



Stadhaven Minerva

Herstructureringsplan



Colofon

Stadhaven Minerva Herstructureringsplan Amsterdam, april 2007

Dit herstructureringsplan vormt een bewerking en actualisatie van:

- Ontwikkelingsvisie Minervahaven
Inbo adviseurs, 2004

Daarnaast zijn onderdelen overgenomen uit:

- Beeldkwaliteitsplan Minervahaven
Okra landschapsarchitecten, 2006

Haven Amsterdam
Projectgroep Minervahaven

Postbus 19406
1000 GK Amsterdam

www.stadhavenminerva.nl
info@stadhavenminerva.nl



Inhoud

1	INLEIDING	5	4	PLAN	25
1.1	Waarom een herstructureringsplan?.....	5	4.1	Stedebouwkundig concept.....	25
2	CONTEXT	7	4.2	Programma's en bebouwing	28
2.1	Historie.....	7	4.3	Infrastructuur	31
2.2	Plangebied.....	8	4.4	Openbare Ruimte.....	33
2.3	Huidige situatie	9	4.5	Water.....	34
2.4	Watergebruik.....	13	4.6	Beeldkwaliteit en uitstraling.....	35
2.5	Concurrentiepositie.....	13	5	UITVOERING	36
2.6	Ruimtelijke beleidskaders	14	5.1	Projecten	36
3	VISIE	17	5.2	Milieu	39
3.1	Doelstellingen	17	5.3	Grondexploitatie	40
3.2	Versterken economisch profiel	19	5.4	Kaderstellende plannen.....	40
3.3	Verhelderen ruimtelijke- en verkeersstructuur.....	20			
3.4	Verbeteren beeldkwaliteit en uitstraling.....	23			



1 Inleiding

1.1 Waarom een herstructureringsplan?

Stadhaven Minerva, gelegen ten noordwesten van het centrum van Amsterdam, binnen de ring A10, behoort tot de oudste gedeelten van het havengebied van Amsterdam. In het verleden was het profiel van het gebied helder; in het gebied vonden houthandel, -overslag en -opslag plaats. Maar Minervahaven is aan het verouderen, wat zich vooral uit in een verslechterde bereikbaarheid, parkeerproblematiek en een geringe uitstraling van openbare ruimte en gebouwen. Het gebied voldoet steeds minder aan de eisen van de gebruikers, waardoor leegstand ontstaat en het gebied in een neerwaartse spiraal dreigt te komen.

Inmiddels is veel havengerelateerde bedrijvigheid vervangen door op de stad gerichte bedrijvigheid, waarbij de nieuwe gebruikers andere eisen stellen aan de omgeving en bereikbaarheid. Het is daarom noodzakelijk de ruimtelijke en functionele structuur van Minervahaven aan te passen aan de eisen en wensen van de nieuwe gebruikers van het gebied. Naast veroudering is verandering van het gebruik dus een belangrijke aanleiding voor dit herstructureringsplan.

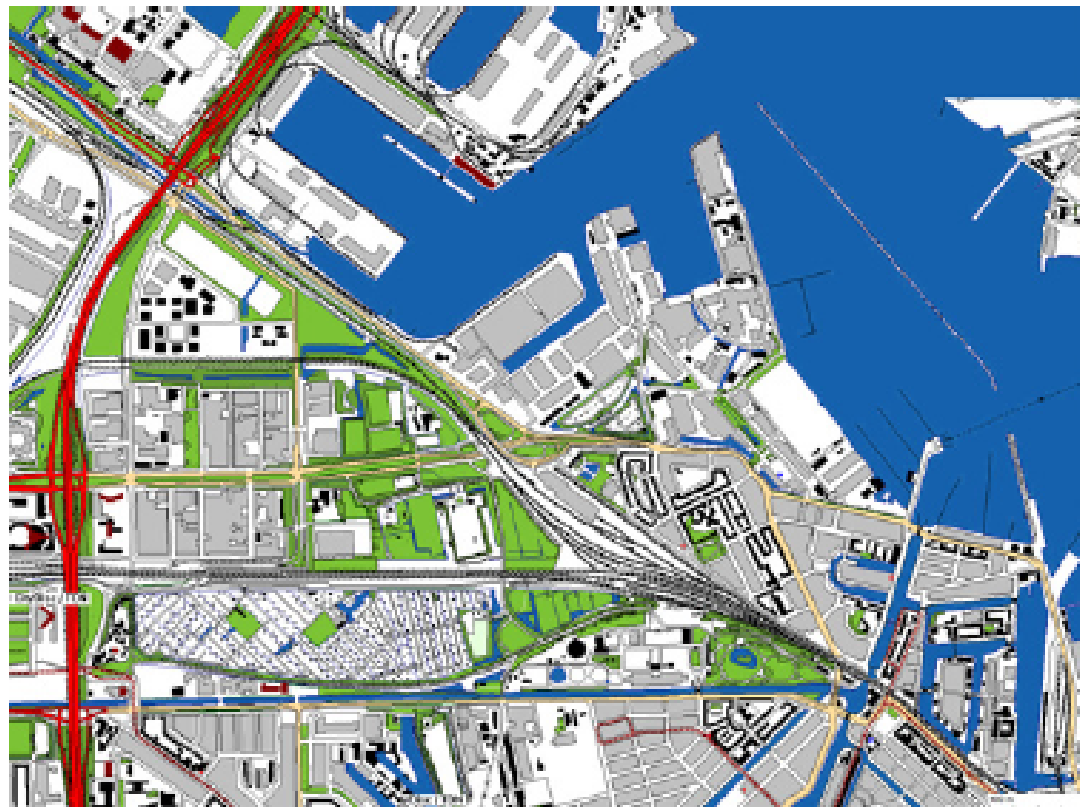
In het Structuurplan Amsterdam uit 2003 wordt Minervahaven aangewezen als transformatiegebied. Het gebied dient te veranderen van grootschalig (haven)werkgebied naar stedelijk bedrijventerrein, dat zich kenmerkt door efficiënt, duurzaam ruimtegebruik. Deze transformatie behelst vooral een revitalisering en intensivering van het terrein: andere bedrijven, kleinere kavels, nieuwe infrastructuur.

Sindsdien is er al veel gebeurd. In Minervahaven zijn veel nieuwe, op de stad gerichte bedrijven gevestigd, terwijl een tweetal houtoverslagbedrijven het gebied gaan verlaten. Ook beleidsmatig is er veel gebeurd. Haven Amsterdam heeft een ontwikkelingsvisie opgesteld en een herziening van het bestemmingsplan is in voorbereiding.

De transformatie gaat nu een fase in waarin een aantal grote investeringen gedaan moet worden. Hierbij gaat het met name om verwerving van gronden voor heruitgifte, voor een nieuwe verbindingsweg, voor herprofilering van de bestaande wegen inclusief de realisatie van een nieuw rioolstelsel.

Wat is de ambitie?

De centrale ambitie voor Minervahaven is het realiseren van een transformatie naar een vitaal, intensiever benut, stedelijk



Minervahaven in zijn omgeving

bedrijventerrein. Minervahaven is bij uitstek een bedrijventerrein dat een grote diversiteit aan bedrijven kan bevatten. Waarin meer werkgelegenheid wordt gerealiseerd. Een terrein dat vrijheid kan uitstralen en flexibel kan zijn. Door kleinschaliger ondernemen kan tevens gekomen worden tot een intensivering van het ruimtegebruik in het gebied. Dit betekent dat Minervahaven goed bereikbaar moet zijn en optimaal gebruik maakt van de locatiekwaliteiten, zoals de ligging nabij de binnenstad en aan het water.

Minervahaven ligt op het grensvlak van stad en haven. Aan de westzijde grenst het aan het Coen- en Vlothavengebied met de havenindustrie van Cargill, Igma en Amfert. Aan de oostzijde en noordzijde liggen de nieuwe stedelijke (woon)gebieden Houthaven en het NDSM-terrein. Minervahaven is het gebied waar stad en haven elkaar raken, hetgeen speciale eisen stelt, maar ook kansen biedt aan het programma en de inrichting van Minervahaven. De ambitie is om Minervahaven een vitale buffer te laten zijn tussen haven en stad. Deze doelstelling komt ook tot uitdrukking in de nieuwe naam Stadhaven Minerva die voor de marketing van dit gebied is gekozen. Met deze naam wordt de koppeling benadrukt; onderdeel van de haven en onderdeel van de stad.

Uitgangspunt van de herstructurering is een geleidelijke transformatie, om optimaal gebruik te maken van de diversiteit die nu al in het gebied aanwezig is en om de bestaande bedrijvigheid de kans te geven mee te doen in de ontwikkeling in het gebied.

Wat staat er in het herstructureringsplan?

Dit herstructureringsplan bestaat uit de volgende hoofdstukken. Hoofdstuk 2 geeft een beeld van Stadhaven Minerva en zijn omgeving. Het omvat een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis, de huidige situatie, ontwikkelingen in de omgeving en de ruimtelijke beleidskaders. Hoofdstuk 3 beschrijft de ambitie, met daarin de belangrijkste opgaven en oplossingsrichtingen. Deze oplossingen krijgen vervolgens in hoofdstuk 4 invulling in de vorm van een ruimtelijk plan en programma. Hoofdstuk 5 tenslotte besteedt aandacht aan de uitvoering. Hierbij komt een aantal projecten aan de orde, maar ook de te nemen milieumaatregelen op het gebied van luchtkwaliteit en bodemkwaliteit. Ook besteedt dit hoofdstuk aandacht aan de kaderstellende maatregelen als herziening van het bestemmingsplan, het nieuwe beeldkwaliteitsplan en de grondexploitatie.

2 Context

Dit hoofdstuk geeft een beeld van de ontwikkeling van Stadhaven Minerva en schetst de huidige problematiek. Ook de ontwikkelingen in de directie omgeving alsmede op concurrerende bedrijfsterreinen komen aan bod. Tot slot wordt ingegaan op de vigerende plankaders: van streekplan tot bestemmingsplan.

2.1 Historie

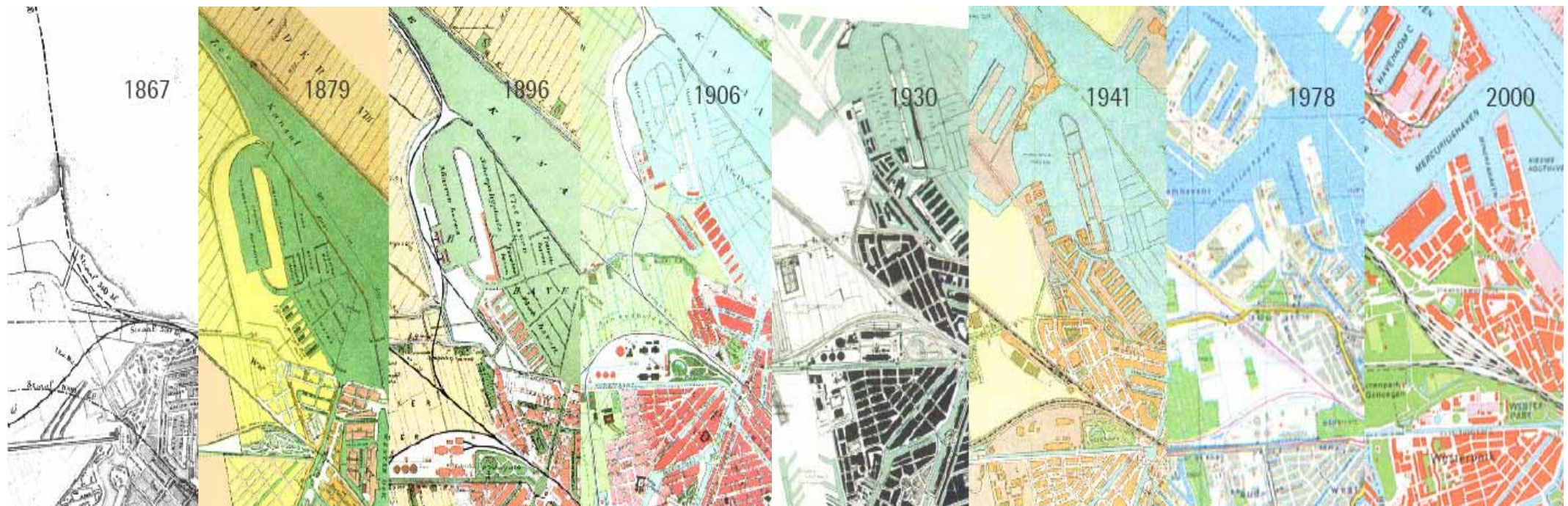
Continue transformatie, Minervahaven verstedelijkt

Een kaartenoverzicht vanaf 1867 van Minervahaven laat zien dat het gebied zich kenmerkt door een continue transformatie. Afhankelijk van de ruimtebehoefte en wensen van de gebruikers van het gebied, zijn kades aangelegd, is land gewonnen, zijn insteechavens aangelegd en soms weer gedempt en is weg- en railinfrastructuur gerealiseerd. Ook is in de loop van de tijd het bebouwde oppervlak toegenomen.

