belang.

2.5 Voorzieningen

In het plangebied zijn diverse maatschappelijke instellingen te vinden. De locaties waar bijvoorbeeld Stichting Scholing Werk en Uitvoering gevestigd zijn, spelen een cruciale rol voor de sociale inclusiviteit van Zuidoost. Het behouden van dit soort voorzieningen is essentieel en sluit goed aan bij de doelstellingen van het Masterplan Zuidoost. Er zijn bijvoorbeeld enkele sportscholen, een hindoeïstische tempel en een kappersacademie in het gebied. Deze functies zitten hier omdat de huren relatief laag zijn en de bedrijvenstrook goed bereikbaar is vanuit het stadsdeel.



Figuur 14: Openbaar vervoerslijnen (met loopafstanden).
Bron: data.amsterdam.nl

2.6 Ontsluiting en toegankelijkheid

2.6.1 Auto

Het plangebied heeft toegangen tot de snelwegen A2 en A9 en is bovendien direct aangesloten op de S111/ Holterbergweg, een belangrijke stadsweg die direct verbonden is met het centrum van Amsterdam. Via de Hoogoorddreef en Hessenberg/Karspeldreef is het gebied voor autoverkeer goed aangesloten op de overige delen van Zuidoost.

De meeste parkeeroplossingen binnen het gebied zijn op het maaiveld. Het plangebied valt onder gebiedstype C, dat parkeren op eigen terrein of langs de straat voorschrijft.

2.6.2 Openbaar vervoer

Het gebied ligt op circa 750-1.250 meter (10-15 minuten) loopafstand van station Bijlmer ArenA en metrostation Bullewijk, waardoor het goed verbonden is met Amsterdam Centrum, Schiphol en Utrecht-Eindhoven. De loop- en fietsroutes van en naar de stations zijn echter onaantrekkelijk en onderbroken en worden in de avonduren als onveilig ervaren. Ook de wachttijden om de Holterbergweg over te steken zijn lang, waardoor het gevoel ontstaat dat de stations niet op loopafstand zijn. Daarnaast zijn er op dit moment nauwelijks mogelijkheden voor deelmobiliteit (zoals deelfietsen, steps), wat de last mile-bereikbaarheid van het OV niet ten goede komt. Stakeholders noemden dit als belangrijkste redenen voor werknemers om met de auto naar het werk te komen.

Er zijn over de Holterbergweg regionale buslijnen van en naar het station en naar Schiphol en Haarlem, maar er zijn geen haltes voor stadslijnen in het gebied. Met de ontwikkeling van het Hondsrugpark in Amstel III/ Kantorenstrook zullen de buslijnen herleid worden naar de Holterbergweg. Hierdoor wordt de busbereikbaarheid van het plangebied aanzienlijk verbeterd. Een wens die ook in het participatieproces naar boven kwam.

2.6.3 Langzaam verkeer

De huidige prioriteit voor gemotoriseerd verkeer in en rond het plangebied leidt tot een barrièrewerking voor fietsers en voetgangers en beïnvloedt sterk (de beleving van) de bereikbaarheid van het gebied voor langzaam verkeer. Via de hoofdfietsroute op de Holterbergweg is het gebied per fiets goed bereikbaar, maar binnen het plangebied is er nauwelijks infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Ook moeten voetgangers en fietsers veelal omlopen of omfietsen om bij bestemmingen te kunnen komen. De bereikbaarheid van OV-knooppunten zoals station Bijlmer Arena is onaantrekkelijk voor voetgangers en fietsers.

2.7 Milieu

2.7.1 Bodem

Van origine een veenmoeras, in de 19e eeuw verveend en drooggemalen. Eind jaren zeventig opgespoten en in de jaren tachtig is gebied opgeleverd als het huidige bedrijvengebied. De ophogingen zijn veelal gedaan met niet-verontreinigd materiaal. Op basis daarvan is het plangebied aangewezen als ‘zone 1’ op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Amsterdam. De kwaliteit van de bodem is hiermee in principe geschikt om hergebruikt te worden binnen het plangebied.

Aanvullend op de bodemkwaliteitskaart is er een aantal locaties binnen het plangebied waar grondmonsters zijn genomen en waar (ondergrondse) tanks zijn aangetroffen. In sommige gevallen zijn bij deze locaties veelal lichte, verontreinigingen gevonden. Voor deze verdachte locaties moet rekening gehouden worden met oriënterend bodemonderzoek en, afhankelijk van het resultaat, bodemsaneringen.

2.7.2 Archeologie

Door het bouwrijp maken heeft er grootschalig grondverzet ten behoeve van het realiseren van de bebouwing en bijbehorende infrastructuur plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot dusdanige verstoring van de bodem dat de lage archeologische waarde in de bodem is komen te vervallen. Dit betekent dat het volledige plangebied is vrijgesteld van archeologisch (voor)onderzoek.

2.7.3 Cultuurhistorie

Er bevinden zich geen monumentale panden of bebouwing van cultuurhistorische waarde binnen het gebied. Cultuurhistorische waarden buiten het plangebied liggen op geruime afstand van het plangebied en worden niet aangetast.

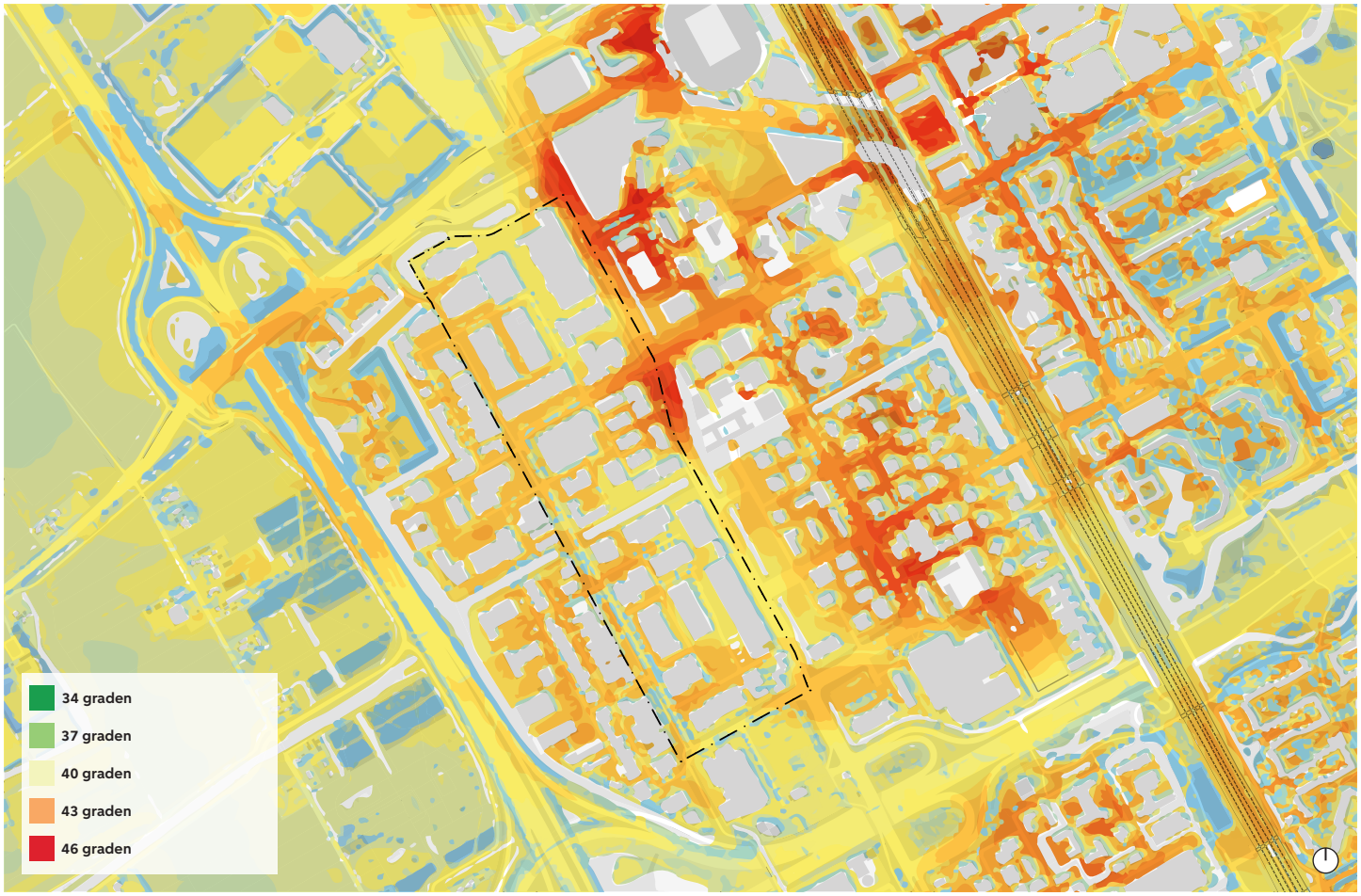
2.7.4 Ontplofbare oorlogsresten (OOO)

Binnen het plangebied zijn geen gebieden die aangemerkt worden als verdacht voor ontplofbare oorlogsresten of sporen van explosieven die in het verleden zijn geruimd.

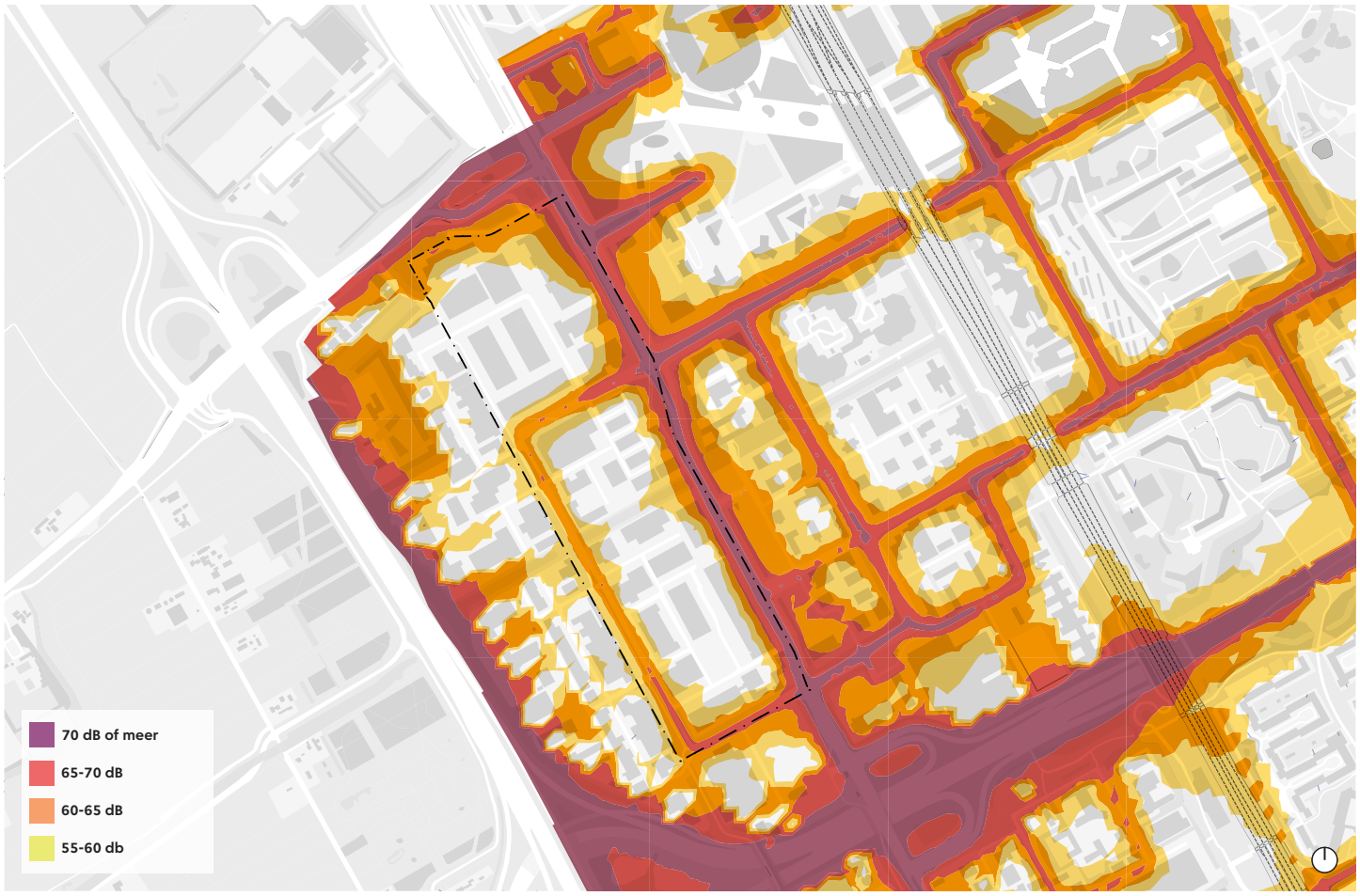
2.8 Ecologie

Binnen het plangebied is geen gebied van Natura-2000 of Natuurnetwerk Nederland (NNN) gelegen. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied Botshol ligt op circa 4,5 kilometer van het plangebied. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is op 500 meter van het plangebied gelegen aan de overzijde van de A2.

Een aantal gebieden in en om het plangebied zijn beschermd door de Hoofdgroenstructuur. Dit betreft een groene verbinding die door het plangebied heen loopt,



Figuur 15: Hittestress, gevoelstemperatuur (2021). *Verschil in gevoel en werkelijke temperatuur (26 °C) voor 1 juli 2015 tussen 12:00 en 18:00 weergegeven. Bron: klimaateffectatlas.nl*



Figuur 16: Geluidskaart wegverkeer, overdag (2018).
Bron: data.amsterdam.nl

bestaande uit een watergang en groene oevers. Dit is een aandachtspunt waarmee rekening zal worden gehouden bij de planvorming. Beschermde diersoorten waar rekening gehouden wordt zijn vleermuizen, gierzwaluwen, huismussen, de grote gele kwikstaart en algemene broedvogels.

2.8.1 Water

Het plangebied ligt in het diepste deel van zeven poldersystemen in Zuidoost, en heeft een forse uitdaging in de grondwaterhuishouding. De hoge grondwaterstand is een aandachtspunt, welke met name op regenachtige dagen zorgt voor drassige situaties. Verschillende locaties voldoen niet aan de vereiste ontwateringsdiepte van 90 centimeter, waardoor maatregelen nodig zullen zijn. Daarnaast is het oppervlaktewater van mindere kwaliteit doordat het licht brak (zout), zuurstofarm en voedselrijk is. Dat leidt tot algenbloei en ongunstig klimaat voor verschillende soorten planten.

2.8.2 Hitte

Het gebied heeft een hoog percentage verhard oppervlak van circa 90% en er is weinig groen en water, hierdoor kent het gebied een grote mate van hittestress (1,8-2,0 graden Celsius extra).

2.8.3 Externe veiligheid

Rondom het plangebied liggen de snelwegen A2 en A9 en het treintraject Breukelen-Duivendrecht. Langs de A9 bevindt zich ook een tankstation.

2.8.4 Geluid

Het plangebied is op dit moment in gebruik als bedrijventerrein, de directe omgeving bestaat uit bedrijventerrein en kantoorgebied. De omliggende bedrijven kunnen zorgen voor een geluidsbelasting voor gevoelige functies. Daarnaast worden binnen het plangebied gevoelige functies gemengd met kantoren, voorzieningen en lichte industrie. Het plangebied is ook gevoelig voor wegverkeerslawaai van omliggende wegen. Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke geluidszones van de rijkswegen A2 en A9.

2.8.5 Lucht

De luchtkwaliteit voldoet aan Europese (en landelijke) normen en de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en P5,5) liggen ruim onder de wettelijke grenswaarden.

2.9 Elektriciteitsvoorziening

Amsterdam kent een aantal grote opgaven die afhankelijk zijn van een goed functionerende en toekomstbestendige elektriciteitsvoorziening. Denk aan het opwekken van energie met zonnepanelen, elektrisch vervoer, de toenemende vraag om energie van het bedrijfsleven en de groei van de stad. Ook in de bedrijvenstrook wordt een toename van de elektriciteitsvraag verwacht, o.a. door de verdichting van het gebied en de mogelijke toevoeging van elektriciteits-intensieve bedrijven. Daarnaast zullen steeds meer bedrijven van gas overschakelen op elektriciteit.

Voor een stabiele elektriciteitsvoorziening is het realiseren van voldoende onderstations van belang.
Conform het Ontwikkelingskader EVA 2035 worden 29 nieuwe onderstations aangelegd en 12 bestaande onderstations verzwaard. Ook in Zuidoost zijn nieuwe onderstations nodig, waarvan er één geprojecteerd is in het plangebied. Hiermee is de energievoorziening van deze ontwikkeling geborgd.

2.9.1 Ondergrondse infrastructuur

In en rondom het plangebied liggen veel belangrijke kabels en leidingen, zoals transportleidingen voor drinkwater, riool, hogedrukgas, stadswarmte, internet en kabels voor hoogspanning. De belangrijkste tracés zijn gelegen langs de Holterbergweg, Lemelerbergweg en Hoogoorddreef.

De ruimteclaims op bodem en ondergrond nemen toe en vormen een flinke uitdaging in en rondom het gebied. Denk bijvoorbeeld aan leidingen voor nieuwe warmte- en koudenetten, meer data- en elektriciteitskabels, ondergronds afvaltransport en goten, buizen of greppels voor een regenbestendige inrichting van de wijk. Op veel plekken is die ruimte er eenvoudigweg niet. Een extra complicerende factor is dat de bodem een zeer heterogene opbouw heeft. Delen van de drassige en brakke laagveenbodem zijn in de loop der jaren niet of nauwelijks opgehoogd. Andere delen zijn opgehoogd met wisselende laagdikten zand. Soms is het veenpakket zelfs geheel weggehaald en vervangen door zand. In het plangebied zijn innovatieve methoden van kabel- en leidingaanleg nodig om al deze uitdagingen het hoofd te bieden.

Hoe om te gaan met alle bestaande en toekomstige ondergrondse infrastructuur wordt verder in het proces afgestemd met het Bijzonder Coördinerend Overleg. Het huidige masterplan Kabels en Leidingen voor Amstel III zal daarbij leidend zijn. In het ontwerp van de openbare ruimte wordt de Integrale Ontwerpmethode Openbare Ruimte (IOOR) ingezet om alle ruimtevragers, ondergrond en bovengrond, goed op elkaar af te stemmen. De werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden, zullen vanwege de overlast die ze met zich meebrengen worden geïnventariseerd en zoveel mogelijk tegelijk worden uitgevoerd.

2.10 Juridisch-planologische situatie

Het plangebied maakt in zijn geheel deel uit van het bestemmingsplan Amstel III West. Het plan wordt aan de

oostzijde begrenst door de bestemmingsplangebieden ArenAPoort West en Amstel III Oost. Met uitzondering van het perceel op de hoek Laarderhoogteweg, waar de bestemming Gemengd-1 op rust, hebben de in erfpacht uitgegeven kavels in het plangebied de bestemming Bedrijf-1. Binnen de bestemming Gemengd-1 is maximaal 9.475 m^2 bruto vloeroppervlakte (bvo) kantoor toegestaan voor dit bestemmingsvlak. Voor alle Bedrijf-1 bestemmingen geldt een maximaal bruto vloer bruto vloeroppervlakte van 439.000 m^2. Daaronder vallen bedrijven in de milieucategorie 1 tot en met 3.1 die ook verder voldoen aan de (bouw-) regels in het bestemmingsplan. Binnen de bestemming Bedrijf-1 is daarnaast ook horeca, consumentverzorgende, maatschappelijke-, en zakelijke dienstverlening toegestaan tot de daarvoor in het bestemmingsplan genoemde m^2 bvo. Deze maximaal toegestane bruto vloeroppervlakten gelden overigens voor de bestemmingen Bedrijf - 1', 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2' gezamenlijk. Voor de bestaande functies wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de 439.000 m^2 bvo zijn ingevuld. Voor zover dit het geval is zal voor extra m^2 bvo van het vigerende bestemmingsplan moeten worden afgeweken. Voor functies die niet binnen het vigerende bestemmingplan passen, is een afwijking dan wel een wijziging van dit plan noodzakelijk.

Een deel van het plangebied valt binnen de beperkende zones van het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB), waarbinnen grenzen worden gesteld aan de bewoning. Er is een beperking op de bouwhoogte tot 146 meter omdat het gebied onder een aanvliegroute ligt. Daarnaast zal voor bebouwing boven 59 meter een beoordeling moeten plaatsvinden van de Inspectie Leefomgeving en Transport in verband met de radars van de luchthaven. De bebouwingshoogte in het vigerende bestemmingsplan is voor het hele plangebied 20 meter. Voor zover voor de transformaties omgevingsvergunning aanvragen worden ingediend of planaanpassingen worden voorgesteld na 1 januari 2024 geldt dat daarvoor de Omgevingswet van toepassing is.

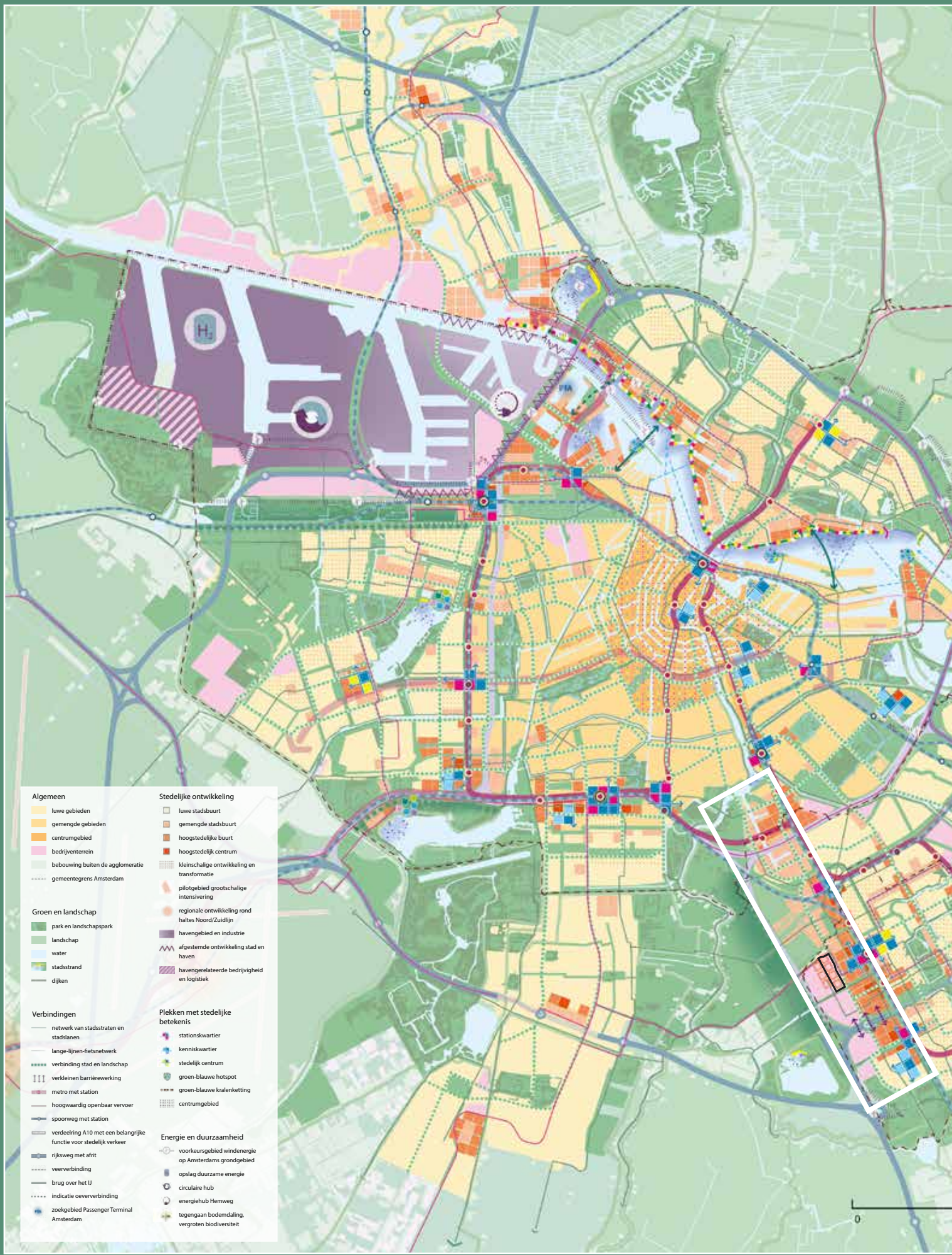
2.11 Sociaal-maatschappelijke context

De ruimtelijke structuur van Zuidoost kenmerkt zich door een scheiding van functies. Dat werkt door in de sociale structuren: binnen Zuidoost blijven de werelden gescheiden. Juist het bij elkaar brengen van wonen, werken en maken of produceren geeft bewoners en ondernemers de kans om zich te ontwikkelen, te groeien en talenten te ontplooien. In Zuidoost is veel ondernemerschap en creativiteit, maar in de huidige situatie komt die nog onvoldoende in het plangebied tot bloei. De ruimte is er niet en/of er zijn fysieke barrières. De positie als economische toplocatie wordt niet ten volle benut en draagt onvoldoende bij aan de welvaart van de inwoners van Zuidoost. Er is geen wederkerige relatie. Zuidoost kent hoge jeugdwerkloosheid en een grote groep laaggeletterden. Onder andere via het Masterplan Zuidoost wil de gemeente daar verbetering in aanbrengen. Het Masterplan Zuidoost is gemaakt door partijen die actief zijn in het stadsdeel: bewoners, scholen, woningbouwverenigingen, welzijnsinstellingen, politie, justitie, kunst- en cultuurinstellingen, bedrijven, ondernemers, de Rijksoverheid en de gemeente Amsterdam. Doelstelling is in twintig jaar een duurzame en structurele verandering te realiseren op het gebied van onderwijs en jeugd, veiligheid, werk, wonen en leefbaarheid.

