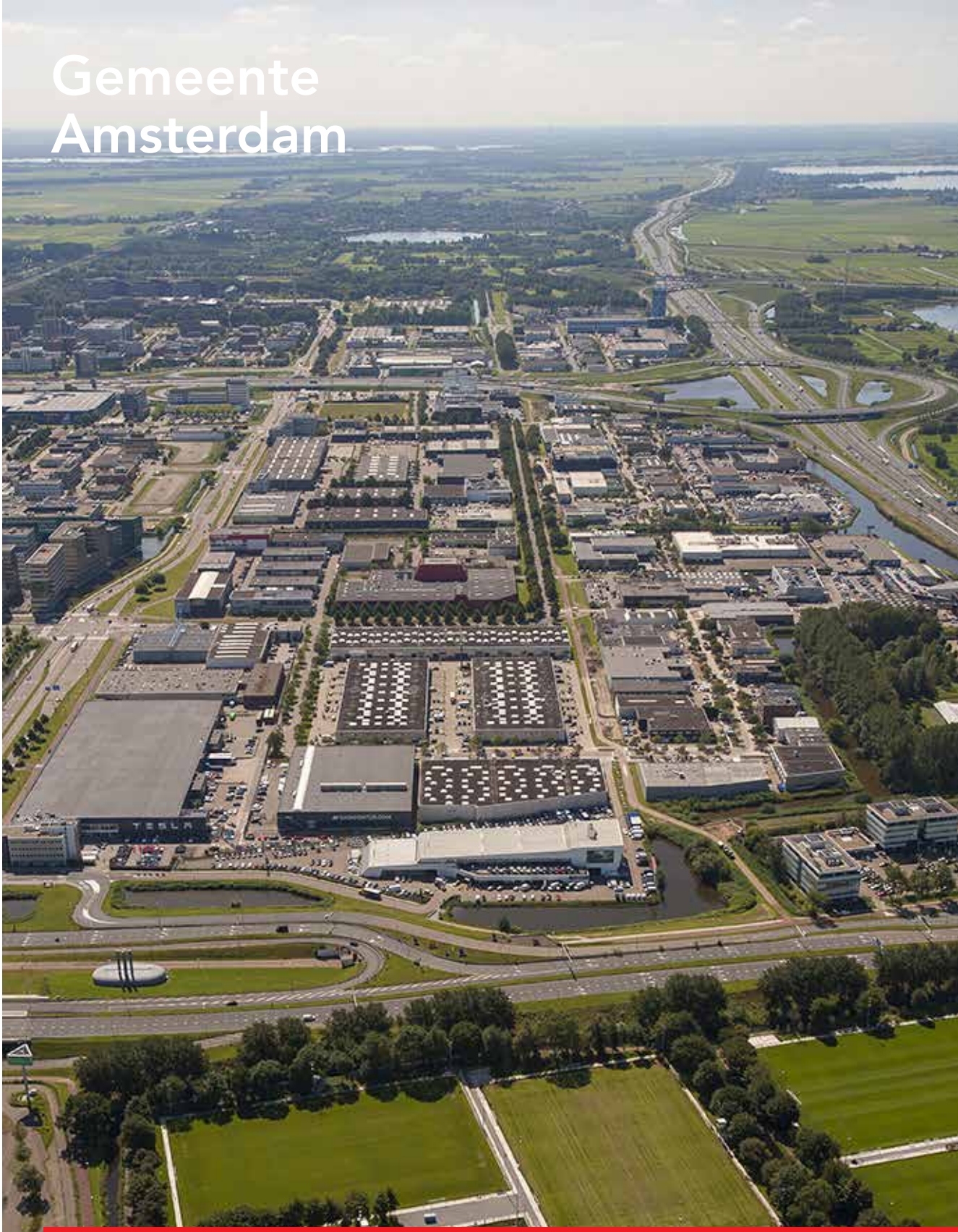
Gemeente Amsterdam



Principenota Bedrijvenstrook Amstel III

Ruimtelijke & programmatische opgaven voor een economisch gezonde en circulaire toekomst

Vastgesteld door het college van B&W d.d. 14 december 2021

januari 2022

Voorwoord

Marieke van Doorninck:

Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid:

In onze tijd zijn belangrijke dingen aan de hand. De bestaande fossiele en op groei gebaseerde economie zal plaats maken voor een meer sociale, duurzame en circulaire economie. Deze nieuwe economie vraagt om ruimte en die moeten we als stad creëren. Wat daarbij belangrijk is om te realiseren is dat met de groei van de stad er sowieso meer ruimte nodig is voor bedrijvigheid; juist voor die bedrijvigheid die de stad doet draaien. Zonder bedrijven lopen processen in de stad vast. Denk aan toeleveranciers, opslag, overslag, diensten en data. Nabijheid tot die stad is en blijft daarbij heel belangrijk. Mijn stelling is dat de leefbaarheid van onze mooie stad zelfs voor een groot deel afhankelijk is van bedrijven die vaak op de achtergrond verzorgen dat de stad kan draaien. Die ruimte ontstaat niet vanzelf maar kan wel gemaakt worden door veel slimmer en compacter om te gaan met de ruimte dan we nu doen. Kortom, we moeten toe naar een andere visie op werkgebieden in onze stad. Die moeten we samen maken en met alle stakeholders dit gebied tot ontwikkeling brengen.



Onze stedelijke werkgebieden mogen wat mij betreft veel meer onderdeel zijn van de rest van de stad. Hier in Zuidoost, een stadsdeel wat ontworpen is op basis van functiescheiding, kunnen we met de ontwikkelingen, zoals beschreven in deze principenota, in ruimtelijk -maar ook in sociaal opzicht- grote stappen zetten om de westkant van het spoor met de Bijlmer en Gaasperdam echt goed met elkaar te verbinden.

Waarom nu? Dat is simpel: de timing is optimaal. Het bedrijventerrein loopt goed, dit is juist de tijd om over een transitie te gaan nadenken. Proactief, in plaats van achteraf proberen problemen te verhelpen. Met de bedrijvenstrook Amstel III kan Amsterdam zelfs het voortouw nemen om nieuwe prototypes voor gestapelde bedrijvigheid te ontwikkelen voor de duurzame economie in de stad. Om dit proces op gang te brengen nemen we nu een principebesluit.



Dirk de Jager:

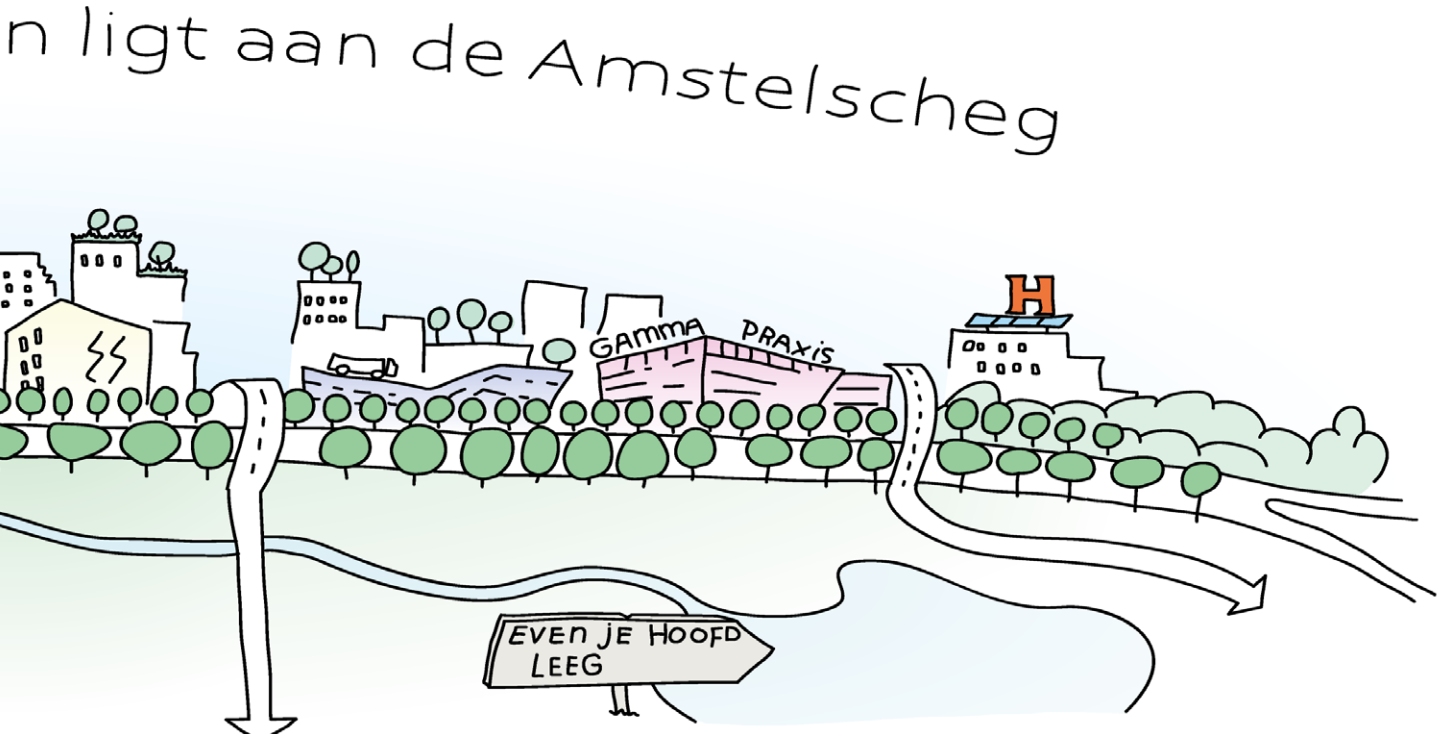
lid dagelijks bestuur stadsdeel Zuidoost o.a. portefeuilles Duurzaamheid en circulaire Economie en Ruimtelijke Ordening



Wat we zien is dat veel in beweging gaat komen, onder andere door de snel veranderende digitale economie. Door actief te handelen kunnen we dat in goede banen leiden. Denk alleen al aan nieuwe vormen van stadsdistributie. Niet meer ieder voor zich met een vrachtwagen de stad in, maar hubs waar "the last mile" zo veel mogelijk met kleine elektrische voertuigen gaat of per vracht- of bakfiets. Zuidoost is daar bij uitstek de plek voor, vanwege zijn fantastische infrastructuur. Vanuit eigenaren en ontwikkelaars merken we dat er nu interesse is voor deze opgave en zien we dat sommige partijen de mogelijkheid hebben om schaal te maken. Dan maken we echt serieus werk om die nieuwe economie vorm te geven.

Ik zie echt hele grote kansen voor Zuidoost. Een krachtig stadsdeel wat de wind nu ook stevig mee heeft. Het is belangrijk dat ook goed wordt omgegaan met de belangen van ondernemers en huurders in het gebied. Ik zie namelijk ook dat we met deze ontwikkelingen meer kansen kunnen bieden aan extra werkgelegenheid, endragen we op die manier ook bij aan het Masterplan Zuidoost, waarbij de focus juist op kansen voor jongeren ligt.

Waar de bedrijvenstrook nu voornamelijk hangt aan de bereikbaarheid via de snelwegen en "losgezongen is van de stad'", kan dit gebied zich door ontwikkelen naar een veel intensiever, dynamischer en duurzaam stuk stad, een trots en aantrekkelijk onderdeel van Zuidoost gelegen aan onze mooie Amstelscheg.













Colofon

Principenota Bedrijvenstrook Amstel III (concept)
Vastgesteld door het college van B&W d.d. 14 december 2021

© Gemeente Amsterdam

Gemeente
Amsterdam

Inhoudsopgave

1

1. Inleiding, aanleiding en urgentie 5

2. Bestaande situatie 7
2.1 Globale beschrijving bestaande situatie 7
2.2 Huidig bestemmingsplan 7
2.3 Beleid 9

3. Ambitie en opgaven voor het plangebied 11
3.1 Ambitie 12
3.2 Programmatische opgave 13
3.3 Ruimtelijke opgave 14
3.4 Duurzaamheidsopgave 22
3.5 Toekomstperspectief per deelgebied 23