Tot de jaren zestig en zeventig waren de bedrijfsactiviteiten voor 100% op de houtoverslag en houthandel gericht. De veranderingen in het gebied waren vooral fysiek en civieltechnisch van aard. Het functionele karakter van het gebied veranderde in de jaren zeventig en tachtig van grootschalige op het water gerichte activiteiten naar meer kleinschalige, op het land gerichte bedrijfsactiviteiten. Houtbedrijven in het gebied vervoerden hun grondstoffen en producten steeds minder over het water en steeds vaker over de weg.

Vanaf de jaren zeventig trekken ook andere soorten bedrijfsactiviteiten het gebied binnen. Groothandels, machinefabriekjes, bouwmarkten vestigen zich in het gebied.

In de jaren zeventig wordt aan de Archangelkade het eerste bedrijfsverzamelgebouw gerealiseerd. Halverwege de jaren tachtig wordt een tweede bedrijfsverzamelcomplex gebouwd bij de Nieuwe Hemweg.



2.2 Plangebied

Stadhaven Minerva ligt ten noordwesten van het centrum van Amsterdam, binnen de ring A10. Het gebied is circa 80 ha groot, waarvan 30 ha uit water bestaat.

Stadhaven Minerva grenst aan gebieden met een verschillende ruimtelijke invulling; aan de westkant is er de havenindustrie van het Coen- en Vlothavengebied, aan de zuidkant de 19e eeuwse Spaarndammerbuurt en het nieuwe Houthavengebied, dat ontwikkeld wordt tot een woon-werkgebied. Aan de noordkant aan de overkant van het IJ de scheepsreparatie van Shipdock en het NDSM terrein. Ook het NDSM terrein zal op termijn tot woon-werkgebied worden ontwikkeld.

Stadhaven Minerva neemt daarmee een bijzondere positie in tussen de oprukkende stad enerzijds en de haven anderzijds. Het bevindt zich op het snijvlak tussen stad en haven en ontwikkelt zich dus ook gedeeltelijk als stad, maar behoudt de kenmerken van de haven. Het functioneert als het ware als buffer tussen stad en haven. De ontwikkelingen in de omgeving hebben invloed op het Stadhaven Minerva en vice versa. Voor het benutten van de potenties van Stadhaven Minerva is het belangrijk hierop adequaat te anticiperen en reageren.

Het gebied is op te delen in twee verschillende delen. Het deel ten zuiden van de Archangelkade van circa 25 ha bestaat uit grote bedrijfsverzamelcomplexen op grond in eigendom van de bedrijven. Er is geen openbare ruimte of openbare infrastructuur. Het noordelijk deel van eveneens 25 ha bestaat uit kleinschalige bedrijven en overslagbedrijven op vooral grond in erfpacht en in huur. Het is ook dit deel van Stadhaven Minerva waar de dynamiek het grootst is. Dit herstructureringsplan focust zich daarom ook op het noordelijk deel.

Plan Houthaven

Parallel aan de ontwikkeling van Stadhaven Minerva loopt de ontwikkeling van woningbouw in de voormalige Houthaven. Deze ontwikkeling valt binnen Stadsdeel Westerpark en grenst direct aan Stadhaven Minerva. In het plan Houthaven verrijzen de komende jaren ruim 2000 woningen op eilanden gecombineerd met 90.000 m² niet woonfuncties. De relatie tussen Stadhaven Minerva en Houthaven is evident, de twee plannen

delen zelfs een straat; de Haparandaweg. Ook ruimtelijk zijn de plannen geïntegreerd, de as voor het langzaam verkeer in het plan Houthaven ligt in het verlengde van de Danzigerkade. Fietzers en voetgangers worden als het ware vanzelf naar het water van de Danzigerkade getrokken. Daarnaast kunnen de plannen elkaar in functionele zin aanvullen. De Houthaven biedt ruimte aan met name kleinschalige bedrijvigheid en horeca. In de Stadhaven Minerva vestigen ook bedrijven die meer ruimte vragen voor hun werkzaamheden, zowel in oppervlak als gezoneerde ruimte.

2.3 Huidige situatie

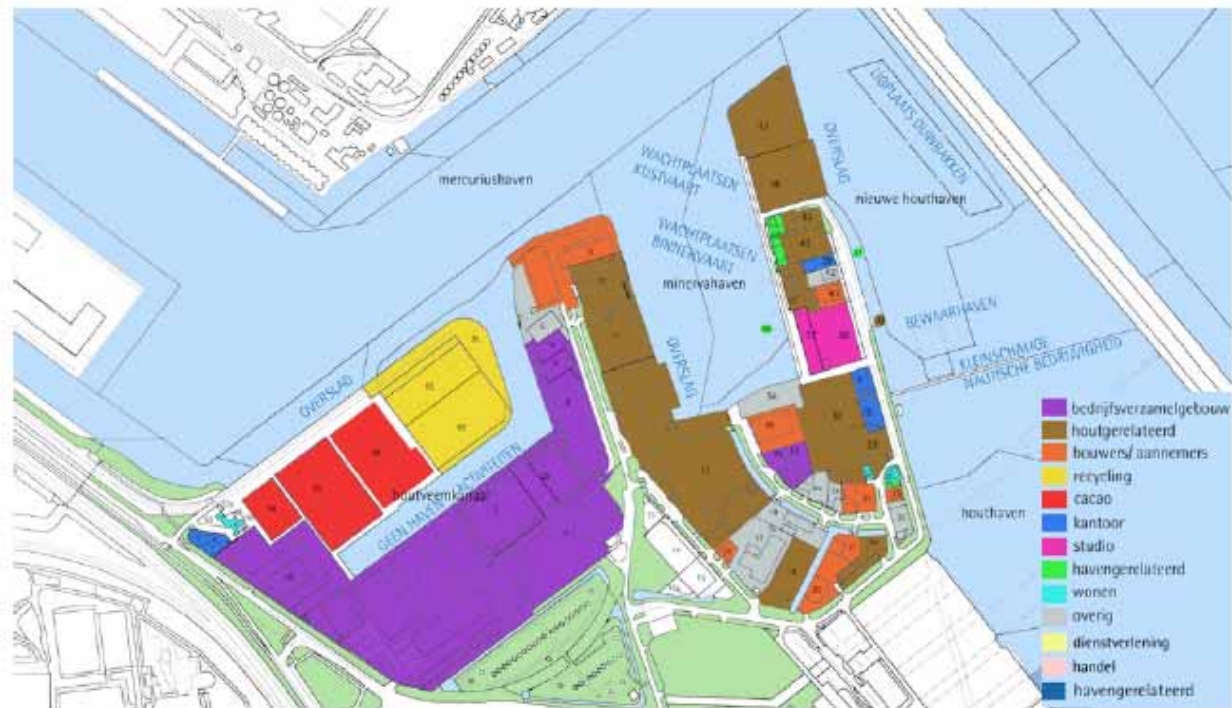
Grote verscheidenheid aan bedrijven

In de loop der jaren is het aantal bedrijven in de houthandel, -overslag en bewerking teruggelopen. Wel nemen de houtgerelateerde bedrijven nog steeds de meeste ruimte in beslag. In het gebied zijn nog steeds kadegebonden bedrijven gevestigd, waaronder twee houtoverslagbedrijven, cacao-opslag aan de Houtveemkade en kleinschalige nautische bedrijvigheid. Inmiddels kent Stadhaven Minerva een grote verscheidenheid aan bedrijven, zoals metaalconstructiebedrijven, foto- en filmstudio's, groothandelsbedrijven, schoonmaakbedrijven, drukkerijen en administratiekantoren. Opvallend is het grote aantal kleine bedrijven. In het gebied is op enkele locaties sprake van leegstand.

De meest recente ontwikkeling is de vestiging van innovatieve en vaak nog jonge bedrijven. Hieronder bevinden zich onder meer ontwerp bureaus en bedrijven in de audiovisuele media. Deze bevinden zich vooral aan de Danzigerkade en in de bedrijfsverzamelgebouwen. Voor deze bedrijven is Stadhaven Minerva een attractieve locatie. Dit soort bedrijven vestigt zich namelijk graag op een authentieke 'echte' plek; "new ideas require old buildings or locations" (Jane Jacobs). De reguliere bedrijvenparken worden door deze groep van creatieve bedrijvigheid niet beschouwd als een inspirerende werkplek. Bedrijven vinden dit wel in Stadhaven Minerva; er zijn bedrijven in allerlei soorten en maten, het is een gebied met historie, aan het water en in de stad. Bovendien is er een aantrekkelijk prijsniveau.

Externe en interne bereikbaarheid staan onder druk

Ondanks de nabijheid tot de ring A10, is de externe bereikbaarheid van Stadhaven Minerva niet optimaal. Een belangrijk probleem vormt de aansluiting van het gebied op het Amsterdamse hoofdwegenet. De ontsluiting via de openbare weg vindt in de huidige situatie plaats via de Stavangerweg en Archangelweg richting de Spaarndammerdijk. Door de ontwikkeling van het plan Houthaven komt de ontsluiting via de Stavangerweg te vervallen. Het gebied is dan alleen nog toegankelijk via de Archangelweg. Dit terwijl tegelijkertijd een groot deel van de bewoners van de Houthaven ook van deze ontsluiting gebruik gaan maken. Vanaf de Nieuwe Hemweg is het gebied toegankelijk via de bedrijfsverzamelcomplexen. Dit betreft een semi-openbare toegankelijkheid. Er zijn weliswaar wegen, maar deze zijn onderdeel van het complex en zijn in principe door de eigenaren af te sluiten.

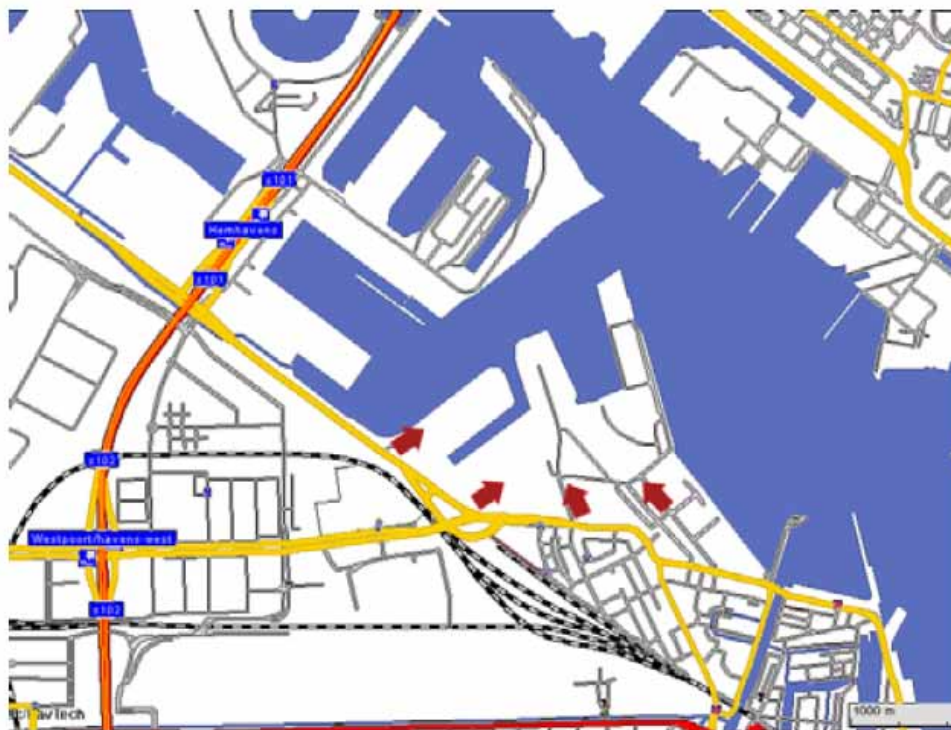


Aanwezige bedrijfstakken en huidig watergebruik

De interne ontsluiting van het gebied kenmerkt zich momenteel door een aantal doodlopende openbare wegen. Het bedrijventerrein heeft daardoor geen heldere en logische interne structuur. Fietzers en voetgangers hebben geen eigen plek in het gebied. De bereikbaarheid van Stadhaven Minerva met het openbaar vervoer is matig. De dichtstbijzijnde haltes zijn bushaltes aan de Spaarndammerdijk.

Parkeren

Tot voor kort was, als gevolg van een overloop van de aangrenzende Spaarndammerbuurt, de parkeerdruk in het gebied hoog. Begin 2007 is betaald parkeren in het hele gebied doorgevoerd. Dit heeft de parkeerdruk aanzienlijk verminderd en de verkeersveiligheid in het gebied verbeterd. Het betaald parkeren betekent ook dat bedrijven het parkeren voor eigen



Bereikbaarheid

gebruik zo veel mogelijk op de eigen kavel moeten oplossen.