ArenAPoort en Amstel III bevinden zich nu nog op een eiland ten opzichte van de rest van de stad. De ruimtelijke en psychologische barrières daartussen zullen de komende jaren worden geslecht.



Figuur 17: **Visualisatie van PosadMaxwan.**



Figuur 18: De kaart van de omgevingsvisie voor Amsterdam tot 2050. In het witte kader de grootschalige stedelijke ontwikkeling die ook wel Amstelstad wordt genoemd. *Bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050*



Het Zuidoost van morgen

Ruimtelijke context volgens de Omgevingsvisie

Zuidoost groeit in rap tempo. Het is voor de ontwikkeling van het projectgebied essentieel om ook de toekomstige toekomst in ogenschouw te nemen.

Aan de zuidoostkant van de stad vinden verschillende transformaties en gebiedsontwikkelingen plaats. De grootste ontwikkeling wordt 'Amstelstad' genoemd. Amstelstad is de werktitel voor de lange stedelijke zone tussen het Amstelkwartier in het noorden en het AMC in het zuiden. Dit gebied wordt begrensd door de A2 in het westen en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht in het oosten. Amstelstad ligt in de economisch sterke en goed bereikbare zuidflank van de Metropoolregio en beslaat zowel de gemeenten Amsterdam als Ouder-Amstel. Het centrumgebied wordt momenteel uitgebreid tot aan de ring A10, waardoor de 'stad' steeds dichterbij komt. Amstelstad ligt bovendien naast het cultuurhistorisch waardevolle Amstelland. De kantorengebieden Amstel III en ArenAPoort worden omgevormd tot gemengde woon-werkwijken.

De belangrijkste opgave en ambitie voor Amstelstad is duurzame ontwikkeling, transformatie en intensivering. Er wordt een groot aantal woningen in verschillende milieus gerealiseerd, samen met de bijbehorende voorzieningen. De werkfunctie in de gebieden blijft en wordt uitgebreid. Daarvoor moeten er wel betere infrastructurele verbindingen worden aangelegd. Op basis van deze ontwikkelingen en de beschikbare ruimte wordt geschat dat er uiteindelijk plaats zal zijn voor ongeveer 25.000 tot 50.000 nieuwe woningen, wat gelijkstaat aan 45.000 tot 90.000 nieuwe bewoners, met bijbehorende niet-woonfuncties zoals scholen, kantoren, winkels, horeca, zorg en sport.

Ten oosten van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht, worden ook diverse ontwikkelingen voorzien die bijdragen aan de diversificatie en groei van Zuidoost. Dit omvat onder andere de fysieke groei van het stadsdeel, zoals in de Amsterdamse Poort, de H-, K- en E-buurt, in het Nelson Mandelapark, langs de flanken van de A9, en ook in Holendrecht en Reigersbos. Daarnaast stuurt het Masterplan Zuidoost op langjarige sociale verbeteringen in de Bijlmer en Gaasperdam.

Amstelstad

Zoals zichtbaar in de kaart van de Omgevingsvisie wordt er een forse stedelijke verdichting in het gebied tussen het spoor Amsterdam-Utrecht en de A2, van het Amstelstation en het AUMC, voorzien. Deze ontwikkeling wordt ook wel Amstelstad genoemd. Hieronder geven we een beeld van de verschillende deelgebieden binnen Amstelstad.

1. Amstelstation
Station Amsterdam-Amstel en omgeving ontwikkelt zich verder als groot regionaal multimodaal knooppunt. Rondom het station vindt intensieve verdichting plaats met hoogstedelijk wonen, grote kantoren en meer horeca, waardoor een gemengd grootstedelijk gebied ontstaat.

2. Amstelkwartier
De ontwikkeling van het Amstelkwartier is in volle gang. Het accent ligt op woningbouw, maar er is ook ruimte voor werken. In het verlengde hiervan zal ook het gebied rond metrostation Overamstel gaan verdichten en transformeren, maar meer dan in bijvoorbeeld het Amstelkwartier wordt hier ingezet op behoud en groei van de werkfunctie en op een gelijkwaardige mix tussen werken, wonen en voorzieningen.

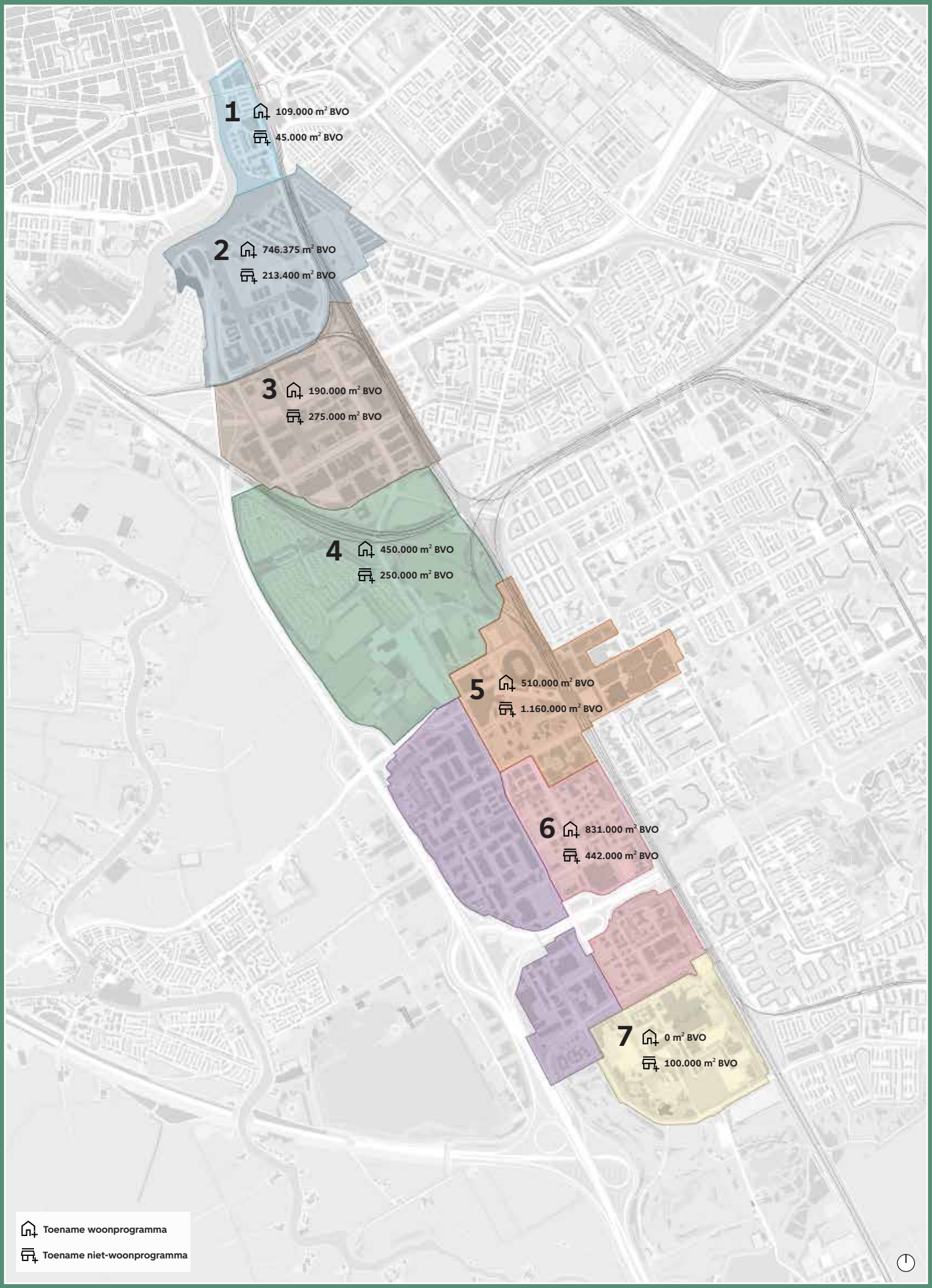
3. Amstel Business Park
Dit bedrijventerrein (ten zuiden van de A10) transformeert en intensiveert naar een meer gemengd stedelijk woon-werkgebied. De beschikbare restruimte wordt verder opgevuld tot de spoorlijn Duivendrecht-Schiphol. Met het doortrekken van de Joan Muyskenweg tot aan station Duivendrecht wordt de verbinding met Amsterdam-Zuid verbeterd. Een nieuwe aansluiting op de A2, juist ten zuiden van knooppunt Amstel, maakt het Business Park beter bereikbaar.

4. De Nieuwe Kern
De Nieuwe Kern ligt in de gemeente Ouder-Amstel, maar Amsterdam heeft er veel grond in eigendom. Het voornemen is hier zo'n 4.500 woningen te bouwen. Naast woningen is er ook ruimte voor kleine zelfstandige kantoren en voorzieningen. Aan de zuidgrens liggen de twee sportparken De Toekomst en Strandvliet. Die accommodaties worden uitgebreid met extra velden en indoor sportvoorzieningen. Ook station Duivendrecht en omgeving is onderdeel van de planvorming van De Nieuwe Kern.

5. ArenAPoort
Het ArenA-gebied en de Amsterdamse Poort hebben zich ontwikkeld tot een centrum-, uitgaans- en evenementengebied van regionale en nationale betekenis. Het is daarnaast een van de belangrijkste kantoorlocaties van Nederland waar twee van de drie grootste banken van Nederland gevestigd zijn. Het is de ambitie om het gebied door te ontwikkelen via verdichting en een gemengd programma van woningen, horeca, winkels, cultuur en andere voorzieningen. Tegelijkertijd wordt ingezet op maatregelen die de leefbaarheid en duurzaamheid in het gebied bevorderen, zoals parkeeroplossingen tijdens evenementen, een betere stationsomgeving, meer hoogwaardig groen en het programmeren (en herinrichten) van 'dode' plinten in gebouwen.

6. Amstel III Kantorenstrook
Dit (nu nog) monofunctionele kantorengebied is een van de grote beloften van Amstel-Stad. Samen met gevestigde eigenaren en investeerders worden tal van plannen ontwikkeld om het gebied geleidelijk aan te transformeren tot een levendig, hoogstedelijk en gemengd woon-werkgebied van hoge kwaliteit. Exacte aantallen woningen zijn nog niet bekend, maar voorlopige cijfers duiden op circa 15.000 woningen en bijbehorende voorzieningen.

7. AMC-gebied
Het ziekenhuis Amsterdam UMC – locatie AMC is eigenlijk een complex aan gebouwen gewijd aan het verlenen van gezondheidszorg, onderwijs en research. In het gebied werken ruim 7.000 zorgprofessionals en ongeveer 2.300 studenten. Die functies worden in de toekomst verder versterkt en uitgebouwd. De Medical Business Park ontwikkeling betreft het gebied ten zuiden van Amsterdam UMC, locatie AMC, dat een medisch bedrijventerrein wordt. De komende jaren ontwikkelen AMC en gemeente Amsterdam hier ongeveer 100.000 vierkante meter gemeenschappelijke laboratorium- en kantoorruimten.



Figuur 19: De verschillende deelgebieden binnen Amstelstad.

3 Ambities

We willen een solidaire stad zijn, waar de ontwikkeling ten goede komt aan iedereen, en we zorgen voor een duurzame toekomst (Coalitieakkoord 2022-2026). Nieuwe woonwijken, kantoren en bedrijfshallen dienen binnen de bestaande grenzen van de stad te worden gerealiseerd (groeien binnen grenzen – Omgevingsvisie 2050). Volgens de Strategie Amsterdam Circulair dient Amsterdam in 2050 100% circulair te zijn. Zo behouden we de grondstoffen die we zo hard nodig hebben voor onze welvaart en de energietransitie. Tevens biedt dit sociale kansen, bijvoorbeeld omdat hergebruik zorgt voor lokale werkgelegenheid in de reparatie en verwerkingssector. Dit is in lijn met de Donuteconomie.

Aansluitend op het programma Digitale Stad en het Tada Manifest, is de ambitie in het coalitieakkoord om in te zetten op een inclusieve, digitale stad. Met aandacht voor privacy en rechten en zeggenschap voor alle Amsterdammers. Met open en transparante technologie, die legitiem, soeverein en controleerbaar is. Zo kan worden voldaan aan de Amsterdamse normen en waarden, in plaats van afhankelijk te zijn van partijen elders. De technologie wordt met hoge duurzame ambities gerealiseerd zodat dit niet ten koste gaat van de planetaire grenzen.

3.1 Donuteconomie: de Donut als kompas voor gebiedstransformatie

3.1.1 De Donut-economie volgens Kate Raworth

De mensheid ziet zich in de 21ste eeuw voor twee grote uitdagingen gesteld: het bewaken en zoveel mogelijk herstellen van de ecologische balans op onze planeet; en het toegankelijk maken en eerlijk verdelen van welvaart en welzijn over alle mensen die op onze planeet wonen. De econome Kate Raworth verwoordt die doelstellingen en de weg naar realisatie ervan in haar boek Donut-economie: in zeven stappen naar een economie van de 21e eeuw. Hierin pleit zij voor het loslaten van het oude model van de een op puur op groei gebaseerde economie. In plaats daarvan moeten we naar een circulaire economie die ten dienste staat van de planeet en al haar bewoners, waarbij groei een middel is om meer sociale rechtvaardigheid en duurzaamheid te creëren. Ze gebruikt daarvoor een schema in de vorm van een donut. De buitenste ring van de donut verbeeldt het ecologische plafond, bestaande uit de negen planetaire grenzen waarbinnen we dienen te blijven om de aarde leefbaar te houden. Maatregelen om de energievoorziening te verduurzamen of materiaal te hergebruiken dragen bijvoorbeeld bij om binnen de planetaire grenzen te blijven. De binnenste ring verbeeldt het sociaal fundament, gebaseerd op de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties. Deze beschrijft de minimale levensstandaard waar elk mens recht op heeft. Het creëren van opleidings- en baanmogelijkheden dragen hieraan bij, evenals sociale huisvesting en buurtvoorzieningen. Tussen het sociale fundament en het ecologisch plafond bevindt zich een donutvormige ruimte waarin de mens en de planeet in evenwicht kunnen floreren. Het doel is om in de donut terecht te komen.

3.1.2 De Stadsdonut voor Amsterdam

Voor Amsterdam heeft Kate Raworth haar model gespecificeerd naar de Stadsdonut voor Amsterdam. Want haar Donut-economie is geen kant-en-klaar model dat op elke plek één op één kan worden toegepast. De omstandigheden zijn nooit hetzelfde, de interventies die nodig zijn om binnen de donut te komen of te blijven, verschillen per situatie en per moment.

Voor Amsterdam resulteerde dit in de centrale vraag: hoe kan Amsterdam een thuis zijn waar mensen tot bloei komen, op een florerende plek, en tegelijkertijd het welzijn van alle mensen en de gezondheid van de aarde respecteren? Om Amsterdammers tot bloei te laten komen, heeft Amsterdam voor haar inwoners

doelstellingen geformuleerd ten aanzien van gezondheid, huisvesting, connectiviteit, mobiliteit, werk, onderwijs enzovoort. De doelstellingen van de stad worden op basis van beschikbare data e.d. gematcht met de actuele situatie, die (uiteraard) een momentopname is. Op basis van deze inventarisatie kun je als stad zien waar je nog buiten de donut zit. Waar je de planetaire balans schaadt of onvoldoende voorziet in het menselijk welzijn. Vervolgens kun je bepalen welke interventies nodig zijn.

De stadsdonut is een holistisch instrument voor verandering. Het is een hulpmiddel, een uitgangspunt voor een nieuwe manier van denken, voor inspiratie en verandering, op weg naar een stad die de mens en de planeet doen floreren, zowel lokaal als mondiaal. Ook bij het opstellen van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is de donut als hulpmiddel ingezet.

3.1.3 De Stadsdonut in Amstel III

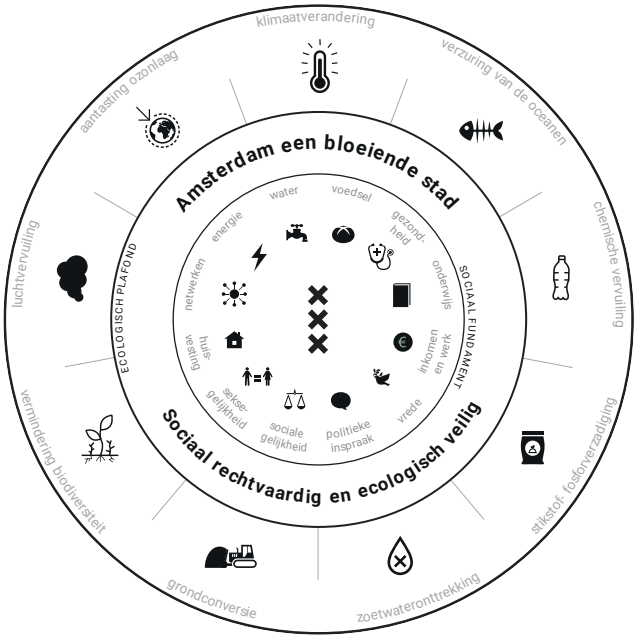
De gemeente heeft in samenwerking met Wooden City onderzocht hoe de principes van Raworth's Donut-economie zich verhouden tot de ontwikkeling van de bedrijvenstrook en of er een methodiek van 'donut-gestuurde' gebiedsontwikkeling van bedrijventerreinen op te stellen is.

De nieuwe benadering geldt voor zowel zittende als nieuwe bedrijvigheid. Alle bedrijven zijn in principe welkom, de nieuwe benadering moet geen selectie-instrument worden. Er wordt gewerkt aan een methodiek waarmee een momentopname kan worden gemaakt en het transformatiepotentieel inzichtelijk wordt. Middels interventies kan er in de gebiedsontwikkeling worden gewerkt aan de doelstellingen.

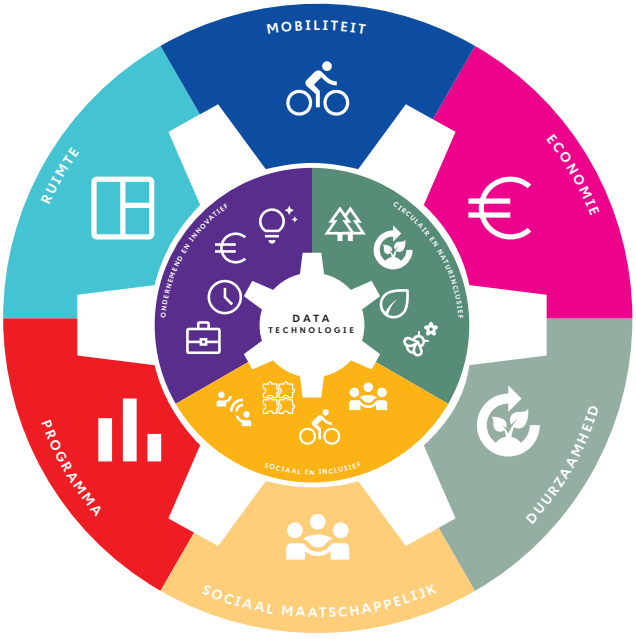
Het toepassen van de donut-economie op een bedrijventerrein is een primeur voor Amsterdam. Het plangebied is geschikt omdat hier alle facetten van het stedelijk werkgebied van de toekomst samenkomen: efficiënte productie, distributie en logistiek en een steeds belangrijkere functie voor kennis en data, innovatie en de uitwisseling daarvan tussen bedrijven. De mogelijke lessen van dit project beperken zich niet tot de ontwikkeling van het bedrijventerrein zelf. De methodiek die hier wordt toegepast kan dienen als nieuwe standaard voor circulaire gebiedsontwikkeling van bedrijventerreinen die in heel Amsterdam en binnen en buiten de Metropoolregio Amsterdam kan worden toegepast.

Het is de ambitie vanuit de principes van de Stadsdonut een levendig, multifunctioneel gebied te realiseren, waar onderwijs, onderzoek, wonen en ondernemen elkaar aanvullen. Belangrijke programmaonderdelen van het plangebied zijn:

- Toename van het totale metrage bedrijfsruimte voor meer opleidings- en werkgelegenheidsmogelijkheden voor met name praktisch opgeleide Amsterdammers;
- Stadsverzorgende bedrijvigheid die aansluit op de pilot voor de nieuwe circulaire economie;
- HPC Rekenfaciliteit om voldoende veilige en nabije (zonder vertraging) rekenkracht te garanderen voor de nieuwe circulaire economie, data gedreven toepassingen en onderzoek;
- Maakruimtes en laboratoriumruimte voor Health & Life Science voor kleinschalige productie om het testen van data-gedreven toepassingen mogelijk te maken;
- Verschillende soorten woningen: diversiteit aan appartementen en doelgroepen (sociale huur, midden



Figuur 20: De Amsterdamse stadsdonut.
Bron: Doughnut Economics Action Lab



Figuur 21: Kernwaarden Holterbergdistrict Amstel III.

huur en vrije sector);
- Creatieve woon- en werkplekken die inspireren en passen bij de verschillende groeistadia van ondernemers en ondernemende bewoners: van start-up en scale-up tot grotere organisaties;
- Voorzieningen die een levendige, veilige en gezonde stadswijk ondersteunen en ontmoetingen binnen en buiten stimuleren;
- Educatieprogramma's die door verschillende onderwijsinstellingen gebruikt kunnen worden;
- Ontmoetingsruimtes om actief kennis te delen, zowel binnen het ecosysteem als daarbuiten, op lokale, regionale en mondiale schaal;
- Groene publieke ruimte die sport, ontspanning en ontmoeting stimuleert maar ook rust biedt voor de reuring van het werk en past bij een aantrekkelijke werk- en woonomgeving.
- Een betere vertegenwoordiging van de foodsector in het plangebied;

3.2 Werkprogramma: meer bedrijfsruimte en andere economische functies

Volgend uit de Omgevingsvisie 2050 en de Bedrijvenstrategie 2020-2030 is het plangebied opgenomen als gebied voor grootschalige intensivering. Voor het goed functioneren van de stad is ruimte voor bedrijven(terreinen) van groot belang. Extra stimulans hiervoor is de waarschuwing in de Amsterdamse Bedrijvenstrategie 2020-2030 voor een groeiend tekort aan bedrijfsruimte. Als we niet ingrijpen, zal dit tekort oplopen tot 150 hectare in 2040. Daarom is een voorwaarde bij de transformatie dat het aantal vierkante meters bedrijfsruimte in het plangebied naar 150% van het bestaande m^2 aantal vierkante meters bedrijfsruimte groeit. Extra aandacht binnen het plangebied gaat naar de vestigingsmogelijkheden voor de stadsverzorgende bedrijvigheid, zoals loodgieters, monteurs, garages en stadsdistributeurs. De stijgende vastgoedprijzen in de groeiende stad verdrijven deze bedrijven uit de stad, terwijl die groeiende stad deze bedrijvigheid tegelijkertijd in haar nabijheid nodig heeft. De verdichting van het bedrijventerrein zal gecombineerd worden met het toevoegen van andere economische functies. Zoals kantoorruimte, laboratoria, HPC en voorzieningen.

3.2.1 Circa 9.000 extra arbeidsplaatsen

Doordat er meer ruimte komt voor bedrijfsruimte, maar ook voor kantoren en (maatschappelijke) voorzieningen, zal het aantal arbeidsplaatsen groeien naar 9.000. Dit biedt kansen voor zowel ondernemers als werknemers. Er wordt ruimte gecreëerd voor uiteenlopende typen bedrijven, voor kleinschalige ondernemers die bedrijfsruimte zoeken en start-ups die een kantoorruimte delen met gemeenschappelijke voorzieningen. Of voor scale-ups die weinig plek vinden in Amsterdam tot grotere bedrijven en laboratoria. Betaalbaarheid is belangrijk, juist om de diversiteit te waarborgen.

3.2.2 Complementariteit van functies

De ontwikkeling van een rekenfaciliteit, bedrijfsruimte, kantoren en laboratoria staan niet los van elkaar. Iedere functie profiteert van elkaars nabijheid en draagt bij aan het totaalconcept van een werkgebied van de toekomst. Zo kunnen logistieke processen van de bedrijven door de rekenkracht geoptimaliseerd worden en profiteren laboratoria van de aanwezigheid van artificiële intelligentie. De rekenfaciliteit wordt door de kantorenontwikkeling een AI-cluster, waar start-ups, scale ups en gevestigde bedrijven en instellingen gebruik van kunnen maken. In de doorontwikkeling en het beheer van de verschillende vastgoedonderdelen is het essentieel dat de onderlinge relaties centraal staan, zodat het gebied meer wordt dan de som der delen.