4. Ontwikkelstrategie en proces 25
4.1 Ontwikkelstrategie 25
4.2 Risicoverkenning 25
4.3 Proces 26

5. Planning en financiën 27
5.1 Planning 27
5.2 Financiën 27

6. Onderzoeksvragen voor vervolgfase 28

7. Principebesluit 30

1. Inleiding, aanleiding en urgentie

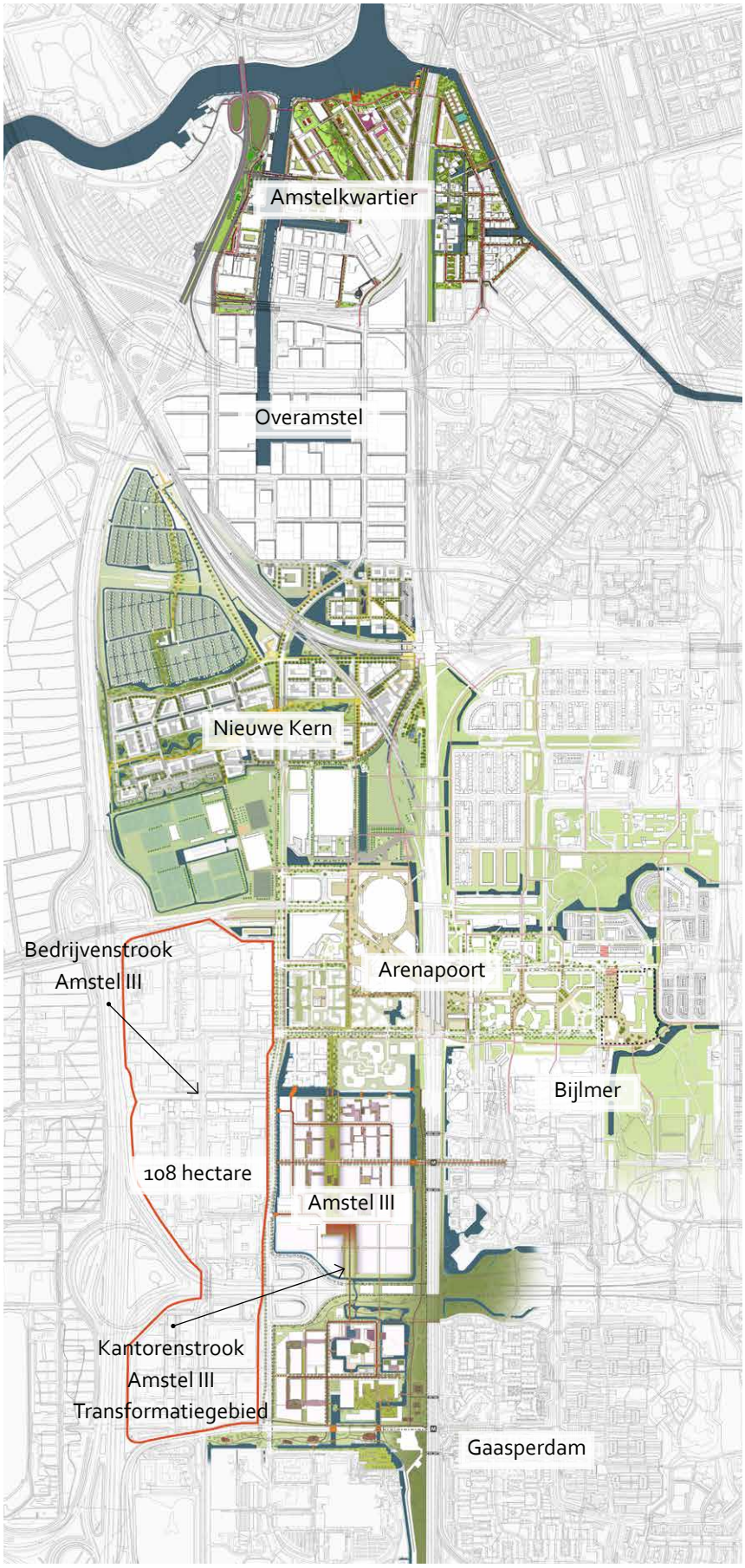
De bedrijvenstrook Amstel III biedt ruimte aan veel stadsverzorgende bedrijven en is het enige grootschalige bedrijventerrein aan de Zuidoostkant van de stad. Deze principenota brengt de opgave, kansen, belemmeringen en risico's voor dit gebied in kaart. Het doel van een principenota en het bijbehorende principebesluit is om alles afwegende te beoordelen of het wenselijk is voor de gemeente Amsterdam om een project te starten.

In een principenota worden de mogelijkheden, wenselijkheid en de richting van een ruimtelijke ontwikkeling in een gebied beschreven. 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 hierbij is globaal tot 2050. De opgave wordt in kaart gebracht en voor de vervolgfase worden voorstellen gedaan. Voor dit principebesluit is gekozen om een in een compact stuk op hoofdlijnen aan die opdracht te voldoen.

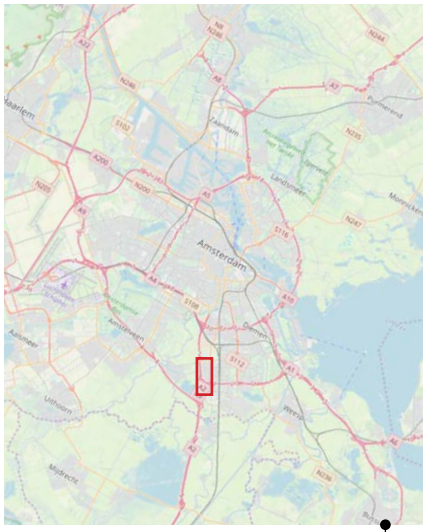
In de volgende fase zal een project- en investeringsbesluit worden voorbereid waarin ook de economische haalbaarheid nader is onderzocht. Dit wordt dan voorgelegd aan de gemeenteraad samen met een exploitatiebegroting.

Er zijn een aantal aanleidingen om op dit moment in de tijd na te denken over de toekomst van de bedrijvenstrook Amstel III:

- Amsterdam groeit. Er is een grote behoefte aan woningen, kantoren en bedrijfsruimte. Dit stuwt de vastgoedprijzen omhoog en veel bedrijvigheid verplaatst zich daardoor steeds meer naar de randen van de stad en de regio. De productiebanen en laagdrempelige ontplooiingsmogelijkheden liggen daardoor steeds vaker buiten de stad. Voor een stukadoor of reparatie van je auto moet je vaker in de regio zijn. Amsterdam stevent af op een tekort van minimaal 150 ha. bedrijfsruimte in 2040. Er moet met de groei juist in de stad ook meer betaalbare ruimte geboden worden voor ondernemerschap en werkgelegenheid. Eén van de manieren om meer bedrijfsruimte te realiseren is het (veel) intensiever gebruiken van bedrijventerreinen.
- De omgeving verandert. De bedrijvenstrook Amstel III ligt naast Bullewijk en het Paasheuvelweggebied welke gaan transformeren van een kantoorgebied naar een gemengde stadswijk. Hierdoor komt aan de oostzijde een gemengd hoogstedelijk woon- en werkgebied met kantoren en 10.000 - 15.000 woningen, en komt de bedrijvenstrook steeds meer in een stedelijke context te liggen.
- De markt ontwikkelt zich. Er is duidelijk een schaalvergroting zichtbaar met regionale distributiebedrijven / bedrijfshallen van meer dan 10.000 m2. Aan de ander kant is er een menging van bedrijfsterreinen zichtbaar waar de productie juist kleiner wordt en vakmanschap is gewenst, in nabijheid van de woonomgeving. Bedrijvenstrook Amstel III zal steeds meer een positie krijgen in de tussenschaal, waar kleine en middelgrote bedrijven de stedelijke conglomeratie Amsterdam kunnen bedienen.
- Er ligt een grote duurzaamheidsopgave voor de stad en dus ook voor bedrijven. De landelijke duurzaamheidsopgave is dat in 2050 voor energie, warmte en koeling alleen gebruik wordt gemaakt van duurzame bronnen, dat (vracht)auto's geen vieze lucht uitstoten, dat er eigenlijk geen afval meer bestaat en dat grondstoffen steeds opnieuw worden gebruikt. De bedrijventerreinen spelen een belangrijke rol in de energietransitie. Het energieverbruik op de bedrijventerreinen is groot dus hier kan veel winst behaald worden. Tegelijkertijd zijn het ook de bedrijven die zich vaak op een bedrijventerrein vestigen, zoals de installatiebedrijven en aannemers, die nodig zijn om de transitie in de stad verder vorm te geven. Denk aan het isoleren van gebouwen, het installeren van warmtepompen, etc. Ook zal het bedrijventerrein stappen moeten zetten op het gebied van klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit.
- En er is interesse vanuit de markt . Ten minste één partij met aanzienlijk belang in het gebied heeft aangegeven te willen investeren in het gebied, om zo bij te dragen aan een gebied waar meer bedrijvigheid kan plaatsvinden op een duurzame manier.



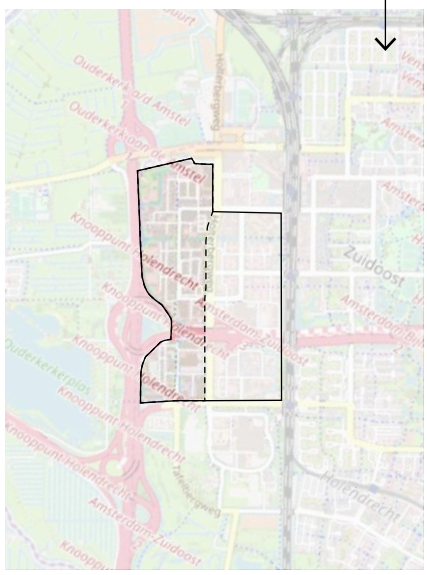
Het gebied rond de bedrijvenstrook is volop in ontwikkeling



Positie in Amsterdam



Positie in Amsterdam zuidoost



Positie in Amstel III

2. Bestaande situatie

2.1 Globale beschrijving bestaande situatie

De bedrijvenstrook Amstel III is een 108 ha groot bedrijventerrein dat is ontwikkeld vanaf de jaren 60/70. Het gebied wordt aan de noordkant begrenst door de Burgemeester Stramanweg, aan de westkant door de A2 én de Amstelscheg, aan de Zuidkant door de Meibergdreef en aan de oostkant door de Holterbergweg.

Het terrein is volledig uitgegeven in erfpacht. Het gebied is gericht op optimale (vracht-) autobereikbaarheid. De bedrijvenstrook Amstel III staat er goed voor: schoon, heel, veilig en weinig leegstand. In 2019 is gestart met het vergroenen van de openbare ruimte en er zijn parkeervakken gemaakt. Er is momenteel circa 370.000 m² bvo aan bedrijfsruimte. De bedrijvenstrook heeft voornamelijk een stadsverzorgend karakter met veel groothandels, autobranche, logistiek, datacentra, perifere detailhandel en een aantal maakbedrijven, zoals meubelmakers, modeateliers of drukkerijen. Er is weinig zware industrie. De verhouding tussen bedrijfsruimte en andere economische en maatschappelijke functies is 70%/30%. In het gebied werken ruim 9.600 mensen.

In Amstel III zijn de afgelopen jaren veel datacenters neergestreken. Amstel III is, net als Science Park, een hyperconnectiviteitscluster. Deze hyperconnectiviteit ondersteunt Amsterdam om aantrekkelijk te blijven voor techbedrijven, een belangrijke groeisector. Het blijkt ook een aantrekkelijke vestigingsplaats voor de medische bedrijven en laboratoria, een andere groeisector.
De bedrijvenstrook heeft een eenvoudige functionele uitstraling. Bij de aanleg en bebouwing lag de focus op bereikbaarheid en betaalbaarheid. De ruimtelijke kwaliteit was niet van belang. Zo grenzen op verschillende plekken achterkanten van loodsen aan de openbare ruimte. Verder zijn veel grote parkeerterreinen in de openlucht omheind door hekwerken. De openbare ruimte zelf is functioneel en eenvoudig van opzet. Het gebied is sterk georiënteerd op autobereikbaarheid: rijwegen zijn royaal, maar vaak ontbreken trottoirs of fietspaden.

2.2 Huidig bestemmingsplan

In het bestemmingsplan dat onherroepelijk is geworden in 2015 is extra ruimte gereserveerd voor bedrijvigheid. Hierbij is onderbouwd wat intensivering van de huidige bebouwing betekent ten opzichte van de omgeving. Uit de onderzoeken blijkt dat verdichting niet per se leidt tot een toename van verkeer ten opzichte van de autonome situatie. Het ziet er naar uit dat een mogelijke verdichting geen onoplosbare effecten heeft op milieu aspecten zoals lucht en geluid. Dat moet in de volgende fase verder onderzocht worden.

Het vigerende bestemmingsplan richt zich uitsluitend op het mogelijk maken van bedrijfsfuncties en voorziet dus geen verdergaande verdichting met ook andere functies dan bedrijven rond de Arenapoort (zie hoofdstuk 3). Bij een afwijking van het vigerende bestemmingsplan zal dus ook opnieuw bekeken moeten worden wat o.a. de gevolgen voor de mobiliteit zijn in het gebied.

Bedrijvenstrook Amstel III

Terreinoppervlakte	108 Ha.	Bedrijvenstrategie 2020
Totaal BVO	543.098 m²	BAG 01-01-2021
Aandeel bedrijfsruimte	68 %	BAG 01-01-2021
Leegstand	4 %	2017
Werkgelegenheid	9.672	Arra 2021
Werkgelegenheid 2013 - 2021	1.580	Arra 2021



Plangrens Bedrijvenstrook Amstel III





Typisch beeld van bebouwing en terreinen

2.3 Beleid

Amsterdam kent veel beleid op allerlei onderwerpen. Hieronder gaan we in op een aantal voor de bedrijvenstrook relevante beleidsopgaven:

Omgevingsvisie

De "Omgevingsvisie 2050, een menselijke metropool" gaat uit van groei van de Amsterdam aan de hand van vijf strategische keuzes: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stadmaken.
In de Omgevingsvisie is een belangrijke opgave om voldoende productieve bedrijvigheid te behouden en realiseren. De stad kiest ervoor te bouwen binnen de stadsgrenzen en dit betekent verdichten van bedrijventerreinen en combineren met andere (economische) functies. De Omgevingsvisie geeft aan dat bedrijvenstrook Amstel III kansen biedt voor grootschalige intensivering met gestapelde bedrijfsgebouwen, om zo meer bedrijven een plek te bieden. Om de intensivering te stimuleren kan als gebied specifieke oplossing een klein deel van het terrein (grenzend aan en aanvullend op Arenapoort) op termijn doorontwikkelen naar een gemengd stedelijk gebied. Hier wordt de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid en eventueel wonen mogelijk, mits dit geen negatief effect heeft op de logistieke en productieve functies in de andere delen van de bedrijvenstrook. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt. Het nabijgelegen ArenAPoort zal uitgroeien tot een grootstedelijk stadscentra met bijbehorende aantrekkingskracht.