Uitstraling en beeldkwaliteit zijn gering

De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is in de huidige situatie gering. De bebouwingsstructuur is rommelig. In Stadhaven Minerva ligt een verscheidenheid aan gebouwen. Oude loodsen, kleinschalige bedrijfspanden, oud en nieuw door elkaar vormen een rommelig geheel. Dit wordt nog eens versterkt doordat de rooilijnen van de gebouwen verspringen. Ook de kwaliteit van de openbare ruimte is onvoldoende doordat er geen continuïteit is in de wegstructuur. De routes door het gebied zijn door het verloop, maar ook door een sterk wisselend wegprofielen onoverzichtelijk. Groenvoorzieningen worden niet consequent doorgezet en helpen niet bij de oriëntatie in het gebied.

Een sterke – maar onderbenutte – kwaliteit is de ligging aan het water en het zicht op bebouwing of havenactiviteiten. Deze kwaliteit wordt eigenlijk alleen op de Danzigerkade en de Minervahavenweg goed benut, doordat de ontsluitende infrastructuur hier tussen het water en de voorkanten van de bebouwing ligt.

Geluid, geur en stof doet zich gelden

Stadhaven Minerva ligt naast de havenindustrie van de Coen- en Vlohaven. Dat betekent dat geluid, geur en stof zich doen gelden. Dit is ook de reden dat het gebied als stedelijk bedrijventerrein is aangewezen en wonen en grootschalige kantoorontwikkeling in dit gebied niet mogelijk zijn. De perceptie van geluid, geur en stof is voor iedereen verschillend. Voor veel ondernemers in het gebied vormt het onderdeel van de typische havensfeer en vormt het één van de aantrekkelijke elementen.

De productie van geluid stof en geur vanuit bedrijvigheid in het gebied zelf is gering. Bestaande bedrijven zijn van de milieucategorie III of IV. Enkel in Nieuwe Houthaven bevinden zich twee scheepsreparatiebedrijven die meer geluid produceren. Vanuit gezondheid bezien is vooral fijnstof een punt van aandacht. De niveaus in Stadhaven Minerva zijn hoog. Deze hoge waarden worden veroorzaakt door de industrie, maar vooral door de intensief gebruikte wegen rond het gebied. Met name op de Spaarndammerdijk is sprake van grote overschrijdingen.

Bodemkwaliteit is wisselend

Door de lange historie van het gebied als bedrijfsterrein en door de vele dempingen in het verleden is niet goed aan te geven hoe de bodemkwaliteit is in het gebied. In 2007 is een inventarisatie gemaakt van alle beschikbare bodemrapporten in het gebied. Uit deze inventarisatie is naar voren gekomen dat de bodem van wisselende kwaliteit is. Het aantal verdachte en slechte terreinen is echter wel een stuk groter van omvang dan de schone terreinen. Afhankelijk van de bodemkwaliteit en de nieuwe bedrijfsactiviteiten zal van kavel tot kavel besloten moeten worden hoe om te gaan met aanwezige bodemverontreiniging.

Natuurwaarden zijn gering

In 2006 is een natuurtoets uitgevoerd voor Stadhaven Minerva. Uit diverse inventarisaties zijn geen vondsten van beschermde flora en fauna naar voren gekomen. In het gebied bevinden zich broedvogels, waar van het nest in de broedtijd beschermd is. Mogelijke vleermuisverblijven zijn niet gevonden. De conclusie is dan ook dat er in het plangebied geen soorten voorkomen, die van invloed zijn op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Overigens behoort Stadhaven Minerva, als onderdeel van de Amsterdamse haven, niet tot de groengebieden van Amsterdam. Het gebied komt daarom ook niet voor op de natuurwaardenkaart van de gemeente Amsterdam.

Beperkte cultuurhistorische kwaliteiten

Uit een quick-scan naar de archeologische en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied, kwam naar voren dat deze beperkt zijn. Er bevinden zich geen archeologische vindplaatsen in het gebied. Er zijn weinig beeldbepaalde gebouwen of elementen aanwezig. Op een aantal locaties staan oude houtloodsen die in slechte staat verkeren. De belangrijkste cultuurhistorische kwaliteit van het gebied is de aanwezigheid van een aantal oude verkavelingstructuren. Hierbij gaat het vooral om de Danzigerkade en Danzigerbocht. Deze zijn al op de kaart uit 1879 te zien. Op stedelijke schaal zijn deze cultuurhistorische waarden echter van zeer matig belang.



2.4 Watergebruik

Intensief watergebruik

Het water van Stadhaven Minerva wordt intensief benut. Aanwezige nautische functies zijn overslag, wachtplaatsen voor de binnenvaart en kustvaart en ligplaatsen voor sleepschepen. Ook is er kleinschalige nautische bedrijvigheid gevestigd. Het Minervahavengebied telt drie havens: de Nieuwe Houthaven, de Minervahaven en het Houtveemkanaal. Het Houtveemkanaal is in 2006 voor een groot deel gedempt.

Overslag en ligplaatsen

De Nieuwe Houthaven en de Minervahaven worden gebruikt voor de overslag van hout en houtproducten. De bedrijven Hoogland en Stora beschikken beide over een kade waar regelmatig schepen afmeren met houttransporten afkomstig uit de Scandinavische landen en het noorden van Rusland. Overigens verhuizen beide bedrijven binnenkort naar elders in het havengebied.

De Nieuwe Houthaven en de Minervahaven fungeren ook als wacht- en ligplaats voor duwbakken, sleepschepen, binnenvaartschepen en kustvaarders. Deze wacht- en ligplaatsen worden grotendeels gebruikt door de bedrijven in de Vlothaven en Mercuriushaven (IGMA en Cargill). Er is dus een functionele relatie met deze havens. De wachtsteiger voor de kustvaart in de Minervahaven behoort tot de meest intensief gebruikte ligplaats van de Amsterdamse haven. Vanwege de benodigde ruimte voor manoeuvreren is vrijwel het gehele wateroppervlak in de Minervahaven voor scheepvaart benodigd. Voor de ligplaatsen voor binnenvaartschepen, kustvaarders en duwbakken zijn in het Amsterdamse havengebied nauwelijks alternatieve locaties voorhanden. De ligplaatsen in de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven dienen daarom behouden te blijven. Bovendien signaleert Haven Amsterdam – mede door de steeds strengere veiligheidseisen – een toenemende druk op het aantal ligplaatsen voor de binnenvaart, kleine zee- en kustvaart.

Port security

De eisen ten aanzien van havens en overslagbedrijven zijn in het kader van de internationale Port Security aanzienlijk opgeschroefd. Dit heeft consequenties voor de toegankelijkheid van bedrijven en kades.

Vooralsnog zijn de gevolgen voor Stadhaven Minerva beperkt. De Port Security heeft alleen betrekking op de zeescheepvaart, en in Minervahaven betreft dit twee goed te beveiligen bedrijven. Op termijn zou Port Security ook voor de binnenvaart kunnen gaan gelden. In dat geval zouden de consequenties voor Stadhaven Minerva veel groter zijn, met name vanwege de noodzakelijke beveiliging aan de landzijde.

Kleinschalige nautische bedrijvigheid

Langs de Danzigerkade en aan steigers in de Nieuwe Houthaven liggen een aantal bedrijfsvaartuigen. Deze kleinschalige nautische bedrijvigheid, waaronder scheepsreparatie en dekschuitenverhuur, vervult een belangrijke rol in de haven. Voor een deel is deze bedrijvigheid op de haven georiënteerd (havenondersteunend, dienstverlenend). Ook zijn er enkele nautische bedrijven die meer als stadsverzorgend kunnen worden getypeerd. Verder ligt er een bewaarhaven voor in beslag genomen woonschepen en pleziervaartuigen.

Dempingsmogelijkheden

In het kader van de ontwikkelingsvisie Minervahaven is een inventarisatie gemaakt van de dempingsmogelijkheden in het gebied. Uit de inventarisatie kwam naar voren dat de mogelijkheden door het intensieve gebruik, de waterdiepten en de gesteldheid van de waterbodem beperkt zijn. Alleen het Houtveemkanaal en een deel van de Nieuwe Houthaven kwamen in aanmerking voor een eventuele demping. Voor de demping van een deel van de Nieuwe Houthaven is geconcludeerd dat op dit moment de realisatie van een nieuw stuk land niet noodzakelijk is. Vandaar dat er voorlopig geen demping zal plaatsvinden, maar deze wordt in de toekomst niet uitgesloten. De locatie, vorm en omvang van een demping in de Nieuwe Houthaven zal in nauw overleg met de zittende bedrijven op het land en op het water worden bepaald. Ook het met het stadsdeel Westerpark zal over deze aspecten afstemming plaatsvinden.

2.5 Concurrentiepositie

Concurrentiepositie is gunstig

Stadhaven Minerva zal gaan concurreren met andere stedelijke bedrijventerreinen in Amsterdam, zoals Sloterdijk, de Schinkel, Overamstel en de Buiksloterham. Ten aanzien van de creatieve

bedrijvigheid komen daar gemengde gebieden in de 19^e eeuwse gordel, in Noord en op het Stork-terrein bij. Een belangrijk concurrentievoordeel van Stadhaven Minerva voor stedelijke bedrijvigheid is de aanwezige milieuruimte. In Stadhaven Minerva is bedrijvigheid tot milieucategorie IV toegelaten, hoewel vanwege de woningbouw in het plan Houthaven, de milieucategorie op sommige plaatsen lager zal worden. Een ander voordeel is de centrale ligging tussen binnenstad en ring A10. Zowel vanuit het centrum als vanaf de snelweg is het gebied goed bereikbaar.

Voor specifieke creatieve bedrijvigheid concurreert Stadhaven Minerva met Noord, en Zaanstad. Met name de ontwikkelingen op de NDSM-werf en in de Buiksloterham kunnen een belangrijke concurrent worden voor de creatieve bedrijvigheid. Voor de noordelijke IJeoers is een Masterplan opgesteld. Amsterdam Noord ligt ongunstiger ten opzichte van de binnenstad (auto en OV) dan Stadhaven Minerva en de Houthaven, maar kent wel een meer gemengd programma. Om de concurrentiepositie van Stadhaven Minerva te versterken voor creatieve bedrijvigheid is het belangrijk de onderscheidende kwaliteiten te benadrukken. Hierbij gaat het om de historische waarde en de informele sfeer, het zicht over het water en de mogelijkheid voor bedrijven om hun eigen pand te realiseren.

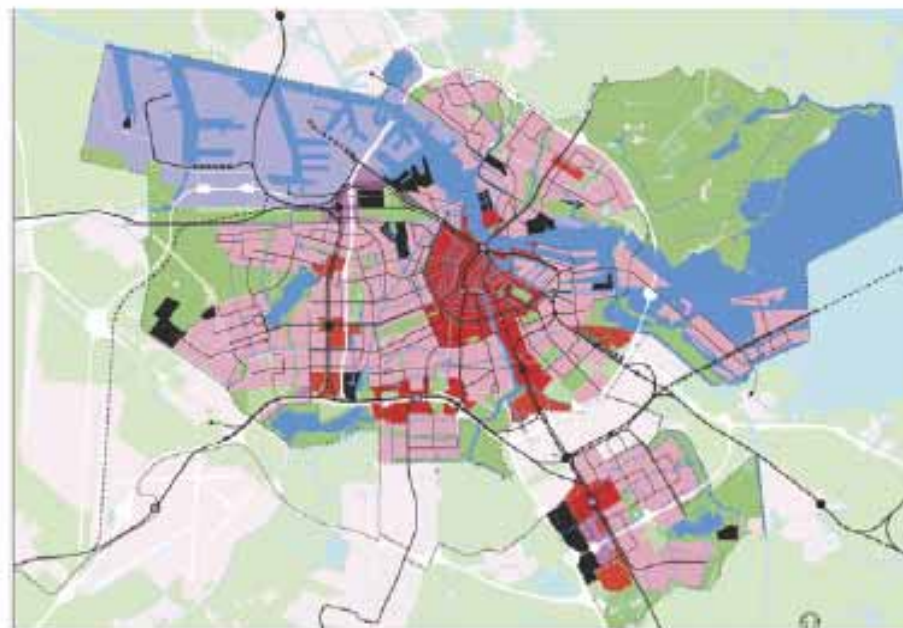
De huidige marktpotentie van Stadhaven Minerva is goed, gezien de vele nieuwvestigingen die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd. Ook de toekomstverwachting is gunstig vanwege de structurele behoefte aan ruimte voor kleinschalige (< 500 m²) en middelgrote bedrijvigheid (< 5.000 m²).