3.3 Sociaal: bijdragen aan Zuidoost

Essentieel bij de gebiedsontwikkeling is dat deze actief bijdraagt aan het sociale fundament van de nieuwe economie zoals die beschreven wordt in de Amsterdamse Stadsdonut. De Donut kent een aantal sociale pijlers: werk, inkomen, onderwijs, energie, connectiviteit, gemeenschap, mobiliteit, cultuur, gezondheid, huisvesting, water en voedsel, vrede en veiligheid (leefbaarheid), sociale rechtvaardigheid, politieke zeggenschap en gelijkwaardigheid in diversiteit. Voor deze pijlers kunnen in dit gebied sterke fundamenten worden gelegd. Voor een aantal zijn er al concrete plannen, zoals onderwijs en werk; voor andere pijlers zal meer uitwerking nodig zijn, zoals de zeggenschap die we (toekomstige) inwoners en ondernemers over de invulling van het gebied willen geven. Net als voor onderwerpen als samen stad maken en inclusieve stad (kansengelijkheid, maatschappelijke voorzieningen), gezonde stad (sport, voedsel en stadslandbouw, luchtkwaliteit en geluid). Dit zal worden uitgewerkt in de volgende fase voor het investeringsbesluit, waarin een sociaal-economisch plan zal worden opgenomen.

3.3.1 Connectie met Zuidoost

Sociaal en inclusief betekent ook dat de bedrijvenstrook niet meer een 'eiland' zal zijn binnen Zuidoost, maar meer deel gaat uitmaken van Zuidoost. De connectie tussen het bedrijventerrein en de bewoners van Zuidoost wordt op meerdere manieren verbeterd. Er wordt aansluiting gezocht bij het Masterplan Zuidoost, samenwerking gezocht met onderwijsinstellingen en placemaking-initiatieven opgezet. De gebiedsontwikkeling zal kansen bieden voor de mensen in zuidoost met alle achtergronden en opleidingsniveaus.

3.3.2 Samenwerking met onderwijs en onderzoek

Een van de doelstellingen van de ontwikkeling is de integratie van verschillende vormen van onderwijs. Afhankelijk van het uiteindelijke aantal en type gerealiseerde woningen, zullen er enkele basisscholen in het gebied komen. Daarnaast wordt samenwerking gezocht met onderwijs van vmbo tot WO+. Zo worden jongeren en studenten vroegtijdig betrokken bij diverse onderwerpen. In het hoofdstuk over AI staan daar enkele voorbeelden van.

3.3.3 Bijdragen aan Masterplan Zuidoost

Om de kansen te benutten die de herontwikkeling met zich meebrengt wordt er aangesloten op het Masterplan Zuidoost 2021-2040. Specifiek wordt ingezet op de doelen uit het Masterplan:

- Duurzame verbetering van het perspectief van de jeugd;
- Duurzame verbetering van de veiligheid;
- Duurzame verbetering van de leefomgeving.

De herontwikkeling biedt specifiek kansen voor jongeren en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daarnaast, in algemene zin, zijn er kansen om werkgelegenheid te creëren voor diverse opleidingsniveaus en betaalbare bedrijfsruimte te realiseren voor ondernemers uit Zuidoost.

3.3.4 Social return

De gemeente maakt met de ontwikkelaars in het gebied afspraken over de 'social return' van de ontwikkeling. Voorbeelden van concrete plannen:

- Kansen bieden aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.
- Voor jongeren: diverse onderwijs-, werkgelegenheids en cultuurprogramma's ontwikkelen.
- Bedrijfsruimten die tot aan de herontwikkeling vrijkomen tijdelijk inzetten.
- Placemaking.

3.4 High Performance Computing (HPC): katalysator om binnen de Donut te komen

3.4.1 Een AI-cluster in Amsterdam

Artificiële Intelligentie (AI) neemt in ons dagelijks leven, de wetenschap en de economie een steeds prominentere plaats in. Van het ontwikkelen van vaccins tot het ontwerpen van gebouwen. Van het voorkomen van misoogsten tot het aangaan van nieuwe relaties. AI helpt onderzoekers bij het aanpakken van de grootste problemen waarmee we momenteel als mensheid te maken hebben. De gemeente Amsterdam stimuleert AI ten behoeve van het welzijn van de inwoners van de stad, de wetenschap en de economie.

Amsterdam behoort in Europa tot de koplopers op het gebied van AI. Het innovatieve ecosysteem dreigt echter in haar ontwikkeling geremd te worden. Ten eerste kent de stad geen echt AI-cluster van bedrijven en instellingen. Zo'n cluster stimuleert innovatie omdat er meer interactie plaatsvindt. Tweede punt is dat voor AI veel rekenkracht nodig is. Deze High Performance Computing (HPC ofwel supercomputing) is niet alleen in Amsterdam maar zelfs in Nederland en Europa in onvoldoende mate aanwezig.

In het plangebied wil Wooden City samen met haar digitale partner EscherCloud krachtige en toegankelijke faciliteiten voor HPC introduceren. Dat maakt het plangebied geschikt voor de vorming van het gewenste AI-cluster, zodat Amsterdam zijn koppositie kan consolideren en uitbreiden. Tegelijkertijd zou dit AI-cluster in combinatie met HPC een krachtige bijdrage kunnen leveren aan andere sectoren. Denk aan het Amsterdam Life Sciences-district direct naast het gebied of het Science Park, maar ook aan de stadsverzorgende bedrijvigheid die in het plangebied komt.

3.4.2 Wat kunnen we met HPC?

HPC is het genereren van super-rekenkracht door een verzameling servers op een vaste plek of in de cloud, waarbij servers op soms verschillende plekken gekoppeld worden. De rekenkracht is gebaseerd op GPUs (Graphic Processing Units), die zeer geschikt zijn voor het ondersteunen van AI. Hiermee kunnen wetenschappers en ondernemers veel slagvaardiger bijdragen aan het oplossen van grote maatschappelijke problemen. Vraagstukken worden doorgerekend en gesimuleerd op een manier en met een snelheid die voorheen niet mogelijk was. In plaats van modellen met tien variabelen, is het nu mogelijk te werken met modellen met een miljard variabelen. Dat helpt om sneller oplossingen te vinden. In de energietransitie bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van nieuwe materialen die het schaarse lithium kunnen vervangen of bij het ontwikkelen van betere katalysatoren voor een duurzame productie van waterstof. Of bij klimaatverandering, omdat HPC via grootschalige simulaties betere analyses en oplossingen mogelijk maakt. En in de life sciences: door nieuwe moleculen voor betere medicijnen te ontwikkelen, of betere analyses van medische beelden te maken en nieuwe vaccins voor de bestrijding van pandemieën.

3.4.3 Datasoevereiniteit en toegankelijkheid

Met de komst van HPC in het plangebied krijgen Amsterdamse kennisinstellingen, onderzoekers en ondernemers de beschikking over een rekenkracht die binnen Nederland en zelfs binnen Europa uniek is. Een alternatief is rekenkracht inkopen bij tech-reuzen buiten Europa. Daarbij spelen twee problemen. Ten eerste investeren deze grote partijen flink in rekenkracht, juist

om de grote maatschappelijke problemen op onder meer klimaat en gezondheid te kunnen oplossen. Als Europa die capaciteit niet zelf opbouwt, dreigt het continent ook voor het oplossen van maatschappelijke uitdagingen afhankelijk te worden van de tech-reuzen. Daar komt bij dat talent en kennis weglekt, want onderzoekers kunnen daar over veel meer faciliteiten beschikken dan met HPC die hun in Europa ter beschikking staat.

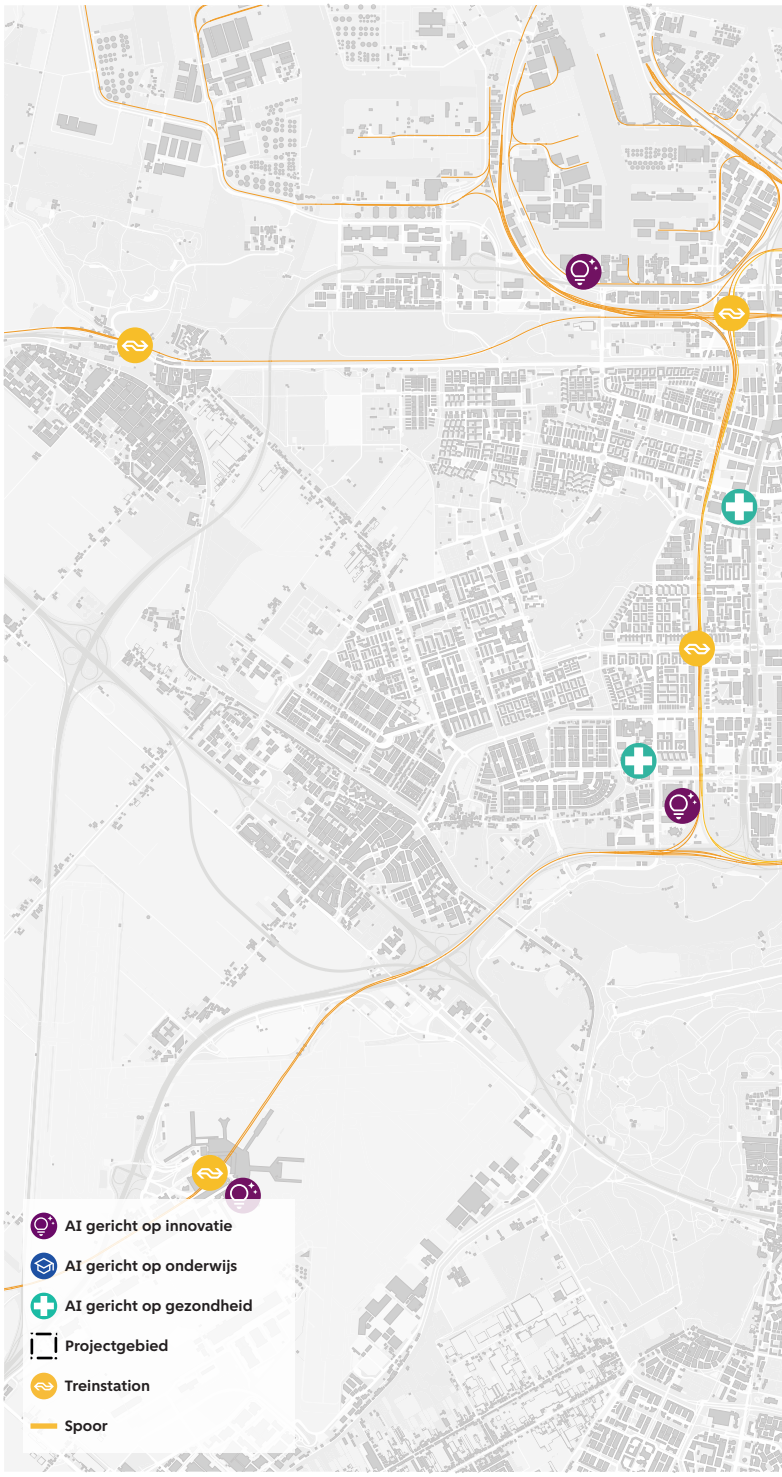
Een ander probleem is de datasoevereiniteit. Veel landen en ook de EU hebben wetten en regelgeving opgesteld voor het beheer en de opslag van data. Partijen uit andere werelddelen kunnen niet altijd verplicht worden zich te houden aan Europese of Nederlandse regelgeving. Buitenlandse regeringen kunnen bijvoorbeeld om redenen van 'nationale veiligheid' besluiten zich data toe te eigenen of de privacy ervan te schenden. Ook is in het tijden van crisis onverstandig volledig afhankelijk te zijn van de digitale infrastructuur van één land, zeker als dat een land is dat niet in de EU ligt.

De HPC die Wooden City en digitale partner EscherCloud willen bouwen in het plangebied, gaat voldoen aan de Europese wet- en regelgeving. Het beheer van de data en het gebruik van HPC komt daarmee tegemoet aan de hoge Amsterdamse standaard op deze gebieden. Voorwaarde is wel dat de toegankelijkheid tot HPC goed wordt geregeld en dat de rekenkracht (ook) wordt aangewend ten behoeve van de doelen die de stad stelt. De gemeente gaat daar afspraken over maken met Wooden City en EscherCloud. De marktpartijen sorteren hier nu al op voor door relaties aan te gaan met Amsterdamse kennis- en onderwijsinstellingen, direct omwonenden en programma's voor talentontwikkeling. Zo kunnen ook de lokale gemeenschap en de stad in zijn geheel meeprofiteren van het AI-cluster en de bijbehorende rekenkracht.

3.4.4 Inpassing in de omgeving

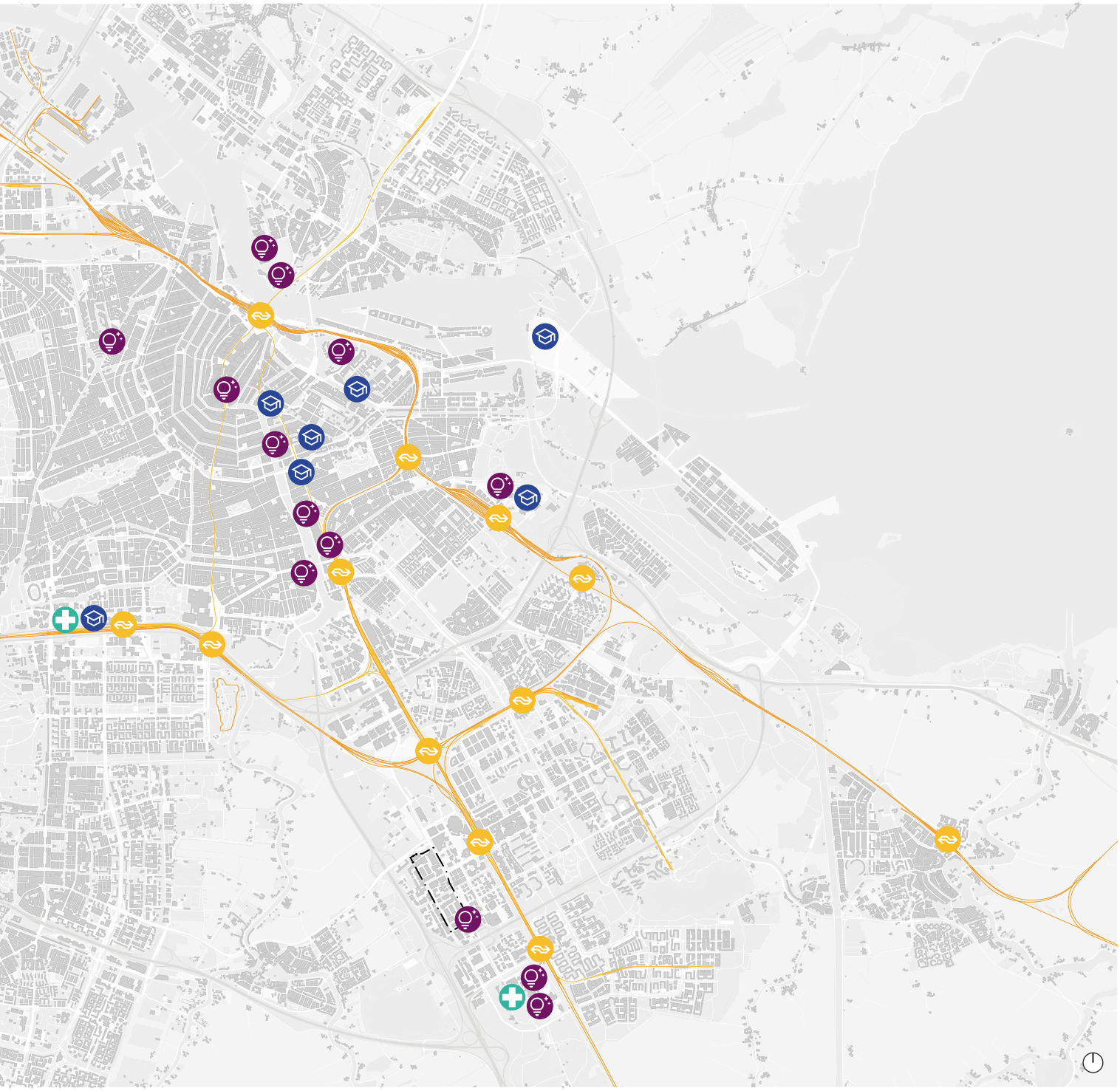
Omdat we allemaal in toenemende mate, ook in het dagelijks leven, gebruikmaken van digitale systemen en hulpmiddelen, hebben we in toenemende mate data-infrastructuur nodig. Maar data-infrastructuur legt een grote druk op de energieconsumptie van een stad, helemaal als deze gecentraliseerd wordt in grote datacenters. Bovendien zijn de grote datacenters doorgaans een aanslag op het landschap of verlagen ze de verblijfskwaliteit in een gebied.

In het plangebied wordt dit anders georganiseerd. Om te beginnen, HPC of super-rekenkracht is wat anders dan een datacenter; het wordt immers niet gebruikt voor de opslag van data maar voor het uitvoeren van complexe berekeningen. Hoewel deze HPC minder ruimte inneemt dan een luchtgekoeld datacenter, spelen er vergelijkbare uitdagingen van energetische en ruimtelijke aard. Er wordt ingezet op een integratie van HPC in de gebouwde omgeving, waarbij de leefbaarheid van het gebied bepalend is. HPC wordt zoveel mogelijk gemengd met andere functies, waarbij moet worden opgemerkt dat de functiemix beperkingen kent vanwege beveiligingsaspecten. Gevels zullen zichtbaar maken wat er in het gebouw gebeurt. Waar dit niet mogelijk is, zal maximaal worden ingezet op biodivers groen of opwekking van energie. De verdiepingshoogte in de gebouwen zal andere invullingen op termijn kunnen faciliteren.



Figuur 22: Het bestaande AI-ecosysteem in Amsterdam en omgeving. *Bron: PosadMaxwan*

De ambitie is om een zo hoog mogelijk percentage HPC te voorzien van immersiekoeling, om maximale restwarmte te kunnen benutten voor het gebied. Wooden City en EscherCloud onderschrijven deze ambitie. Bij immersiekoeling worden de servers ondergedompeld in een vloeistof die warmte geleidt. Hierdoor is substantieel minder energie nodig voor koeling dan bij de huidige luchtgekoelde datacenters. Tevens is de restwarmte hoogwaardiger, namelijk 40 á 45 graden Celsius ten opzichte van circa 27 graden Celsius bij restwarmte uit luchtgekoelde datacenters. HPC in het plangebied kan naar schatting in potentie meer dan 10.000 nieuwbouwwoningen in Zuidoost van stadswarmte voorzien. Kanttekening is dat niet alle partijen op dit moment bereid zijn om aanpassingen van hun apparatuur te maken om in immersiekoeling te investeren. Wooden City en EscherCloud beginnen daarom met een aanzienlijk deel van de HPC in immersiekoeling uit te voeren, met het streven het aandeel in de loop der jaren op te voeren.



Ontwikkelen op basis van kernwaarden

De genoemde ambities staan niet op zichzelf, ze zijn onderling samenhangend en versterken elkaar. We onderscheiden drie kernwaarden die richting geven gedurende de ontwikkeling van het gebied:

- Sociaal en inclusief: het gebied is geen eiland, het ligt in een bestaand stadsdeel met bewoners en ondernemers die zich ook moeten kunnen profiteren van deze ontwikkeling. De ontwikkeling biedt onder andere kansen voor huisvesting, werk en opleiding. Er gaat specifieke aandacht uit naar de mensen in Zuidoost, tegelijkertijd wordt niemand uitgesloten.

- Ondernemend en innovatief: er wordt ruimte gemaakt voor allerlei type ondernemerschap. Er wordt extra ruimte voor bedrijvigheid gemaakt, maar er zullen ook werkgebouwen ontwikkeld worden voor op datatechnologie en lifesciences gerichte bedrijven. Innovatie vindt plaats door bedrijven maar ook door hoe bedrijven met elkaar samen werken en zaken in collectief verband organiseren.

- Duurzaam en natuurinclusief: de ambitie is om het gebied te transformeren naar een duurzaam, circulair en natuurinclusief gebied.

Deze kernwaarden werken door op alle stedelijke thema's: economie, mobiliteit, ruimte, programma, maatschappelijk. De kernwaarden helpen om, samen met de stadsdonut, keuzes te maken. Een bijzondere rol speelt data-technologie, welke fungeert als katalysator voor de kernwaarden en helpt bij de ambitie om binnen de gezonde grenzen van de Donut te komen.





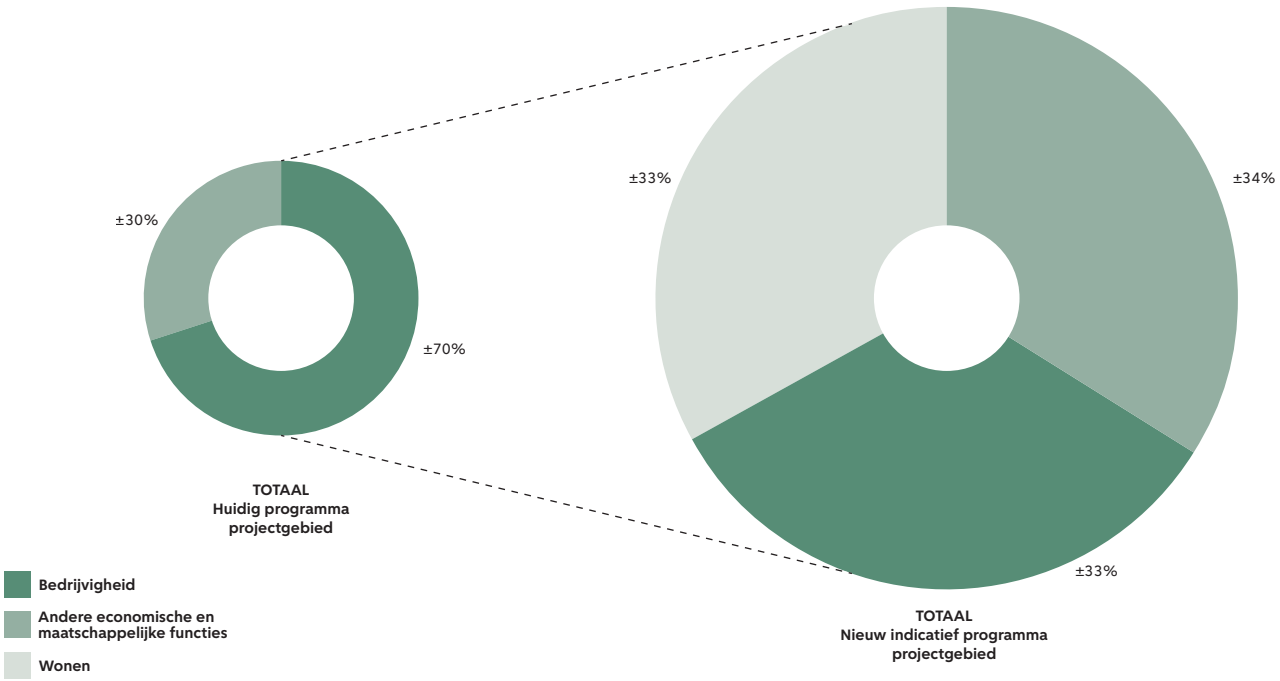
Figuur 23: **Duurzame kernwaarden voor projectontwikkeling die alle stedelijke thema's beïnvloeden. Ondersteund door de stads-donut en data-technologie als katalysator voor gezonde grenzen.**

4 Programma

4.1 Programmamix

Bij het begin van een gebiedsontwikkeling met een looptijd van meer dan 10 jaar kent het programma een grote onzekerheidsmarge. Die onzekerheden betreffen economische aspecten zoals de ontwikkeling van de kantorenmarkt en de woningmarkt, maatschappelijke aspecten zoals het draagvlak voor de plannen onder stakeholders en ruimtelijke aspecten zoals het windklimaat en de invulling van de mobiliteitsopgave. De uitbreiding van het station Bijlmer Arena bijvoorbeeld, met een entree aan de Hoogoorddreef en daarmee een directe toegang tot het plangebied, is van cruciaal belang voor het toevoegen van programma. Gaandeweg zullen er steeds meer onzekerheden worden weggenomen. In deze fase werken we met een indicatieve programmatabel. Het programma dient in ieder geval te blijven binnen de grenzen van wat ecologisch en maatschappelijk verantwoord is, oftewel binnen de Donut. De indicatoren hiervoor zullen nog nader worden uitgewerkt.

Architecten, stedenbouwkundigen, ontwikkelaars en bouwers zullen worden uitgedaagd om tot een betere benutting van de ruimte te komen waarbij de stedelijke kwaliteit en de bijdrage aan de stadsdonut de maatgevende factoren zijn. Niet alleen voor het plangebied, maar ook gezien de functie van het terrein voor de stad. Zo dient het programma voldoende stadverzorgende bedrijvigheid op te leveren voor de



Figuur 24: **Huidige verdeling van programma in relatie tot het nieuwe indicatieve programma.**
In percentages, ten opzichte van het programma.