Stedelijk bedrijven- en kantorenbeleid

Met de bedrijvenstrategie "Amsterdam Duurzaam Productief" (2020) was de lijn van verdichting op bestaande bedrijventerreinen al ingezet. Met de verwachte behoefte aan bedrijfsruimte en de transformatieopgave van de bedrijventerreinen veelal binnen de ring loopt het tekort aan bedrijfsruimte op naar minimaal 150 hectare in 2040. In de Bedrijvenstrategie 2020-2030 (2020) is één van de actielijnen dan ook om voldoende bedrijfsruimte te blijven realiseren het stevig intensiveren van o.a. de bedrijvenstrook Amstel III. Amsterdam kiest er in de "Kantorenstrategie" (2017) en het "Kantorenplan" (2019-2024) voor om nieuwe kantoren voornamelijk te ontwikkelen op locaties die goed bereikbaar zijn met het OV- en/of in een gebied waar ook gewoond wordt.

Amsterdam Duurzaam Digitaal

Het recent vastgestelde datacenterbeleid "Amsterdam Duurzaam Digitaal (2020)" laat geen nieuwe datacenters meer toe in Amstel III. Onder voorwaarden zijn eventuele uitbreidingen of verplaatsingen wel mogelijk.

Agenda Autoluw

De agenda "Autoluw" (2020) laat zien dat de stad te maken krijgt met grotere mobiliteitsstromen voor zowel goederen als personen. Tegelijkertijd vraagt de stedelijke maat van Amsterdam om kleinere, lichtere en efficiënte voertuigen. De komende jaren vraagt dit om meer logische schakelpunten voor overstap en overslag, zogenaamde hubs. De bedrijvenstrook is in beeld als kansrijke locatie voor de overslag van goederen, een logistieke hub.

Energievoorziening

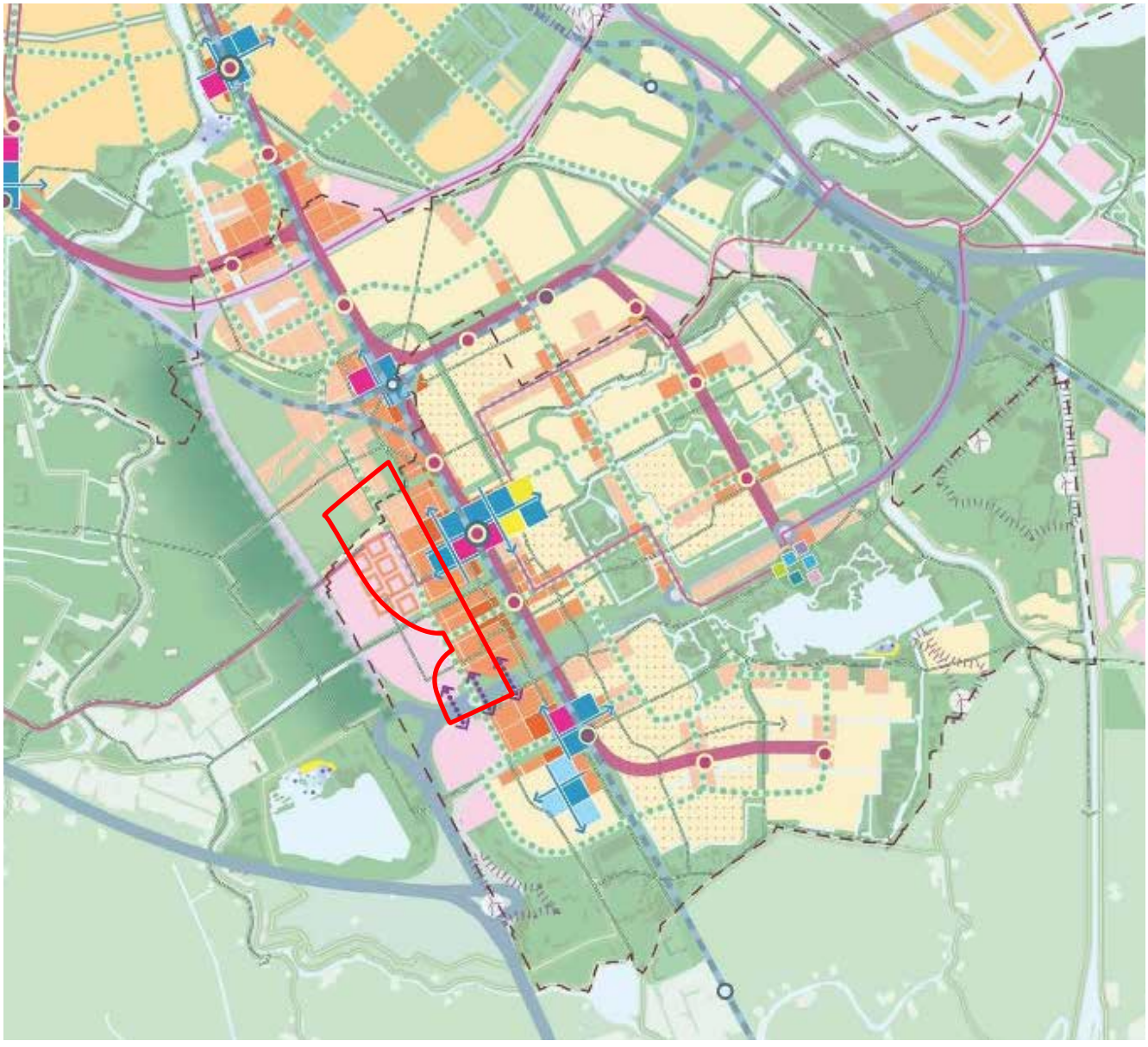
Amsterdam kent daarnaast een aantal grote opgaven die afhankelijk zijn van een goed functionerende en toekomstbestendige elektriciteitsvoorziening en juist die stabiele elektriciteitsvoorziening staat door de snelle groei van Amsterdam en de toename van het energieverbruik onder druk. Het realiseren van voldoende onderstations is hierin van belang. De themastudie "Elektriciteit" (2021) laat zien dat Amsterdam 10 tot 20 nieuwe locaties voor onderstations nodig heeft en 10 tot 20 bestaande onderstations moet uitbreiden. Ook in Zuidoost zijn nieuwe onderstations nodig.

Duurzaamheid

Naast bovenstaand beleid zet Amsterdam stevig in op duurzaamheid. Hierin wordt gestuurd op duurzame energie, de circulaire economie, vergroening en biodiversiteit en klimaatadaptatie.

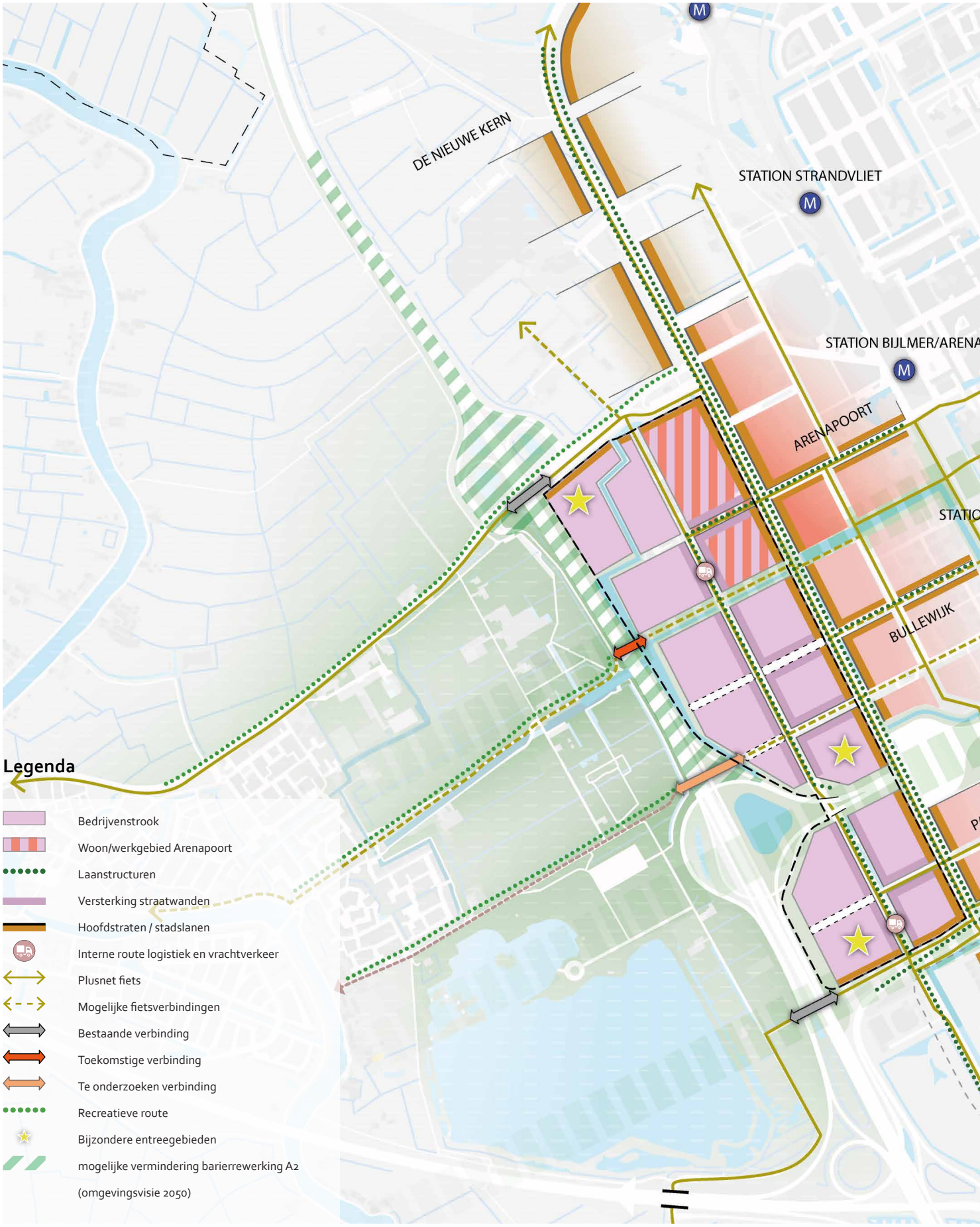
Sociaal beleid

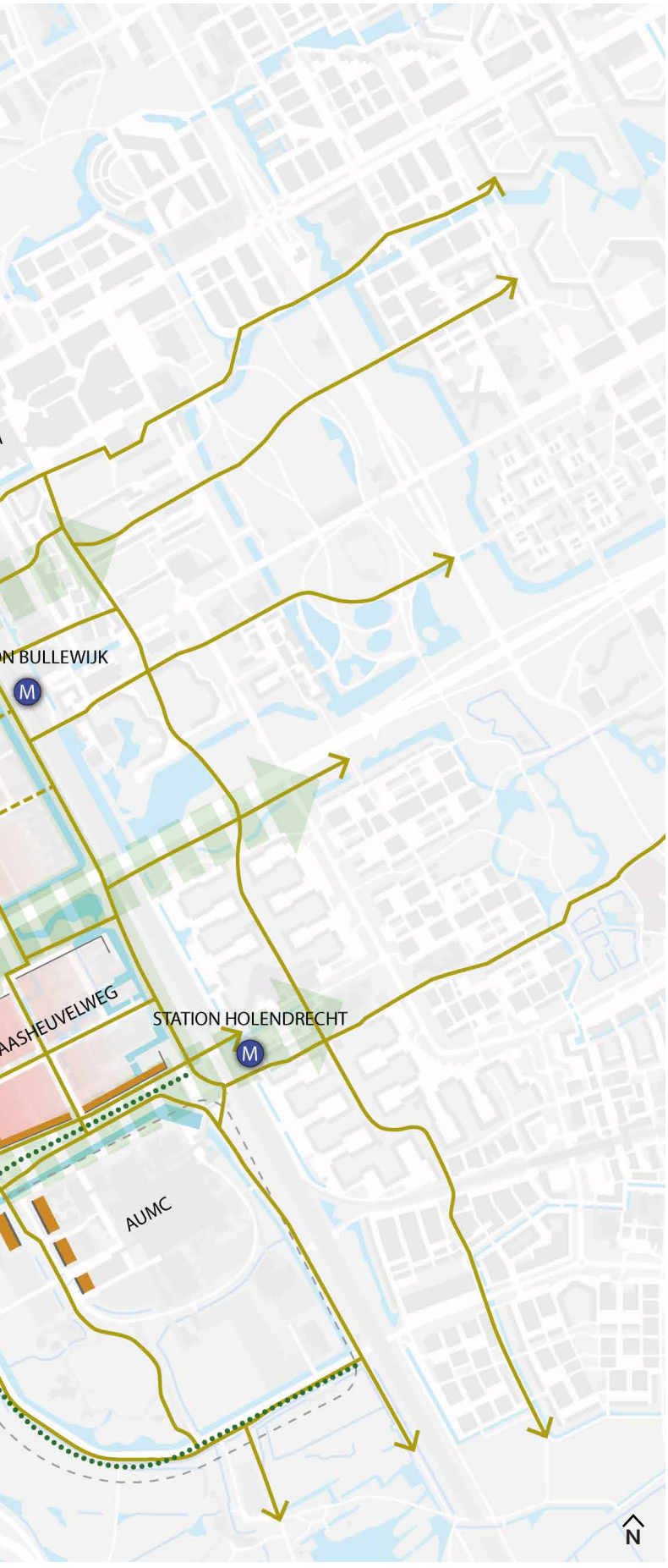
In 2021 is gestart met het "Masterplan Zuidoost" met als doel een veilig, dynamisch, divers, sterk en zelfbewust Zuidoost waar het fijn is om te wonen en werken. Het masterplan richt zich specifiek op jongeren om hun perspectief duurzaam te verbeteren. Ook duurzame verbetering van de veiligheid en de leefbaarheid zijn belangrijke ambities. De ontwikkeling van de bedrijvenstrook kan aan deze ambities bijdragen door o.a. de mogelijkheden voor werk te vergroten voor inwoners uit Zuidoost, betaalbare bedrijfsruimte te realiseren voor ondernemers uit de wijk, ruimte te bieden aan gewenste voorzieningen en het gebied aantrekkelijker in te richten. De bedrijvenstrook zorgt nu al voor veel werkgelegenheid voor inwoners uit Zuidoost.



Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (uitsnede Amsterdam zuidoost)

3. Ambitie en opgaven voor het plangebied





3.1 Ambitie

Voor het goed functioneren van de verdichtende stad is de bedrijvenstrook in Zuidoost blijvend van essentieel belang. Het bedrijventerrein is niet alleen relevant voor de werkgelegenheid die het biedt, maar het vormt (samen met Westpoort) ook het "kloppend hart" van de stad.

Amsterdam groeit hard en zal dat naar verwachting ook blijven doen. Gegeven de tekorten aan ruimte voor bedrijven in de MRA, neemt de noodzaak voor stadsverzorgende bedrijven en stadslogistiek ín de stad alleen maar toe. Amsterdam kiest er daarom voor om samen met de ondernemers, het gebied gaande weg te verdichten, te moderniseren en te verduurzamen. Door slim te schuiven en te verdichten kan er bovendien ook ruimte gemaakt worden om een belangrijke bijdrage te leveren aan de versterking van Arenapoort; dit terwijl er per saldo meer bedrijfsruimte bijkomt dan dat er nu is.

De ambitie is een voorbeeldontwikkeling te zijn, om een nieuwe normaal te stellen door verregaand te gaan stapelen. Deze intensieve "werklocatie van de toekomst" doet zich niet onder voor andere (populaire) delen van de stad, is dynamisch (24/7), draagt bij aan de circulaire economie en biedt ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte en gebouwen. De bedrijvenstrook is in 2050 een echt stuk Zuidoost, waar je graag komt en waar ondernemers duurzaam aan de slag zijn en waar er bovendien blijvend oog is voor het bieden van kansen voor Zuidoosters.

3.2 Programmatische opgave

Amstel III biedt ruimte aan bedrijvigheid en PDV die (nog) niet samen gaan met wonen en geeft ruimte aan experiment en is flexibel. Er is nog veel onzeker hoe de "Economie van morgen" zich gaat ontwikkelen. Daarom is het belangrijk, als stad, om voor verschillende vestigingsmilieus te zorgen waar verschillende type bedrijvigheid goed in gedijen. De programmatische ambitie voor 2050 is om in het gebied minimaal 1,5 keer zoveel m2 bedrijfsruimte te hebben als er nu aanwezig is. Door ook een aantal aanvullende functies zoals kantoren en andere economische en maatschappelijke functies aan het gebied toe te voegen, wordt het gebied een echt onderdeel van de stad. De huidige verhouding van 70% bedrijvigheid en 30% aan andere economische/maatschappelijke functies mag bij deze verdichtingsopgave verschuiven, maar de bedrijvenfunctie blijft voor grote delen van het gebied dominant. Uitzondering hierbij is het gebied aangrenzend aan ArenApoort. De aanvullende functies moeten een meerwaarde bieden aan de bedrijfsactiviteiten en/of het bedrijventerrein. Bij slopen van bestaande bedrijfsruimte en het realiseren van het aanvullende programma moet ook telkens minimaal 150% aan bedrijfsprogramma worden teruggebracht of ontwikkeld. Voor het deelgebied grenzend aan ArenaPoort (deelgebied A op de kaart) geldt een andere programmering. Hier wordt de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid en eventueel wonen mogelijk, mits dit geen negatief effect heeft op de logistieke en productieve functies in de andere delen van de bedrijvenstrook. Het bieden van ruimte voor Artificial Intelligence, gezien de ligging aan de AMS-IX, lijkt hier kansrijk. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.

In de groeiende stad, is het steeds belangrijker om met name te zorgen voor ruimte voor bedrijven die stadsverzorgend zijn en waarvoor het belangrijk is om dicht bij hun klanten in de stad zitten. Denk daarbij aan loodgieters en monteurs. Ook bedrijven die kunnen helpen bij de energietransitie kan de stad goed gebruiken. Een deel van de economie verschuift steeds meer naar online. Dat brengt nieuwe uitdagingen mee als het gaat om distributie over de stad. Er wordt daarom ook onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor een of meerdere logistieke hubs in de bedrijvenstrook. Op die manier zouden goederen centraal verzameld kunnen worden en vervolgens op een schone manier uitgeleverd kunnen worden (last mile-oplossingen)

Juist in Amsterdam Zuidoost waar er behoefte is aan banen voor praktisch opgeleide mensen zijn veel bedrijven in de bedrijvenstrook Amstel III nu al belangrijke werkgevers. Uitgangspunt voor deze ontwikkeling is dan ook dat de zittende ondernemers in het gebied kunnen blijven. Maar de strook kan hier nog meer waarde toevoegen. Er ligt een opgave om de bedrijfsruimte betaalbaar te houden en om ruimte te bieden aan de lokale economie van Zuidoost (1Zuidoost). De verwachting is dat er minimaal een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen gaat plaatsvinden (van 9.600 naar 20.000 arbeidsplaatsen).

In de verdichtende stad zien we dat de claim op de ruimte steeds groter wordt. Tegelijkertijd moet de stad ook ruimte blijven bieden voor allerlei zaken die ook meekomen met die groei. De bedrijvenstrook is een logische plek om te onderzoeken of grote ruimtevragers, zoals bijvoorbeeld een onderstation, in te passen zijn in ontwikkelingen in het gebied. In de traditie van Zuidoost kunnen hier bijzondere objecten van worden gemaakt.

Ook ruimte voor de ondergrond is belangrijk. Er ligt een kans in het versterken van de uitstekende data-infrastructuur en het verder uitbreiden van het warmtenetwerk. Om dit samen op te pakken met andere opgaves in het gebied, zoals waterberging, kan aangesloten worden op de integrale ontwerpmethode Openbare Ruimte die door de gemeente is ontwikkeld. De deelgebieden verschillen onderling sterk. Paragraaf 3.5 schetst per deelgebied een toekomstperspectief vanaf een indicatief programma per deelgebied.

3.3 Ruimtelijke opgave

Als we naar de toekomst van de bedrijvenstrook kijken zien we door de oogharen een verregaand verdicht en veel bruisender gebied waar er overdag en s'avonds veel activiteit is. Het gebied is beter verbonden, groener en is veel meer onderdeel van de stad en het landschap waar zij deel van uit maakt. De aansluiting naar het centrum via de Holterbergweg is ook sterk verbeterd. Deze volgende opgaven worden gesteld om bij die toekomst te komen.



Amstelscheg rolt uit en bindt zich beter met de stad

Verdichting Holterbergweg

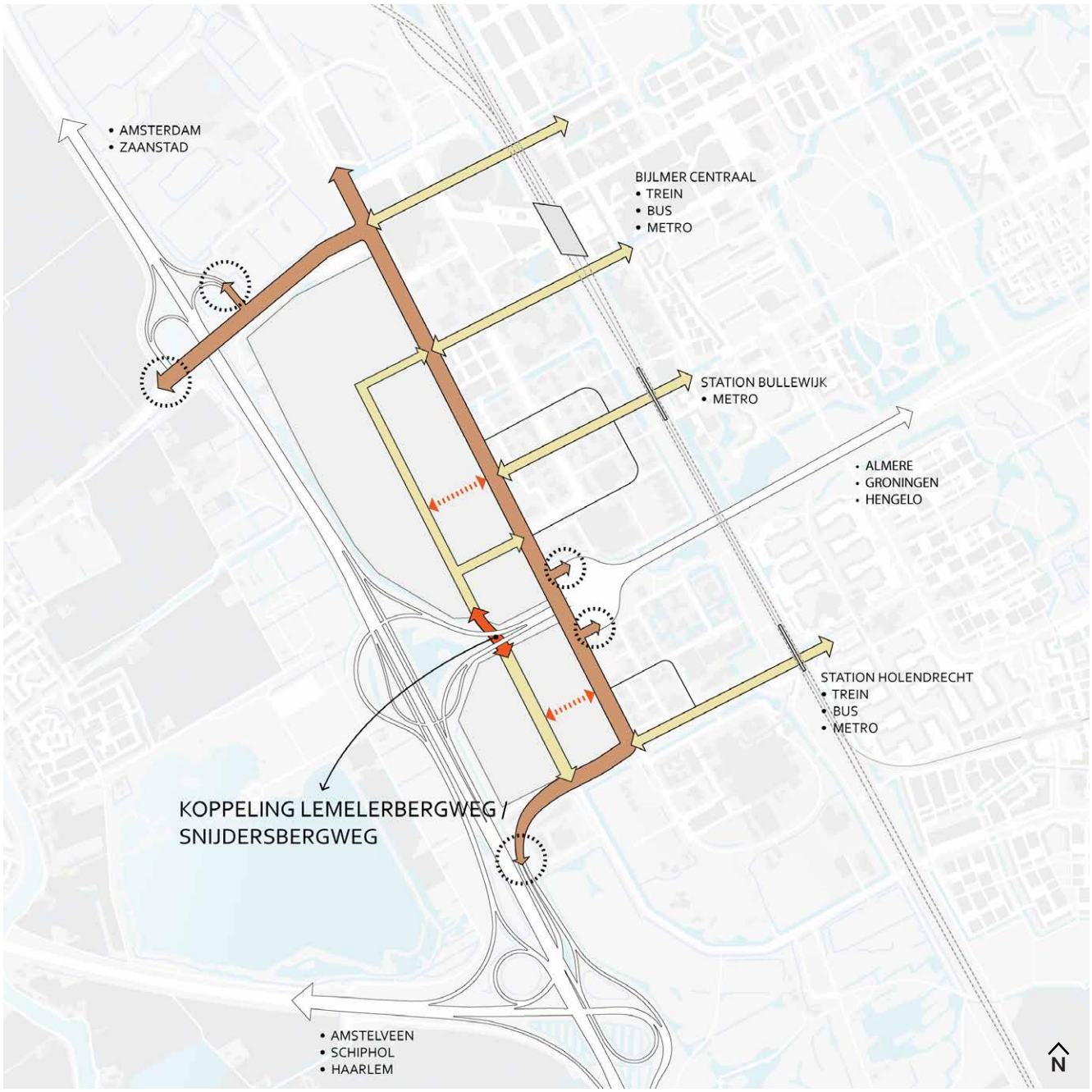
Uitrol Amstelscheg

Invloed Arenapoort & AIII

Bereikbaarheid versterken en complementeren

In deze principenota blijft de bereikbaarheid over de weg nog altijd een belangrijke prioriteit. Er worden bovendien kansen gezien om de Lemelerbergweg en Snijdersbergweg te verbinden en tegelijk vrachtverkeer van de Holterbergweg af te halen. Dit zal in een vervolgfase nader onderzocht moeten worden.

Aanvullend is het verbeteren van de bereikbaarheid per bus een belangrijk uitgangspunt. Hierin wordt gezocht naar de mogelijkheid om de bestaande buslijnen over de Holterbergweg te laten lopen. Dit is in lijn met de ambitie om van de Hondsrugweg een parkstrook te maken.