2.6 Ruimtelijke beleidskaders

Structuurplan: Stadhaven Minerva is een stedelijk bedrijventerrein

Het motto van het Structuurplan 2003 is “kiezen voor stedelijkheid”. Dit betekent zorgvuldig ruimtegebruik, onder andere door intensivering en menging van functies. In het Structuurplan is aangegeven dat een intensivering van het ruimtegebruik vooral binnen de ring A10 plaats vindt. Stadhaven Minerva verschiet in het Structuurplan van kleur: van grootschalig werkgebied (havengebied) naar stedelijk bedrijventerrein. De

veranderingen in Stadhaven Minerva worden dus ook beleidsmatig ondersteund. Op de plankaart van het Structuurplan is het gebied aangewezen als milieutype stedelijk bedrijventerrein. Hierbij gaat het volgens het Structuurplan om bedrijven met een lokale of regionale oriëntatie in de milieuklasse van maximaal III tot IV. Het maximale kantoorvloeroppervlak per bedrijf bedraagt volgens het Structuurplan maximaal 30% van het totale vloeroppervlak. Op stedelijke bedrijventerreinen kunnen geen woningen of zelfstandige kantoren worden gevestigd.



Minervahaven als één van de stedelijke bedrijventerreinen in het Structuurplan Amsterdam "Kiezen voor Stedelijkheid, mei 2003

Streekplan zet in op innovatieve vormen van ruimtegebruik

Het Streekplan Noord-Holland Zuid plaatst het Structuurplan in een breder kader. Hoofddoelstelling van het streekplan is het versterken van de kwaliteit van het noordelijk deel van de Randstad als economische motor. Het behoud van de bestaande industrieterreinen en bedrijventerreinen neemt daarin een belangrijke plaats in. Herstructurering van verouderde bedrijfsterreinen is een speerpunt in het streekplan. De verdere ontwikkeling van nieuwe en bestaande bedrijventerreinen moet voor een belangrijk deel gerealiseerd worden door het toepassen van innovatieve vormen van ruimtegebruik. Ook voor Stadhaven Minerva ligt er een beleidsmatige uitdaging om tot innovatief ruimtegebruik te komen, onder andere door toepassing van intensieve bouwvormen en uitgekende parkeeroplossingen.

Vigerende bestemmingsplannen

Het gebied valt binnen twee bestemmingsplannen. Het grootste deel van het gebied valt binnen het bestemmingsplan Minervahaven-Noord uit 1990. De bedrijven vallen binnen de bestemming "bedrijvigheid". De maximale bouwhoogte bedraagt 13 meter; het maximale bebouwingspercentage ligt tussen de 60 en 80%. Bedrijven tot en met milieucategorie IV mogen zich vestigen en er is eventueel vrijstelling tot categorie V. Het gebied tussen het Houtveemkanaal en de Mercuriushaven valt binnen het bestemmingsplan Petroleumhaven. In het (recent herziene) bestemmingsplan Petroleumhaven is voorzien in demping van het Houtveemkanaal. Deze demping is inmiddels gerealiseerd.



3 Visie

Dit hoofdstuk beschrijft de visie op de herstructurering van Stadhaven Minerva. De visie gaat uit van een geleidelijke transformatie van het gebied tot stedelijk bedrijfsterrein. Om deze verandering tot stand te brengen zijn drie speerpunten benoemd, namelijk versterking van het economisch profiel, verheldering van de ruimtelijke- en verkeersstructuur en verbetering van de beeldkwaliteit en uitstraling.

3.1 Doelstellingen

De directe noodzaak voor de herstructurering is de veroudering van het Minervahavengebied, waardoor het gebied in een neerwaartse spiraal terecht dreigt te komen. Daarnaast is de herstructurering gericht op de aanpassing van het gebied aan het veranderde gebruik. De nieuwe bedrijfsactiviteiten vereisen een andere structuur.

De centrale doelstelling voor de herstructurering van Stadhaven Minerva is de realisatie van een vitale buffer tussen haven en stad door revitalisering en intensivering van het gebied.

Stadhaven Minerva is een goede vestigingslocatie voor uiteenlopende bedrijvigheid. Dit betekent dat Stadhaven Minerva goed bereikbaar moet zijn en optimaal gebruik maakt van de locatiewaardes, zoals de ligging nabij de binnenstad en aan het water. Het gebied vormt een overgangszone tussen haven en stad, het ontwikkelt zich zowel binnen de invloed van de haven als onder invloed van de stedelijkheid van de binnenstad van Amsterdam.

Bij de revitalisering gaat het zowel om het behoud van de huidige functies door kwaliteitsverbetering, als ook om herprofilering van bedrijfsfuncties. Dit houdt in dat in de deelgebieden ruimte is voor nieuwe gebruikers die passen binnen het profiel van stedelijk bedrijfsterrein. Bij intensivering gaat het zowel om intensivering van het vloeroppervlak als om intensivering van het aantal arbeidsplaatsen. Door nieuwe bedrijfsactiviteiten en door hogere bouwvolumes en bouwhoogtes wordt het relatief extensieve en laagwaardige ruimtegebruik gekeerd.

Geleidelijke transformatie

Uitgangspunt voor het herstructureringsplan is een geleidelijke transformatie naar een vitaal stedelijk bedrijfsterrein. Een geleidelijke transformatie betekent dat op hoofdlijnen kan worden aangegeven wat er moet gebeuren, maar nog niet exact waar en wanneer. De bestaande bedrijven in het gebied krijgen de kans mee te doen in de transformatie. Bedrijven zullen niet actief worden uitgeplaatst of onteigend. Een deel van de beoogde maatregelen kan op korte termijn worden uitgevoerd. Een aantal ingrepen is echter pas mogelijk bij beëindiging van huur- en erfpachtcontracten of bij bedrijfsmutaties. Het aanpassingsvermogen van het gebied aan veranderende economische en ruimtelijke omstandigheden is steeds de grote kracht van Minervahaven geweest. De geambieerde economische en ruimtelijke transformatie is daarom niets anders dan een proces die al bij de eerste ontwikkeling van het gebied aan het eind van de negentiende eeuw is ingezet. Via het herstructureringsplan wordt de ontwikkeling in de gewenste richting gestuurd.

Drie speerpunten

Om de transformatie goed te laten verlopen is het zaak de belangrijkste knelpunten in het gebied weg te nemen en aanwezige kansen te benutten. Om dit te bereiken zijn drie, onderling samenhangende, speerpunten geformuleerd:

1. Versterken economisch profiel / programma
2. Verhelderen ruimtelijke- en verkeersstructuur
3. Verbeteren beeldkwaliteit en uitstraling

Herstructurering:

Revitalisering - kwaliteitsverbetering met behoud van dezelfde economische functie

Herprofilering - kwaliteitsverbetering met een andere economische functie



1. Versterken economisch profiel / programma



2. Verhelderen ruimtelijke- en verkeersstructuur



3. Verbeteren beeldkwaliteit en uitstraling

3.2 Versterken economisch profiel

Aantrekkelijke locatiekwaliteiten voor kleinschalige en creatieve bedrijvigheid

De ligging van Stadhaven Minerva nabij de stad en aan het water heeft aantrekkingskracht op verschillende doelgroepen. Stadhaven Minerva kan een belangrijke functie vervullen voor de structurele vraag naar kleinschalige bedrijvigheid in Amsterdam. Een belangrijk concurrentievoordeel voor Minervahaven is de aanwezige milieuruimte. Deze is ruim ten opzichte van andere gemengde werklocaties in en nabij de binnenstad. Voor een specifieke groep bedrijven die op zoek is naar een bijzondere sfeer en ligging nabij de binnenstad is Stadhaven Minerva ook een uitstekende vestigingslocatie. Dit zijn veelal bedrijven die zich in de creatieve segmenten van de economie bevinden.

Economisch profiel: stedelijke en creatieve bedrijvigheid

Het is noodzakelijk het economische profiel van Stadhaven Minerva te versterken. Het nieuwe profiel doet recht aan de (beleidsmatige) gewenste transformatie naar een stedelijk bedrijventerrein en de gunstige ligging van het gebied in de stad. Stadhaven Minerva biedt ruimte aan kleinschalige (< 500 m²) en middelgrote (tot 5.000 m²) bedrijvigheid in de sectoren bouw, productie, groothandel, transport en facilitaire dienstverlening. Daarnaast is ruimte voor de zogenaamde creatieve bedrijvigheid. Dit is bedrijvigheid op het gebied van kunsten, mode, (multi)media en architectuur en stedenbouw. Voor dit soort bedrijven is een traditionele kantooromgeving vaak ongeschikt vanwege de extra behoefte aan bedrijfsruimten voor repetities, ateliers, maquettebouw etc. Binnen het economische profiel is er bijzondere aandacht voor combinaties van kleinschalige stadsgeoriënteerde en creatieve, vaak kantoorachtige, bedrijvigheid. Door de combinatie van de doelgroepen neemt de levendigheid toe, wordt de aantrekkelijkheid van het gebied als vestigingsplaats voor bedrijven groter en wordt er intensiever gebouwd. Creatieve industrie vraagt relatief veel oppervlakte per werknemer.

De revitalisatie en herprofilering van Stadhaven Minerva zal in hoofdzaak door de ondernemingen moeten worden gerealiseerd. Om het gewenste economische profiel tot stand te brengen, wordt er veel ruimte geboden aan het particuliere initiatief. Bedrijven en ontwikkelaars krijgen dankzij de nieuwe kaders en spelregels de ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Waar nodig neemt het Haven Amsterdam zelf het initiatief tot herontwikkeling van locaties. Deze locaties hebben een voorbeeldfunctie voor de overige locaties die op termijn kunnen worden aangepakt en zijn gelegen op strategische locaties. Dit zijn locaties die mogelijkheden bieden voor een intensieve programmatische invulling en/of ontwikkeling van infrastructuur. Hierbij gaat het onder meer om het Stora terrein.

Beperkt horeca en leisure, geen kantoren

Om de levendigheid en veiligheid van het gebied te vergroten is het wenselijk om op beperkte schaal horeca en leisure voorzieningen toe te laten. Deze horeca heeft in eerste instantie een bedrijfsondersteunende functie. Grootschalige horeca en leisure voorzieningen zijn niet wenselijke vanwege de samenhangende (auto)mobiliteit en parkeerproblematiek. Op de vestiging van kantoren is het automobiel aspect ook van toepassing. Daarnaast geldt voor grootschalige kantoorontwikkeling dat de acceptatie van geluid, geur en stof gering zal zijn. Tot slot is er het bredere verband: het bestaande en geplande aanbod aan kantoorruimte in de regio Amsterdam is zo groot, dat het niet wenselijk is daar nieuwe plannen aan toe te voegen.

Geen nieuwvestiging kadegebonden bedrijvigheid

De huidige kadegebonden bedrijvigheid van Stora en Hoogland zal in de nabije toekomst verdwijnen. Binnen het nieuwe profiel voor Stadhaven Minerva wordt geen ruimte geboden aan nieuwvestiging van kadegebonden bedrijvigheid. De kavels in Stadhaven Minerva zijn voor deze bedrijven veelal te klein en er zijn in de haven voldoende andere vestigingsmogelijkheden.

Kleinschalige nautische bedrijvigheid

Kleinschalige nautische bedrijven blijven een doelgroep voor Stadhaven Minerva. De mogelijkheden voor de uitbreiding van de nautische bedrijvigheid worden verder onderzocht. Hierbij gaat het om nautische bedrijven die een directe relatie hebben met de haven, waaronder

havengerelateerde dienstverlenende bedrijven en stadsdistributie, maar ook bedrijven die de recreatieve vaart ondersteunen. In Amsterdam is weinig ruimte voor dit soort activiteiten beschikbaar.

Behoud wacht- en ligplaatsen

In de haven ontstaat een tekort aan wacht- en ligplaatsen voor binnenvaartschepen, kustvaarders en duwbakken. Het is dan ook noodzakelijk dat het aantal plaatsen in de Minervahaven en Nieuwe Houthaven behouden blijft en zo mogelijk wordt uitgebreid. De bewaarhaven heeft geen directe functionele relatie met Stadhaven Minerva en kan op termijn ook op een andere locatie worden gevestigd.

Kleinschaligheid, diversiteit, flexibiliteit en vrijheid

De onderscheidende kwaliteiten van het economische profiel van Stadhaven Minerva zijn kleinschaligheid, diversiteit, flexibiliteit en vrijheid. Het neerzetten van een helder economisch profiel werkt zelfversterkend: beeldbepalende bedrijvigheid trekt andere bedrijvigheid aan. Doordat Stadhaven Minerva zich op kleinere bedrijven gaat richten, wordt de verkaveling in de loop van de tijd kleinschaliger. De kleinschalige bedrijvigheid zal zich naar verwachting eerst concentreren aan het water op de pieren. De ruimtelijke structuur van de pieren is kleinschaliger van opzet dan de rest van Stadhaven Minerva. Daarnaast bieden de pieren de ruimtelijke kwaliteit waar deze bedrijven naar op zoek zijn. Het kerngebied zal in de eerste instantie ruimte blijven bieden aan bedrijven die meer ruimte vragen. Op deze manier wordt de herstructurering niet afhankelijk gemaakt van de vraag van één marktsegment, maar is de invulling flexibel naar de economische vraag van het moment. Een onderscheidende kwaliteit van Stadhaven Minerva ten opzichte van andere locaties is de vrijheid die bedrijven krijgen bij de ontwikkeling van de gebouwen.