Functie	Huidig programma (m²)	Nieuw indicatief programma (m²)	Aandeel (%)	Toename t.o.v. huidig programma (m²)
Bedrijfsruimte	160.000	240.000	27%	80.000
Wonen	-	*295.000	33%	295.000
High Performance Computing (HPC)/ onderstation	-	50.000	6%	50.000
Voorzieningen: Commercieel	50.000	65.000	7%	115.000
Voorzieningen: Maatschappelijk		35.000	4%	
Kantoor		65.000	7%	
Laboratorium (met kantoor)	-	150.000	17%	150.000
Totaal	**210.000**	**900.000**	**100%**	**690.000**

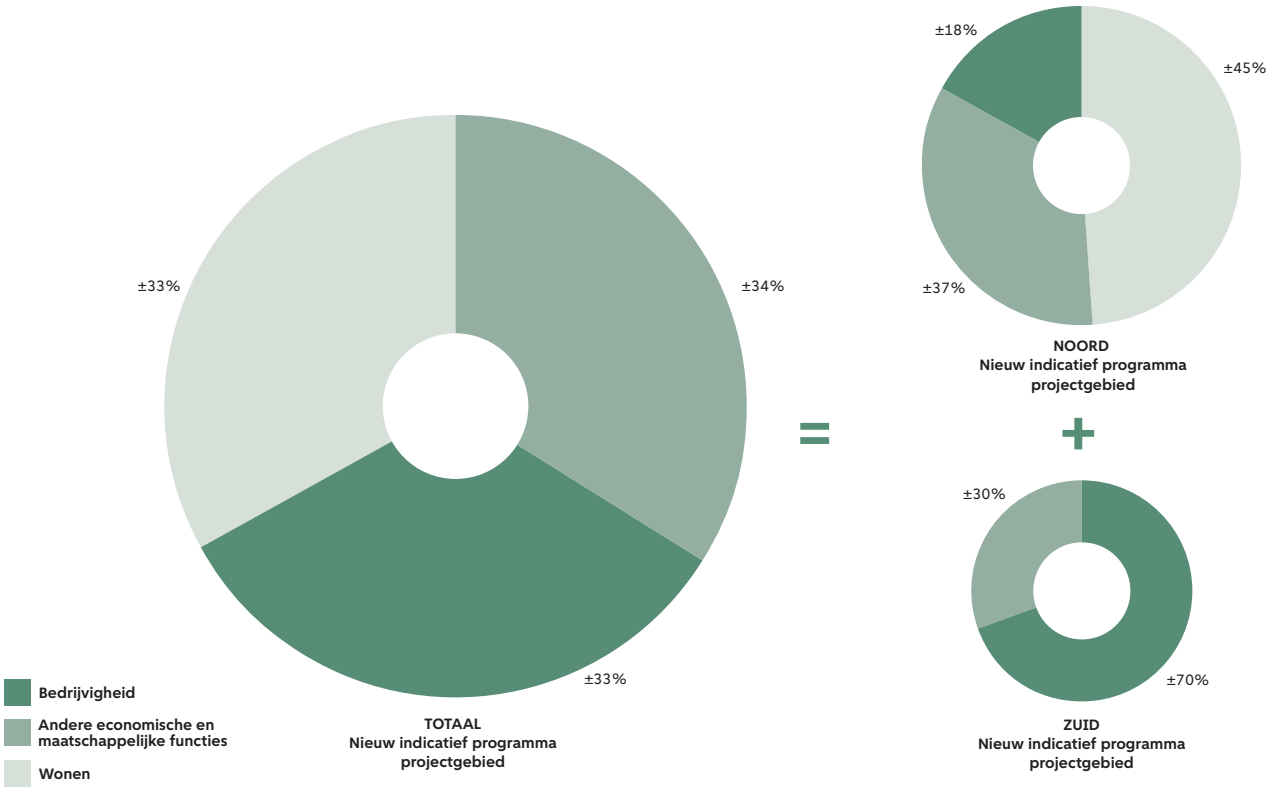
Figuur 25: Indicatief programma Holterbergdistrict
*****Uitgaande van ±4000 woningen*

stad. De huidige verhouding binnen de bedrijvenstrook van 70% bedrijvigheid en 30% andere economische/ maatschappelijke functies zal bij deze verdichtingsopgave verschuiven, waarbij de bedrijvenfunctie voor het zuidelijk deel van het gebied dominant zal blijven en de woonfunctie alleen op het noordelijk deel een plek zal krijgen.

De inschatting van de capaciteit van het plangebied is dat een programma van minimaal 850.000 à 900.000 m² haalbaar moet kunnen zijn. Het programma heeft potentie om verder door te groeien. De ambitie om 150% aan bedrijfsruimte te realiseren leidt op basis van het huidige metrage van ca. 160.000 m² tot een opgave van ca. 240.000 m². Voor het woonprogramma is in deze fase nog weinig onderbouwing voor handen. De realisatie van gestapelde bedrijfsruimte is voorwaardelijk voor het slagen van de gebiedsontwikkeling en zal fasegewijs gebeuren voorafgaand aan de toevoeging van andere functies. Het genoemde metrage en het aantal woningen zijn grove schattingen die aan de hand van het stedenbouwkundig plan in de volgende fase nader zullen worden onderbouwd en indien nodig worden bijgesteld.

4.1.1 Verdeling noordelijk en zuidelijk deel plangebied

In het noordelijke gedeelte van het plangebied is een gemengd hoogstedelijk gebied voorzien. Tweederde deel van het totale programma is in dit gedeelte van



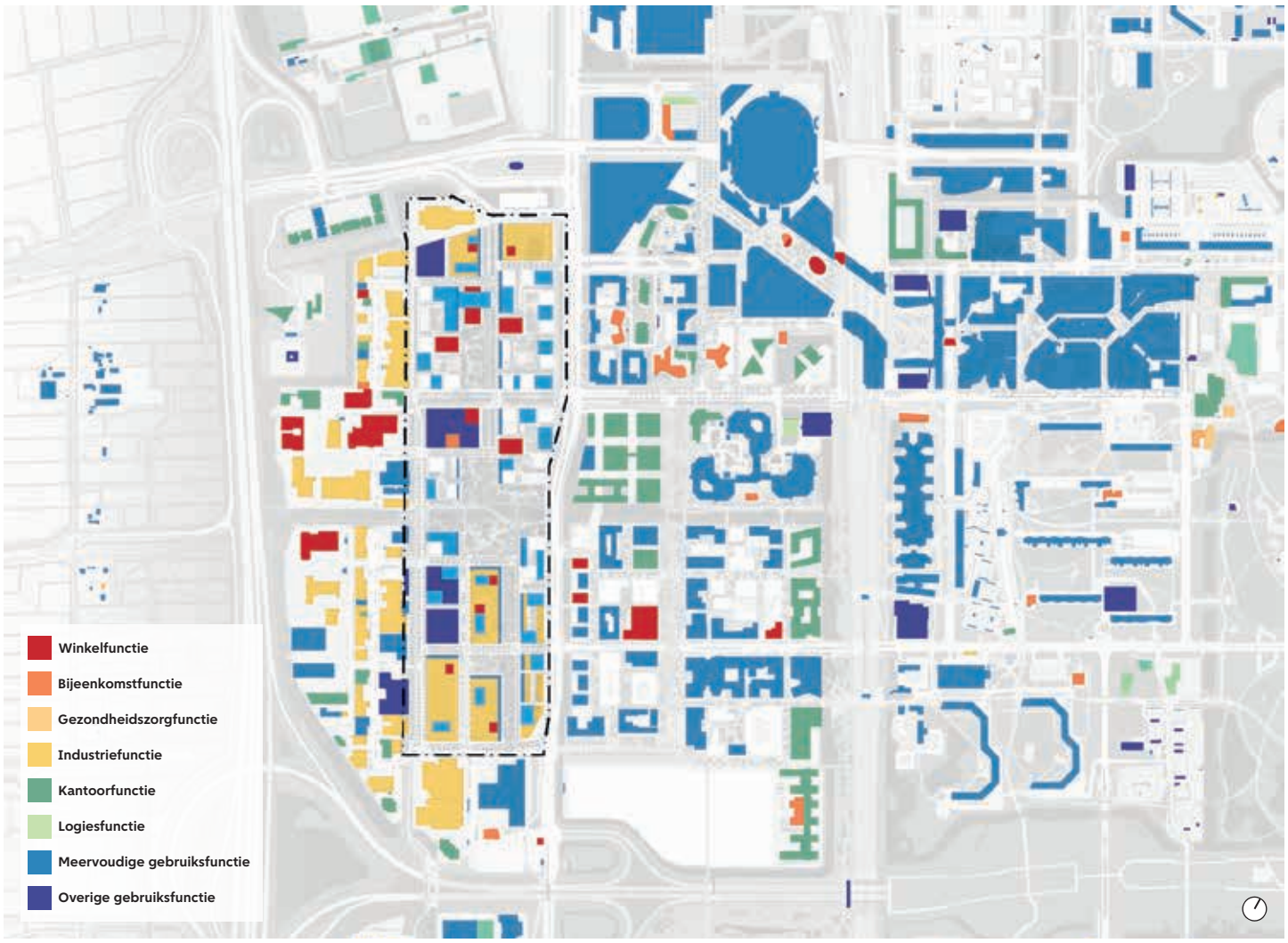
Figuur 26: Indicatieve verdeling noordelijk en zuidelijk deel plangebied.
Noordelijk deel: Mix van wonen, kantoren en voorzieningen; Zuidelijk deel: Focus op bedrijfsruimte en voorzieningen.

het plangebied voorzien. De mix van wonen, kantoren/ laboratoria, bedrijfsruimte en voorzieningen moet een levendig gebied opleveren op ieder moment van de dag. Het deelgebied zal qua programma aansluiten op het naastgelegen gebied Arenapoort. Alleen in dit gedeelte van het plangebied zullen er woningen worden gerealiseerd en zullen gevoelige functies zoals basisscholen een plek vinden.

De Molenwetering vormt de overgang tussen het noordelijk en het zuidelijk gedeelte van het plangebied. In het zuidelijk gedeelte staat werken centraal, waarbij bedrijfsruimte dominant aanwezig is, in combinatie met laboratoria en kantoor. Er zijn geen woningen voorzien om ruimte te blijven bieden voor bedrijfsruimte. Aandacht zal uitgaan naar voorzieningen die enerzijds voor levendigheid moeten zorgen op ieder moment van de dag en anderzijds moeten kunnen bestaan tussen de bedrijvigheid. Het aandeel wonen (ook wel met MXI aangegeven) als onderdeel van het totale programma zal naar schatting een derde worden en zal ongeveer de helft van het programma op het noordelijk gedeelte beslaan.

4.2 Bedrijvigheid: ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid

Stadsverzorgende bedrijvigheid is belangrijk voor het functioneren van een stad en voor de individuele bewoners. Loodgieters, distributeurs, garages, schoonmaakbedrijven en kinderopvangcentra; dit soort bedrijven zit idealiter dicht bij de inwoners. In Amsterdam zien we echter een verdrijvingsmechanisme dat we in meer Europese hoofdsteden zien. Door de groei van de stad stijgen de prijzen van het vastgoed. De stadsverzorgende bedrijvigheid, die traditioneel een relatief laag rendement per vierkante meter kent, wordt hierdoor tot buiten de stadsgrenzen verdreven. Ze moeten hun heil zoeken in de regio of aan de rand van de stad, ver van de klant. Dat is niet alleen onhandig voor de klant, die lang op zijn product of dienst moet wachten of zelf moet gaan ophalen. Het is daardoor ook slecht voor het milieu en zorgt voor problemen inzake mobiliteit. De paradox stelt zich dat door de groei van de stad de vraag naar stadsverzorgende bedrijvigheid groeit, maar tegelijk die bedrijvigheid juist door de groei verdrongen wordt.



Figuur 27: Een verkenning van het toekomstige voorzieningennetwerk op hoofdlijnen.
Deze verkenning heeft geen status en wordt in de volgende fase (investeringsbesluit) uitgewerkt middels een SP.

Overheden kunnen deze ontwikkeling niet tegengaan door ondersteuningsmaatregelen, maar wel door vestigingsmogelijkheden te creëren in gebieden die goed bereikbaar zijn en waar de bedrijvigheid niet botst met andere functies. Het plangebied is zo'n zone. Bedrijvenstrook Amstel III kent in potentie uitstekende vestigingsvoorwaarden – bereikbaar, dichtbij OV, centrum- en woongebieden -- om de groei van stadsverzorgende bedrijvigheid te accommoderen. De clustering van deze bedrijven draagt bij aan hun vermogen om efficiencyslagen te maken, te verduurzamen en circulaire ketens op te zetten. Daarnaast biedt de toename van stadsverzorgende bedrijvigheid kansen aan iedere Amsterdammer, met name praktisch opgeleiden vinden hier stage- en werkplekken. Er liggen diverse koppelkansen van verschillende takken bedrijvigheid met technische, ambachtelijke en digitale MBO-specialisaties. Het vergroten van de ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid biedt nieuwe mogelijkheden voor de economische ontwikkeling van Zuidoost en is in lijn met de ambities van het Masterplan Zuidoost.

4.3 Kantoren

De toevoeging van kantoren past binnen de Omgevingsvisie 2050, waarin staat dat bedrijvigheid gemengd moet worden met andere economische functies. Daarnaast groeit door de toenemende digitalisering en verschuiving naar tech de vraag naar kantoormeters door bedrijven die binnen deze sectoren actief zijn. Door ook deze gebruikers hier een plek te geven ontstaan synergiën die het totaalverhaal verder versterken. Bovendien zijn deze technologiebedrijven onder meer bezig met toepassingen die een groter publiek ten goede komen. Toepassingen voor Zuidoost zijn bijvoorbeeld de doorrekening van optimalisering van mobiliteitsmodellen in Amsterdam en de toekomstige scenario's om bijvoorbeeld klimaatverandering tegen te gaan. Door deze nieuwe kantoorruimte te combineren met andere bedrijvigheid in het plangebied wordt de bovenstaande win-win situatie versterkt. De bedrijven in tech, duurzaamheid en life sciences zijn de sectoren van het heden en de toekomst waarin kansen en verdienmogelijkheden worden gezien. Door ze een plaats te geven in Zuidoost, brengen we die kansen naar Zuidoost.

Recent onderzoek naar de kantorenmarkt in Amsterdam geeft aan dat ten aanzien van kantoren - zeker op het gebied van tech – nog uitbreidingsmogelijkheden zijn, mede gezien de gunstige ligging ten opzichte van het Bijlmer Arena station. De ruimte die er voor het plangebied aanwezig is, wordt geschat op 170.000 m^2 bvo. Afhankelijk van de kantorenmarkt zit hier nog groei in. Daar komt eventueel een verhuisbeweging bij van groeiende technologiebedrijven die de afgelopen jaren in het centrum van Amsterdam zijn gevestigd. Enkele hiervan hebben zich kunnen vestigen in het centrum, maar de mogelijkheden voor groeiende bedrijven zijn als gevolg van schaarste aanzienlijk afgenomen.

Het plangebied biedt zeer goede mogelijkheden voor de vestiging van technologie- en life science- bedrijven. De locatie is goed gelegen en uitstekend bereikbaar. Met de high performance computing die in het deelgebied wordt gerealiseerd, wordt een bijzondere extra kwaliteit geboden die invulling geeft aan een zeer sterk groeiende behoefte in de markt. Wooden City ambieert een ecosysteem op basis van high performance computing en AI voor diverse organisaties, van jong tot volwassen en van klein tot groot. Een ecosysteem waar kennisdeling, research & development en commerciële activiteiten elkaar versterken.

4.4 Laboratoria: duurzaamheid en life sciences

Het belang van onderzoek naar klimaat en ontwikkeling van geneesmiddelen en vaccins is onderstreept door de globale coronapandemie van 2020. Rekenkracht is hierbij essentieel gebleken. Deze pandemie heeft ook aangetoond wat het belang is om dit zo lokaal mogelijk te doen, in plaats van het uit te besteden aan andere continenten. Laboratoria, ondersteund met rekenkracht, versterken deze innovatie en bieden kansen voor zowel de verdere ontwikkeling van bestaande onderzoekscentra in de stad (zowel academisch als bedrijfsmatig) alsook voor het plangebied. De geplande laboratoria bieden kansen voor mensen met verschillende opleidingsniveaus om te werken en door te groeien.

De laboratoria met bijbehorende kantoren zullen worden ontwikkeld als een geïntegreerde health en life science campus. Deze kunnen zowel in het noordelijk als het zuidelijk plangebied komen, waarbij in het noordelijk plangebied alleen laboratoria kunnen komen waarvoor de nabijheid van woningen geen belemmering is. Gezien de nabijheid van HPC onderscheidt het laboratorium zich van andere laboratoria in de rest van de stad en is het een aanvulling hierop. De laboratoria bieden voldoende plafondhoogte en passende luchtkoeling ten behoeve van microbiologische laboratoriumfuncties. Daarnaast wordt de koeling via een duurzaam koudenet of koudebron aangevoerd.

4.5 High Performance Computing (HPC)

Slimme technologie kan het smeermiddel van de transitie van Bedrijvenstrook Amstel III worden: de aanwezigheid van snelle internetverbindingen en de vestiging van HPC maken dat productie, reparatie, opslag en distributie van goederen in de toekomst op een meer sociaal verantwoorde en duurzame wijze kunnen gebeuren.

4.5.1 Versterken van het vestigingsklimaat

De ambitie is het versterken van het vestigingsklimaat voor bestaande én nieuwe bedrijven. Dit is mogelijk door het ontwikkelen van een ecosysteem voor bedrijvigheid waarbinnen faciliteiten, ruimte en grondstoffen innovatief gedeeld worden. De efficiencyvoordelen en synergiën die een dergelijk ecosysteem opleveren, maken een vestiging op Amstel III voor ondernemers aantrekkelijker dan op andere, meer traditionele locaties. Dit sluit aan op marktontwikkelingen in smart city logistics, kleinschalige productie, circulair hergebruik van materialen en de deeleconomie.

De aanwezigheid van duurzame en Europese rekenkracht, met bijbehorend onderstation voor borging voldoende elektra, is van grote waarde voor de verdere ontwikkeling van de innovatie en ontwikkeling van technologiebedrijven en laboratoria. De fysieke nabijheid gecreëerd door een ecosysteem van dergelijke bedrijven in de kantoren en de gedeelde openbare ruimte maken de (informele) interactie tussen deze partijen mogelijk en laagdrempelig. Dit zal naar de toekomst toe potentieel leiden tot samenwerkingen en pilotprojecten waarbij de bestaande ondernemingen hun werking ook kunnen versterken.

4.6 Wonen

Voor wonen geldt hetzelfde principe als voor het toevoegen van kantoren: ook de toevoeging van woningen past in de Omgevingsvisie 2050, mits de bedrijfsfunctie geïntensiveerd wordt. Woningen en dus bewoners maken het bedrijventerrein diverser, weerbaarder, sociaal veiliger en voor de werknemer en werkgever aantrekkelijker en uitnodigender. De sociale veiligheid en leefbaarheid dient voorop te staan, evenals een werkbaar klimaat voor de ondernemer.

Uitgangspunten voor de woningen zullen in de volgende fase worden uitgewerkt. Er zullen diverse type woningen komen voor diverse doelgroepen. Waarbij extra aandacht zal uitgaan naar de mensen uit Zuidoost en zal er onderzocht worden of er woningen gerealiseerd kunnen worden voor mensen met een economische binding met de omgeving.

Wonen in een omgeving waar je ook werkt heeft voordelen, maar bewoners kunnen ook overlast ondervinden van bedrijvigheid. Het plangebied zal zo worden uitgewerkt dat er een goede balans is. Dit zal worden bereikt door een hoogwaardige en prettige verblijfs- en leefomgeving. De aanleg van aantrekkelijke buitenruimte met waterpartijen, parken en groene pleinen draagt hieraan bij. Net als goede woonkwaliteit waar mensen tevreden zijn met hun woningen, onder andere door voldoende woonoppervlak en buitenruimte. In de vervolgfases (ontwerp, inrichting en beheer) wordt hier aandacht aan gegeven.

4.7 Voorzieningen

Het plangebied wordt een gemengd stedelijk gebied. Binnen dat kader moet het voldoen aan de Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen, dan wel aan het geldende beleid. Dit is de basis, maar om van het plangebied een aantrekkelijk werk- en woongebied te maken zijn meer maatschappelijke en commerciële voorzieningen nodig.

Ten aanzien van de maatschappelijke voorzieningen wordt extra ingezet op onderwijs (mbo, hbo, universitair onderzoek), opleiding, leiden naar werk en learning on the job. Het gebied kan ook een plek worden voor non-profit organisaties die met duurzaamheid bezig zijn of voor maatschappelijke organisaties die zich richten op onderwerpen rondom digitalisering en gelijke kansen, privacy of veiligheid. In het zuidelijk gedeelte wordt bij het programmeren van (maatschappelijke) voorzieningen gekeken naar functies die samengaan met de bedrijvigheid enerzijds, en zorgen voor een levendig gebied op ieder moment van de dag anderzijds. Bijvoorbeeld sporten op de daken van bedrijfsgebouwen en locaties voor evenementen.

Ten aanzien van de commerciële voorzieningen kan worden gesteld dat deze versterkend en aanvullend dienen te zijn op ArenAPoort. ArenAPoort is aan de westelijke zijde een uitgaanscentrum met (inter) nationale aantrekkingskracht, met de Johan Cruijff ArenA, de Ziggodome, AFAS Live, de grootste bioscoop van Nederland en diverse grootschalige winkels waaronder de meubelboulevard Villa ArenA. Daarnaast zijn er lokale functies denkbaar die goed te combineren zijn met een bedrijventerrein en de leefbaarheid van het gebied vergroten, zoals een zalencentrum of een trouwlocatie. Deze zijn vooral lokaal georiënteerd, stadsverzorgend en dienen de verbinding te maken met Zuidoost.

De dagelijkse detailhandelsvoorzieningen zijn op basisniveau en vooral bedoeld voor de bewoners en werkenden in het gebied. De niet dagelijkse detailhandelsvoorzieningen zijn – in principe vooral - te vinden in de omgeving, zoals de Amsterdamse Poort.



Figuur 28: Visualisatie van PosadMaxwan.

5 Ruimtelijk kader

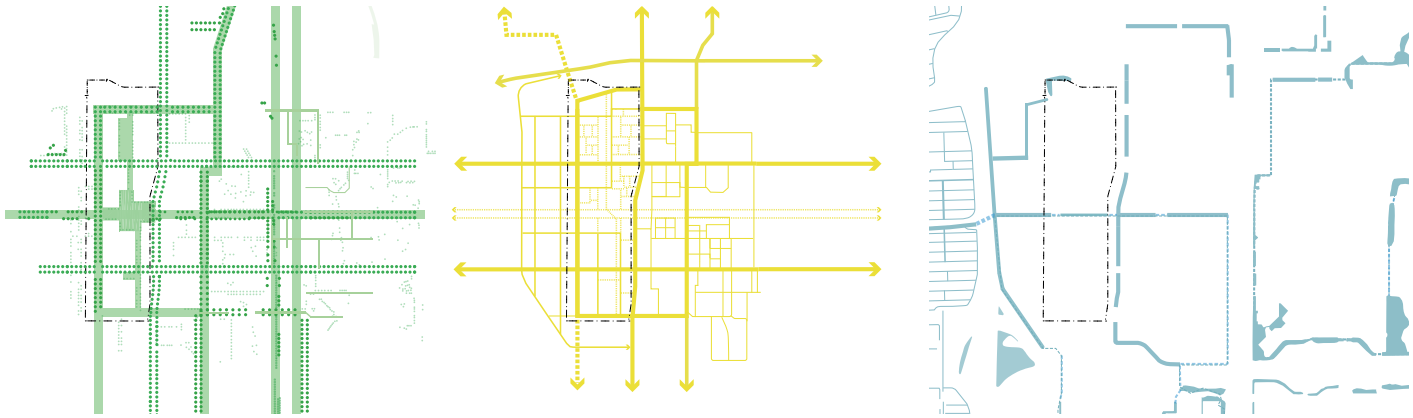
De ontwikkeling biedt de kans om het plangebied veel beter met de stad en de rest van Zuidoost te verbinden. Het gebied zelf kan een krachtige, herkenbare identiteit krijgen. Een Amsterdamse identiteit. De aansluiting met de omliggende wijken kan worden gevonden op verschillende (schaal)niveaus: groenblauw netwerk, mobiliteit, warmtenet, een onderscheidend programma dat aansluit bij het hoogstedelijke karakter van ArenAPoort maar ook bij de vraag naar bedrijfsruimte; een gemengd stedelijk gebied met diverse identiteiten waar veel ruimte is voor ondernemerschap. Er zullen verschillende plekken worden gecreëerd met een eigen sfeer. Een compact bedrijvigheidscluster, een dynamische hoogstedelijke werk- en innovatieomgeving maar ook rustiger delen. Alle met elkaar verbonden door een groen netwerk met grotere parken, natuurlijke wandelroutes en rustige binnentuinen.