Kaart Automobiliteit

Doorsteek Lemelerbergweg

Te onderzoeken verbinding Holter-

bergweg

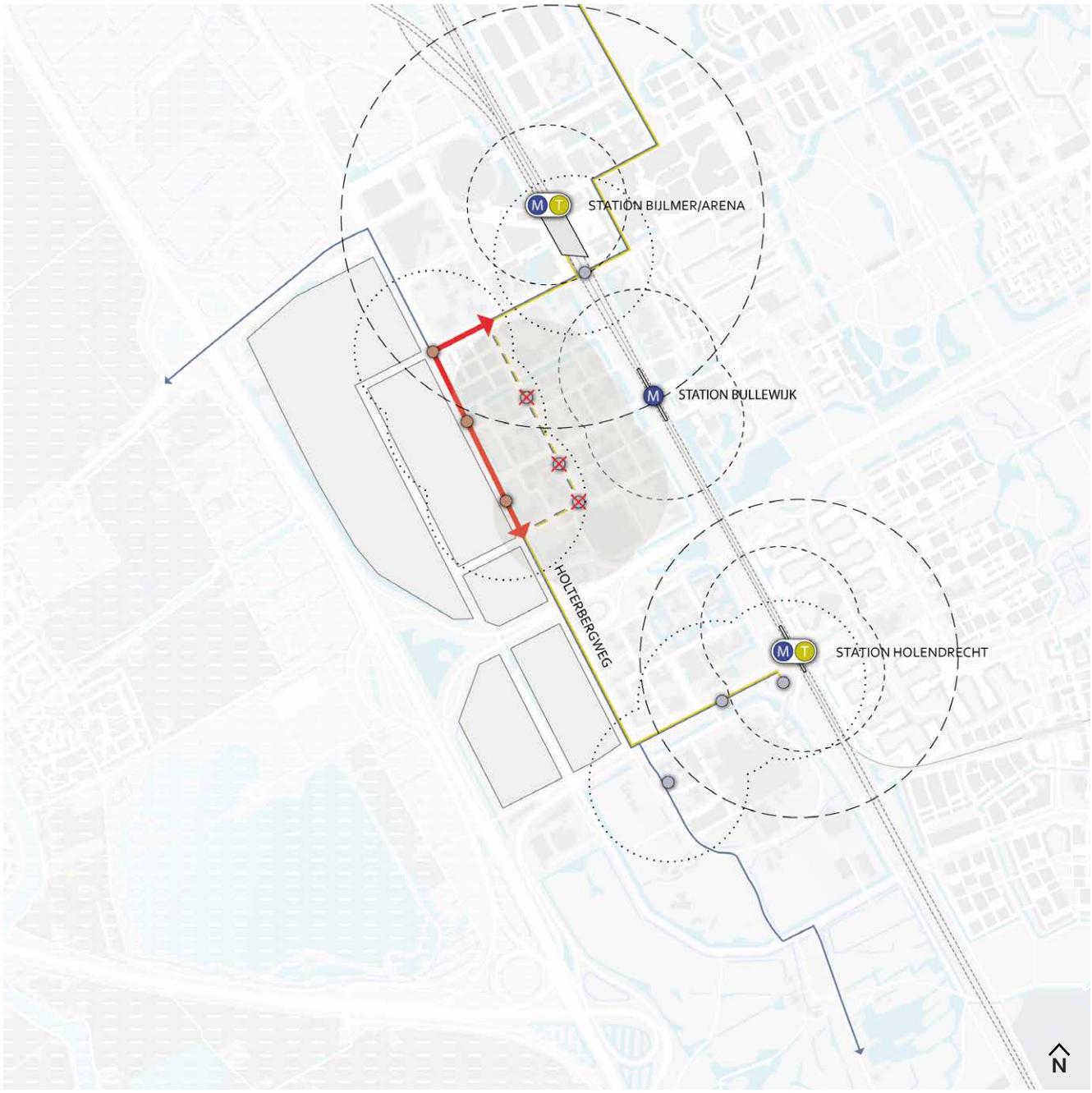
Hoofdontsluitingsweg

Aansluiting rijkswegen

Interne route vrachtverkeer

Betere verbindingen met de omgeving

In ruimtelijk opzicht is de bedrijvenstrook nu een naar binnen gericht gebied en uitsluitend gericht op de omliggende snelwegen. Dat het gebied aan een van de mooiste landschappen van de Metropoolregio ligt of hoort bij het bruisende Amsterdam Zuidoost wordt niet ervaren. Voor de toekomstige gemengde woon/werkwijk aan de oostkant vormt de bedrijvenstrook bovendien een barrière naar de Amstelscheg. Door het verplaatsen van de bestaande bus routes naar de Holterbergweg ontstaat er ook een evenwichtige spreiding van het OV.



OV-netwerk

Buslijnen
Verlegging buslijn Holterbergweg
Toekomstige bushalte
Bestaande bushalte
Bereikcirkel bus & metro (300 m.)
Bereikcirkel trein (600 m.)



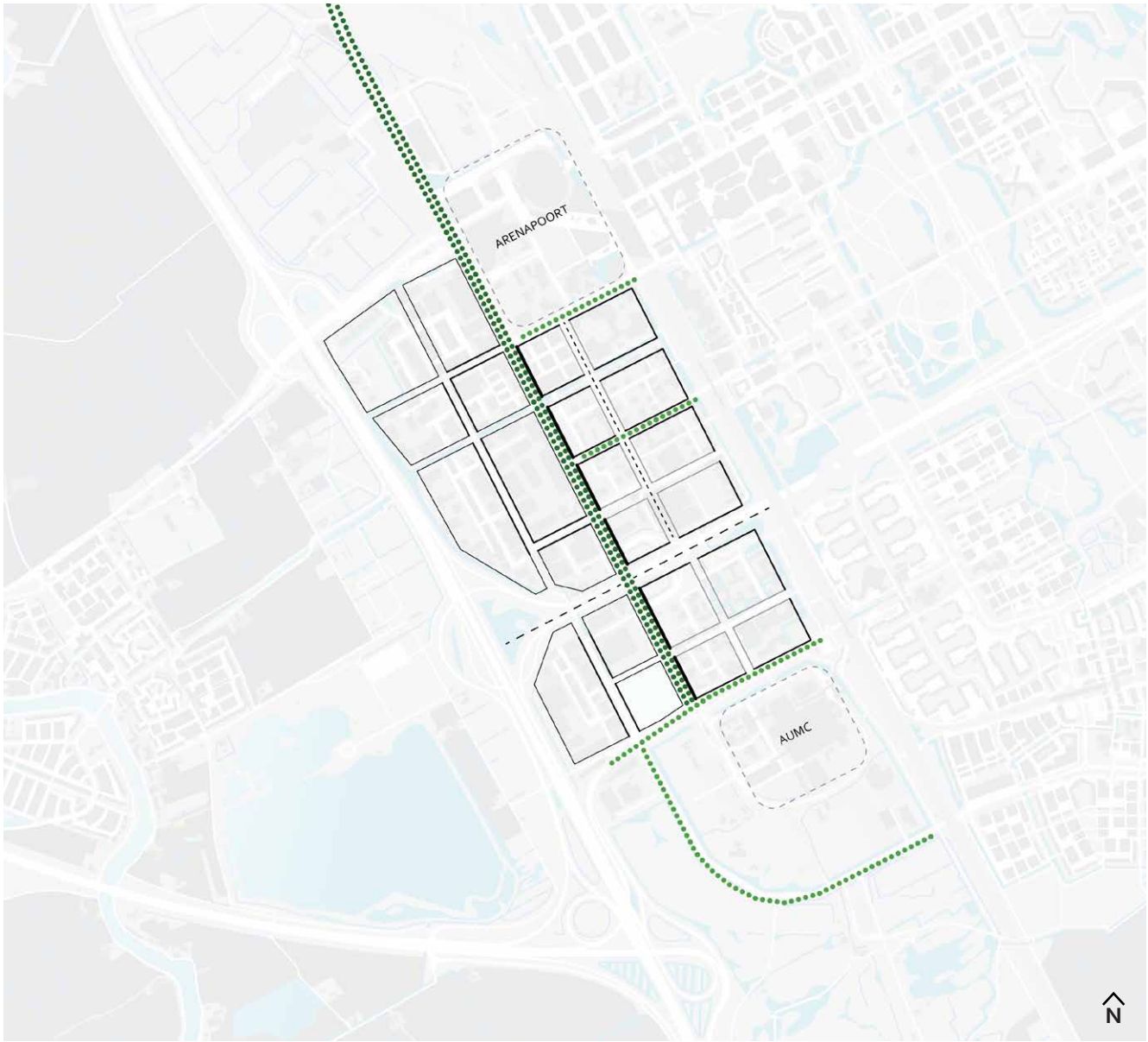
Fietsnetwerk Amstel III met kansen voor nieuwe verbindingen

Bestaande overbrugging/tunnel
Plusnet fiets
Toekomstige overbrugging/tunnel
Toekomstige fietsverbindingen
Mogelijke overbrugging/tunnel
Mogelijke fietsverbindingen

Fietsbereikbaarheid

Amsterdam wil echter ook een stad zijn waar de fiets, lopen en OV voor de hand liggende keuzes zijn. Hoewel bedrijventerreinen als deze het nu nog moeten hebben van goede autobereikbaarheid, wordt de bereikbaarheid per fiets, lopend of per bus ook steeds belangrijker. Er zullen steeds meer werknemers en bezoekers zijn die een bestemming in het gebied hebben, die niet beschikken over een auto of per OV willen reizen. Zeker wanneer het aandeel stedelijke functies zal toenemen.

In het gebied liggen er diverse kansen om fiets- en voetgangersverbindingen toe te voegen. Ook kunnen er recreatieve routes worden toegevoegd richting de Amstelscheg waardoor het landschap ook voor de bewoners van zuidoost steeds dichterbij komt liggen.



Bestaand grid van Amstel III (2020)

Laanstructuren Buurten Belangrijke buurt- wijkrand

Beter aansluiten op het stedelijk grid

Waar elders in de stad wegen en straten juist overgangen vormen tussen bijvoorbeeld buurten, vormen de omliggende wegen rond het bedrijventerrein nu op verschillende punten fysieke en mentale barrières. De Holterbergweg is daarbij door de intensieve verkeersfunctie op dit moment zo'n barrière. De weg is moeilijk oversteekbaar en heeft nu geen voorkanten van gebouwen naar de weg gericht. De ambitie is om de Holterberweg op termijn om te vormen tot een verbindende stadsstraat, die goed oversteekbaar is, waar ruimte is voor langzaam verkeer en aantrekkelijke voorkanten van gebouwen zijn. Zo wordt de bedrijvenstrook al veel meer een samenhangend gebied met de stedelijke omgeving. De Hoogoorddreef, de Karspeldreef en Meibergdreef vormen op de schaal van Zuidoost in de oostwestrichting de belangrijkste koppelingen. Dit zijn nu nog vooral autoverbindingen maar in de toekomst zullen deze met de te verwachten groei van Zuidoost steeds meer transformeren naar stedelijke straten of -lanen.



Mogelijk beeld toekomstig grid

Versterking straatwanden

Aanheling hoofdstr. / stadslanen

Er ligt een belangrijke kans om deze ontwikkeling door te zetten op het bedrijventerrein. Dit betekent onder meer iets voor het positioneren en programmeren van gebouwen aan deze straten. Een gekoppelde Lemelerberweg-Snijderbergweg kan als nieuwe attractieve (groene) straat binnen het bedrijventerrein gaan fungeren. In aanvulling hierop liggen er kansen om voor nieuwe verbindingen tussen de bedrijvenstrook en de toekomstige gemengde woon- en werkwijk aan de oostkant van de Holterbergweg. Het stedelijk grid van de bedrijvenstrook is, waarschijnlijk door de pragmatische manier van uitgeven, in verschillende delen van het terrein tamelijk grofmazig. In een nieuwe stedenbouwkundige opzet ligt het voor de hand om waar de mogelijkheden zich voordoen, het grid fijnmaziger te maken. Hierdoor ontstaan enerzijds meer mogelijkheden om meer bedrijven een adres aan een straat te geven, maar anderzijds ontstaan hierdoor ook meer routes voor met name langzaam verkeer. Het stedelijk grid sluit op die manier ook duidelijker aan op de stedelijke omgeving. Nader te onderzoeken verbindingen kunnen zijn de koppeling Karspeldreef/Hessenbergweg met Lemelerwegweg (1) of de koppeling Paasheuvelweg-Stekkenbergweg (2).



Huidige situatie langs de Holterbergweg



De Holterbergweg als aantrekkelijke laan zal de verschillende deelgebieden binnen Amstel III aan elkaar hechten.

Verdichten met meer kwaliteit

Door verdichting op terreinen en door in te zetten op meer gestapelde bedrijfsgebouwen, in combinatie met een menging met andere stedelijke functies, zal er in de loop van de tijd een veel stedelijker beeld van het bedrijventerrein ontstaan. Het is daarbij logisch om ook meer te gaan sturen op de gewenste kwaliteit van de (nieuwe) gebouwen.



Structuurkaart duurzaamheid en ecologie

Laanstructuren Hoofdgroen netwerk Ecologische verbinding

Sterkere groen/blauwe verbindingen

De Molenwetering en de groenzone langs de A2 vormen de belangrijkste landschappelijke structuren. Deze kunnen nog meer natuurlijke en recreatieve waarde krijgen. Door deze te koppelen met andere landschappelijke structuren in de verschillende windrichtingen ontstaat een groen raamwerk op de schaal van Zuidoost. Ook liggen er, bij herontwikkeling van (deel-) gebieden, kansen om ook meer groen toe te voegen tussen in het gebied en de biodiversiteit te vergroten. Dit komt niet alleen de biodiversiteit ten goede maar het zorgt ook voor meer ruimte voor klimaat adaptieve maatregelen en recreatie. De ambitie is om op deze plek de stad beter met het landschap te verbinden door de barrièrevorming van de A2 te verminderen. Op dat moment wordt het landschap van de Amstelscheg pas echt goed bereikbaar en toegankelijk.

3.4 Duurzaamheidsopgave

Amsterdam gebruikt de zogenoemde Donut Economie om de duurzaamheidsopgave verder vorm te geven. De Donut Economie is een model waarbij economische welvaartsgroei kan plaatsvinden zonder dat ecologische grenzen overschreden worden. Simpel gezegd is het doel om de behoefte van iedereen te realiseren binnen de draagkracht van de Aarde.

Het uitgangspunt van de Donut Economie is dat door dingen te doen en uit te proberen, stappen gezet kunnen worden naar een sociaal en ecologisch betere samenleving. Bedrijventerreinen zijn in de circulaire economie onmisbaar. Samen met de stakeholders moeten we gaan experimenten om zo een beeld te krijgen op welke manier er een aantoonbare bijdrage kan worden geleverd aan de ecologische en sociale doelstellingen. Voor dit gebied ligt voor de hand om te kijken naar de rol van de recycling- en maakindustrie en stadslogistiek op het terrein en de uitbreiding hiervan en het circulair bouwen en gebruiken van de gebouwen.

Circulair: bouwen, materialen en gebruik

De strategie "Amsterdam Circulair" voorziet dat in 2030 50% van de primaire materialen hergebruikt worden en wil in 2050 een circulaire stad zijn waarin waardevolle materialen en grondstoffen hergebruikt worden in plaats van afval zijn. Dit is al van toepassing bij het ontwerp, de bouw en zeker bij het gebruik. De ontwikkeling van de recycling- en maakindustrie creëert grote kansen voor werkgelegenheid.

Duurzame mobiliteit

Auto- en vrachtverkeer wordt steeds verder "geëlektrificeerd" en zwaar verkeer moet worden vermeden. De bedrijvenstrook Amstel III is uitermate goed gesitueerd voor de functie van stadsdistributie, met innovatieve concepten en schone logistieke bedrijvigheid. Slimme (schone) logistiek hoort bij een bedrijventerrein van de toekomst.