Stadhaven Minerva wordt een plek die bedrijven in verschillende stadia van hun levenscyclus trekt; pioniers, maar ook bedrijven die al van oudsher in de stad zijn gevestigd. De diversiteit is belangrijk voor de vitaliteit van het gebied; door verschillende typen bedrijven een plek te bieden is het een terrein dat leeft, dat altijd in 'beweging' is en weinig kwetsbaar is voor conjuncturele 'dips'.

Tijdelijke creativiteit in leegstaande bedrijfshallen

Tijdelijke leegstaande bedrijfshallen kunnen worden ingevuld door broedplaatsen. Aan de Danzigerbocht is al een aantal jaren een broedplaats gevestigd. De aanwezigheid van culturele activiteiten versterken het economische profiel en de aantrekkingskracht van het gebied voor creatieve bedrijvigheid. Een bekend voorbeeld is de Kauwgomballenfabriek op het bedrijfsterrein Overamstel. Daar vormt zich een verrassende plek met studio's en ateliers waar jonge én ervaren kunstenaars elkaar kunnen ontmoeten en samenwerken. Ook binnen Stadhaven Minerva zal ruimte bestaan voor degelijke initiatieven, hoewel deze functies geen doel op zich vormen en tijdelijk zijn.

3.3 Verhelderen ruimtelijke- en verkeersstructuur

Een nieuwe ontsluiting, openbare waterkanten

Om Stadhaven Minerva als vestigingsplaats voor stedelijke bedrijven te versterken, wordt een heldere ruimtelijke- en verkeersstructuur ontwikkeld. Het is gewenst om de doodlopende wegen te vervangen door doorgaande wegen in een lussenstructuur. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in twee soorten lussen, namelijk een centrale lus om het kerngebied (de zogenaamde kernring) en door lussen langs de waterkanten om de pieren. Door een lussenstructuur te creëren ontstaat een duidelijke structuur, die de oriëntatie en vindbaarheid sterk verbetert. Tegelijkertijd wordt het water zichtbaar wat bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van het gebied. Door de kades in het gebied openbaar te maken, wordt de relatie van de bedrijven met het water versterkt. In de huidige situatie liggen bedrijven veelal met hun achterkant naar het water, vanwege de nog steeds aanwezige overslagfunctie. Kades in de zin van overslagkades kunnen, bij vertrek van overslagfuncties, worden omgevormd tot stadskades, zoals die zich langs de stedelijke oevers van het IJ bevinden.

De kernring en de lussen om de pieren kunnen niet direct worden gerealiseerd. Zowel het Hooglandterrein op de kop van de Danzigerpier als het terrein Stora terrein en de kop van de Archangelpier zal binnenkort beschikbaar komen voor herontwikkeling. Daarmee zal het mogelijk

worden de traditionele havenstructuur met doodlopende straten te vervangen door de nieuwe lussen rondom de pieren. De lussen zorgen voor een logische verkeersstructuur. Door de ligging tussen bebouwing en de kades, verbeteren de ruimtelijke kwaliteit en beleving van de kades.

De enige aansluiting op het hoofdwegennet bij de Archangelweg blijft een punt van zorg. Uit de gezamenlijk met Westerpark uitgevoerde verkeerstudies blijkt dat de huidige capaciteit voldoet, maar niet ruim bemeten is. Een tweede ontsluiting van het gebied blijft wenselijk. Aangezien op dit moment de noodzaak zich nog niet in de praktijk doet voelen, en aangezien het niet eenvoudig is om een nieuw tracé te vinden voor de nieuwe aansluiting, wordt een verdere ontwikkeling van deze aansluiting voorlopig uitgesteld.

Langzaam verkeer

Fietsers en voetgangers krijgen een eigen plek in Stadhaven Minerva. Langs de kades en bestaande binnenwegen zullen fietsstroken en voetpaden worden aangelegd, die gedeeltelijk of geheel gescheiden zijn van het overige verkeer. Door meer ruimte te bieden aan langzaam verkeer wordt getracht de verkeersveiligheid in het gebied te vergroten en het autogebruik te verminderen. De doelstelling is om de langzaam verkeer routes aan te sluiten bij het plan Houthaven, waarin een fiets/voetpad is opgenomen dat uitkomt op de Danzigerkade.

OV-bereikbaarheid wordt versterkt

De OV-bereikbaarheid wordt samen met de ontwikkelingen in het Houthavengebied versterkt. Onderzocht zal worden of de route van de buslijnen van en naar het Centraal Station door Stadhaven Minerva kunnen gaan lopen. Daarnaast zal de mogelijkheid onderzocht worden om de service van de Westpoortbus uit te bereiden naar Stadhaven Minerva. De Westpoortbus is geen regulier openbaar vervoer, maar een samenwerkingsverband van bedrijven, Haven Amsterdam en Verkeer.advies voor (forensen)vervoer op maat. Medewerkers van de deelnemende bedrijven kunnen gebruik maken van de Westpoortbus. Ieder bedrijf kan in principe meedoen. De Westpoortbus rijdt van het Station Sloterdijk naar verschillende bedrijven in het Westpoortgebied.



Toekomstige ontsluitingsstructuur (rood) met mogelijke locatie voor 2^e ontsluiting (geel)



Parkeersituatie

De parkeersituatie wordt verbeterd door een parkeerregime in te stellen en bij nieuwe ontwikkelingen parkeren op eigen terrein verplicht te stellen. Begin 2007 is in het gehele Minervahavengebied betaald parkeren doorgevoerd. Om de toename in verkeer naar de Stadhaven te beperken bestaat het voornemen een parkeernorm voor het gebied in te voeren. Zoals in de vorige paragraaf beschreven zal het openbaar vervoer in de toekomst een redelijk alternatief moeten gaan vormen voor het autogebruik.

Naast parkeren op het eigen terrein kan ook de mogelijkheid voor de bouw van een centrale parkeergarage onderzocht worden. Hierbij ligt samenwerking met het plan Houthaven voor de hand. Omdat de Stadhaven een werkgebied is zal de parkeerdruk overdag het grootst zijn. In de Houthaven ligt de nadruk op wonen waardoor er minder parkeerdruk bestaat. Met een gezamenlijke parkeergarage kan de parkeerdruk van beide gebieden aangepakt worden.

3.4 Verbeteren beeldkwaliteit en uitstraling

Kansen voor versterken beeldkwaliteit

De ambitie is de beeldkwaliteit en uitstraling van Stadhaven Minerva te versterken. Een kwaliteit van het gebied is de ligging aan het water en het zicht op havenactiviteiten. Deze kwaliteit wordt eigenlijk alleen op de Danzigerkade en de Minervahavenweg goed benut, doordat de ontsluitende infrastructuur hier tussen het water en de voorkanten van de bebouwing ligt.

De verscheidenheid aan functies in het gebied biedt goede kansen voor de ontwikkeling van diverse typen gebouwen en sferen. Ook dit draagt bij aan een versterking van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Het formuleren van een aantal spelregels, neergelegd in een beeldkwaliteitsplan, is hiervoor noodzakelijk.

Water zorgt voor sterk imago

Water is een sterk imagobepalend element voor bedrijven en zorgt voor eenheid in het gebied. Het water geeft het gebied een zodanig sterke ruimtelijke structuur, dat bedrijven veel vrijheid kunnen krijgen om een eigen identiteit te creëren. Voorwaarde is dat de kades in het gebied worden omgevormd tot openbare stadskades.

Versterking structuur en kwaliteit openbare ruimte

Het is noodzakelijk de openbare ruimte opnieuw in te richten. De beeldkwaliteit en uitstraling worden versterkt door de wegprofielen van Stadhaven Minerva opnieuw in één stijl in te richten. Door te kiezen voor een robuuste, industriële stijl wordt aangesloten bij de typische havensfeer. Ook de keuzes voor trottoirs en straatmeubilair dienen in overeenstemming te zijn met die robuuste structuur. De verbetering van de parkeersituatie komt tot stand door de herinrichting van het openbare gebied en het aanleggen van parkeervakken, in combinatie met de ontwikkeling van (gebouwde) parkeervoorzieningen bij de herontwikkeling van locaties. Groen krijgt een belangrijke structurerende werking. Kunst in de vorm van objecten of verwerkt in de openbare ruimte versterkt het karakter van het gebied.

Aansluiting Plan Houthaven

Bij de herstructurering en herinrichting van Stadhaven Minerva dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met het naastgelegen plan Houthaven. Stadhaven Minerva deelt immers de Haparandaweg met de Houthaven, dit vraagt om integratie van visie en invulling die gezamenlijk wordt opgepakt. Ook qua milieu is er sprake van afstemming. Ten aanzien van de milieucategorieën voor bedrijven, zal in Stadhaven Minerva een inwaartse zonering worden toegepast.



4 Plan

4.1 Stedebouwkundig concept

Nieuwe ruimtelijke hoofdstructuur Stadhaven Minerva

Voor het toekomstige economisch profiel van Stadhaven Minerva is een nieuwe ruimtelijke structuur noodzakelijk. Een structuur gebaseerd op een nieuw profiel dat betere bereikbaarheid en meer ruimtelijke kwaliteit biedt. Daarbij worden de bestaande kwaliteiten van de locatie, zoals het water, de haven en de nabijheid van de stad, benut en versterkt. De intensivering van Stadhaven Minerva leidt tot meer activiteiten in het gebied. Ook daarvoor is behoefte aan een heldere ruimtelijke hoofdstructuur. De nieuwe hoofdstructuur bestaat uit drie elementen, namelijk een kerngebied, pieren en het waterprogramma. Zowel het kerngebied, de pieren en het waterprogramma hebben een eigen specifieke ruimtelijke opgave en een eigen specifieke dynamiek. Deze driedeling geeft de gebruiker en bezoeker overzicht. Het kerngebied vormt het hoofdelement van Stadhaven Minerva. Hieraan wordt een tweetal pieren gekoppeld. De pier die wordt begrensd door de Danzigerkade en de Minervahavenweg heet de Danzigerpier, en is al voor een groot deel in ontwikkeling. Aan de zuidzijde van de Minervahaven ligt de Archangelpier, deze wordt nu nog grotendeels bezet door het bedrijf Stora.

De verschillen tussen kern en pier worden in ruimtelijke zin uitgewerkt. De verschillen worden aangezet en versterkt in zowel het bouwkundig deel als in de openbare ruimte. Het bouwkundig deel heeft betrekking op stedenbouwkundige en architectonische aspecten. Het openbare ruimte deel wordt zichtbaar in weg profielen en de aanwijzing van specifieke plaatsen.

Bindend element is het alom aanwezige waterprogramma van Stadhaven Minerva. Het water en waterprogramma grenzen direct aan het kerngebied en aan de pieren. Water is een sterk imago bepalend element voor bedrijven in Stadhaven Minerva en zorgt voor eenheid in het gebied. Het water geeft het gebied een zodanig sterk imago, dat bedrijven veel mogelijkheden hebben om een eigen identiteit te hieraan te ontleen.

Circuits rond kern en pieren

Ter ondersteuning van het onderscheid in kerngebied en pieren, wordt een heldere ruimtelijke- en verkeersstructuur ontwikkeld. Er wordt een lussenstructuur geïntroduceerd die kerngebied en pieren ontsluit. Door de lussenstructuur ontstaan duidelijke circuits, die de oriëntatie en vindbaarheid sterk verbeteren. Tegelijkertijd wordt het water zichtbaar wat bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en beleefbare identiteit van het gebied. Door randen van de pieren openbaar te maken wordt de relatie tussen bebouwing en het water helder. De pieren worden uitgevoerd als groene stadskades.