5.1 Ruimtelijk concept op hoofdlijnen

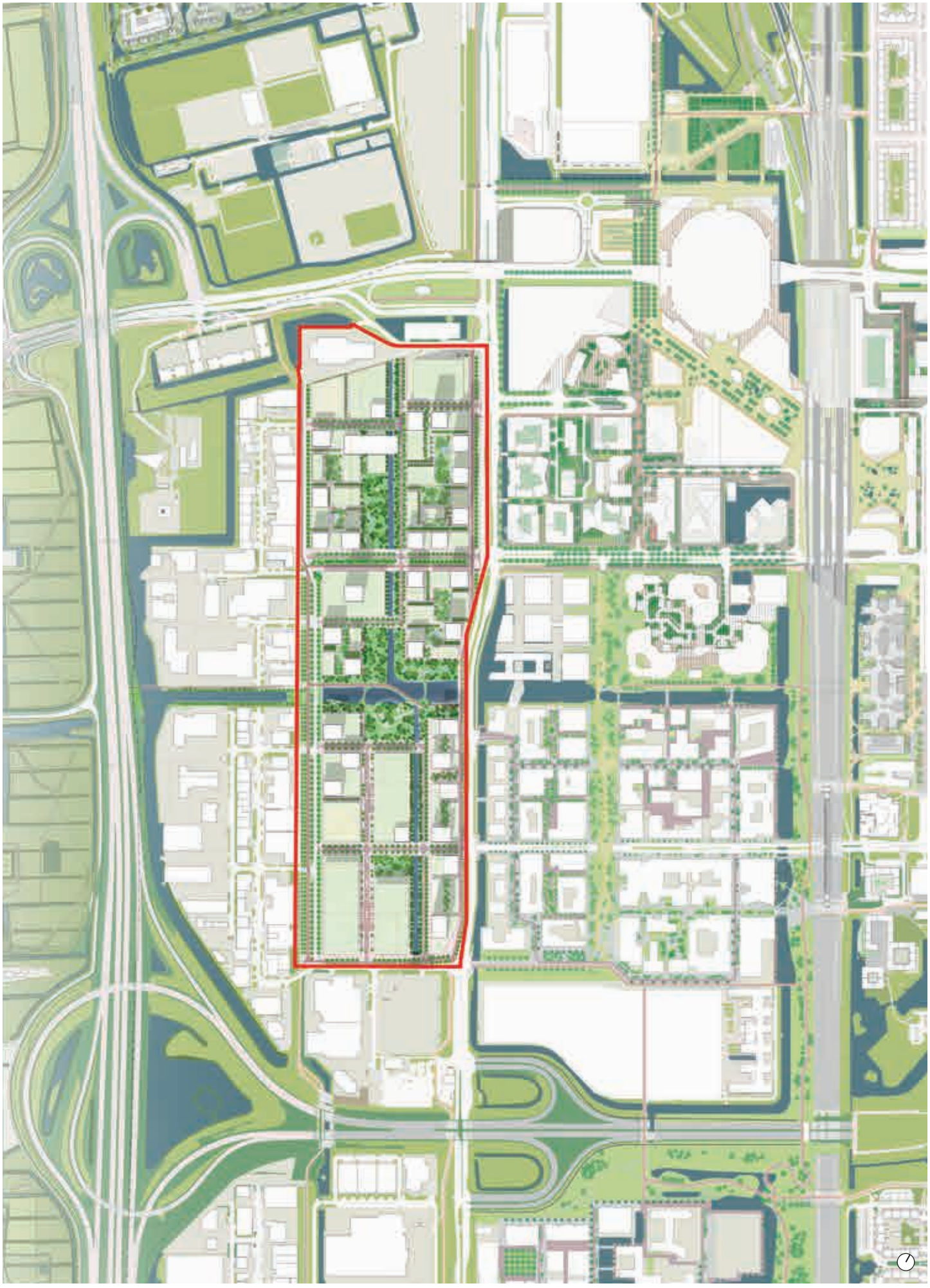
De huidige stedenbouwkundige verkenning is een concept op hoofdlijnen zonder status en wordt in de volgende fase (*investeringsbesluit*) uitgewerkt middels een Stedenbouwkundig Plan (SP). Het ruimtelijk concept is gebaseerd op een overzichtelijk en flexibel stedelijk grid dat zowel logisch aansluit op zijn omgeving als geheel nieuwe kwaliteiten biedt. Ten noorden van de Molenwetering sluiten we vooral aan op de hoogstedelijkheid van ArenAPoort. Ten zuiden daarvan kiezen we voor een intensief 'Pakhuizenkwartier' (zie verderop). Het gehele gebied voorzien we van een genereuze groene en natuurinclusieve publieke ruimte.

Het gebruikelijke onderscheid tussen de kwaliteit van een woonbuurt en een werkgebied laten we vervagen. De inrichting van de publieke ruimte wordt overal aantrekkelijk en groen, waarbij we zoveel mogelijk rekening houden met de wensen van de voetganger en (vracht-)fietser.

Het ondernemen in alle soorten en maten, en de ruimtes die daarvoor nodig zijn, vormen een onderscheidend uitgangspunt voor het stedenbouwkundig kader van het plangebied. Ondernemen mag daarbij ruim gezien worden, het is inmiddels al lang niet meer zo dat je alleen productief kunt zijn in een kantoor of in een bedrijfshal. Vanuit huis werken is inmiddels ook heel gewoon. Het is dus belangrijk om bij het woningbouwprogramma daarvoor zover mogelijk op te sturen.



Figuur 29: De groenstructuur, waterstructuur en het stedelijk grid vormen samen de onderlegger voor de ontwikkelingen in het projectgebied. *Bron: Herzog & de Meuron*



Figuur 30: Stedenbouwkundige verkenning op hoofdlijnen in relatie tot ontwikkelingen in omliggende gebieden.
Deze verkenning heeft geen status en wordt in de volgende fase (investeringsbesluit) uitgewerkt middels een SP.

De Molenwetering wordt het groene hart, met ook een recreatieve functie voor de omliggende buurten, en geeft met de voorgestelde fietsbrug direct toegang tot de Amstelscheg. Ze vormt de grens en het verbindend element tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte van het plangebied. De ambitie is om op deze plek de stad beter met het landschap te verbinden door de barrièrewerking van de A2 te verminderen. Hoewel dit pas op termijn (bij de ontwikkeling van Deelgebied 2) aan de orde zal zijn, wordt daar in de plannen voor Holterbergdistrict al rekening mee gehouden.

5.2 Aansluiten op Zuidoost

5.2.1 Hechten van gebieden

ArenAPoort, Amstel III Kantorenstrook, Amstel III Bedrijvenstrook en de Amstelscheg zijn momenteel van elkaar gescheiden door grote wegen die beperkt oversteekbaar zijn. Een aantrekkelijke stad heeft gebieden die (meestal) organisch groeien en elkaar op een natuurlijke manier overlappen. Juist op de punten waar het ene gebied het andere ontmoet, ontstaan de meest levendige delen van de stad. Denk aan de Amsterdamse stadsstraten die onderdeel van buurten zijn, maar tegelijk een stedelijke betekenis hebben.

De nieuwe structuur van het plangebied is wat betreft het programma, de volumes en het raamwerk van de publieke ruimte afgestemd op de structuren van de aangrenzende gebieden. Hierdoor kunnen de gebieden samen meer een geheel gaan vormen: Bijlmer-ArenA. Door ook nieuwe verbindingen naar de Amstelscheg te maken, wordt dit landschap veel beter met Zuidoost verbonden.

5.2.2 Koppelen en verbeteren van bestaande groen- en waterstructuren

Door Bijlmer-ArenA loopt een aantal duidelijke groene en blauwe lussen of loops die vaak nog niet af of niet robuust genoeg zijn. Ze hebben echter wel de potentie om een sterke verbindende structuur te gaan vormen. Het plangebied kan een voorname rol spelen in het aan elkaar knopen van de verschillende gebieden en groenblauwe corridors tot een robuuster netwerk van groene ruimten met plekken om elkaar te ontmoeten en te bewegen.

5.3 Een genereus groenblauw raamwerk

Groenruimten bepalen voor een groot deel het ruimtelijk DNA van Zuidoost. Genereuze natuur is de basis voor een gezonde, klimaatadaptieve, natuurinclusieve en aantrekkelijke stadswijk. De groenblauwe structuur, met een balans tussen recreatieve en ecologische waarden, vormt een solide basis voor duurzame en gezonde verdichting.

Gezien de hoge dichtheid van het gebied wordt ingezet op een hoge ecologische waarde met sterke diversiteit en intensief groen op alle niveaus, van maaiveld en terrassen tot gevels en daken. Alle ruimten zullen moeten worden ingezet om binnen de groennormen te blijven die Amsterdam zichzelf gesteld heeft. Er wordt extra nadruk gelegd op het doortrekken van de ecologische en recreatieve corridor langs de Molenwetering naar de Amstelscheg en de verbinding over of onder de A2. Zo wordt een belangrijke groene ader en historisch landschap dichterbij Zuidoost gebracht en voor een grote groep mensen bereikbaar gemaakt.

Het nieuwe groenblauwe raamwerk heeft onderstaande uitgangspunten:

5.3.1 Waterstructuur

Natte natuur vormt het natuurlijke landschap van het plangebied. Op basis van het bestaande watersysteem wordt een nieuwe waterstructuur voorgesteld die belangrijke nieuwe kwaliteiten zal toevoegen. Tegelijk kan hierdoor de grondwaterstand in het gebied beter worden gereguleerd.

De Molenwetering is de belangrijkste groenblauwe drager, de ecologische ruggengraat en verbindende corridor. Het is ook de belangrijkste recreatieve route in Bijlmer-ArenA en binnen het -plangebied. Om als ecologische en recreatieve verbinding richting Amstelscheg te kunnen functioneren, is op de schaal van Zuidoost een minimale breedte van 50 meter nodig.

De kwaliteit van de Molenwetering wordt versterkt door een nieuw waterpark, aangevuld met een nieuwe singel in noord-zuid richting: een kwalitatief verbindend element dat de grondwaterhuishouding verbetert en aansluit op het waternetwerk van de omgeving. De Molenwetering, het waterpark en de singel vormen samen de basis voor het recreatieve en ecologische netwerk.

Het waterpark gaat het groene hart van het gebied vormen en vergroot de recreatiemogelijkheden. Er zal ruimte zijn voor ecologie en biodiversiteit. Er komen onder andere een ecologische watertuin, een rustplaats aan het water, in het landschap geïntegreerde speelvoorzieningen en aantrekkelijke fiets- en voetgangersverbindingen. Als buffergebied kan het waterpark helpen regenwater vast te houden. Daarnaast zijn ten noorden en ten zuiden van het waterpark nog twee parken voorzien die bijdragen aan de waterretentie.

De singel verbindt de parken onderling en sluit aan op het ruimere watersysteem van Zuidoost. Ze helpt bij de waterretentie en verlicht de hittestress in het gebied. Het profiel van de singel verandert om verschillende activiteiten en sferen mogelijk te maken. Het minimumprofiel is 20 meter, zodat de singel als

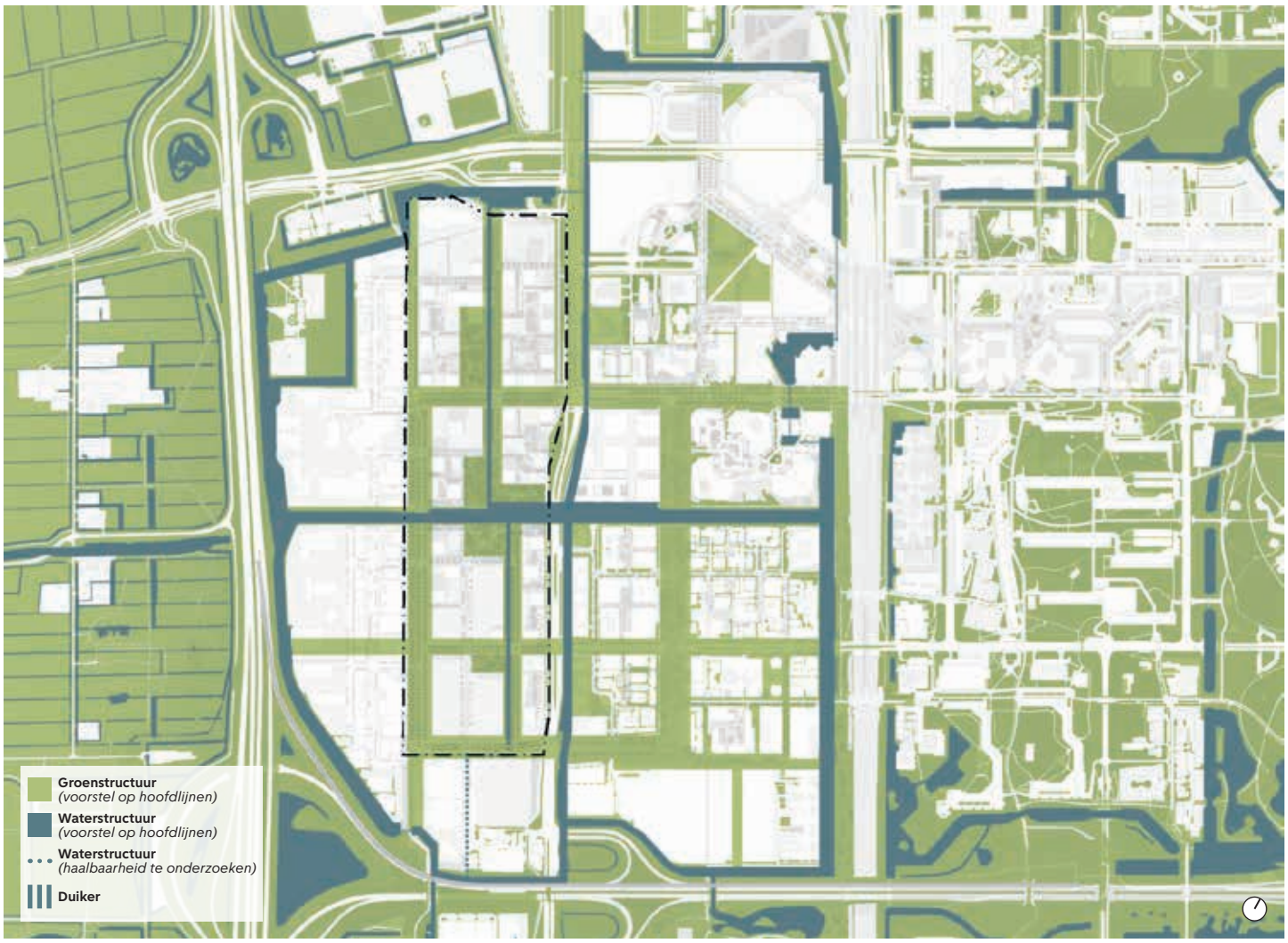
ecologisch element kan functioneren. Recreatieruimten van verschillende groottes, van een voetpad tot een sportveld langs het water, kunnen aan deze ecologische corridor worden gekoppeld. Bij de aanleg van de singel wordt rekening gehouden met de bestaande kavelgrenzen en een haalbare fasering. Ook de lanen, de bomenrijen en de ondergrondse infrastructuur zullen de loop mede bepalen. Water kan tijdelijk gebufferd worden in wadi's totdat het hele kanaal gerealiseerd is.

De extra wateroppervlakken die in het plangebied ontstaan, vormen samen met de bestaande waterstructuur rondom het gebied een gesloten netwerk van waterwegen. Hierdoor wordt de doorstroming bevorderd en waterkwaliteit verhoogd. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van doorlopende oevers, zodat doelsoorten zich makkelijker kunnen verplaatsen.

Nieuwe ecologische kwaliteiten toevoegen en verbinden
We willen in het gebied verschillende nieuwe ecologische habitats creëren en verbinden met ecologische corridors binnen het gebied en in de omliggende wijken. De focus ligt vooral op de oost-westverbinding en de relatie met de Amstelscheg. Een combinatie van twee ecologische strategieën lijkt veelbelovend voor dit gebied: waterinclusieve lokale ecologie en het Bos van de Toekomst dat zich richt op klimaatbestendigheid. Het nieuwe netwerk is bedoeld om zoveel mogelijk verschillende habitats en ecologische verbindingen in en rond het gebied te introduceren om de biodiversiteit en klimaatbestendigheid van Zuidoost te verbeteren.

5.3.2 Betere bodem en meer verschillende habitats

In de huidige situatie is de ecologische kwaliteit in het gebied beperkt. Private terreinen zijn over het algemeen vrijwel geheel verhard. De profielen van de meeste straten kennen weinig (verschillende) soorten beplanting. We streven naar een zodanige bodemgesteldheid dat in het gebied een veelheid aan soorten bomen, struiken en planten kan groeien. Dit geldt voor de openbaar (toegankelijke) delen, maar ook voor de private percelen. De vereiste ontwateringdiepte van 90 cm wordt op dit moment vaak niet gehaald, waardoor maatregelen nodig zijn. Dit biedt tevens kansen voor bodemverbetering en waterbuffering. Ook de gebouwen spelen een rol in de habitats; zowel gevels als daken worden natuurinclusief



Figuur 31: Een verkenning van een groenblauw netwerk op hoofdlijnen.
Deze verkenning heeft geen status en wordt in de volgende fase (investeringsbesluit) uitgewerkt middels een SP.

ingericht. Zo kunnen door het hele gebied verschillende habitats voor verschillende soorten insecten en kleine dieren ontstaan. Vanwege de hoge grondwaterstand is het logisch om met name de natte landschapskwaliteit uit te bouwen. Er zal gebruik worden gemaakt van het puntensysteem dat is gekoppeld aan de in het handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpenvoorkomende maatregelen.

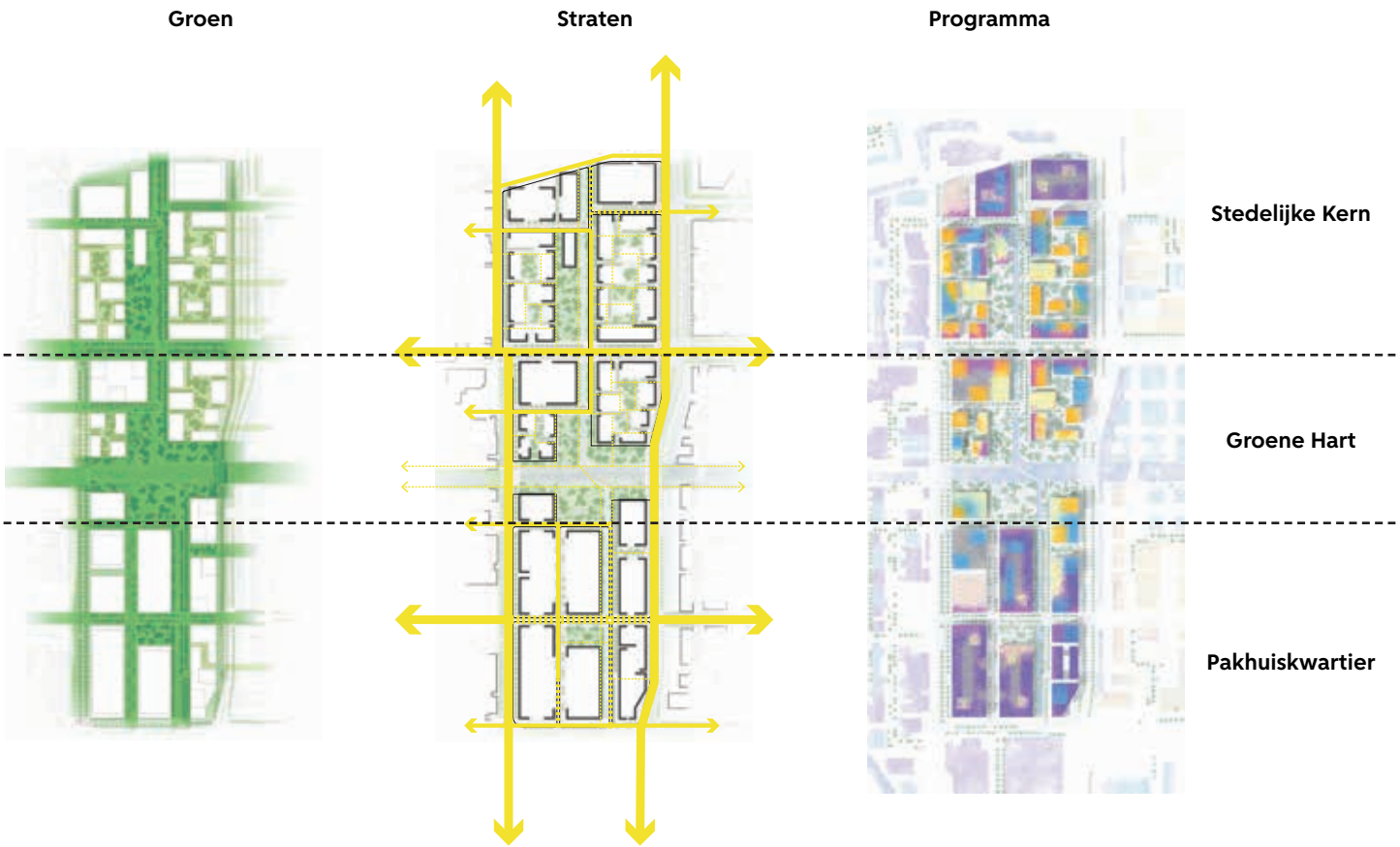
5.4 Eén gebied, meerdere identiteiten

De ambitie is een levendig, duurzaam innovatiedistrict te ontwikkelen, waar kruisbestuiving plaatsvindt tussen bedrijvigheid en kennisontwikkeling en ruimte is voor ondernemen, onderzoek en wonen. Daarvoor heeft het gebied op verschillende plekken verschillende identiteiten nodig. We hebben gekozen voor een opdeling in ruwweg drie, in elkaar overvloeiende identiteitsclusters.

1. **De stedelijke kern rond de Hoogoorddreef.** Het hart van het district biedt stedelijke kwaliteit met levendige straten met ruimte voor ontmoeten. De uitgangspunten zijn: een goede verblijfskwaliteit; een aantrekkelijke openbare ruimte; een volledig actieve plint met een mix van commerciële en maatschappelijke functies; publiek toegankelijk programma; adressen aan de straat; aanwezigheid van verschillende functies op straatniveau in een hoge dichtheid.

2. **Het groene hart rondom de Molenwetering.** De uitgangspunten voor dit gebied zijn: een natuurlijk waterrijk landschap, biodiversiteit, een explosie van groen zowel in het park als op de daken en gevels van gebouwen; een transparant en open programma op ooghoogte rondom het park; lagere bouwvolumes aan de parkzijde om te zorgen voor een goede zon- en windconditie; openbare ruimte op menselijke schaal in het park; sociale programma's; stedelijke huiskamers geclusterd rond het park; en als ambitie een iconische fietsbrug vanuit Bullewijk via het plangebied naar de Amstelscheg. Versterking van de recreatieve structuren in het landschappelijke gebied van de Amstelscheg sluit aan op de ambities uit de Verstedelijkingstrategie Metropoolregio Amsterdam.

3. **Het Pakhuiskwartier.** Hier komen stadslogistiek en lichte bedrijvigheid samen met onderzoekslabs en (georganiseerde) sport. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de kwaliteit van de industriegebouwen zoals bij de pakhuizen in het verleden ook het geval was. Er zal een



Figuur 32: Ieder identiteitscluster verschilt in maat, schaal en programma, maar draagt ten alle tijden bij aan de gebruik en beleving van een ongedeeld stuk stad. *Bron: Herzog & de Meuron*

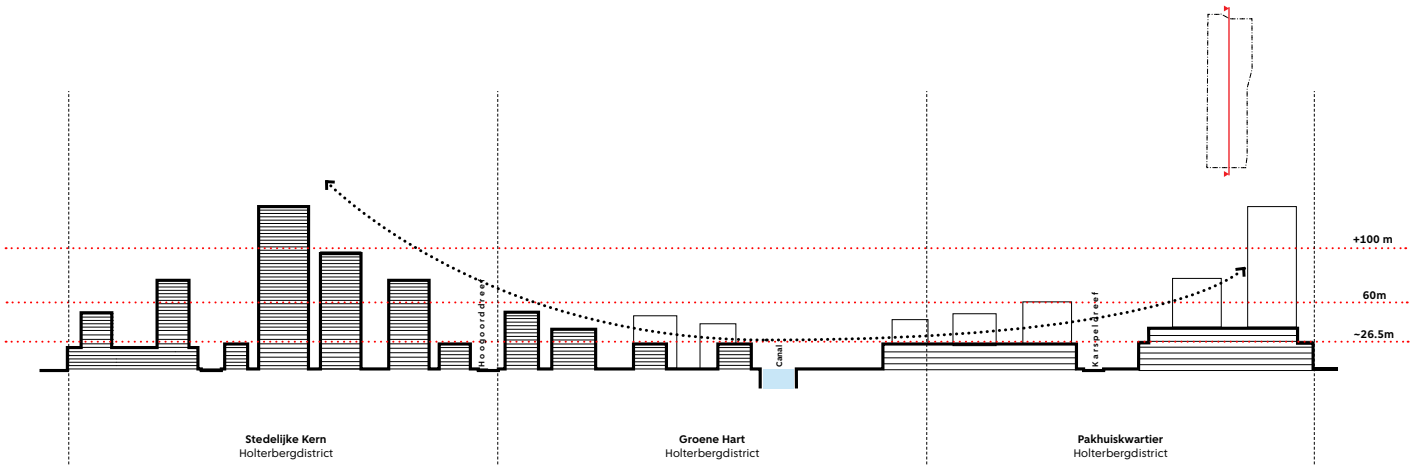
mix ontstaan van nieuwe en bestaande gebouwen, waarbij het huidige Intralox gebouw wordt gezien als een locatie voor placemaking. De uitgangspunten voor dit gebied zijn: open en transparante bedrijfsruimte; ruimte voor lokale werkgelegenheid en ondernemerschap; ruimte voor sport, evenementen en uitgaan; ruimte voor functies met een hogere milieubelasting (geluid, licht); sportfaciliteiten geïntegreerd in en op gebouwen; hoogwaardige openbare ruimte; en 24/7 veiligheid door gemengde functies en geclusterde voorzieningen in de plint.

Elke identiteitscluster bevat een mix aan functies die ondersteund wordt door voorzieningen in de plinten. Het gebied ten zuiden van de Molenwetering tot de Laarderhoogtweg is bestemd voor bedrijvigheid. Daarom is het woningbouwprogramma beperkt tot de noordkant van het gebied, met mogelijke integratie van lichte (stadsverzorgende) bedrijvigheid die woon-ondersteunend is zoals kleine maakbedrijven of loodgieters.