Duurzame energie en aardgasvrij

De ontwikkeling van de bedrijvenstrook dient te voorzien in de maximale benutting van energie opwekking die op het bedrijventerrein plaatsvindt. Dat wil zeggen inzetten op het gebruik van restwarmte van de aanwezige bedrijven waaronder datacenters. Voor het overige deel wordt gebruik gemaakt van duurzame bronnen.

Klimaatadaptie

De bedrijvenstrook moet ook zoveel mogelijk klimaatbestendig worden, waarbij voldoende regenwater vastgehouden, hergebruikt en anders vertraagd afgevoerd wordt. Ook wordt het gebied beter bestand tegen hitte, droogte en de gevolgen van eventuele overstromingen.

Voor het gebied streven we naar een groene en natuurinclusieve invulling. Dit zorgt mede voor een gezonde en prettige verblijfssfeer, zowel voor mens als dier.

Flexibel bouwen

We zien steeds sneller verschuivingen in de economie. De toekomstige behoeften worden daarmee ook steeds minder makkelijk te voorspellen. Om hierop te anticiperen moet de nieuwe bebouwing in de bedrijvenstrook zo veel mogelijk flexibel van opzet zijn en in de tijd ruimte bieden voor uiteenlopende bedrijven en andere (ondergeschikte) functies.

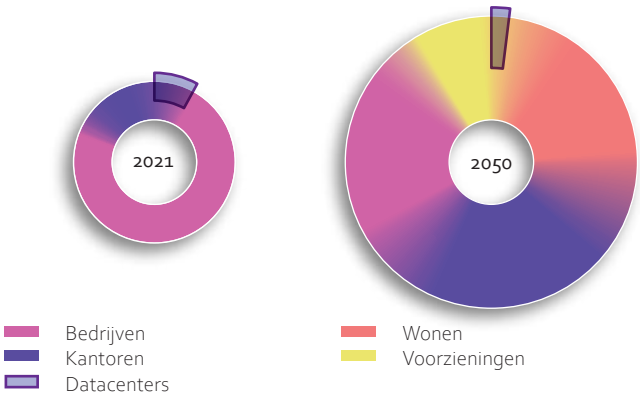
3.5 Toekomstperspectief per deelgebied

In de bedrijvenstrook onderscheiden we verschillende deelgebieden die allen hun eigen dynamiek kennen.

Deelgebied 1 Holterbergweg

De Holterbergweg is de entree van de bedrijvenstrook en ontwikkelt zich in de toekomst gaandeweg naar een stadslaan. Het deelgebied wat direct grenst aan de Holterbergweg zorgt voor een natuurlijke overgang tussen Arenapoort en de woonwerkwijk Amstel III, en de circulaire werkgebieden aan de westzijde langs de A2. De betaalbare bedrijfshallen aan de zuidkant van dit deelgebied vullen zich met stadsdistributie en andere stadsverzorgende services.

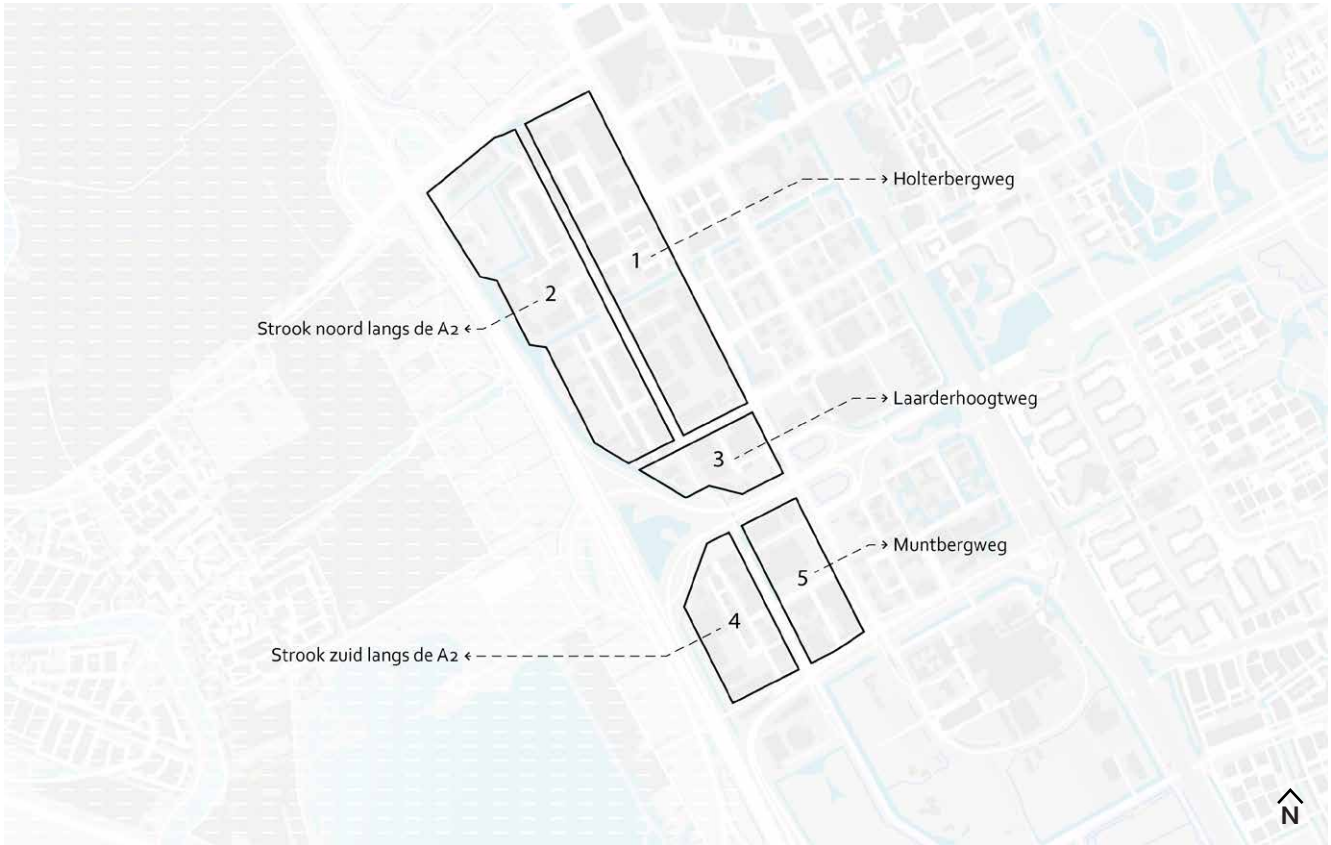
Aan de noordkant ontwikkelt hier in de toekomst een gebied met kennisintensieve bedrijvigheid en wonen aanvullend op ArenApoort. Functiemenging en een hoge dichtheid zijn hier logisch vanwege de afstand tot het treinstation, de metro en de nieuwe woonwerkwijken ArenApoort en Amstel III.



Programma verdeling deelgebied 1

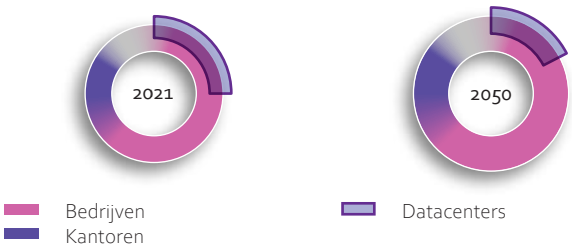
Deelgebied 2: Strook Noord langs de A2

In 2020 heeft dit gebied al het eerste gestapelde bedrijfsgebouw voor stadsdistributie en dit gaat zich verder uitbreiden waardoor dit gebied een belangrijke rol krijgt in de bevoorrading van de stad. Geen grootschalige distributiecentra, maar stadshubs waar verschillende bedrijven gebruik maken van de loading docks, met vrachtwagens aankomen en met volle elektrische busjes of fietsen naar de eindgebruiker vertrekken. Het delen van faciliteiten is normaal geworden.



Deelgebieden bedrijvenstrook

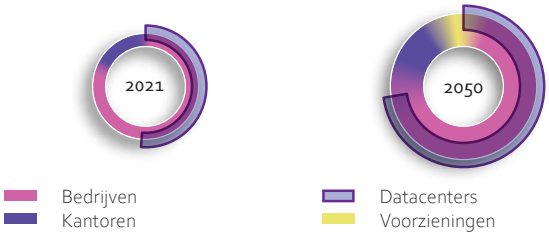
Ontwikkelingen in de autobranche zorgen ervoor dat er slimmer gebruik kan worden gemaakt van de ruimte en er ruimte vrijkomt voor de circulaire economie. Hier zou in 2030 het eerste mobiliteitswarenhuis kunnen staan waar verschillende automerken in een gestapeld bedrijfsgebouw services verlenen.



Programma verdeling deelgebied 2

Deelgebied 3: Laarderhoogtweg

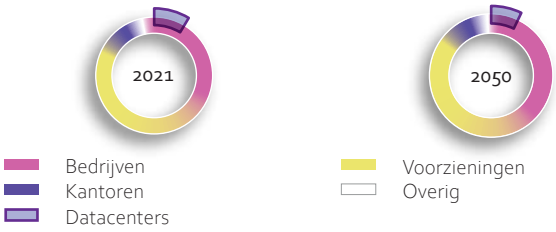
Publieksvoorzieningen en grote datacenters wisselen elkaar af in dit gebied. De bedrijvenstrook blijft ook in de toekomst een belangrijk hyper-connectiviteitscluster voor de metropoolregio Amsterdam. De publieke voorzieningen in de plint van de gebouwen of in losstaande gebouwen zorgen tezamen met vestigingen voor creatieve industrie die direct van de hyperconnectiviteit gebruik kunnen maken voor een aantrekkelijke entree in Zuidoost langs de A9.



Programma verdeling deelgebied 3

Deelgebied 4: Strook Zuid langs de A2

Amsterdammers weten deze locatie te vinden voor al hun bouw, woon en klusplannen. Wanneer je je huis wil verduurzamen is dit de plek om je te oriënteren op de verschillend mogelijkheden en met virtual reality je verbouwplannen werkelijkheid zien worden. En op maat kan met 3D-printing ter plekke je specifieke product gemaakt worden. Naast het kopen van nieuwe producten, kan je hier ook je producten laten repareren. Het gebied verdicht en wordt levendiger doordat er veel meer te doen is.



Programma verdeling deelgebied 4

Deelgebied 5: Muntbergweg

Door de toenemende dichtheid en komst van bewoners in het gebied kan ook de Muntbergweg doorgroeien naar een stadsstraat met levendige functies in de plint. De ligging nabij het innovatiedistrict rond het AMC zorgt ervoor dat ook gerelateerde bedrijfsfuncties zich hier vestigen. Ook deze plek levert met een logistieke hub een belangrijke bijdrage aan de toelevering van goederen aan de stad en zorgt ervoor dat de stad goed functioneert.



Programma verdeling deelgebied 5

4. Ontwikkelstrategie en proces

4.1 Ontwikkelstrategie

Gezien de grootte van het plangebied en de dynamiek in de verschillende deelgebieden zal de ontwikkeling gefaseerd plaatsvinden. Na het vaststellen van de principenota wordt er gestart met het opstellen van een projectnota voor deelgebied 1 & 3. Er wordt in samenwerking met de marktpartijen die grote posities hebben in beide gebieden gestart met het maken van een ruimtelijk raamwerk dat in de projectnota opgenomen wordt. De relatie met de rest van het bedrijventerrein zal hierin een belangrijk onderdeel zijn. Om goed aan te sluiten op de dynamiek van het transformatieproces is de verwachting dat delen van het project op korte termijn in uitvoering kunnen worden genomen door marktpartijen, terwijl er nog geen investeringsbesluit genomen is. In de vervolgfase zal onderzocht worden op welke manier dit past in de plaberum systematiek. Eventueel. kan er voor worden
gekozen om alsnog de project- en investeringsbesluit te combineren.

In Amstel III is al ruime ervaring opgedaan met de transformatie van bestaand verstedelijkt gebied. Hier wordt getransformeerd in een situatie waarbij alle gronden reeds in erfpacht zijn uitgegeven. Er worden overeenkomsten (afsprakenbrieven) gesloten met de erfpachters om tot transformatie te komen van een monofunctioneel programma naar een gemengd programma. In Amstel III wordt het bewijs geleverd dat de gemeente en markt samen kunnen optrekken en in korte tijd tot een kwalitatieve hoogwaardige ontwikkeling en grote bouwproductie kunnen komen.

Daarbij wordt het leeuwendeel van de investeringen door de markt gedaan. Dat maakt dat de marktpartijen ook het tempo bepalen waarin de ontwikkelingen plaatsvinden, de gemeente is daar volgend in.

Deze situatie dient zich nu ook aan in Deelgebied 1 van het bedrijventerrein Amstel III. Één partij (Wooden City) heeft een grondpositie weten te verwerven ter grootte van 30 hectare. De intentie is om met deze partij een afsprakenbrief af te sluiten voor de transformatie van dit gebied. Wooden City zal daarbij verantwoordelijk gehouden worden voor het opstellen van een ruimtelijk raamwerk, die in samenspraak met het projectteam van de gemeente zal worden opgesteld. Ook zullen de benodigde onderzoeken door de initiatiefnemer worden uitgevoerd. Bij de afspraken zullen verschillende exit-momenten worden afgesproken. Dit zijn momenten wanneer een van beide partijen uit de ontwikkeling kunnen stappen. Een daarvan is bijvoorbeeld als de ontwikkelaar zich niet aan de voorwaarde houdt om voldoende gestapelde bedrijfsruimte te realiseren.