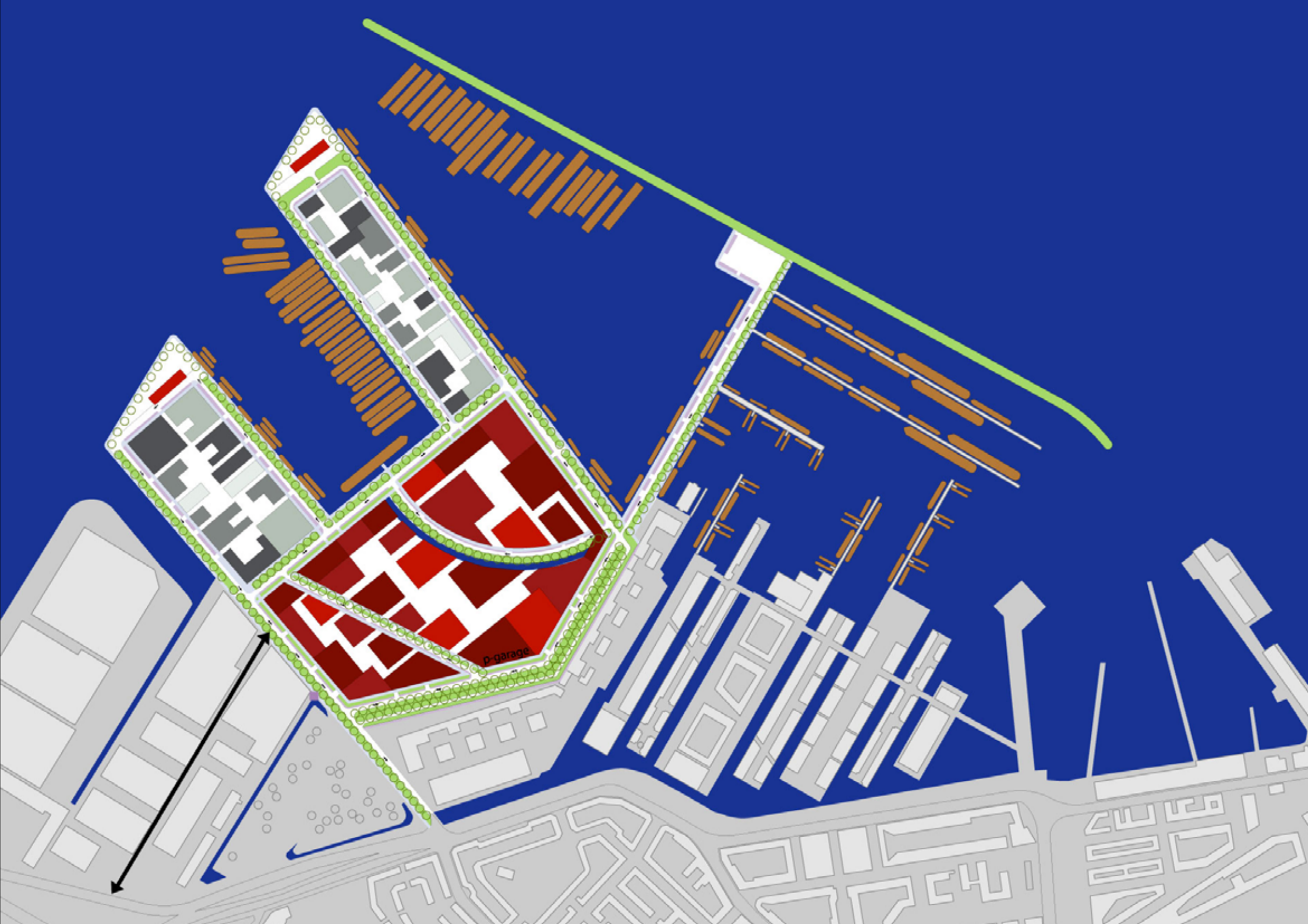
Bebouwing en profielen

De rand van het kerngebied manifesteert zich als een gesloten bouwblok. Om dit blok vorm te geven worden de bedrijfsgebouwen die aan de buitenrand staan aan elkaar geschakeld en vormen gezamenlijk een gesloten wand. Deze gesloten wand wordt doorsneden door een aantal bedrijfsstraten. In de bedrijfsstraten zijn de bedrijfsgebouwen niet aan elkaar geschakeld en staan zij los in de rooilijn. De bedrijfsstraten bieden plek aan bedrijven die toekunnen met een minder representatieve vestigingslocatie in Stadhaven Minerva. De pier krijgt een lossere bebouwingsstructuur. De gebouwen staan los van elkaar aan de kade. Op sommige plekken is het mogelijk om tussen de gebouwen door de andere kant van de pier te kijken. De wegprofielen bepalen voor een belangrijk deel het ruimtelijk beeld van Stadhaven Minerva. Er zijn drie principeprofielen voor Stadhaven Minerva uitgewerkt. Dit zijn een profiel voor kerngebied, de pieren en voor bedrijfsstraten in het kerngebied.

Dempingsmogelijkheden

De dempingsmogelijkheden zijn door het intensieve gebruik, de waterdiepten en de gesteldheid van de waterbodem beperkt. In de Nieuwe Houthaven bestaat de mogelijkheid om te dempen. Een eventuele demping in de Nieuwe Houthaven vraagt een goede stedebouwkundige inpassing; het vrije zicht van huidige gebruikers van de Danzigerkade en toekomstige bewoners van de Houthaven dient zo min mogelijk beperkt te worden.

	Bebouwing op koppen
	Bebouwing pier
	Bebouwing kern
	Gras
	Bomen
	Omliggende bebouwing
	Omliggende wegenstructuur
	Trottoir
	Parkeren
	Voetpad
	Boten
	Water
	Parkeergarage
	richting wegen



Precieze vorm en locatie van de demping staan dan ook nog niet vast, maar zal wel de uitstraling krijgen van een pier met de bijbehorende structuur en kwaliteit.

Daarnaast zullen in de Minervahaven kleine stroken water worden gedempt langs de verschillende kades. Bijvoorbeeld langs de Danzigerkade ter hoogte van het Hoogland terrein en langs de nieuwe Archangelpier. Door de dempingen worden de kades rechtgetrokken en ontstaat een betere weginfrastructuur. Deze dempingen hebben maar een beperkt effect op de nautische functies.

Het Houtveemkanaal vervulde geen nautische functie meer is daarom in 2006 grotendeels gedempt. Het nieuwe terrein dat hierbij is ontstaan is bedoeld voor de vestiging van nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen.

4.2 Programma's en bebouwing

Programma van bouwblokken

Voor Stadhaven Minerva wordt geen concreet programma vastgesteld. Vanwege het uitgangspunt van een geleidelijke transformatie, waarin marktinitiatieven een belangrijke rol spelen, is het niet nodig precies aan te geven welke veranderingen waar en wanneer zullen plaatsvinden. Wel is op grond van de huidige ontwikkelingen een goede inschatting te maken van de ontwikkelingen op deelgebiedniveau de komende jaren. Deze schatting vormt de basis voor de benodigde maatregelen op het gebied van infrastructuur en openbare ruimte.

Stadhaven Minerva biedt ruimte aan kleinschalige (< 500 m²) en middelgrote (tot 5.000 m²) bedrijvigheid in de sectoren bouw, productie, groothandel, transport en facilitaire dienstverlening. Daarnaast

biedt Stadhaven Minerva mogelijkheden voor vestiging van creatieve bedrijvigheid. Bedrijfsondersteunende horeca vestigt zich op bijzondere plekken, bijvoorbeeld op of aan het water. Inmiddels kent Stadhaven Minerva een grote verscheidenheid aan bedrijven, zoals metaalconstructiebedrijven, foto- en filmstudio's, groothandelsbedrijven, schoonmaakbedrijven, drukkerijen en administratiekantoren. Opvallend is het grote aantal kleine bedrijven. De meest recente ontwikkeling is de vestiging van innovatieve en vaak nog jonge bedrijven. Hieronder bevinden zich onder meer ontwerp bureaus en bedrijven in de audiovisuele media.

De doelstelling is om circa 170.000 m² BVO extra bedrijfsruimte in het gebied te realiseren in de periode 2005 – 2020. Deze extra ruimte wordt voor het grootste gedeelte gerealiseerd op bestaande kavels door sloop nieuwbouw van de gebouwen, waarbij de nieuwbouw groter en hoger zal zijn dan de oude bebouwing. Zo'n 20.000 m² kan worden gerealiseerd door extra aanplemping van land. Door de intensivering neemt het aantal arbeidsplaatsen toe. De verwachting is dat het huidige aantal van circa 2500 arbeidsplaatsen zal worden verdubbeld tot ruim 5100 arbeidplaatsen in 2020.



Vanwege de strategie van geleidelijke ontwikkeling is niet bij voorbaat aan te geven waar extra bedrijfsruimten worden gerealiseerd en hoe bijvoorbeeld de verdeling is tussen kerngebied en pieren. Op basis van de bestaande (aflopende) contracten en verwachte verplaatsingen is wel een indicatie te geven. Het Stora terrein bijvoorbeeld zal naar verwachting de komende tijd beschikbaar komen voor nieuwvestiging. Samen met aangrenzende beschikbare terreinen gaat hierbij om oppervlakte van circa 7 hectare, een relatief groot terrein voor nieuwvestiging op kleine kavels.

Het programma van eisen met betrekking tot bouwblokken en architectuur is gericht op een aantal aspecten: korrelgrootte van de terreinen, bebouwingsdichtheid (FSI), morfologie van wanden en bouwblokken, bouwhoogte en rooilijnen, architectuur, kleur en materialen, parkeren en expeditie, groen op het bedrijfsterrein, reclame-uitingen en erfgrenzen. In deze paragraaf worden de programmaonderdelen beschreven die te maken hebben met volumes en begrenzingen. In de paragraaf over beeldkwaliteit en uitrusting komen de meer kwalitatieve aspecten aan de orde.

Korrelgrootte van de terreinen

Stadhaven Minerva kent een specifieke kavelgewijze ontwikkeling. Kavels en bedrijven worden opgekocht, uitgeplaatst of verplaatst. Dit betekent dat de huidige infrastructurele lijnen min of meer gefixeerd zullen zijn. Er is immers geen sprake van een leeg wit vel. Er zal lange tijd sprake zijn van een gecombineerde oude en nieuwe situatie.

In dit herstructureringsplan wordt uitgegaan van een verfijningsslag van de korrelgrootte van de bedrijfskavels. Op de pieren beslaan de oppervlakten van de bedrijfskavels van 1.000 tot 5.000 m². In de kern beslaan de oppervlakten van de bedrijfskavels van 3.000 tot 5.000 m².

Bebouwingsdichtheid

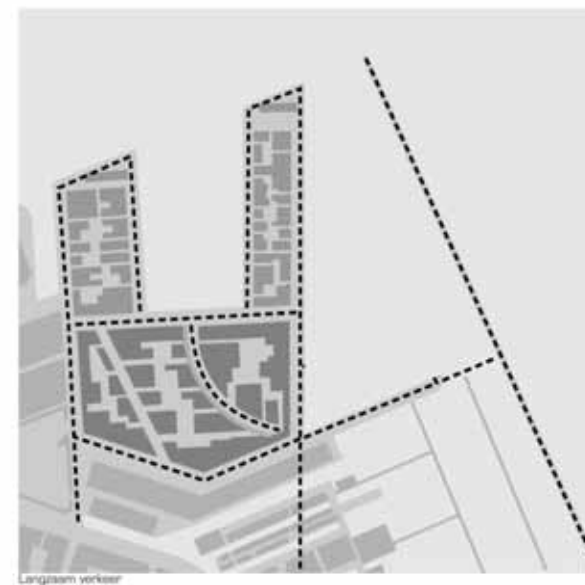
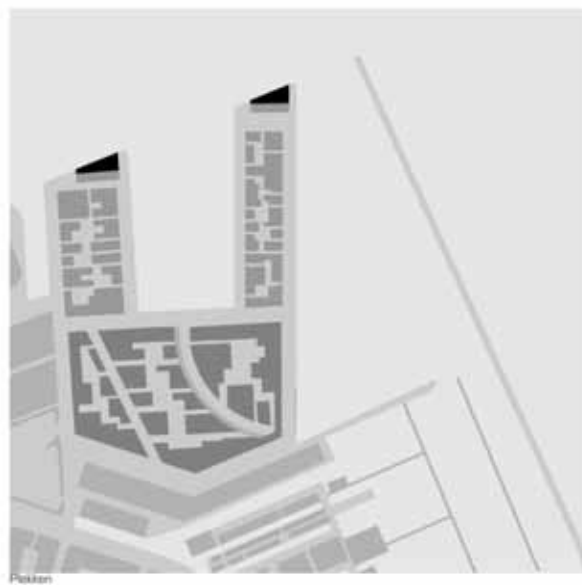
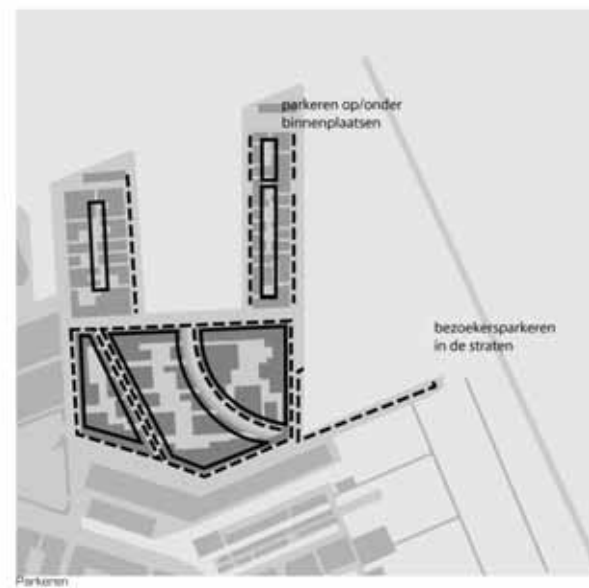
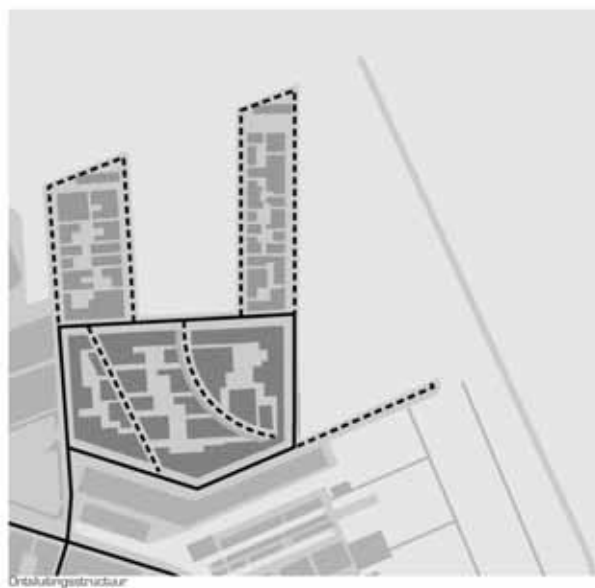
De bebouwingsdichtheid van Stadhaven Minerva wordt intensiever. Voor de kavels op de pieren en langs de kernring wordt uitgegaan van een floor-space-index (FSI) van anderhalf tot twee. Dit dwingt toekomstige bedrijven de kavels intensief te bebouwen. De organisatie van de bouwblokken is eenvoudig. De blokken zijn zoveel mogelijk gesloten zodat een krachtige rand naar de openbare ruimte ontstaat. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt op deze manier zoveel mogelijk bepaald en vormt de