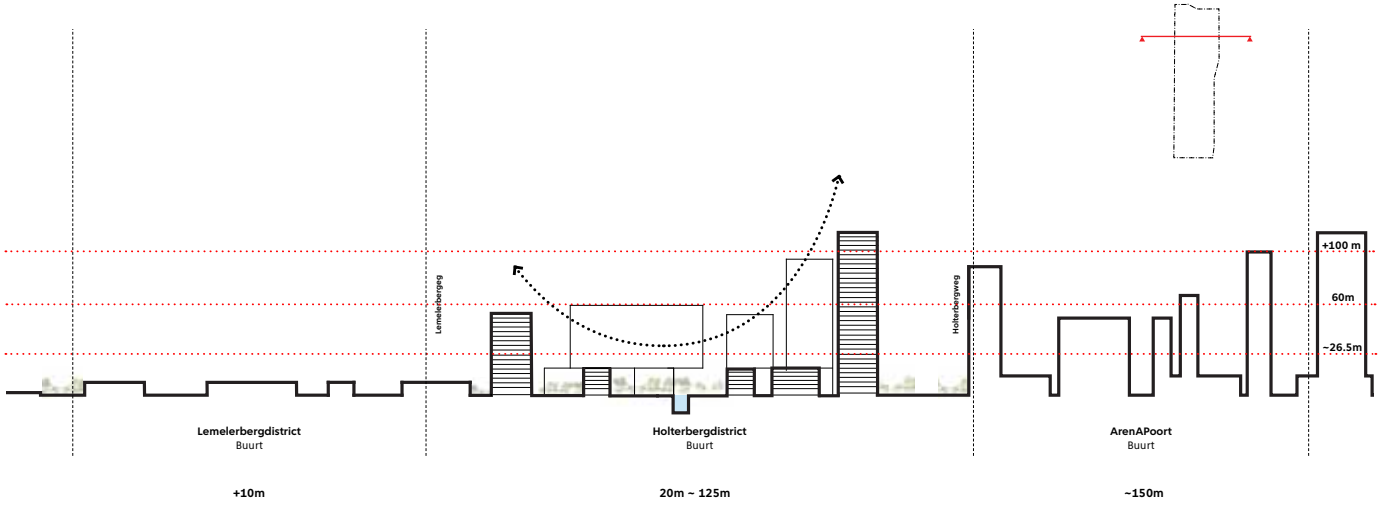
De dichtheid van de clusters is verschillend, passend bij hun identiteit en gebouwtypologieën. De stedelijke kern heeft een hogere dichtheid en sluit aan bij het hoogstedelijke karakter van ArenAPoort. Het groene hart vormt de overgang van hoogstedelijk naar bedrijvig. Het Pakhuiskwartier heeft een veel lagere dichtheid gezien de focus op bedrijven, sport en onderzoekslabs.

Hoewel de dichtheid varieert met de verdeling van het programma, moet de perceptie van dichtheid coherent en herkenbaar zijn in het hele gebied. Continuïteit in hoogte en volume creëert een verbindende identiteit. Drie bouwhoogtes worden gebruikt als leidraad voor de ontwikkeling:

- De eerste laag heeft een hoogte van 20-30 meter (6-8 verdiepingen), wat een zekere basis biedt voor het straatbeeld op deze plek in Zuidoost.
- De tweede laag heeft een hoogte van 60 meter, waardoor een hogere dichtheid kan worden verkregen met (woon/werk)torens.
- De derde laag biedt de mogelijkheid om torens hoger dan 60 meter te realiseren. Dit kan alleen op strategische en logische locaties.



Figuur 33: **Stadssilhouet, bekeken vanaf de Amstelscheg.**
Bron: Herzog & de Meuron



Figuur 34: **Stadssilhouet, bekeken van west naar oost.**
Bron: Herzog & de Meuron

5.4.1 Rust, ruis, reuring

Per deelgebied is een verschil in gradatie van levendigheid en stedelijkheid. Daarom is een zogenoemde rust-ruis-reuring verdeling opgesteld.

- Reuring bevindt zich voornamelijk rond de stedelijke kern (Hoogoorddreef): levendig door een hoog percentage en grote mix aan publieke functies, maatschappelijke dienstverlening, commerciële en verzorgende functies en horeca, allemaal met entrees aan de straat. Focus op een kleine korrel met de menselijke maat zodat het prettig wandelen is.
- Combinatie van reuring en rust rond het groene hart: actieve en open plinten naar het park toe met een mix aan horeca, recreatie, evenementenruimte, transparante vergaderruimtes. Een mix van gezellige drukte en ontspanning. Langs het water zijn rustige plekken.
- Ruis ter plaatse van de lichte bedrijvigheid (Pakhuiskwartier): een boeiende mix van logistiek, showrooms en transparante plinten naar de bedrijfsruimte, aangevuld met horeca en commercieel programma, dat zich meer toespitst op het industriële karakter van de wijk (design ateliers, brouwerij en een kleinere mix van speciale functies zoals sociale diensten, club, JongerenTalentCenter, sportclubs). Levendige plinten op de brede Holterbergweg en Lemelerbergweg, met een grotere korrel. Publiek programma en commerciële functies die gemakkelijk toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers van binnen en buiten het gebied. Aangevuld met zakelijke diensten en werkfuncties met een hoge transparantie.
- Rust binnen de blokken en buurtparkjes: een rustige en veilige omgeving met de nodige privacy. Plinten zijn toegespitst op woonkwaliteit, met wonen op de begane grond en een groot aantal voordeuren op maaiveldniveau. De parkjes (en de singel) bieden groene rustpunten in de gebieden.

5.5 Publieke ruimte

De openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeting, kruisbestuiving en beweging, en ondersteunt de identiteit van de drie clusters. De hoofdstructuur zal worden gedefinieerd in het hierna te maken stedenbouwkundig plan om een aaneengesloten openbare ruimte, ook met de omgeving, te waarborgen.

Dit project wordt ontwikkeld in een bestaand gebied. In het nieuwe raamwerk maken we vooral gebruik van de bestaande straten en passen die aan, afhankelijk van de (nieuwe) functie die ze krijgen. Ook maken we nieuwe straten en nieuwe publieke ruimtes zoals nieuwe parken en pleinen.

Voor deze fase van het projectbesluit is een illustratief plan gemaakt van de totale openbare ruimte om een doorkijk naar de beoogde kwaliteit te laten zien. Het ontwerp van de openbare ruimte wordt verder uitgewerkt in de volgende stap: het opstellen van het stedenbouwkundig plan.

5.5.1 Gebruik maken van bestaande straten

Het bestaande raamwerk van straten is heel bruikbaar om verder door te ontwikkelen en te complimenteren.
De Holterbergweg heeft de potentie om een stadsboulevard met actieve plinten en kwalitatieve openbare ruimte te worden, vergelijkbaar met de Wibautstraat. In de fase van het stedenbouwkundig plan zal bekeken worden of het mogelijk is om het profiel van de weg opnieuw in te richten dan wel te versmallen met behoud van de benodigde capaciteit. Omdat de impact hiervan buiten het plangebied ligt, zal dit gebiedsoverstijgend benaderd moeten worden.
De Hoogoorddreef zal in het projectgebied als auto-ontsluiting mogelijk minder belangrijk kunnen worden, ten gunste van de langzaam verkeerverbinding met station Bijlmer ArenA.

De Lemelerbergweg heeft op dit moment geen voorkanten naar de straat, dit is wel gewenst. De Lemelerbergweg wordt de belangrijkste ontsluiting van het plangebied, omdat het logistieke deel en ook de hubs hierop ontsloten worden. Integraal met de andere ontwikkelingen van Zuidoost zal gekeken moeten worden of de Lemelerbergweg eventueel ook aan de noordkant ontsloten kan worden op de Holterbergweg, waardoor de Hoogoorddreef tussen de Lemelerbergweg en de Holterbergweg autoluw kan worden. Aan de zuidkant zal de Lemelerbergweg met de Snijdersbergweg verbonden gaan worden. Hiervoor zal het bestaande viaduct onder de A9 wel uitgebreid moeten worden.

De Karspeldreef zal ruimtelijk doorgetrokken worden om het interne wandel- en fietsnetwerk optimaal aan te laten sluiten op de huidige routes in Bullewijk voor voetganger en bij voorkeur voor fiets.

5.6 Gebouwen (prototypen), duurzaamheid en infrastructuur

Voor het gebied is een aantal in een potentie geschikte gebouwtypologieën onderzocht. Deze worden in een stedenbouwkundig plan verder uitgewerkt. In de fase van het projectbesluit geven we een eerste aanzet, om de haalbaarheid ervan te onderzoeken. Dat geldt met name voor de gestapelde bedrijfsgebouwen, aangezien dit nog een vrij onbekende gebouwtype is in Nederland.

5.6.1 Pakhuis nieuwe stijl

Dit type gebouw biedt plaats aan gestapelde werkruimtes, van licht industrieel tot opslag, met ondergeschikte bijhorende kantoorruimte. Ook parkeerruimte is

geïntegreerd. De hoogte van deze blokken ligt tussen de 4 en 6 lagen. Dit prototype voor gestapelde bedrijvigheid is opgebouwd volgens de volgende principes:

- Interne logistieke circulatie en parkeren met toegang tot alle niveaus. Dit verlicht de omliggende straten van logistiek verkeer en parkeren. Door deze opzet is het ook mogelijk de plint van deze blokken te activeren met andere functies dan laadzones en de stoepen vrij te houden voor voetgangers.
- Een flexibele verdiepingshoogte van 4 tot 6 meter. Deze genereuze vrije hoogte maakt op de verschillende verdiepingen een brede waaier aan lichte bedrijvigheid mogelijk.
- Actieve daken met sport. De daken van deze blokken, die meestal een grote voetafdruk nodig hebben, bieden de mogelijkheid om georganiseerde sportfaciliteiten te huisvesten.

5.6.2 Interactief open-bouwblok

De open bouwbloktypologie is geschikt voor een verscheidenheid aan toepassingen: voor wonen en werken, voor commerciële en sociale voorzieningen. Dit blok wordt gedefinieerd door een of meerdere binnentuinen waar bouwvolumes omheen zijn geordend. De randen van het blok zijn poreus om een directe verbinding tussen de straat en de binnentuinen mogelijk te maken. De hoogte varieert van 20 tot 60 meter. Incidenteel zijn er torens tot 100 meter hoog (zie paragraaf bouwhoogte).

5.6.3 Bouwen op (bestaande) bedrijfsgebouwen

In deze typologie worden bestaande bedrijfsgebouwen gecombineerd met andere functies zoals kantoren en/of woningen. Afhankelijk van de capaciteit van de bestaande gebouwen kunnen volumes behouden blijven, van gebruik wijzigen of verdicht worden; dit door er nieuwe gebouwen bovenop aan toe te voegen. Deze hybride gebouwen zijn geschikt voor een verscheidenheid aan toepassingen, van mobiliteitshubs tot voorzieningen, werkruimten en zelfs woningen. De hoogte van dit gebouwtype varieert van 20 meter tot 60 meter.

5.6.4 Combigebouw

Het is de bedoeling om aan de Lemelerbergweg een gebouw te realiseren met onder andere een onderstation en HPC (High Performance Computing). Mogelijk zullen er meer functies worden ingepast, zoals een parkeerhub en voorzieningen. Het gebouw zal goed moeten worden ingepast in de omgeving, met actieve plinten langs de Lemelerbergweg, de Karspeldreef en de nieuwe binnenstraat.

5.6.5 Duurzaam ontwerp en duurzame bouw

Bij de bouw is er veel winst te behalen op het gebied van duurzaamheid. Allereerst is de ambitie de gebouwen energieneutraal of energiepositief te construeren (pijler 7 in de routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050). Ook is de ambitie om in 2050 een volledig circulaire stad te zijn (Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025). Er zal worden gestuurd op een zo laag mogelijke milieu-impact van alle onderdelen van het gebouw, waarbij tools worden ingezet als MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) en Life Cycle Analysis (LCA). Naast de CO2-impact zal CO2-opslag en de gezondheid in de keuze voor materialen worden meegenomen. Zo zullen circulaire (tweedehands) en biobased materialen een grote rol spelen. Tevens dienen materialen lang mee te gaan en wordt nagedacht over losmaakbaarheid en onderhoud. Gebouwen dienen flexibel en modulair te worden ontworpen, zodat ze tijdens het gebruik intern makkelijk aanpasbaar zijn en in de toekomst volledig van functie kunnen veranderen of eenvoudig te demonteren zijn. Gezondheid van de gebruiker is een belangrijk onderwerp. Zo dient er aandacht te zijn voor goede luchtkwaliteit, voldoende daglicht en nodigen de gebouwen uit tot bewegen en ontmoeting. Bij de bouw wordt er gestreefd naar uitstootvrij bouwmaterieel, uitstootvrije aan- en afvoer van bouwmateriaal en minimale overlast van de bouwplaats op de omgeving.

5.6.6 Duurzame energie

Voor het plangebied wordt een CO2-neutraal energiesysteem beoogd dat aansluit op de duurzaamheidsambities van de gemeente Amsterdam voor 2050. Het uitgangspunt is: lokaal waar kan en extern waar nodig.

5.6.7 Warmte en koude

De basis van het warmte- en koudesysteem is een centrale laagtemperatuur warmte- en een hoog temperatuur koude rotonde die de verschillende vragers in het gebied met elkaar verbindt. De systemen worden gevoed met de duurzame, groene warmte die vrijkomt vanuit de HPC en vanuit een op koude gedimensioneerde warmte- en koude opslag (WKO). Een koppeling met het stadskoudenet (Ouderkerkerplas) en stadswarmtenet van Vattenfall maakt het mogelijk om warmte en koude uit te wisselen en draagt bij aan de betaalbaarheid en betrouwbaarheid van het systeem. Koeling wordt verzorgd via een centraal duurzaam systeem en niet via aparte airco's.

Voor de warmte en koude in het gebied wordt gestreefd naar duurzame koeltechnologie. De immersiekoeling die wordt toegepast op (een deel van) de servers maakt het mogelijk een substantieel hoger deel van de warmte te hergebruiken.

5.6.8 Elektriciteit

Om voldoende capaciteit te waarborgen worden er binnen

het plangebied 1 of 2 nieuwe onderstations gerealiseerd. Dit draagt bij aan de gemeentelijke ambitie om tegen 2030 zeven nieuwe onderstations te realiseren. De ontwikkeling ondersteunt bovendien de verdere elektrificatie van de energietransitie en faciliteert oplaadmogelijkheden voor elektrisch vervoer en geëlektrificeerde bedrijfsvoering. De ondergrondse infrastructuur zal mogelijk geherstructureerd moeten worden. De mogelijkheden worden verder onderzocht via het Masterplan Kabels en Leidingen.

Er wordt gestreefd naar het gebruik van 100% duurzame elektriciteit. Waar het kan, worden zonnepanelen aangebracht voor lokale, duurzame opwek. Er wordt gezocht naar een balans tussen energie-opwek, groen, biodiversiteit, sport op daken en waterberging. Maximaal meervoudig ruimtegebruik is hierbij het uitgangspunt. De lokale opwek wordt aangevuld met zonne- en windenergie opgewekt op land en/of zee. Er wordt ingezet op slimme sturing van het energiesysteem door middel van Smart Grid-technologie, zodat de verschillende elementen van het energiesysteem optimaal met elkaar kunnen samenwerken. Meerdere elementen zullen bijdragen aan het balanceren van het elektriciteitssysteem, zoals batterijen, laadinfrastructuur voor verschillende mobiliteiten en de back-up voorzieningen voor de rekencapaciteit. Het elektriciteitssysteem heeft net zoals de warmte- en kouderotonde een verbindende functie. Het bestaat uit verschillende onderdelen verspreid over het gebied, die samenwerken om de energiebalans te waarborgen en het externe net te ondersteunen waar nodig.

5.7 Milieueffecten

5.7.1 Geluid

Bij de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied is geluid een belangrijke factor. Geluid is voornamelijk afkomstig van omliggende (Rijks)wegen, sporen en bedrijvigheid. In de nieuwe ruimtelijke structuur wordt een reuring, ruis en rust verdeling aangebracht in het plangebied. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal door middel van de juiste inpassing van bedrijvigheid, situering van de geluidsgevoelige functies en maatregelen zoals afscherming en maatregelen op en in de gebouwen worden gezorgd voor een goede omgang met geluid die binnen de normen vallen. Dit is tevens geborgd bij ruimtelijke besluiten.

5.7.2 Natuur

In de planvorming zal directe invloed op het gebied van Natuurnetwerk Nederland en Natura-2000 vanuit het plangebied worden voorkomen. Hoewel de bestaande ecologische waarden in het plangebied laag zijn, zal er in het bijzonder rekening worden gehouden worden met beschermde soorten vleermuizen, gierzwaluwen, huismussen, de grote gele kwikstaart en algemene broedvogels. De bestaande groen- en waterstructuur blijft behouden en wordt versterkt. Omdat het onvermijdelijk is om gebouwen te slopen voor de transformatie, kunnen er mogelijk negatieve effecten optreden voor soorten die gebruik maken van deze gebouwen. Hier wordt onderzoek naar gedaan en er zullen maatregelen worden genomen om hier mee om te gaan. Over het algemeen, door het aanleggen van hoogwaardig groen, water met ecologische oevers, groene daken en gevels en andere natuurinclusieve maatregelen op de gebouwen biedt de transformatie veel kansen voor het verbeteren van de huidige ecologische waarden.

5.7.3 Stikstof

Uit indicatieve berekeningen van de realisatiefase en gebruiksfase volgt geen stikstof bijdrage op omliggende Natura 2000-gebieden. Bijvoorbeeld door maatregelen te nemen als de inzet van (deels) emissieloos materieel bij de aanleg. Bij elk deelplan zal worden getoetst of er sprake is van significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden door middel van een stikstofberekening.

5.7.4 Water

Er zijn diverse positieve effecten voorzien op het gebied van water. De nieuwe gebouwen zullen water vasthouden op of in de gebouwen, waardoor de druk op de riolering vermindert. Er wordt extra oppervlaktewater gecreëerd, dat in verbinding staat met de Molenwetering. Door het creëren van een groter watersysteem en de aanleg van meer groen in het gebied verbetert de waterkwaliteit. De in het Omgevingsprogramma Riolering vereiste ontwateringsdiepte van 90 centimeter geldt als uitgangspunt. Het pakket van maatregelen om dat te bereiken wordt nader uitgewerkt.

5.7.5 Hittestress

Door de realisatie van een doorlopende groenstructuur, extra oppervlaktewater, koele verblijfplaatsen en realisatie van groene daken en gevels kan met de ontwikkeling positief worden bijgedragen aan de afname van hittestresseffecten in het plangebied.

5.7.6 Externe veiligheid

Hoewel de invloedsgebieden van de A2 en A9 en het treinspoor (gedeeltelijk) over het plangebied liggen, blijken de externe veiligheidsrisico's beperkt. Ondanks dat het nodig is om bepaalde risico's te verantwoorden, worden er geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht. Onder de Omgevingswet zullen invloedsgebieden worden vervangen door aandachtsgebieden. Verder dient rekening te worden gehouden met veiligheidsrisico's van buurtbatterijen, indien deze gebruikt gaan worden in het plangebied.



Figuur 35: Visualisatie van PosadMaxwan.

5.7.7 Lucht

De concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) liggen ruim onder de wettelijke grenswaarden, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Voor zowel stikstofdioxide als fijnstof liggen de waarden wel boven de WHO advieswaarde.

5.7.8 Gezondheid

- *Sport en bewegen*
  Het wordt aantrekkelijk om te bewegen per voet of fiets door het plangebied. Door meer hoogwaardig groen en openbare sport- en speelplekken nodigt het gebied uit om in de openbare ruimte te bewegen en te sporten.
- *Lifestyle*
  Door het toevoegen van voorzieningen zal het voedselaanbod in het gebied uitgebreid worden. Er wordt ingezet op een divers, gezond en betaalbaar aanbod van voedsel. Voedselverbouwing is zoveel mogelijk lokaal of streekgebonden. Ook kan in de openbare ruimte meer eetbaar groen worden toegevoegd.

  Ook komt er meer ruimte voor ontmoeting in het plangebied. Bijvoorbeeld in parkjes, openbare sport- en speelplekken en een buurtmoestuin. Mogelijkheden om samen te komen in de openbare ruimte kunnen zorgen voor meer sociale cohesie en kunnen gevoelens van eenzaamheid verminderen.

6 Mobiliteit

De mobiliteit groeit op alle schaalniveaus: nationaal, hoofdstedelijk en lokaal. De ontwikkelingen in het plangebied zullen nog eens tot extra verkeer leiden. Waar nu nog een overmaat van verkeersruimte te ervaren is, zal deze in de toekomst schaars worden. Om de al voorziene autonome groei van Zuidoost mogelijk te maken is er een mobiliteitstransitie in geheel Zuidoost noodzakelijk naar meer OV-gebruik en lopen en fietsen. Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank is opgesteld om deze transitie in goede banen te leiden. De plannen voor het plangebied zullen in de actualisatie van het mobiliteitsplan worden opgenomen.

De agenda Autoluw (2020) laat zien dat de stad te maken krijgt met grotere mobiliteitsstromen van zowel goederen als personen. Tegelijkertijd vraagt de stedelijke maat van Amsterdam om kleinere, lichtere en efficiëntere voertuigen. Ook vrachtvervoer per fiets lijkt de komende jaren aanzienlijk te kunnen gaan groeien. Tel daarbij op de verschuiving naar online consumptie en het zal duidelijk zijn dat er meer logische schakelpunten voor overstap en overslag van goederen noodzakelijk zijn, de zogenaamde hubs. De bedrijvenstrook is in beeld als kansrijke locatie voor de overslag van goederen, een logistieke hub. Ook zal er ruimte moeten worden gereserveerd om het fietsvrachtvervoer te geleiden.

De ambitie is de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren voor alle modaliteiten. Voor auto's en vrachtverkeer, maar ook voor fietsers en voetgangers. Dat vereist slimme en innovatieve oplossingen. Daarbinnen zet de gemeente uiteraard in op uitstootvrij vervoer.

De voorgestelde maatregelen in dit hoofdstuk dragen bij aan het ontwikkelen van een duurzame, innovatief, autoluw en leefbaar woon- en werkmilieu in het plangebied. De maatregelen staan daarbij niet vast, maar bieden opties die integraal met het bestaande gebruik (bijvoorbeeld evenementenverkeer) en nieuwe ontwikkelingen (Amstel III, ArenApoort) in Amsterdam Zuidoost moeten worden afgewogen.

6.1 Prioriteit voor fietser en voetganger

Er zal een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk worden aangelegd dat naadloos aansluit op de omgeving. Ook krijgen de voetgangers en fietsers bij kruispunten zo veel mogelijk prioriteit op ander verkeer. Op deze manier zijn alle bestemmingen, ook in de omgeving, goed en snel bereikbaar voor de fietser en voetganger. Het wordt aantrekkelijk om je te voet of met de fiets te verplaatsen, zowel als directe rit of als voor- of natransport voor het openbaar vervoer.

Alle straten, behalve die nodig zijn voor logistieke ontsluiting van de bedrijfsruimten, zullen straten voor langzaam verkeer worden, waar de auto te gast is (waar nodig). Dit is goed mogelijk omdat parkeervoorzieningen voornamelijk direct aan de Lemelerbergweg in hubs worden opgenomen. Het netwerk voor langzaam verkeer sluit aan op de twee hoofdverbindingen (Hoogoorddreef en Holterbergweg) en het fietsnetwerk langs de Laarderhoogtweg, Karspeldreef, Herikerbergweg, De Entrée en de Burgemeester Stramanweg.

De Hoogoorddreef is de meest directe en snelste verbinding tussen station Bijlmer ArenA en het plangebied. In de visie van ArenAPoort wordt het station aan de kant van de Hoogoorddreef uitgebreid met een nieuwe entree, met nieuwe trappen en liften naar het perron. Op de Hoogoorddreef is alle ruimte om aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer aan te leggen. Uit het mobiliteitsplan Zuidoost blijkt bovendien dat de Hoogoorddreef mogelijk geen doorgaande route voor autoverkeer blijft. In dat geval zullen er minder rijbanen voor de auto nodig zijn.

De verbinding voor langzaam verkeer vanaf station Bijlmer ArenA over de Hoogoorddreef zal doorgetrokken worden

tot aan en verbonden worden met de Lemelerbergweg (waar ook een belangrijke noord-zuid fietsroute loopt). De auto wordt ook op het stukje Hoogoorddreef binnen het plangebied minder belangrijk. Of een volledig autovrije weg hier mogelijk en wenselijk is, zal nader worden onderzocht. Voordeel hiervan zou zijn dat het kruispunt eenvoudiger wordt en dat de oversteekbaarheid van de Holterbergweg verbetert. Maar er zijn ook andere oplossingen denkbaar die tot een betere oversteekbaarheid leiden. Bijvoorbeeld een ongelijkvloerse oplossing voor het langzaam verkeer. Voordeel is dat er een directe en ongestoorde verbinding ontstaat, nadeel is dat het een flinke (verkeerskundige) ingreep is in een gebied dat wordt getransformeerd tot woon-werk en leefgebied. In samenhang met andere ontwikkelingen zoals ArenAPoort moet worden beschouwd wat de beste integrale oplossing is.