In deelgebied 3 is al enkele jaren geleden gestart met de ontwikkeling van een datacenter en maatschappelijke voorzieningen door Equinix. Dit project wordt voortgezet en ingebed in het ruimtelijk raamwerk. Andere deelgebieden zullen in principe na deelgebied 1 en 3 aan de orde komen. Indien een marktpartij uit deelgebied 2, 4 of 5 met een initiatief komt, zal het projectteam beoordelen of een uitzondering op dit uitgangspunt van toepassing is. Verdichtingsplannen voor bedrijfsruimte binnen bestemmingsplan blijven gewoon mogelijk.

4.2 Risicoverkenning

De risicoverkenning richt zich op deelgebied 1 aangezien hier in de volgende fase gestart wordt. Een globale en voorlopige verkenning levert het volgende beeld op:

Programma

De aandacht van de initiatiefnemer kan zich richten op de kantoren en woningen in de ontwikkeling, de bedrijfsruimte wordt niet gerealiseerd. Om dit te voorkomen zal er een volgordelijkheid worden afgesproken in de contracten wat betreft planontwikkeling. Dus eerst de bedrijfsruimte, daarna de woningen en kantoren. Dit sluit ook aan bij de schuifpuzzel om in het gebied gevestigde bedrijven te behouden. Ook moet er in de fase van de projectnota een flexibel ruimtelijk raamwerk worden ontwikkeld waar ontwikkelingen aan getoetst worden.

Schaalgrootte

Door de schaalgrootte, dynamiek en belangen die spelen in het project kan de druk op de gemeente worden opgevoerd. Het ontwikkelen van een gebied van 30 hectare in samenwerking met de markt vraagt stevig opdrachtgeverschap en een team dat bij de opgave past.

Investeringen in infrastructuur

De plannen vragen ingrijpende aanpassingen of verzwaringen van de infrastructuur zoals het aanpakken van de Holterbergweg of het realiseren van een onderstation. In de privaatrechtelijke afspraken wordt opgenomen dat de initiatiefnemer hier ruimte en budget voor moet reserveren.

Volatiliteit markt

Er liggen kansen om in het noordelijke deel een techcluster te realiseren. De techwereld is echter behoorlijk volatiel. In de fase van de projectnota zal dan ook samen met de initiatiefnemer gewerkt worden aan een toekomstbestendig model waarin flexibiliteit, functiemenging en fasering een belangrijke rol spelen

Verregaande samenwerking met één partij.

De gemeente kiest voor de 1e fase voor een verregaande samenwerking met één partij waarbij een groot deel van het werk door de initiatiefnemer uitgewerkt gaat worden. Dit vraagt extra aandacht voor het democratisch proces. Een maatregel kan zijn om het ontwerp-omgevingsplan samen met het investeringsbesluit te laten vaststellen.

Beperkte beschikbaarheid energie

Door de snelle groei en verduurzaming is er krapte op het elektriciteitsnet in de regio en kan in sommige delen de energievoorziening niet gegarandeerd worden.
Er zal vroegtijdig in beeld worden gebracht wat de energievraag is voor het programma en op welke manier hierin voorzien wordt. Het uitgangspunt is natuurlijk om de energievraag zo klein mogelijk te houden door o.a. isolatie, innovatieve technieken etc.

4.3 Proces

Bestuurlijk opdrachtgever is wethouder voor de Ruimtelijke Ordening namens het college van B&W. Ambtelijk verantwoordelijk is in de huidige verkenningsfase de directeur Ruimte en Duurzaamheid. Na het nemen van het principebesluit gaat het opdrachtgeverschap over naar de directeur Grond en Ontwikkeling. Verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het project is de projectmanager bedrijvenstrook Amstel III, die wordt bijgestaan door een projectteam waarin alle relevante sectoren zijn vertegenwoordigd.

Consultatie, participatie en communicatie

In september 2021 is er met een aantal stakeholders waaronder ZuidOostCity, Wooden City, BOVAG, Dutch Data Association en één van de eigenaren binnen het PDV-cluster, gesproken over het voornemen om hier te starten met een gebiedsontwikkeling. In de gesprekken is kort het toekomstbeeld dat de gemeente heeft op het gebied geschetst waar de omgevingsvisie "Een Menselijke Metropool" een belangrijk uitgangspunt voor is. Ook zijn de eerste ideeën van de marktpartij voor deelgebied 1 gedeeld.

Dit leverde de volgende input op voor de volgende projectfase:

- Het idee om het bedrijventerrein te verduurzamen te verdichten is positief ontvangen
- Hierbij wordt wel gezegd dat het belangrijk is om in de vervolgfase de hoge ambities die de gemeente heeft te toetsen op haalbaarheid
- Het betrekken van de ondernemers in het gebied bij de plannen is een ander belangrijk aandachtspunt
- In de planvorming moet daarbij aandacht zijn voor fasering en betaalbaarheid voor stadsverzorgende bedrijvigheid waarbij bestaande ondernemers zich in het gebied kunnen herhuisvesten.

In deelgebied 1 zal er in co-creatie met de markt aan de verder planvorming gewerkt worden. Ook andere stakeholders in het gebied zoals erfpachters, bedrijfseigenaren en bewoners zullen ook de gelegenheid krijgen hun wensen en aandachtspunten voor de toekomst van het gebied in te brengen. Uitgangspunt is dat de zittende ondernemers zich kunnen herhuisvesten op het bedrijventerrein. Aandachtspunt is wel dat het initiatief niet bij de gemeente ligt, maar bij de marktpartijen met grondpositie in het gebied die bereid zijn te investeren. De gemeente is kaderstellend, toetsend aan dat kader en verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening.

In het proces zal de gemeente informeren, communiceren en inspireren. Een goede communicatie over het planproces en de planning is belangrijk om de verwachtingen van partijen realistisch te houden.

5. Planning en financiën

5.1 Planning

Met het nemen van een principebesluit over de gebiedsontwikkeling wordt de verkenningsfase afgesloten. Gezien de grootte van het gebied en de verschillende dynamieken per deelgebied zal het totale gebied gefaseerd ontwikkeld worden. Er wordt gestart met deelgebied 1 & 3 met het onderzoek naar de haalbaarheid. In de projectnota wordt onder meer de gewenste ruimtelijke structuur van het gebied vastgelegd en de verdere ontwikkelstrategie bepaald. Gestreefd wordt naar oplevering van de projectnota voor deelgebied 1 & 3 in 2022.

Om te voorkomen dat het gebied moet worden bevroren in afwachting van volgende gemeentelijke besluiten worden private initiatieven zoveel mogelijk ondersteund wanneer deze aansluiten op de principes in deze nota en bij het stedelijk beleid. Indien juridisch planologisch mogelijk kan er in de beginfase gewerkt worden met projectafwijkingsbesluiten. Gezien de omvang van het totale gebied wordt uitgegaan van een grondexploitatie met een looptijd van 10 jaar.

5.2 Financiën

De transformatie van een bedrijventerrein (met een FSI van 0,5) naar meer verdicht stedelijk gebied moet per saldo een positief grondexploitatie resultaat kunnen opleveren. Een groot deel van de infrastructuur (openbaar vervoer, wegennet, kabels en leidingen etc) is verder al aanwezig. Aan de andere kant is de redundantie in de infrastructuur al ingezet ten behoeve van de projecten in Amstel III Kantorenstrook en Arenapoort West. Uit het Mobiliteitsplan Zuidoost blijkt dat als gevolg van deze projecten er al ingrijpende maatregelen zullen worden getroffen voor verbetering van het fiets-, OV- en autonetwerk. De toevoeging van nieuwe, grootschalige projecten, zoals de transformatie van dit gebied, zal opnieuw een capaciteitsvraagstuk opleveren.
Een ander aandachtspunt is de financiële haalbaarheid. In het vervolgtraject zal onderzocht worden op welke wijze het stapelen van bedrijfsruimte financieel haalbaar is en welke voorwaarden hiervoor gelden.

In financiële zin is de tijdshorizon voor deze ontwikkeling in eerste instantie 10 jaar. In deze periode zullen grote stappen gezet kunnen worden in deelgebied 1 en 3. De financiële verkenning beperkt zich dan ook tot deze twee deelgebieden. Een eventuele verkeerskundige afwaardering en ruimtelijke opwaardering van de A2 valt niet binnen deze periode van 10 jaar, maar is een vergezicht voor 2050, overgenomen uit de Omgevingsvisie 2050. In de grondexploitatie zal wel bij elk project een voorziening 'bijdrage A2' worden getroffen, zodat uiteindelijk alle projecten die in de Bedrijvenstrook gerealiseerd worden, en die uiteindelijk zullen profiteren van een ingreep in de A2, daar ook financieel aan zullen hebben bijgedragen.

Er is een bestaande grondexploitatie voor dit gebied: de grondexploitatie restplan Bedrijvenstrook Amstel III Bij de Projectnota zal de oude grondexploitatie worden afgesloten en worden vervangen door een nieuwe. De grondexploitatie behelst de gehele bedrijvenstrook wat ruimte geeft om ook initiatieven buiten deelgebied 1 &3 adequaat te behandelen.

6. Onderzoeksvragen voor vervolgfase

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksvragen benoemd die voor het opstellen van een projectnota voor deelgebied 1&3 relevant zijn. De andere deelgebieden zullen in een latere fase volgen. Echter is het al wel relevant om voor deelgebied 4&5 te gaan onderzoeken welke rol de overheid wil gaan spelen bij het realiseren van een logistieke hub. Dit onderzoek wordt parallel aan het opstellen van de projectnota opgestart.

Mobiliteit:

- Wat zijn effecten van deze planontwikkeling op het verkeersnetwerk en het OV?
- Hoe kunnen we de OV bereikbaarheid verbeteren?
- Voldoet de huidige ontsluiting van het gebied voor autoverkeer bij verdichting/intensivering? Of dient er, mede in relatie tot de ontwikkelingen in ArenApoort en kantorenstrook Amstel III aanpassingen te komen?
- Wat levert het doortrekken van de Lemelerbergweg op voor de verkeersdoorstroming?
- Wat is er nodig om voldoende ruimte te creëren voor langzaam verkeer?

Duurzaamheid:

- Hoe kunnen we de circulaire ambitie verder uitwerken samen met de stakeholders?
- Op welke manier kan het toevoegen van functies bijdragen aan het verbeteren van de energiebalans in het gebied?
- Hoe ziet de energiebehoefte van het toekomstig programma eruit met duurzaamheid als uitgangspunt?
- Hoe kan voorzien worden in de gewenste energiebehoefte?
- Welke bijdrage kan dit gebied leveren aan de programma's autoluw en schone lucht?

Ruimtelijk:

- Welke FSI is gewenst en wat is het maximale laadvermogen van het gebied?
- Hoe past deze ontwikkeling in de stedelijke context? Op welke manier maken we de verbinding met de Amstelscheg?
- Hoe kan de oversteekbaarheid van de Holterbergweg en de aansluiting met het centrum, Amstel III en Arenapoort verbeterd worden?
- Welke milieuzones liggen op het gebied?
- Hoe gaan we om met geluidshinder er windklimaat?
- Met welke trends in mobiliteit moeten we in het ontwerp van de openbare ruimte rekening houden?
- Een visie op (de gevels en) het daklandschap, hoe verhouden de verschillende ruimtevragers op het dak (zonnepanelen, waterberging, georganiseerde sport en groen) zich tot elkaar?
- Op welke manier willen wij kwaliteit gaan benaderen, wat is de rol van "schoonheid"?

Programma:

- Wat is werkelijk de potentie van distributie/last mile voor dit bedrijventerrein. Aan welke locaties kunnen we denken en wat zijn de vormen van (compacte) oplossingen? Wat is het programma van eisen voor logistieke hubs in deze strook?
- Hoeveel ruimte is er voor het toevoegen van kennisintensieve bedrijvigheid aansluitend en aanvullend op ArenApoort en welke condities zijn hiervoor randvoorwaardelijk?
- Wat zijn de kansen voor het ontwikkelen van een AI-cluster op deze plek en wat is hier voor nodig?
- Wat zijn de mogelijkheden voor het realiseren van labruimte in deze strook en hoe verhoudt dit zich tot andere medische clusters in de stad en regio?
- Welke mengvormen tussen bedrijven en andere economische functies kunnen hier goed werken, in combinatie met de financiële haalbaarheid?
- Welke condities zijn nodig om het PDV cluster te transformeren naar een plek met meer beleving?
- Hoeveel en wat voor type woningen kunnen in de toekomst in het noordelijk deel gerealiseerd worden en wat vraagt dit van de ruimtelijke inrichting en programmatische invulling van het gebied?
- Op welke manier maken we hier een complete stad en kan er voldaan worden aan de referentienormen bij het realiseren van woningen?
- Op welke manier kunnen we grote ruimtevragers als een onderstation in de ontwikkelingen meenemen?
- Welke rol kan onderwijs spelen in het versterken van de verbinding met Zuidoost en het realiseren van meer werkgelegenheid voor mensen uit Zuidoost?

Financiën:

- Het realiseren van gestapelde bedrijfsgebouwen is innovatief en complex. Op welke manier kunnen er functionele en financieel haalbare gestapelde bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd en hoe verhoudt dit zich tot de residuele grondprijssystematiek waarin projecten afzonderlijk van elkaar worden beschouwd?