representatieve kant van Stadhaven Minerva. Het kerngebied krijgt aan de buitenrand een volledig gesloten bebouwingswand met af en toe een ingang van een bedrijfsstraat. Aan de bedrijfsstraten in het kerngebied is de bebouwingsstructuur van de wand opener van karakter. Hier is de FSI ook veel lager. Bedrijfsgebouwen staan in een losse setting op de rooilijn. Op de pieren krijgt de bebouwingswand tevens een open karakter. Voor de uitstraling en voor de sociale veiligheid van het gebied is het wenselijk dat de gebouwen 'open plinten' krijgen.

Om Stadhaven Minerva een dynamisch stedelijk beeld te geven wordt een aanzienlijke fluctuatie in bouwhoogte toegestaan. De bouwhoogte mag variëren van 15 tot 20 meter. De voordelen zijn tweeledig. Een grote variatie in bouwhoogte en een dynamisch stedelijk beeld. Eenzelfde principe wordt toegepast voor de rooilijn. Er wordt een dubbele rooilijn geïntroduceerd. De eerste rooilijn bevindt zich op maaiveld en vormt de lijn waarin de gebouwen staan met hun voetprint. De tweede rooilijn is de maximale lijn waarin de uitkraging mogelijk is. Deze lijn wordt gevormd door de eerste (of volgende) verdieping(en) van de gebouwen. Bedrijfsgebouwen die op de rooilijn een plint hebben van 4,5 meter mogen daarboven 2,5 meter uitkragen. Door het spel van uitkragingen en wisselende bouwhoogten ontstaat een dynamisch stedelijk beeld.

Erfgrenzen

Onbebouwde erfgrenzen van de bedrijven sluiten vrijwel nergens aan op de openbare ruimte. Bebouwingswanden bepalen in vrijwel alle gevallen de grens tussen de openbare ruimte en het bedrijfsterrein. Waar dit niet het geval is ontsluit een poort het terrein. Aan deze poort worden in het beeldkwaliteitsplan eisen gesteld. Aan alle andere erfgrenzen worden geen eisen gesteld. Dit wordt aan de individuele ondernemingen overgelaten.



4.3 Infrastructuur

Verkeersruimte

Stadhaven Minerva krijgt een éénduidige lussenstructuur voor de afwikkeling van verkeer. De lussenstructuur takt aan op de Spaarndammerdijk. Deze aantakking vormt de entree tot Stadhaven Minerva en ontsluit de kernring. De kernring heeft een 8,5 meter breed profiel en is tweerichtingsverkeer. Het profiel van de kernring heeft haar eigen sfeer en identiteit. Het profiel is zodanig ontworpen dat het gesloten bouwblok aan de binnenzijde accentueert. Voor de fietsers worden op de kernlus aan beide zijden fietsstroken aangebracht. Op twee plaatsen, namelijk op de Archangelweg en op de Haparandaweg, wordt de kernring gedeeld met het plan Houthaven. Dit betekent dat het wegprofiel en de inrichting van de openbare ruimte in gezamenlijkheid met het stadsdeel Westerpark zal worden bepaald. Het profiel is als volgt opgebouwd (van binnen naar buiten): gevelwand als basis voor de kernring, trottoir, grasberm, langspaarkeervakken, fietsstrook, dubbele rijbaan, fietsstrook, grasberm en trottoir.

Kades

De kernring bedient de pieren die tevens met een lus aan de buitenzijde zijn ontsloten. De pieren hebben een éénrichtingsverkeerprofiel waardoor veel ruimte overblijft voor parkeren en het realiseren van een groen profiel. Op de pieren is de rijbaanbreedte zodanig gedimensioneerd dat auto en fietsverkeer hier gemakkelijk gecombineerd kan worden. Karakteristiek voor de openbare ruimte van Stadhaven Minerva zijn de kades. Groene kades vormen het beeldmerk van Stadhaven Minerva. De beleving van de kade en de opbouw van het profiel is dan ook hier op gericht.

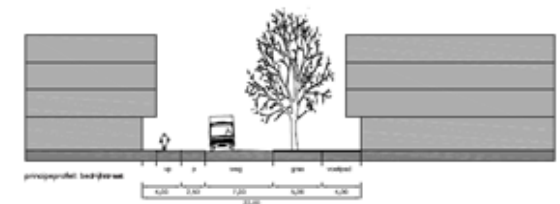
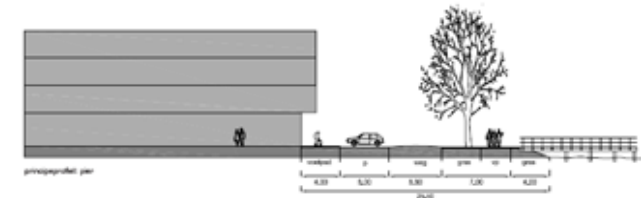
Uitgangspunt voor het profiel van de kade is dat deze zo groen mogelijk is. Het profiel is als volgt opgebouwd: ruige oever met stortsteen, grastalud en berm, route aan het water met enkele banken, brede grasberm met bomen, rijbaan (éénrichtingsverkeer), haakspaarkeervakken, trottoir en gevels van de bedrijfspanden.

De waterzijde van de kade wordt zoveel mogelijk vrij gehouden van parkeren. Het water is daardoor vanaf de ontsluitingsroute steeds zichtbaar en beleefbaar.

Parkeerruimte

Voor Stadhaven Minerva is in de openbare ruimte per 1 januari 2007 betaald parkeren ingevoerd. Het parkeren van werknemers van de bedrijven wordt opgelost op de eigen achterterreinen of in gebouwde constructies. Parkeerterreinen worden steeds vanaf de lussenstructuur ontsloten.

Parkeren in de openbare ruimte is toegespitst op bezoekersparkeren. Op de pieren worden langs de gebouwen bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd. Voor zover de ruimte in het profiel dit toelaat wordt gekozen voor haaksparkeren dan wel langsparkeren. Op de kernring is ruimte gereserveerd voor bezoekersparkeren aan de binnenzijde van het straatprofiel. Op de Haparandaweg kan aan beide zijden worden geparkeerd. Op de kernring worden langspaarkeervakken gerealiseerd. Voor de bedrijfsstraten geldt hetzelfde principe van langsparkeren langs één zijde.





4.4 Openbare Ruimte

De openbare ruimte vervult een essentiële, alles verbindende rol. De inrichting van een goed functionerende openbare ruimte, waarin oplossingen gevonden zijn voor de verkeersruimte, parkeerruimte, verblijfsruimte, water en groen en port security, kan de karakteristiek van een oud haventerrein uitbuiten, zodat het hart van Minervahaven zich door haar karakteristiek van andere bedrijventerreinen onderscheidt. De sleutel tot een succesvolle herinrichting ligt besloten in het aanboren en uitbouwen van deze en andere bestaande kwaliteiten en potenties van het oude havengebied.

De nieuw ingerichte Minervahaven zal dan een wervende sfeer uitstralen, die uitnodigt voor vestiging van bedrijven. Het gaat erom de openbare ruimte tot visitekaartje te maken. In deze paragraaf worden daarvoor richtlijnen gegeven.

Typen ruimte

Stadhaven Minerva wordt gekenmerkt door vijf typen openbare ruimte. Het zijn: 1) de havens, 2) de groene kades (pieren), 3) kernring, 4) bedrijfsstraten en 5) speciale plekken op de koppen van de pieren. De openbare ruimte typologie is voor een belangrijk deel gekoppeld aan de ruimtelijke hoofdstructuur waarin pier en kerngebied wordt onderscheiden. De openbare ruimte op de pieren bestaan uit groene kades en plekken op de koppen van de pieren. De kern bestaat uit een kernring en bedrijfsstraten. De havens vormen de bindende schakel in de openbare ruimte.

Verblijfsruimte

Stadhaven Minerva heeft drie typen verblijfsruimten. Dit zijn: voetgangersverbindingen, een recreatieve route langs het water en verblijfsplekken op de koppen van de pieren. Alle bedrijfsgebouwen worden ontsloten door een vier meter breed trottoir. Het trottoir is ruim bemeten en past bij de schaal van de gebouwen en de haven. Langs het water wordt een recreatieve route gerealiseerd tussen het talud aan het water en de bommenrij. Het trottoir wordt zodanig uitgevoerd dat het onderdeel uitmaakt van de groene kade. De recreatieve route is aangesloten op het voetgangersnetwerk van het plan Houthaven. Het is zo dat vanuit de strategie van bufferfunctie het gebied toegankelijk is voor

wandelaars en fietsers en dat ze gelegenheid hebben om havenactiviteiten te beleven. Recreatief medegebruik in de zin van het creëren van een ontmoetingsplek tussen haven en stad.

Stadhaven Minerva wordt aan de IJ-zijde afgeschermd door de strekdam waarlangs aan de binnenzijde duwbakken zijn afgemeerd. Met de realisatie van een verbindingsdam is een partiële recreatieve benutting van de strekdam als informeel wandelpad mogelijk.

Water en groen

Water en groen vormen de verbindende schakel in de openbare ruimte. Het is overal en altijd aanwezig. De pieren zijn zodanig smal vormgeven dat ook vanaf de kernring op twee plekken het water zichtbaar is. Het groen vormt de omlijsting van het water en begeleidt de waterlijn. De groenstructuur voor Stadhaven Minerva is eenvoudig. Kernring en kades krijgen een enkele bommenrij. De bommen staan zoveel mogelijk in het gras wat goede groeiomstandigheden garandeert. Op de kernring en in de bedrijfsstraten wordt deze groene lijn doorgezet.

Plekken

Op de koppen van de pieren is ruimte voor openbare of semi-openbare plekken. De plekken zijn gekoppeld aan de publieke routes langs de kades. Op de kop van de Danzigerpier wordt een kleine plek gerealiseerd met een prachtig uitzicht over alle havenactiviteiten. Dit principe wordt op de Archangelpier herhaald.

Materialisering

Karakteristiek voor Stadhaven Minerva zijn de kernring en de kades. De 'havensfeer' is randvoorwaarde voor de inrichting van de openbare ruimte. Er is gekozen voor een eenvoudige flexibele inrichting die dit onderstreept. De uitstraling van de materialen is robuust en industrieel. Het pallet bevat: betonbanden, kleurechte zwarte betonklinkers, asfalt (zwart en rood), stalen stootbanden, aanduidingen met wegverf, eenvoudige verlichtingsarmaturen en robuust straatmeubilair.

4.5 Water

Nautisch programma

Het nautische programma voor Stadhaven Minerva is aanzienlijk. Nautische activiteiten dragen voor een belangrijk deel bij aan de kwaliteit van de beleving van Stadhaven Minerva. Bedrijventerrein en nautisch programma versterken elkaar op een positieve manier. Het huidige nautische programma wordt geïntensiveerd. Langs de strekdam in de Nieuwe Houthaven wordt het aantal ligplaatsen voor duwbakken uitgebreid. Aan de andere zijde van de Nieuwe Houthaven worden langs de Danzigerkade bedrijfsvaartuigen parallel aan de kade afgemeerd. In de Nieuwe Houthaven wordt een verbindingsdam aangelegd naar de strekdam. Hierdoor wordt de Nieuwe Houthaven in tweeën gesplitst. Aan de oostzijde in het plan Houthaven wordt langs de dam een deel van het woonbotenprogramma van Houthaven gerealiseerd. Voor Haven Amsterdam worden twee steigers gerealiseerd voor de binnenvaart. Aan de westzijde zal de verbindingsdam worden benut voor de vestiging van bedrijfsvaartuigen. Aan de IJ-zijde van de strekdam wordt een ligplaats gerealiseerd voor een bunkerstation en één voor gevaarlijke stoffen.