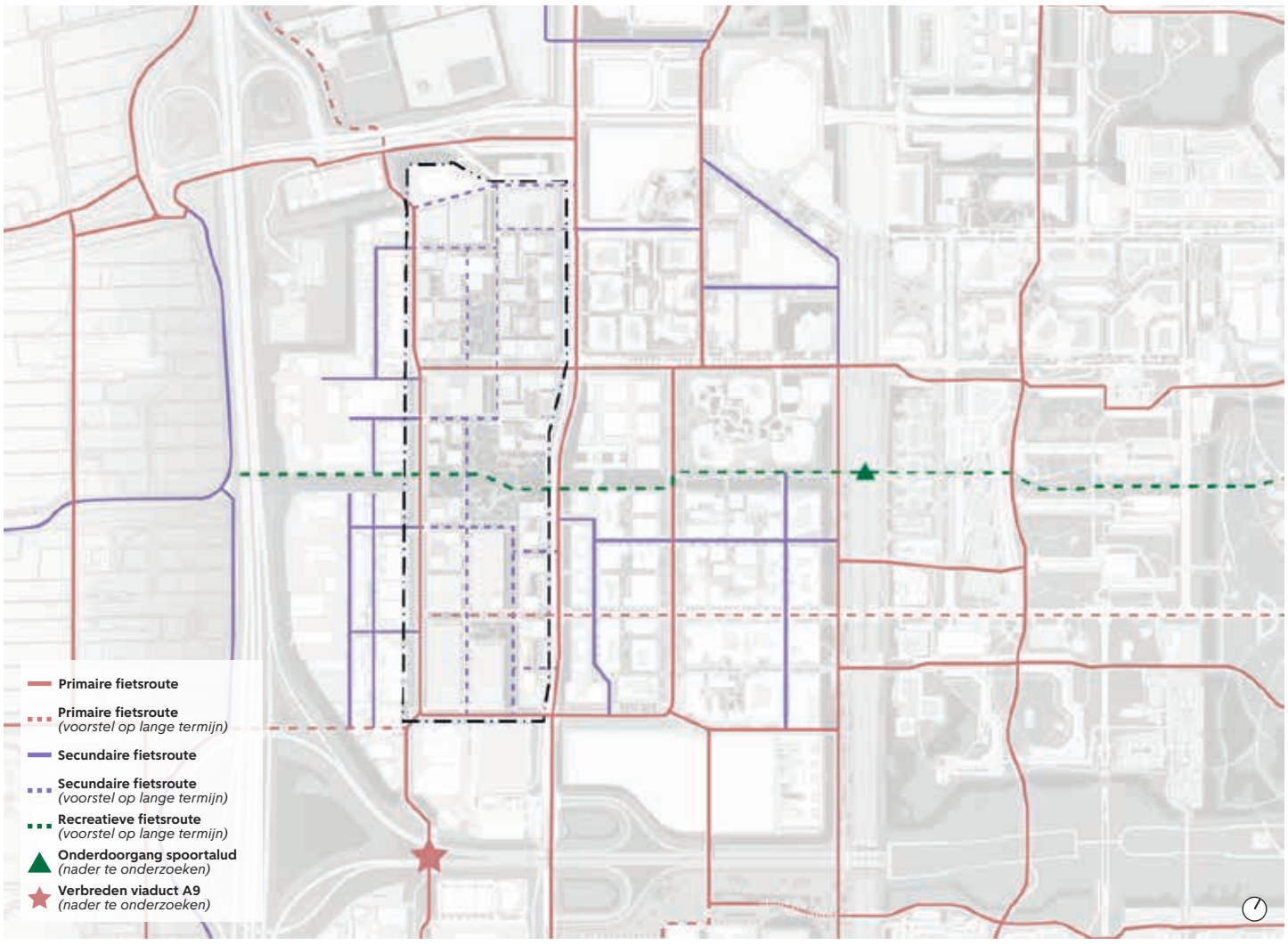
Een betere oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers van de Holterbergweg is noodzakelijk om de verschillende gebieden en met name het stationsgebied Bijlmer ArenA en Bullewijk goed te verbinden met het plangebied. Om het fietsgebruik en het vrachtfietsgebruik nog extra te stimuleren, wordt de fietsinfrastructuur langs de Holterbergweg omgevormd tot een van de belangrijkste fast lanes tussen centrum en Zuidoost.

Langs de Molenwetering is een nieuwe recreatieve route gepland, inclusief een fietsbrug over de A2. Deze nieuwe route verbindt de Bijlmer met de Amstelscheg. Een iconische fiets- en voetgangersbrug in het plangebied kan een eerste stap zijn om de route te activeren.

6.2 Openbaar vervoer en last mile

De bestaande buslijnen die nu over de Hondsrugweg lopen, zullen in de toekomst in de Holterbergweg komen te liggen. Nieuwe haltes in de Holterbergweg verbeteren de busbereikbaarheid van het plangebied aanzienlijk.

De HOV-verbinding Schiphol-Bijlmer ArenA-IJburg is de belangrijkste en snelste toekomstige OV-verbinding in oost-west richting. Het is een snelle buslijn die op een aparte busbaan rijdt en het plangebied (naast de trein) rechtstreeks met Amstelveen en Schiphol verbindt. Om deze buslijn zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de grote aantallen werknemers en bewoners in het plangebied, ArenAPoort en Amstel III, zou de voorkeurslocatie van de HOV-halte



Figuur 36: Het nieuwe fietsnetwerk op hoofdlijnen.
Deze verkenning heeft geen status en wordt in de volgende fase (investeringsbesluit) uitgewerkt middels een SP.

nabij het kruispunt Holterbergweg en Hoogoorddreef moeten komen. Dit zal onder andere met de Vervoersregio Amsterdam besproken moeten worden.

Het uitstekende trein- en metrosysteem van Zuidoost, met name station Bijlmer ArenA, is zeer bepalend voor de bereikbaarheid per OV van het plangebied. Door routes naar met name dit station nog veel aantrekkelijker te maken en last mile oplossingen aan te bieden (deelfiets, deelscooter), komt het plangebied qua tijd en beleving steeds dichter bij het station te liggen. Om de route voor voetgangers en fietsers aantrekkelijk te maken, wordt het gedeelte van de Hoogoorddreef ten westen van de Holterberweg primair voor langzaam verkeer ingericht. Een dergelijke aanpak geldt ook voor 'de verlengde Karspeldreef', die is ook vooral bedoeld om snel via de Karspeldreef bij de voorzieningen in Bullewijk en het metrostation te komen.

6.3 Smart mobility

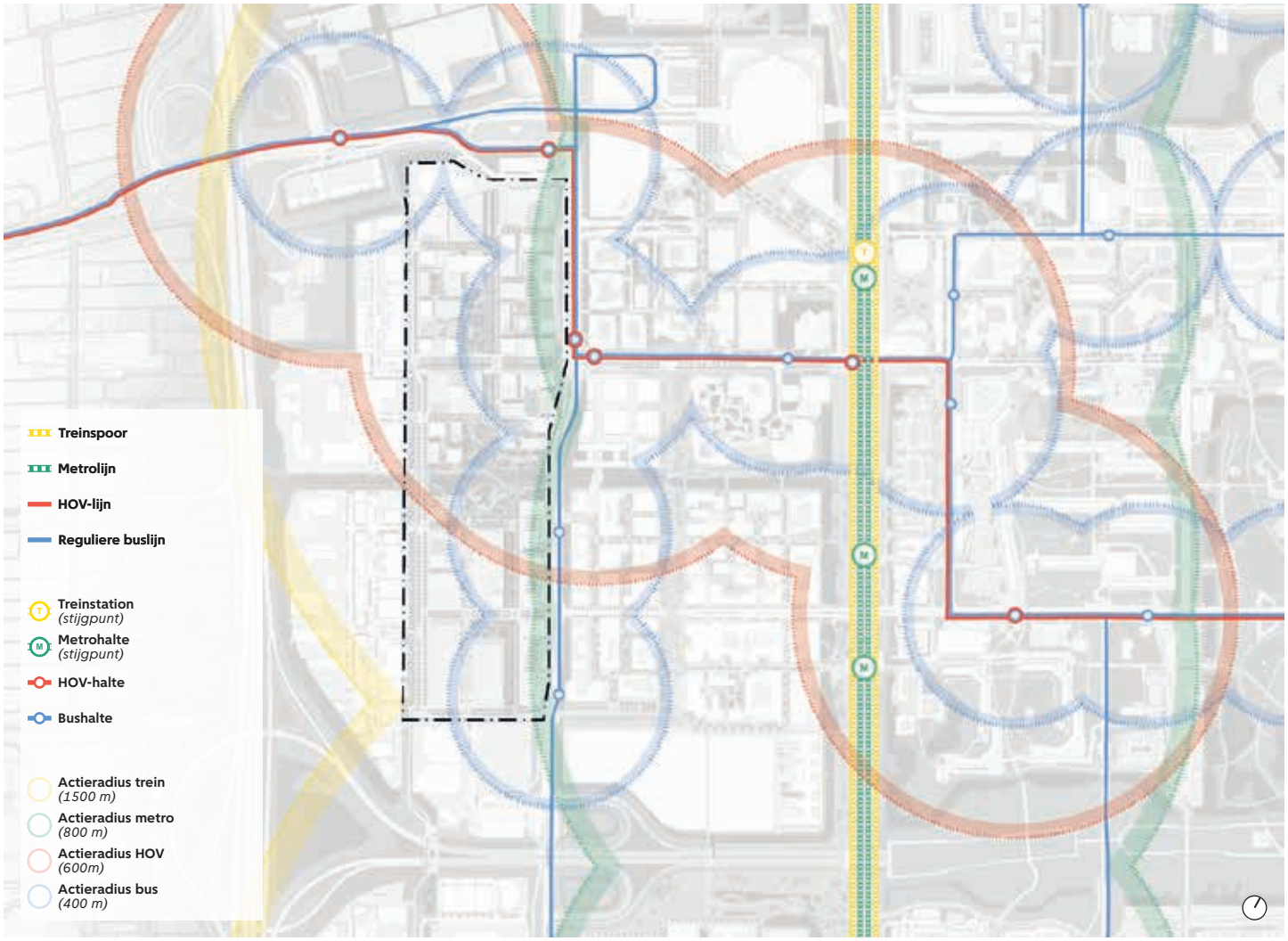
6.3.1 High Performance Computing

Navigatiesystemen bepalen nu al hoe wij ons verplaatsen. Deze invloed zal groter worden als dit wordt gecombineerd met de weginfrastructuur, zelfrijdende auto's en de parkeermogelijkheden. Niet alleen voor personenvervoer, maar ook het goederenvervoer en het laden en lossen hiervan. Een mobiliteitsapp adviseert bedrijven en bewoners bij het boeken van het juiste vervoermiddel voor hun reis en biedt de mogelijkheid om te reserveren. De vervoersmiddelen zullen zijn gestationeerd in de Wijkhub, die een centrale plek krijgt in het plangebied. De overige hubs krijgen meer de functie van een buurthub. Hier zijn de verschillende vervoermiddelen wel beschikbaar, maar op minder grote schaal en met minder verschillende keuzes.

Een praktisch voorbeeld is het slim registreren van en informeren over beschikbare (fiets)parkeergelegenheid in en rondom het gebied. Als bewoners of gebruikers via het reisadvies real time weten waar fietsparkeergelegenheid is of waar de dichtstbijzijnde beschikbare deelfiets staat, kunnen ze nauwkeurig bepalen of fietsen of lopen de snelste manier van verplaatsen is.

6.3.2 Deelmobiliteit

De openbare ruimte in het plangebied moet zoveel mogelijk kwaliteit bieden, zodat het een aantrekkelijke plek wordt voor de bewoners en bezoekers. Om de openbare



Figuur 37: Het nieuwe OV-netwerk op hoofdlijnen.
Deze verkenning heeft geen status en wordt in de volgende fase (investeringsbesluit) uitgewerkt middels een SP.

ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken, zetten we in op deelmobiliteit, zoals deelauto's (personen/bestelbusjes), deelfietsen en deelscooters. Het aanbod van deze vervoermiddelen vindt grotendeels plaats in mobiliteitshubs. Met name deelauto's (in welke vorm dan ook) en alternatieve vormen van fietsen (bakfietsen of een elektrische fiets) zijn aantrekkelijk voor bewoners, hoewel veel bewoners naar verwachting een eigen fiets zullen hebben. Voor bezoekers kan een deelfiets een goede optie zijn voor het voor- en natransport.

De inzet van deelmobiliteit biedt niet alleen extra vervoermiddelen voor de bewoners en bezoekers, maar draagt ook bij aan duurzame mobiliteitsoplossingen en zorgt ervoor dat er minder parkeergelegenheid gerealiseerd hoeft te worden. Vervoermiddelen worden namelijk efficiënter ingezet en nemen minder ruimte in omdat ze minder onnodig stil staan. Een deelauto vervangt bijvoorbeeld de plek van 4 particuliere auto's.

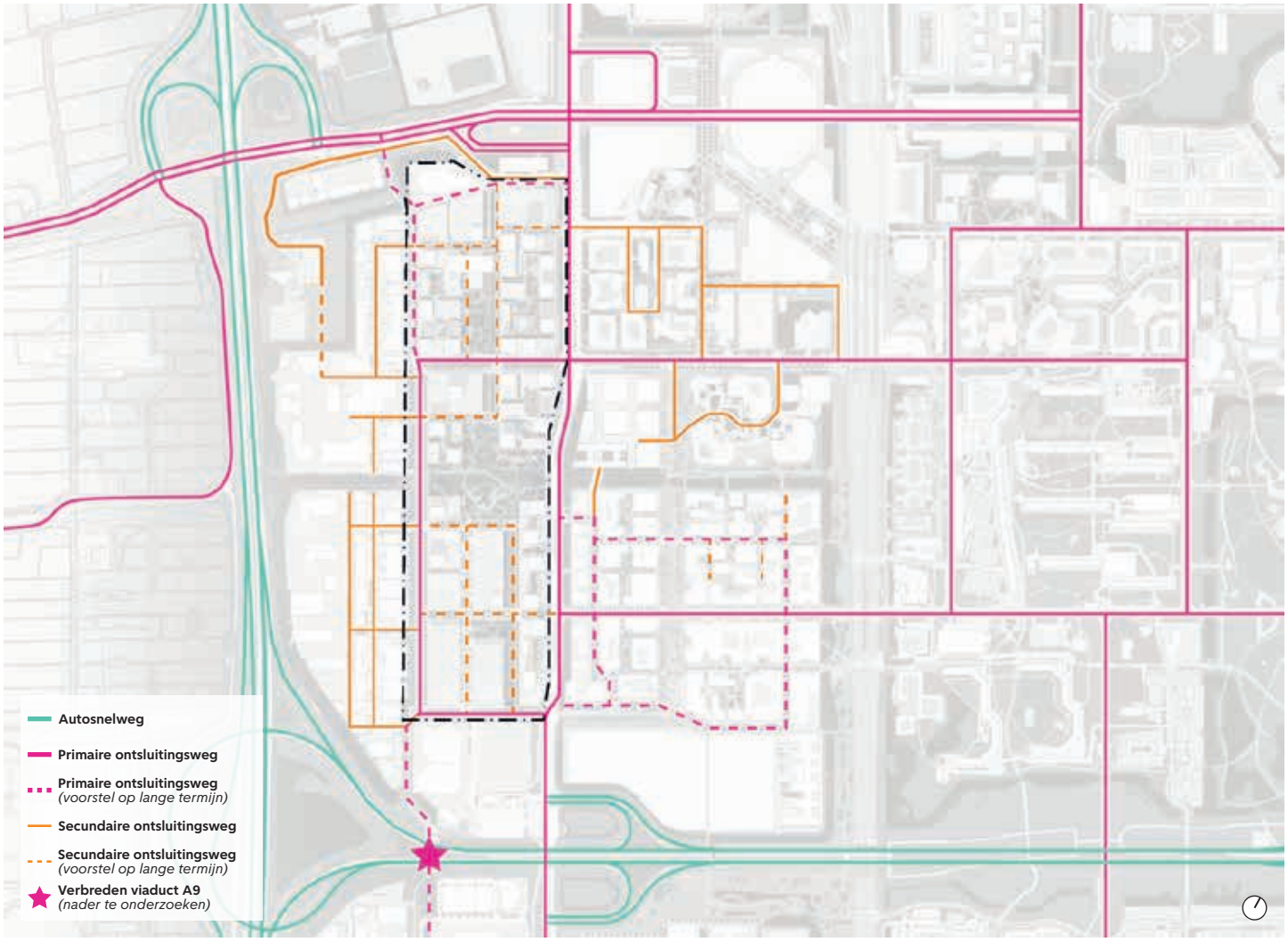
6.3.3 Pakketkluizen

Om bezorgdiensten te ondersteunen worden pakketkluizen in de hubs gerealiseerd. Hier kunnen pakketten eenvoudig worden afgeleverd en later door bedrijven of bewoners worden opgehaald. Daarbij kan het gaan om alle verschillende maten of zelf gekoelde producten. Dit beperkt het verkeer in het plangebied en zorgt er ook voor dat bezorgdiensten geen onnodige ritten hoeven te maken als bewoners niet thuis zijn.

6.3.4 Nieuwe routing auto- en vrachtverkeer

Het bestaande en nieuwe logistieke bestemmingsverkeer voor alle bedrijven ten noorden van de A9, wordt primair via de Lemelerbergweg geleid. Hierdoor ontlasten we een aantal kruispunten op de Holterbergweg. Ook vervalt voor Amstel III/Bullewijk een deel van de geluidsoverlast en trillingen van zwaar verkeer. De Holterberweg (S111) kan mede hierdoor gaandeweg transformeren naar een stadsstraat. Ook het bestemmingsverkeer voor de te bouwen woningen, kantoren en voorzieningen worden primair via de Lemelerbergweg afgehandeld.

Binnen het plangebied wordt het logistieke verkeer voornamelijk geconcentreerd in het zuiden, waar de bedrijvigheid is geclusterd. Grote vrachtwagens kunnen de bedrijfsgebouwen in eerste instantie bereiken via de



Figuur 38: Het nieuwe netwerk voor autoverkeer op hoofdlijnen.
Deze verkenning heeft geen status en wordt in de volgende fase (investeringsbesluit) uitgewerkt middels een SP.

Laarderhoogtweg en de Lemelerbergweg. Bij (nieuwe) gestapelde bedrijfsgebouwen is het mogelijk en wenselijk om de logistieke toegang intern te organiseren, waardoor de omliggende straten zo veel mogelijk vrijblijven van groot en zwaar verkeer. Vanuit de gestapelde bedrijfsgebouwen kunnen vervolgens met kleiner, elektrisch en mogelijk collectief transport (en/of vrachtfietsen) goederen naar de rest van de stad gebracht worden.

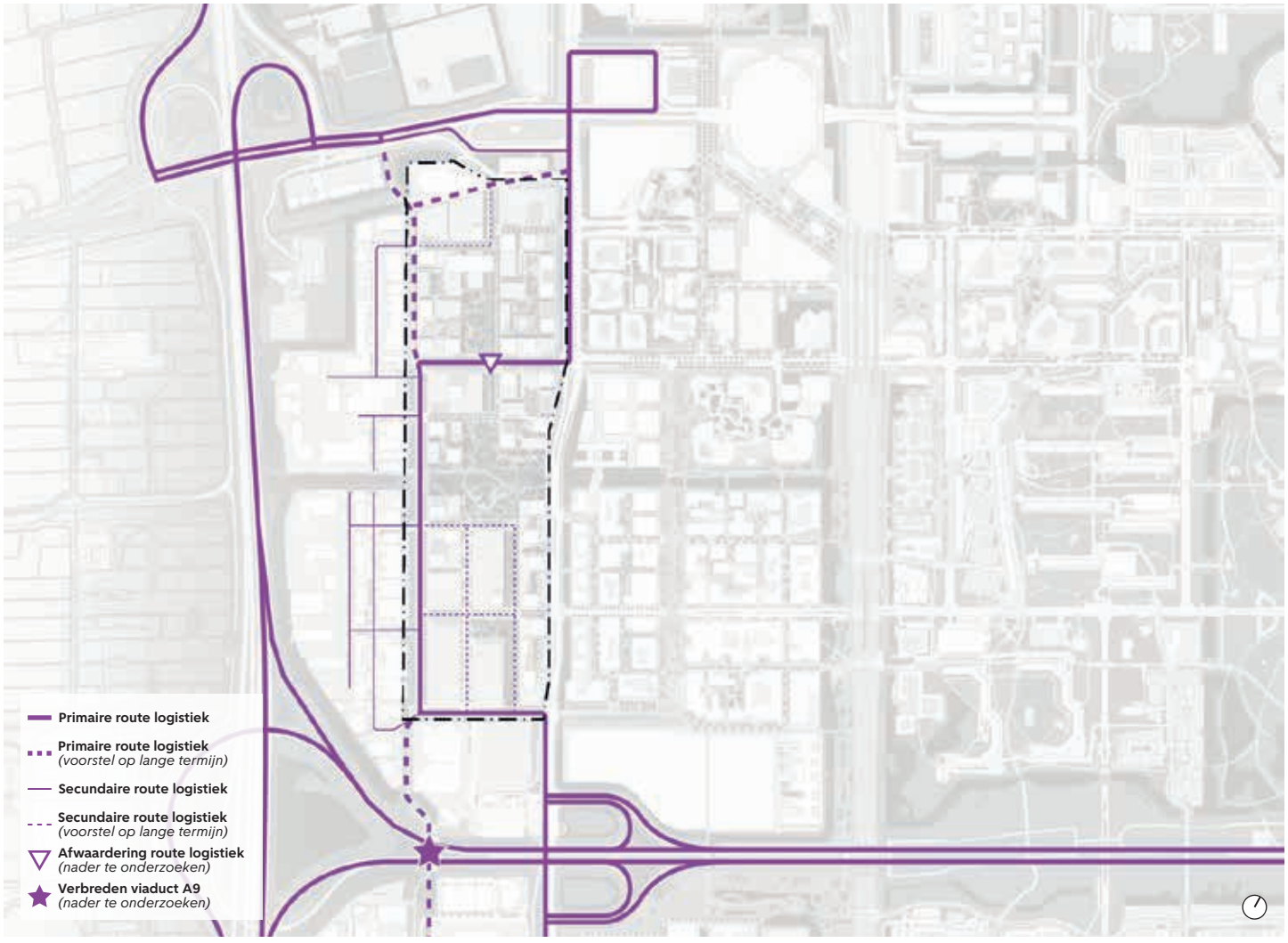
Voor de langere termijn blijft het, zoals ook benoemd in de principenota, de ambitie om de Lemelerbergweg onder de A9 door te trekken naar de Snijdersbergweg/Meibergdreef en vervolgens naar de aansluiting op de A2. Hierdoor ontstaat een parallelroute door het bedrijvengebied, primair bedoeld voor vracht- en evenementenverkeer. De bestaande fietstunnel onder de A9 dient dan aangepast en/of uitgebreid te worden. Dit vereist onder andere overleg met Rijkswaterstaat.

Naast de 'verlengde Hoogoorddreef' is ook de 'verlengde Karspeldreef' een optie voor een verbinding voor langzaam verkeer richting de trein- en metrostations. Ten zuiden van de Karspeldreef via de Laarderhoogtweg en Hullenbergweg wordt sowieso de bestaande langzaam verkeer verbinding met het metrostation Bullewijk verbeterd.

Indien het gewenst zou zijn om de Hoogoorddreef in het plangebied volledig autovrij te maken, zou als alternatief ten noorden van het plangebied een nieuwe verbinding tussen de Lemelerbergweg/Keienbergweg en de Holterbergweg kunnen worden gerealiseerd. Bij voorkeur bij het bestaande kruispunt voor het busverkeer vanaf de Burgemeester Stramanweg of als alternatief ter hoogte van De Entree. Dan rijdt het gemotoriseerde verkeer grotendeels om het plangebied heen, wat meer kansen biedt op een autoluw binnenmilieu. Om deze verbinding te realiseren, zal moeten worden onderzocht of het ruimtelijk mogelijk is deze in te passen en zal de verkeersafwikkeling op de Holterbergweg moeten worden doorgerekend. Ook moet deze ingreep passen in andere ruimtelijke plannen in Zuidoost, de ambities voor de Holterbergweg en het evenementenverkeer.

6.4 Parkeren

Het plangebied verandert naar een veel stedelijkere omgeving met een uitstekende bereikbaarheid van andere



Figuur 39: Het nieuwe netwerk voor vrachtverkeer op hoofdlijnen.
Deze verkenning heeft geen status en wordt in de volgende fase (investeringsbesluit) uitgewerkt middels een SP.

modaliteiten dan alleen de auto. Het is daarom logisch de huidige parkeernormering aan te passen van een C-zone naar een B-zone. Op termijn is het mogelijk dat het noordelijke woongebied naar een A-zone transformeert, wanneer de OV- en fietsverbindingen verder verbeterd zijn. De nieuwe parkeernormering houdt in dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn voor wonen en werken en dat een hogere norm geldt voor fietsparkeren.

Bewoners en werkenden kunnen de parkeerfaciliteiten deels gezamenlijk gebruiken op de verschillende tijdstippen van de dag. De programmamix in de omgeving zorgt ervoor dat de parkeerplaats altijd op loopafstand ligt van meerdere functies. Met de verdere ontwikkeling van het project zijn er goede kansen voor de uitwerking van een integrale hub-strategie voor Amstel III kantorenstrook, bedrijvenstrook en ArenAPoort.

De parkeeroplossing heeft een grote impact op de kwaliteit van de openbare ruimte. In principe moet parkeren in collectieve gebouwen worden opgelost, de zogenaamde parkeerhubs. Voor fietsparkeren moeten makkelijk toegankelijke ruimten voor fietsen in het gebouw worden gereserveerd. Deelfietsen kunnen worden geïmplementeerd in mobiliteitshubs of als onderdeel van de service bij appartementen en werkruimten.

Op basis van het programma, wordt het aantal parkeerplaatsen voor het plangebied geschat op circa 3.100 - 4.500 parkeerplaatsen voor auto's (en busjes) en 29.000 fietsparkeerplaatsen. Voor de woningen betekent dit een gemiddelde autoparkeernorm van 0,2 plekken per woning.