Proces

- Wat is de minimale schaalgrootte van een ontwikkeling in deelgebied 1?
- Welke rol wil de gemeente spelen bij het realiseren van een logistieke hub in deelgebied 4?
- Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de financiële haalbaarheid voldoende geborgd is in alle fases uit het plaberum?
- Wat is de beste aanpak en rolverdeling tussen marktpartij en gemeente?
- Hoe zorgen we voor een juiste fasering zodat de bestaande ondernemers in één keer door kunnen verhuizen naar de nieuwe bedrijfshallen?
- Op welke manier kan Artificial Intelligence ons helpen in de ruimtelijke planning?

7. Principebesluit

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Kennis te nemen van de principenota Bedrijvenstrook Amstel III, waarin de aanleiding, urgentie, mogelijkheden en wenselijkheid van gebiedsontwikkeling voor dit gebied worden verkend en de bestaande situatie wordt beschreven.

2. Kennis te nemen van de geheime financiële bijlage die inzicht geeft in de verwachte opbrengt en investeringsbehoefte.

3. In te stemmen met het Principebesluit Bedrijvenstrook Amstel III waarvan de hoofdpunten zijn:
   a. ruimte creëren voor circulaire bedrijven en gebouwen;
   b. de hoogstedelijke kern van ArenApoort te versterken met een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen;
   c. krachtige fysieke en sociale verbindingen te maken met de omliggende gebieden in de Nieuwe Kern (Ouderamstel) en stadsdeel Zuidoost;
   d. het vormen van een poort van Zuidoost naar de Amstelscheg.

4. De ambtelijke projectorganisatie Amstel III bedrijvenstrook (in opdracht van directie Grond en Ontwikkeling) de opdracht te geven de programmatische en ruimtelijke ambities verder uit te werken naar een Projectbesluit.

5. In te stemmen met de begrote proceskosten en hiervoor € 0,85 miljoen beschikbaar te stellen middels het restplan bedrijvenstrook Amstel III, en deze te activeren binnen het regime van het Vereveningsfonds (GREX 503.86 Restplan Bedrijvenstrook).

6. In te stemmen met bijvoegde Raadsinformatiebrief waarin de raad geïnformeerd wordt over het besluit van het college om het Principebesluit vast te stellen.

7. In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op de financiële bijlage (bijlage 2) op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding op bijlage 2 loopt af twee jaar na afsluiting van de grondexploitatie, maar uiterlijk op 31 december 2035.

Reden spoed
n.v.t.

Kernboodschap
De Bedrijvenstrook Amstel III biedt kansen om het stedelijk bedrijventerrein van de toekomst te worden, waar meer ruimte komt voor banen en ondernemerschap, waar duurzaamheid centraal staat en waar productieve en kennisintensieve bedrijvigheid een plek vinden. Het terrein wordt verdicht en verduurzaamd met de ambitie om op 150% van het huidige metrage aan bedrijfsruimte uit te komen. De bedrijfsruimte wordt gestapeld, waarmee ruimte gecreëerd wordt voor uitbreiding van de hoogstedelijke kern Arenapoort met wonen, werken en voorzieningen. Het college heeft het principebesluit vastgesteld waarin de aanleiding, de mogelijkheden en wenselijkheid van gebiedsontwikkeling is verkend.

Bestuurlijke achtergrond
De omgevingsvisie Amsterdam 2050 is op 8 juli 2021 door de raad vastgesteld. Met het principebesluit Bedrijvenstrook Amstel III wordt hier uitvoering aan gegeven.

Bestuurlijke prioriteit
N.v.t.

Wettelijke grondslag
Artikel 160 Gemeentewet.
1. Het college is in ieder geval bevoegd:
   a. Het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast.

Artikel 169 Gemeentewet:

1. Het college en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.
2. Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.

Artikel 55, eerste lid van de Gemeente jo. Artikel 10, tweede lid, onder b van de Wet openbaarheid van bestuur.
Opleggen van geheimhouding wanneer zodanige belangen in het geding zijn dat deze zich verzetten tegen het belang van openbaarmaking.

Onderbouwing besluit

Ad *1.* *Kennis te nemen van de principenota Bedrijvenstrook Amstel III, waarin de aanleiding, urgentie, mogelijkheden en wenselijkheid van gebiedsontwikkeling voor dit gebied worden verkend en de bestaande situatie wordt beschreven.*

In een principenota worden de mogelijkheden, wenselijkheid en de richting van een ruimtelijke ontwikkeling in een gebied beschreven. De tijdshorizon hierbij is globaal tot 2050. De opgave wordt in kaart gebracht en voor de vervolgfase worden voorstellen gedaan. Voor dit principebesluit is gekozen om een in een compact stuk op hoofdlijnen aan die opdracht te voldoen.

In de volgende fase wordt een projectbesluit voorbereid voor deelgebied 1 &3 waarin ook de economische haalbaarheid nader is onderzocht. Dit projectbesluit wordt voorgelegd aan de gemeenteraad samen met een exploitatiebegroting.

Ad *2.* *Kennis te nemen van de geheime financiële bijlage die inzicht geeft in de verwachte opbrengt en investeringsbehoefte.*

De financiële verkenning geeft inzicht in het beoogde programma, de verwachte opbrengst, de investeringsbehoefte, de fasering en de risico's. Uitgangspunt is een positief grondexploitatiesaldo. Uit de diverse scenario's die in het kader van de principenota zijn opgesteld, blijkt dat de opbrengsten sterk toenemen met de toevoeging van kantoren en woningen. Uitgangspunt hierbij blijft dat minimaal 150% aan bedrijfsprogramma wordt teruggebracht of ontwikkeld.

Ad *3.* *In te stemmen met het Principebesluit Bedrijvenstrook Amstel III voor het vervolgproces voor de ontwikkeling van de, waarvan de hoofdpunten zijn:*

Ad 3 *a.* *Ruimte creëren voor circulaire bedrijven en gebouwen.*
In de groeiende stad, is het steeds belangrijker om met name te zorgen voor ruimte voor bedrijven die stadsverzorgend zijn en waarvoor het belangrijk is om dicht bij hun klanten in de stad zitten. Ook bedrijven die een rol kunnen spelen bij de energietransitie kan de stad goed gebruiken. De programmatische ambitie voor 2050 is om in het gebied op minimaal 1,5 keer zoveel m2 bedrijfsruimte uit te komen. Door ook een aantal aanvullende functies zoals kantoren en andere economische en maatschappelijke functies aan het gebied toe te voegen, wordt het gebied een echt onderdeel van de stad en verbetert naar verwachting ook de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling. De bedrijvenfunctie blijft voor grote delen van het gebied dominant. De marktpartij die positie heeft in deelgebied 1 heeft als uitgangspunt dat gebouwen zoveel als mogelijk in houtbouw worden gerealiseerd.

Ad 3 *b.* *De hoogstedelijke kern van ArenApoort te versterken met een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen.*
Voor het gebied grenzend aan ArenApoort geldt een andere programmering. Hier wordt de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid en wonen mogelijk, mits dit geen negatief effect heeft op de logistieke en productieve functies in de andere delen van de bedrijvenstrook. Het bieden van ruimte voor Artificial Intelligence,

gezien de ligging aan de digitale infrastructuur AMS-IX, lijkt hier kansrijk. Het toevoegen van wonen kan niet plaatsvinden zonder dat er eerst een verdichting met bedrijfsruimte op het bedrijventerrein plaatsvindt, waarbij er per saldo meer bedrijfsruimte komt.

Ad 3*c.* *Krachtige fysieke en sociale verbindingen te maken met de omliggende gebieden in de Nieuwe Kern (Ouderamstel) en Zuidoost.*
Verbeteringen van de fysieke infrastructuur zullen noodzakelijk zijn in alle windrichtingen. Het betreft hier het fiets- en OV netwerk, een 'missing link' in het wegennet, de oversteekbaarheid van de Holterbergweg en de aansluiting op het Arenapoortgebied en het oostelijke deel van Amstel III. Deze ontwikkeling kan bijdragen aan de sociale verbindingen (1Zuidoost) door o.a. de mogelijkheden voor werk te vergroten voor inwoners uit Zuidoost, betaalbare bedrijfsruimte ondernemers uit de wijk, ruimte te bieden aan gewenste voorzieningen en het gebied aantrekkelijker in te richten.

Ad 3*d.* *Het vormen van de poort van Zuidoost naar de Amstelscheg.*
De Molenwetering en de groenzone langs de A2 vormen belangrijke landschappelijke structuren. Deze kunnen nog meer natuurlijke en recreatieve waarde krijgen.
De ambitie is om op deze plek de stad beter met het landschap te verbinden door de barrièrevorming van de A2 te verminderen.

Ad *4.* *De projectorganisatie Amstel III bedrijvenstrook (in opdracht van directie Grond en Ontwikkeling) te belasten met de uitwerking van de programmatische en ruimtelijke ambities naar een Projectbesluit.*

Conform het PLABERUM vormt het Principebesluit het eerste besluit in een gebiedsontwikkeling en is het Projectbesluit het volgende besluit dat aan het College zal worden voorgelegd.

Ad *5.* *In te stemmen met de begrote proceskosten en hiervoor € 0,85 mln beschikbaar te stellen middels het restplan bedrijvenstrook Amstel III en deze te activeren binnen het regime van het Vereveningsfonds. (GREX 503.86 Restplan Bedrijvenstrook).*

De bedrijvenstrook Amstel III heeft nog een grondexploitatie, die bij het Investeringsbesluit (als er een nieuwe grondexploitatie wordt geopend) zal worden afgesloten.

Ad *6.* *In te stemmen met bijvoegde Raadsinformatiebrief waarin de raad geïnformeerd wordt over het besluit van het college om het Principebesluit vast te stellen.*

Aan de hand van de raadsinformatiebrief en de principenota wordt de commissie FEZ en RO geïnformeerd over de verkenningsfase en de start van de volgende PLABERUM fase: het projectbesluit.

Ad *7.* *In te stemmen met het opleggen van geheimhouding op de financiële bijlage (bijlage 2) op grond van artikel 55, eerste lid van de Gemeentewet. Dit in verband met de belangen genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b van de Wet openbaarheid van bestuur. De geheimhouding op bijlage 2 loopt af twee jaar na afsluiting van de grondexploitatie, maar uiterlijk op 31 december 2035.*

In principe zijn alle stukken openbaar tenzij er belangen aanwezig zijn die zwaarder wegen dan het belang van openbaarmaking. In casu kan de openbaarmaking van de financiële bijlage de gemeentelijke positie bij onderhandeling schaden. Dit belang wordt geacht zwaarder te wegen dan het algemeen belang van openbaarmaking. De geheimhouding op bijlage 2 loopt af twee jaar na afsluiting van de grondexploitatie, maar uiterlijk op 31 december 2035.

Overige toelichting

De risicoverkenning: bedrijven eerst

Het voornaamste risico is dat op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven verdrongen worden door andere functies. Door hier in de beginfase duidelijke afspraken over te maken is de verwachting dat dit voorkomen kan worden. Marktpartijen krijgen de voorwaarde mee dat 150% aan bedrijfsruimte oppervlak moet terugkeren in het gebied. Daarbij zal telkens eerst (gestapelde) bedrijfsruimte moeten worden gerealiseerd, alvorens andere functies een plek kunnen krijgen.

De ontwikkelstrategie: de baat gaat voor de kost uit

De gemeente zal in principe geen actieve grondpolitiek voeren maar samenwerken met marktpartijen die posities hebben op erfpachtgronden in het gebied. De gemeente zal een grondexploitatie opzetten, die ervan uitgaat dat er in de eerste jaren van de ontwikkeling uitsluitend sprake zal zijn van proceskosten. Kosten van uitvoering, zoals inrichting van openbare ruimte en aanpassing van infrastructuur, zullen pas gemaakt worden nadat opbrengsten van heruitgifte van de erfpacht verkregen zijn.

De planning en het proces: plaberum versus transformatiedynamiek

Na het nemen van het voorliggende principebesluit zal (in samenwerking met de marktpartijen die een grote posities hebben in deelgebied 1 en 3) gestart worden met een ruimtelijk raamwerk dat opgenomen wordt in fase 2 van het plaberum, de projectnota, zo nodig gecombineerd met fase 3 het investeringsbesluit. Zodoende is bij deze principenota alvast een zorgvuldige financiële verkenning gevoegd.

Participatie

Met de portefeuillehouder RO van stadsdeel Zuidoost is gesproken over de principenota. De genoemde aandachtspunten richten zich met name op het vervolg en zullen in de uitwerking van het projectbesluit worden meegenomen. Het Dagelijks Bestuur wordt in de projectfase nauw betrokken en zal om advies worden gevraagd. Binnen de gemeente is er tevens gesproken met adviseurs uit de diverse directies EZ, R&D, G&O en is ook advies gevraagd aan het team Ruimte voor de Stad en expertiseteam Economie.

Externe consultaties hebben plaatsgevonden met onder meer de publiek-private gebiedsorganisatie Zuidoost City, brancheorganisaties (zoals Dutch Datacenter Association, BOVAG) en diverse marktpartijen en erfpachters.

Financiële onderbouwing

Uitgangspunt is een positief grondexploitatiesaldo. Uit de diverse scenario's die in het kader van de principenota zijn berekend, blijkt dat de opbrengsten sterk toenemen met de toevoeging van kantoren en woningen. Uitgangspunt hierbij blijft dat minimaal 150% aan bedrijfsprogramma wordt teruggebracht of ontwikkeld.

Communicatie

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst
Informeren van de commissie RO & FEZ via een Raadsinformatiebrief

Documenten

Principenota Bedrijvenstrook Amstel III
GEHEIM financiële bijlage bedrijvenstrook Amstel III
Commissievoordracht FEZ
Commissievoordracht RO
Raadsinformatiebrief

Behandelend Ambtenaar:

Tamara Smit
Projectmanager (PMB)
tamara.smit@amsterdam.nl
06 5252 4004