In Amsterdam Zuidoost zal betaald parkeren worden ingevoerd. Dit zal van invloed zijn op de vervoerkeuze van bewoners en bezoekers aan het plangebied. De ervaring leert dat er dan minder autoritten zullen worden gemaakt.

Invoering van het basistarief (€ 1,40 conform recent beleidsvoornemen van het college) in combinatie met het stimuleren van het fietsgebruik en OV zorgt voor een afname van het ongeveer 20% van de autoritten van en naar het plangebied. Een verhoging van het parkeertarief naar € 6,00 (overeenkomstig met de schil rondom het centrum), zorgt voor een verdere reductie van de hoeveelheid ritten met ruim 25%. Voor heel Zuidoost betekent het invoeren van het basistarief een reductie van de autoritten van ongeveer 10%, invoering van het hogere tarief voor een extra reductie van 20%. De analyse laat zien dat invoering van gereguleerd parkeren al een duidelijk effect heeft op het autogebruik en dat de hoogte van het tarief een invloedrijk sturingsmiddel is.

6.5 Evenementenverkeer

Een belangrijke verkeersstroom waar rekening mee moet worden gehouden rondom het gebied is het evenementenverkeer. Het evenementencluster met onder andere de Johan Cruijff ArenA, de ZiggoDome en AFASlive, heeft een uniek verkeerspatroon. Afstemming met de ontwikkelingen in Zuidoost is essentieel. Woon- en werkgebieden hebben hun verplaatsingspiek traditioneel in de ochtend en 's avonds. Evenementen vinden in de regel buiten de spitsen plaats en kennen pieken tijdens de instroom en de uitstroom.

Belangrijk voor de in- en uitstroom van het evenementenverkeer is de Holterbergweg. Deze wordt in dat geval op bepaalde plekken afgesloten voor autoverkeer, om het verkeer te verdelen over verschillende kwadranten. Met behulp van verkeersregelaars op de kruispunten en verkeerskundigen vanuit een operationeel centrum in het gebied worden de verkeerstromen geregeld en bijgestuurd waar nodig. De instroom van evenementen is meer verspreid met een piek die een uur tot een half uur voor de start van het evenement ligt. De uitstroom is geconcentreerd en moet binnen de richtlijnen van de gemeente Amsterdam binnen vijf kwartier na het evenement afgewikkeld zijn.

De auto's in de parkeergelegenheden aan de noordkant van de Burgemeester Stramanweg (die overigens grotendeels zullen verdwijnen) worden via de Holterbergweg naar het noorden gestuurd, weg van het ArenA-gebied. De auto's in de parkeerfaciliteiten rondom de evenementenlocaties, inclusief de toekomstige Smart Mobility Hub bij Strandvliet, worden gestuurd richting de Burgemeester Stramanweg. De auto's in de gebieden langs en ten zuiden van de Hoogoorddreef worden via de Holterbergweg naar de A9 gestuurd of via de Hondsrugweg en Karspeldreef naar de Gooiseweg. De Holterbergweg is daarmee een belangrijke ontsluitingsroute voor het evenementenverkeer. Mogelijk kan in de toekomst ook gekozen worden voor een flexibele rijstrook die ingezet wordt tijdens evenementen, zodat de Holterbergweg teruggebracht kan worden naar één rijstrook per richting en zo beter aansluit bij de mobiliteitstransitie voor Zuidoost.

Het plangebied wordt op dit moment ook gebruikt voor het parkeren tijdens evenementen. Tijdens een evenement worden in het gebied ongeveer 1.000 plekken gebruikt. Met de nieuwe ontwikkeling komt er meer parkeergelegenheid in het plangebied. Met name de kantoorlocaties en parkeergelegenheden voor de bedrijvigheid zullen gebruikt kunnen worden gedurende tijden waarop evenementen plaatsvinden. Met behulp van een slim parkeerverwijssysteem zijn de beschikbare plekken tijdens evenementen in te zetten, zeker als daar aantrekkelijke looproutes naartoe worden aangelegd.



Figuur 40: Visualisatie van PosadMaxwan.

7 Ontwikkelstrategie en participatie

7.1 Co-creatie met de markt

Omdat de gemeente geen kavels in eigendom heeft binnen het plangebied, is ze bij de transformatie afhankelijk van de markt. Marktpartij Wooden City heeft hier het initiatief genomen. Gezamenlijk is er een samenwerking opgezet waarbij de gemeente een meer faciliterende en kaderstellende rol heeft in vergelijking met een traditionele gebiedsontwikkeling. Onderdeel van de samenwerking is een stuurgroep waarin gemeente en marktpartij Wooden City vertegenwoordigd zijn. De gemeente streeft naar een vorm waarin de transformatie aan de markt kan worden overgelaten en er tegelijkertijd maximale maatschappelijke waarde wordt gecreëerd. Zo worden onderzoeken en uitwerkingen van planproducten zoveel als mogelijk door Wooden City uitgevoerd. De gemeente zorgt hierbij voor betrokkenheid en advies van ambtenaren en bestuurders, waardoor de transformatie zich zal bewegen binnen de gestelde kaders en binnen lokaal, stedelijk en regionaal beleid. Er wordt gezocht naar minder planbegeleiding op kavelniveau en meer sturing op gebiedsniveau. Tegelijkertijd vragen thema's die het plangebied overstijgen en veel afstemming binnen de gemeente vereisen, zoals mobiliteit en energie, onverminderd een intensieve betrokkenheid van de gemeente. Vanwege het initiatief van Wooden City in Holterbergdistrict is gekozen om niet Holterbergdistrict en deelgebied 3 tegelijkertijd uit te werken in een projectnota maar allereerst Holterbergdistrict.

De projectnota biedt inzicht in de haalbaarheid en risico's van de transformatie, in de kansen en ambities die er liggen en schept kaders. In de volgende fase wordt er naast een stedenbouwkundig plan ook een sociaal-economisch plan en een duurzaamheidsplan opgesteld. Deze worden bij de investeringsnota gevoegd en vormen de kaders voor de transformatie van het gebied. Zo wordt invulling gegeven aan de Amsterdamse Stadsdonut en worden de kansen die er liggen concreet gemaakt. De samenwerking met Wooden City zal worden voortgezet bij de uitwerking van de plannen in de volgende fase.

Er wordt eerst een stedenbouwkundig kader opgesteld voor het zuidelijk gedeelte van het plangebied. Vervolgens kunnen de eerste kavels transformeren, met functies als gestapeld bedrijfsgebouw, laboratoria, kantoor en HPC. Als het stedenbouwkundig kader voor zuid is afgerond, wordt er gewerkt aan een stedenbouwkundig plan voor het gehele plangebied. Deze zal bij het investeringsbesluit worden gevoegd, fase 3 van het plaberum.

Hoewel Wooden City een groot deel van het plangebied onder controle heeft, geldt dat niet voor 100% van de kavels. De stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten van de gebiedsontwikkeling zullen evenwel voor alle erfpachters van toepassing zijn. Als een erfpachter woningen en kantoren op zijn kavel wil toevoegen, zal dat gepaard moeten gaan met onder andere de realisatie van 150% van het oppervlak aan bedrijfsruimte en hoogwaardige openbare ruimte waaronder voldoende groen.

7.2 Een dynamisch ontwikkelplan

Om duurzaam te kunnen blijven groeien binnen de grenzen van de stad, is in de toekomst verdere verdichting noodzakelijk. Hoe deze verdichting gestalte kan en moet krijgen, is op dit moment nog niet te zeggen. Daarbij komt dat de maatschappelijke, economische en ruimtelijke context in het gebied volop in verandering is. Kortom, we hebben een dynamisch ontwikkelplan nodig, een plan dat we structureel monitoren en elke vier jaar evalueren en aanpassen op de zich snel veranderende technologische en sociaal-maatschappelijke werkelijkheid. Zo spelen we in op toekomstige ontwikkelingen en behoeftes en kunnen we het volle potentieel van maatschappelijke meerwaarde in dit gebied realiseren.



Figuur 41: **Ontwikkelstrategie Holterbergdistrict Amstel III.**
Bron: Herzog & de Meuron

7.2.1 Elke fase een succes

De gebiedsontwikkeling kenmerkt zich door de grote omvang, maar ook door de afhankelijkheid van de beschikbaarheid van terreinen. Niet alle kavels zijn op dit moment in eigendom van de betrokken marktpartij of van de gemeente. Ook is het niet zeker of alle onderdelen uiteindelijk deel gaan uitmaken van de voorgenomen ontwikkeling. Om die reden is het van essentieel belang dat er in elke fase direct op zichzelf staande kwaliteit wordt gerealiseerd en dat de ontwikkeling zich meteen verhoudt met de bestaande omgeving. Naast de ruimtelijke kwaliteit zal dit voor de gemeente een belangrijk toetsingscriterium zijn om mee te werken aan individuele bouwplannen.

7.2.2 Juridisch planologische ruimte/strategie

De ontwikkeling van Wooden City wordt in verschillende fases uitgevoerd.. Een groot deel van het beoogde programma past niet in het huidige bestemmingsplan. Er is door Wooden City uitgebreid onderzoek verricht naar de haalbaarheid van het programma, wat heeft resulteert in een concept-mer beoordeling. Uit de milieuonderzoeken blijkt dat – met de daargenoemde en te treffen maatregelen - er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu worden voorzien.

Voor het vervolg staan partijen een hybride, flexibele aanpak en gefaseerde juridisch-planologische aanpak voor, waarmee stap voor stap ruimte wordt geboden aan het mogelijk maken van de beoogde ontwikkeling en waarbij iedere fase geldt als een op zichzelf staande, dat wil zeggen afgeronde, ontwikkeling is. Vervolgens zijn voor het mogelijk maken de ontwikkelingen (afwijkingen van) bestemmingsplannen en, na inwerkingtreding van de Omgevingswet, (afwijkingen of wijzigingen van) het omgevingsplan nodig. De concept mer beoordeling zal hierbij worden betrokken.

7.3 Participatie en communicatie

In de transformatie van het plangebied krijgen bestaande bedrijven en organisaties en toekomstige gebruikers en bewoners een stem. Hierbij wordt het beleidskader participatie (2021) gevolgd. Afhankelijk van het doel wordt per fase gekozen welke vormen van participatie en welk participatieniveau wordt ingezet. Bij het opzetten en uitvoeren van participatie speelt marktpartij Wooden City een belangrijke rol.

7.3.1 Opzet van het gelopen participatietraject

Bij de ontwikkeling van de projectnota zijn ondernemers en vastgoedeigenaren van het bedrijventerrein en (maatschappelijke) organisaties uit de omgeving betrokken. Het plangebied bestaat op dit moment hoofdzakelijk uit bedrijven. De sectoren waarin zij actief zijn, zijn erg divers. Van autobedrijven tot het decoratelier van de Nationale Opera en Ballet, van een enkele lunchgelegenheid tot lokale welzijnsorganisaties.

Voor het participatietraject is contact gezocht met alle bedrijven van Holterbergdistrict, deelgebied 2 en 3 door een brief te versturen naar alle adressen, 350 in totaal. Dit zijn de bedrijven op wie de ontwikkeling van het plangebied direct effect zal hebben. De maatschappelijke organisaties die zijn betrokken zijn onder andere vertegenwoordigers van Women Make Southeast, het CBK Zuidoost en het Masterplan Zuidoost. In het gebied zijn op dit moment nog geen bewoners. Daarom is ervoor gekozen om de stem van de bewoners via deze maatschappelijke organisaties te laten klinken. De ontwikkeling van het plangebied heeft voor een aantal ondernemers gevolgen voor hun huisvesting. De ambitie is dat er zoveel mogelijk ondernemers in de nieuwe situatie gehuisvest kunnen worden. Daarom is het van belang dat deze groep al in een vroeg stadium wordt betrokken, zodat ze geïnformeerd kunnen worden over de toekomstige veranderingen en erover mee kunnen denken.

Van de 350 uitgenodigde stakeholders zijn ruim 70 verschillende partijen aanwezig geweest bij een of meerdere bijeenkomsten. Er zijn drie soorten bijeenkomsten georganiseerd: bijeenkomsten over de vast te stellen kernwaarden van het gebied, excursies naar lokale ondernemers en verdiepende bijeenkomsten over inhoudelijke thema's, zoals mobiliteit en gestapelde bedrijfsgebouwen. Van deze drie soorten zijn steeds meerdere bijeenkomsten gehouden. Daarnaast is er een programma opgezet voor de huidige bedrijven in het gebied over de Amsterdamse Stadsdonut. Doel is om na te gaan welke kansen er liggen om de Donut toe te passen in hun eigen bedrijf, waarbij gekeken wordt naar hoe de bedrijven voor een lagere negatieve milieu-impact en een grotere positieve sociale impact kunnen zorgen.

7.3.2 Bevindingen

De ondernemers geven aan tevreden te zijn met het bedrijventerrein zoals het er nu bij ligt, de uitstraling is echter grijs en onaantrekkelijk. Het is een functioneel terrein waar prettig gewerkt kan worden. Als kwaliteit van het gebied wordt de bereikbaarheid genoemd voor zowel medewerkers als voor klanten en leveranciers per (vracht) auto. Als verbeterpunten noemden de ondernemers en maatschappelijke organisaties het vergroenen van de openbare ruimte en de infrastructuur voor openbaar en langzaam vervoer.

In de eerste bijeenkomst zijn aan de stakeholders zes kernwaarden voor de ontwikkeling van het gebied voorgelegd:

1. Verbinden globaal en lokaal
2. Innovatief stedelijk netwerk
3. Ondernemende wijk in Zuidoost
4. Gezond leven, werken en bewege
5. Natuur in de stad
6. Gemengd programma en levendig straatbeeld

De reacties hierop waren overwegend positief, waarbij benadrukt werd dat het gebied als hoofdtaak ondernemen heeft en de inrichting daarop gefocust moet zijn. Met name de ambitie om meer bedrijfsruimte toe te voegen werd goed ontvangen. De vraag was of er naast huur- ook koopruimtes aangeboden kunnen worden. Het toevoegen van wonen in het noordelijk deel van het plangebied kon op wisselende reacties rekenen: sommige ondernemers zien het als een kans voor hun bedrijf, andere ondernemers waren bezorgd over het effect op de bedrijfsvoering. De zes kernwaarden van de eerste bijeenkomst zijn in de loop van het proces geëvolueerd als onderdelen van de Donuteconomie, die omarmd is als leidend voor deze gebiedsontwikkeling.

In een tweede bijeenkomst werden een drietal verder uitgewerkte onderwerpen gepresenteerd: verdichting van bedrijfsruimte, mobiliteit en de inrichting van de openbare ruimte.

Tijdens beide bijeenkomsten noemden veel ondernemers de logistieke bereikbaarheid voor (vracht)auto's als een belangrijke reden om zich hier te vestigen. De gratis parkeermogelijkheden en ruimte om te manoeuvreren spelen daar een grote rol in. De veranderingen van de parkeernormen en het parkeren in een parkeerhub zal voor een aantal ondernemers een uitdaging betekenen. Voor anderen is het echter een prima oplossing om de uitstraling van het gebied te verbeteren, zeker in combinatie met een verbetering van het OV en deelmobiliteit.

Om een verdichting van 150% van het huidige gebruik te realiseren voor de bedrijfsruimtes is het nodig om bedrijfsruimte te stapelen. Voor veel betrokkenen is dit een manier van ondernemen waar ze nog weinig ervaring mee hebben. In het vervolgtraject zullen ze dan ook meegenomen worden in de mogelijkheden van dergelijke bedrijfsruimtes.

7.3.3 Vervolg communicatie en participatie

Ook tijdens het vervolg van de gebiedstransformatie blijft participatie en communicatie belangrijk. Bestaande en toekomstige bedrijven, vastgoedeigenaren, maatschappelijke organisaties, bewoners en andere stakeholders worden blijvend op de hoogte gehouden. Daarbij zal speciale aandacht gaan naar de bestaande bedrijven in het gebied, voor zowel verplaatsingen als onderwerpen als bereikbaarheid en continuïteit tijdens de uitvoering.

Bij de projectnota is er op het niveau van participatie aan informeren en meedenken gedaan. Dit had als doel om de eerste belangen in beeld te krijgen en te zoeken naar legitimiteit voor het transformeren van het gebied. Als de projectnota is vastgesteld, volgt een fase waarbij plannen verder worden uitgewerkt, zoals een stedenbouwkundig plan, een sociaal-economisch plan en een duurzaamheidsplan. Dit biedt kansen om per thema de dialoog aan te gaan. Daarnaast willen we de verschillende doelgroepen betrekken bij specifieke onderwerpen. Zo wordt inzichtelijk waar de belangen, de ideeën, zorgen en kansen liggen. Er kan worden gedacht aan bijeenkomsten over thema's als openbare ruimte (zoals straten, groen, parkeerhubs) en sociaal (hoe kan dit gebied een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het Stadsdeel Zuidoost als geheel). Daarnaast zal het reeds opgezette programma voor de bedrijven om de Amsterdamse Donut toe te passen worden voortgezet.

Belangrijk bij het vervolg van participatie is om gezamenlijk met de verschillende belanghebbenden het doel van participatie te formuleren en vast te stellen. Per thema en deeltraject zal gekeken worden welk niveau van participatie passend is en welke vormen ingezet kunnen worden. Waar nodig zal dit met het stadsdeel en het bestuur worden afgestemd. Wanneer ontwikkelingen of inzichten daartoe aanleiding geven, kunnen geformuleerde doelen gedurende de transformatie wijzigen. Marktpartij Wooden City zal hierbij een belangrijke rol spelen.

8 Financiën en risico's

8.1 Financiën

Bij de projectnota hoort een vertrouwelijke bijlage: de financiële paragraaf. Hierin wordt een aantal onderwerpen behandeld, om te beginnen een beschrijving van de ruimtelijke projectgrenzen, het huidige gebruik van de ruimte en de eigendomssituatie van de kavels. Op basis van het programma zoals dat in deze projectnota is weergegeven is een raming van opbrengsten en kosten van de gebiedsontwikkeling opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de onzekerheden en risico's waarvan sprake is bij een omvangrijke gebiedsontwikkeling.

8.1.1 Opbrengsten en kosten

- *Opbrengsten*
  Ten opzichte van de huidige, grotendeels één a tweelaagse bebouwing is een forse verdichting mogelijk. Daarnaast betreft het huidige programma hoofdzakelijk bedrijfsruimte welke een relatief lage grondwaarde kent. Naast het verdichten naar 150% van het huidige metrage aan bedrijfsruimte zorgt met name het toevoegen van woningen, kantoren, laboratoria en voorzieningen voor een aanzienlijk hogere grondwaarde van het gebied.
- *Kosten*
  De kosten van de gemeente bestaan grotendeels uit de herinrichtingskosten van de openbare ruimte die noodzakelijk zijn om gemengde, toekomstbestendige stadswijk te maken en de proceskosten voor het begeleiden van de initiatieven. Kavels verwerven die in erfpacht zijn uitgegeven, is over het algemeen een kostbare en tijdrovende stap en heeft in dit gebied niet de voorkeur als strategie voor de gemeente. Het is in de toekomst echter niet uitgesloten dat de gemeente incidenteel toch een kavel wilt verwerven, bijvoorbeeld als dat de beste oplossing is om een school te realiseren, en de gelegenheid tot verwerving van een geschikte locatie zich voordoet. De kosten die de gemeente moet maken zullen gedekt worden uit de (meer) waarde die ontstaat uit erfpachtinkomsten die volgen uit het nieuwe programma.

8.1.2 Infrastructuur

De redundantie in de bestaande netwerken is al grotendeels ingezet om projecten in Amstel III en Arenapoort te kunnen realiseren. Om een gebiedsontwikkeling van deze omvang te kunnen realiseren, zijn extra investeringen nodig. De belangrijkste investeringen voor het slagen van het project, zoals de aanpassing van Station Bijlmer Arena en de Hoogoorddreef, zijn als onderdeel van het mobiliteitsplan Zuidoost al in gang gezet en vallen buiten het plangebied. De afhankelijkheid hiervan komt wel terug in de risicoanalyse.

8.1.3 Rijksbijdrage

Voor diverse infrastructurele ingrepen die van belang zijn voor het functioneren van het gebied rondom station Bijlmer Arena en die binnen de Bedrijvenstrook vallen (zoals een fietsbrug over de A2 naar de Amstelscheg), is een Rijksbijdrage aangevraagd. Hoewel deze bijdrage inmiddels door het Rijk is toegezegd, is er nog geen beschikking. Na ontvangst van de beschikking (naar verwachting eind 2023) zullen deze ingrepen verder worden uitgewerkt en opgenomen worden in het Investeringsbesluit.

8.1.4 Grondexploitatie-saldo

Gezien de intensivering van het ruimtegebruik enerzijds en het relatief beperkte metrage aan openbare ruimte anderzijds wordt een positief saldo op de grondexploitatie verwacht.

8.2 Risico's

8.2.1 Mobiliteit

In het gehele gebied Amstel III/Bijlmer Arena staan er veel bouwplannen op stapel waardoor, in combinatie met het evenementenverkeer, de auto- en OV-netwerken onder druk komen te staan. Er dienen maatregelen te worden genomen om ervoor te zorgen dat het gebied beter bereikbaar wordt voor fietsers en voetgangers, en goed bereikbaar blijft voor auto- en vrachtvervoer. Er wordt een pakket aan beheersmaatregelen voorgesteld dat kan worden ingezet bij de verdere ontwikkeling. Enkele voorbeelden zijn een ambitieuze inzet op laag autobezit door lage parkeernorm, parkeerhubs, grootschalige deelmobiliteit, smart mobility en inzet op fiets en voetgangersgebruik en ov-vervoer. Een risico bij de uitvoering hiervan ligt in de afhankelijkheid van omliggende gebieden in Zuidoost en de afhankelijkheid van derden, zoals de NS, Prorail en Rijkswaterstaat. Een nauwe samenwerking is daarom nodig.

8.2.2 Stadsverzorgende bedrijfsruimte

Als andere functies hogere huren opleveren, loopt de stadsverzorgende bedrijvigheid het risico te worden verdrongen. Met erfpachtcontracten wordt voorkomen dat er andere functies zoals kantoren in de gebouwen voor bedrijvigheid mogen komen. De gestapelde bedrijfsgebouwen dienen aantrekkelijk te zijn voor stadsverzorgende bedrijvigheid. In het voortraject wordt er kritisch meegekeken naar ontwerp van deze gebouwen en dienen stadsverzorgende bedrijven aangehaakt te zijn in dit proces. Het concept zal tevens gemonitord en bijgestuurd worden voor de volgende gestapelde bedrijfsgebouwen. Sowieso moet er altijd eerst bedrijfsruimte zijn gerealiseerd, voordat er andere functies kunnen worden toegevoegd.

8.2.3 Procedures

De onzekerheden omtrent start en omgang met de omgevingswet en omtrent stikstof wetgeving zorgen voor risico's in de planvorming. Een hybride en flexibele aanpak omtrent de juridische strategie biedt ruimte om door te gaan met de ontwikkelingen. Daarnaast wordt de ontwikkeling in verschillende fases verdeeld. Uit de milieuonderzoeken blijkt dat – met maatregelen - er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu worden voorzien. Derhalve kan er worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving.

8.2.4 Beperkte beschikbaarheid elektriciteit

Door de snelle groei en verduurzaming ontstaat er op termijn krapte op de lokale onderstations. Er is vroegtijdig in beeld gebracht wat de energievraag is en op welke manier hierin voorzien kan worden. De lange doorlooptijden van de realisatie van nieuwe onderstations vormen een risico. Er is een nieuw inkoopstation gepland in de eerste fase (zuidelijk Holterbergdistrict), in een gezamenlijk gebouw met andere functies. Voor de elektriciteitsvoorziening van bedrijven wordt een 'smart grid' onderzocht, om optimaal van de beschikbare capaciteit gebruik te maken. Voor verwarming zal gebruik worden gemaakt van restwarmte van de High Performance Compute Facility.

8.2.5 Eigendomssituatie en grootschalig initiatief van één partij

Alle kavels (waaronder ook een deel van de wegen) zijn in erfpacht zijn uitgegeven. Daarmee is sturing op planning, programmering, betaalbaarheid, woningsegmentering en woninggrootte gelimiteerd. Er is een grootschalig initiatief vanuit één partij. De samenwerking met deze partij is bepalend voor de voortgang van het project. De kavels van andere partijen dienen bij transformatie zich te conformeren aan dezelfde afspraken, zoals bijvoorbeeld de realisatie van 150% bedrijfsruimte ten opzichte van het huidige metrage. Er wordt gestuurd op een gefaseerde transformatie van het gebied, waarbij elke fase een aantrekkelijk stuk stad moet opleveren met voldoende kwaliteit van o.a. openbare ruimte, groen en voorzieningen, en waarin goed renderende en onrendabele componenten (zoet en zuur) zijn opgenomen.

Colofon

Gemeente Amsterdam – opdrachtgever

Wooden City Holding – co-opdrachtgever

PosadMaxwan – stedenbouwkundig onderzoek en procesbegeleiding projectnota

Herzog & De Meuron – masterplanontwikkeling en architecturale typologie

Antea – milieu-effectenstudies

Goudappel – mobiliteitsconcept

Zuidoost City – participatie

New Ground Law – juridisch planologische onderbouwing

Westzaan Communicatie – redactie



Figuur 42: Visualisatie van PosadMaxwan.


COWORK
BROEINEST


Doe
ZUID
OOST
Pak
ZUID
OOST
I+
ZO
Lees
ZUID
OOST
Raak
ZUID
OOST
AI
ZO
I+
ZO
I+
ZO
Voel
ZUID
OOST
AI
ZO