In de Minervahaven wordt het huidige nautisch programma eveneens geïntensiveerd. Aan de Minervahavenweg wordt voornamelijk binnenvaart afgemeerd. Op de kop van de Danzigerpier worden de ligplaatsen voor het aantal coasters vergroot. Omdat manoeuvreerruimte klein is in de Minervahaven wordt aan de andere zijde parallel aan de kade slechts kleinschalig nautisch programma afgemeerd.

Voor het nautisch programma worden geen beeldkwaliteitseisen ontwikkeld. Waakzaamheid over de uitstraling van dit gebied geschiedt op basis van beheer. De noodzakelijke elementen ten behoeve van het nautisch programma, zoals steigers en dergelijke, worden uitgevoerd in de basiskwaliteit die geldt voor de openbare ruimte.



Nautisch programma

4.6 Beeldkwaliteit en uitstraling

Architectuur

De stijl van de architectuur is ingetogen en industrieel. Kwaliteit in gevelmateriaal versterkt de uitstraling van het gebied. Grote gesloten vlakken bepalen het beeld. 30% Van de gevels is doorschijnend wat de relatie van gebouw en haven versterkt (translucent). Voor de uitstraling en voor de sociale veiligheid van het gebied is het wenselijk dat de gebouwen 'open plinten' krijgen. Bedrijven gebruiken bij voorkeur de onderste verdieping voor de bezoekersentree en werk-, atelier-, showroom- of expositieruimte om daarmee De gebouwen hebben een monolithisch karakter. Het materiaalgebruik en kleurgebruik voor

Stadhaven Minerva is ingetogen. Duurzaamheid is het meest wezenlijke onderdeel voor het toepassen van materialen. Er worden materialen gekozen die op een fraaie manier verouderen. Het kleurgebruik is ingetogen. Er wordt een duidelijk verschil gemaakt tussen de kern en de pieren. Parkeren en expeditie vindt plaats op het eigen terrein. Voor parkeren zijn verschillende oplossingen denkbaar. Parkeren wordt in ieder geval niet zichtbaar in de plint opgelost. Alle andere oplossingen zijn denkbaar. Bedrijfslogo's en kleuren moeten een ondergeschikte rol spelen bij de architectuur van het gebouw. Het is niet gewenst om logo's als uitgangspunt in het architectuur ontwerp verwerken. Een

naamgevingsuiting moet worden opgenomen in het gevelvlak en niet er buiten. Met betrekking tot de bedrijfskleuren (vaak signaal kleuren) is een grote mate van terughoudendheid geboden. De architectuur dient het visitekaartje van het bedrijf te zijn en niet de gele luifel en blauwe overhead deur. In het beeldkwaliteitsplan Stadhaven Minerva worden de richtlijnen ten aanzien van bebouwing en architectuur compleet beschreven.



5 Uitvoering

In dit hoofdstuk staat de te volgen uitvoering voor de herstructurering van Stadhaven Minerva centraal. Hiermee worden de visie en het plan uit het vorige hoofdstukken vertaald naar concrete maatregelen en projecten.

De ambitie van een transformatie van havengebied naar een vitaal stedelijk bedrijventerrein vereist een breed pakket aan maatregelen op de korte en lange termijn. Daarbij gaat het om maatregelen die de kaders (randvoorwaarden) voor ontwikkelingen scheppen én om de uitvoering van concrete fysieke maatregelen. De kaderstellende maatregelen hebben betrekking op het aanpassen van het bestemmingsplan, het maken van een beeldkwaliteit- en beheersplan en het opstellen van een grondexploitatie (inclusief verevening) voor het gebied.

De fysieke maatregelen zijn te onderscheiden in maatregelen in het publieke domein van infrastructuur en openbare ruimte, en maatregelen op het gebied van de (her)ontwikkeling van terreinen en vastgoed. Dit soort maatregelen vereist een gezamenlijke publieke en een private verantwoordelijkheid. Voor zowel infrastructuur als vastgoedontwikkeling gaat het om maatregelen die op relatief eenvoudige wijze zijn te realiseren als om grotere en ingrijpende maatregelen die als interventies kunnen worden gekenschetst.

5.1 Projecten

Voor de herstructurering van Stadhaven Minerva naar stedelijk bedrijfsterrein is een groot aantal fysieke maatregelen nodig. Deze fysieke maatregelen betreffen ondermeer nieuwe infrastructuur en aanpassing van de bestaande en de realisatie van voorziening zoals een nieuwe riolering. Alle benodigde maatregelen zijn opgenomen in de grondexploitatie Minervahaven.

1. Herstructurering Stora terrein. Het Stora terrein (4,5 ha) ligt op een centrale locatie in Stadhaven Minerva. Begin 2007 heeft Haven Amsterdam overeenstemming bereikt met het bedrijf Stora over de

verplaatsing naar de Westhaven en aankoop van de terreinen. Na verwerving van het terrein, zal het terrein worden gesplitst in twee deelgebieden, van elkaar gescheiden door de nieuwe ringweg door Stadhaven Minerva. Tevens zal langs de Minervahaven een nieuwe rondweg worden gerealiseerd. Haven Amsterdam zal het terrein herverkavelen voor kleinschalige bedrijvigheid.

2. Herstructurering Hoogland – terrein. Het Hoogland terrein (2,0 ha) ligt op de kop van de Danzigerpier. Het erfpachtcontract is overgenomen door een ontwikkelaar, Hoogland verhuist medio 2007 naar een locatie in de Westhaven. Met de ontwikkelaar is afgesproken dat conform de ontwikkelingsvisie rond het terrein een openbare weg (kade) zal worden aangelegd, deels op een aangeplempt stuk langs de Danzigerkade. Het terrein zal worden herontwikkeld voor kleinschalige en creatieve bedrijvigheid.
3. Herstructurering Stiho terrein. Het Stiho terrein (1,6 ha) is in 2004 door Haven Amsterdam aangekocht en wordt nu tijdelijk verhuurd. Dit contract wordt medio 2007 beëindigd, waarna het terrein kan worden geherstructureerd. Deze herstructurering omvat ondermeer de verwerving van aangrenzende woningen en de realisatie van enige (openbare) infrastructuur.
4. Realisatie verbindingsweg Danzigerkade – Archangelkade. Deze weg maakt deel uit van de ringweg rond het kerngebied van Stadhaven Minerva en vormt de centrale ontsluitingsas voor het bedrijfsgebied. De nieuwe weg loopt deels over het Stora terrein en deels langs het worteleind van de Minervahaven.
5. Herprofilering Danzigerkade – Minervahavenweg. Het profiel van de Danzigerkade en Minervahavenweg voldoen niet meer aan de eisen. Het nieuwe profiel sluit beter aan op de nieuwe bedrijvigheid, houdt rekening met voetgangers en fietsers, en creëert meer groen langs het water. De herprofilering wordt gecombineerd met de aanleg van een nieuw rioolstelsel.
6. Herprofilering Haparandaweg - Archangelkade. Het profiel van de Haparandaweg en Archangelkade voldoen niet meer aan de eisen. Het nieuwe profiel sluit beter aan op de nieuwe bedrijvigheid, houdt

rekening met voetgangers en fietsers, en creëert meer groen. De inrichting sluit aan op de profilering van het naastgelegen plan Houthaven. De herprofilering wordt gecombineerd met de aanleg van een nieuw rioolstelsel.

7. Waterprogramma. Naast herstructurering op het land, zal ook op het water het één en ander veranderen. Zo wordt bijvoorbeeld een verbindingsdam naar de strekdam in de Nieuwe Houthaven aangelegd en zal de bewaarhavensteiger aangepast moeten worden. Langs de Archangelpier worden afmeervoorzieningen voor binnenvaartschepen en/of bedrijfsvaartuigen gerealiseerd.
8. Aanleg riolering. In Stadhaven Minerva is nog geen vuil water riolering aanwezig. Sinds enige tijd bestaat er de verplichting deze te realiseren. De nieuwe riolering wordt gecombineerd met de herprofilering van de wegen.
9. Bodemsanering. Uit een recent onderzoek komt naar voren dat in Stadhaven Minerva veel bodems verontreinigd zijn. Dit houdt in dat op een aantal plaatsen de bodem gesaneerd dient te worden. De precieze opgave is niet bekend en is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het gebied. Op grond van het bodemrapport is een reële inschatting gemaakt van de gemiddelde kosten.



burgers eerbeek holland

5.2 Milieu

Milieucategorieën bedrijven

In Stadhaven Minerva zijn bedrijven tot en met categorie IV toegestaan met zelfs een mogelijkheid tot V. In de praktijk vallen de meeste bedrijven in categorie III of lager. Slechts een enkel bedrijf behoort tot categorie IV. Het Minervahavengebied behoort niet tot het gezoneerd haven- en industriegebied Westpoort. Dat betekent dat de milieueffecten van elk bedrijf afzonderlijk worden vastgesteld.

De ligging van Stadhaven Minerva tussen haven en stad hebben consequenties voor de toegelaten milieucategorieën. De nabijheid van de industrie en haven geven ruimte voor een hoge milieucategorie, hetgeen Stadhaven Minerva een voordeel oplevert ten opzichte van concurrerende bedrijfsterrinen. Maar de naastgelegen woningbouwontwikkelingen in het plan Houthaven leggen beperkingen op ten aanzien van de milieucategorie.

Het resultaat is dat Stadhaven Minerva een overgangsgebied wordt op het gebied van milieucategorie. Deze overgang loopt uiteen van categorie II in een strook nabij het plan Houthaven tot categorie IV aangrenzend aan de Mercuriushaven.

Externe veiligheid

In Stadhaven Minerva zijn geen bedrijven gevestigd met opslag of gebruik van gevaarlijke stoffen, die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). De Danzigerpier ligt voor een deel binnen het invloedsgebied van het aan de overkant van de Mercuriushaven gelegen bedrijf Amfert. De geplande intensivering van dit gebied verhoogt het groepsrisico, maar ook bij een aanzienlijke uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden. Aparte maatregelen ten aanzien van externe veiligheid zijn dan ook niet nodig. In Stadhaven Minerva vinden geen transporten van gevaarlijke stoffen plaats. De transporten langs Stadhaven Minerva, over de weg en over het water zijn niet van invloed op de bedrijvigheid in Stadhaven Minerva. Dat geldt evenzeer voor het aan de Spaarndammerdijk gelegen LPG-station en ten aanzien van een eventuele verplaatsing naar een locatie aan de Nieuwe Hemweg. Ook op dit gebied zijn geen aparte maatregelen nodig.

Geluidhinder

Het Minervahavengebied ligt binnen de geluidcontour van Westpoort. Ook veel bedrijven in Stadhaven Minerva zelf produceren geluid. Dat betekent dat de geluidsniveaus in Minervahaven hoog zijn. Dat is ook de reden dat woningbouw en grootschalige kantoorontwikkeling niet mogelijk zijn. De hoogte van de geluidsniveaus worden overigens voor een groot deel bepaald door etmaalwaarde van de havenindustrie. Het geluid van de havenindustrie gaat dag en nacht door en met name de nachtfactor telt zwaar. Dit betekent ook dat in de praktijk de hoeveelheid geluid overdag door de meeste mensen niet als hoog wordt ervaren en zelfs bijdraagt aan de aantrekkelijke havensfeer. Ten aanzien van de bestaande en nieuwe bedrijvigheid in Stadhaven Minerva is er dan ook geen aanleiding om voor geluid aparte maatregelen te nemen.

Luchtkwaliteit

Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat Stadhaven Minerva een gebied is met hoge achtergrondwaarden. De gezondheidsrisico's zijn daarmee relatief hoog, met name op het gebied van fijnstof. De hoge waarden worden voor een deel veroorzaakt door de havenindustrie en het wegverkeer en scheepvaartverkeer. De bijdrage van Stadhaven Minerva zelf is relatief gering: de aanwezige bedrijven hebben geen activiteiten die de uitstoot van fijnstof met zich mee brengen. Ook is de mobiliteitsproductie relatief gering.

De beoogde intensivering van Stadhaven Minerva zal leiden tot een verhoging van de uitstoot van fijnstof, met name vanwege de extra verwachte automobilititeit. In het gebied zelf leidt dit niet tot overschrijding van de grenswaarden, maar de al te hoge waarden bij de Spaarndammerdijk worden wel negatief beïnvloed. Vandaar dat gezamenlijk met het plan Houthaven een uitgebreide verkeersstudie is verricht naar de mobiliteit. Op grond hiervan is het ambitieniveau voor Minervahaven vastgesteld op maximaal een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen en wordt de automobilititeit teruggedrongen door betaald parkeren in te voeren en door een parkeernorm voor nieuwe bedrijven vast te stellen. De precieze invloed van Stadhaven Minerva op de luchtkwaliteit zal nader onderzocht worden.

5.3 Grondexploitatie

De herstructurering van Stadhaven Minerva brengt hoge kosten met zich mee, maar genereert ook inkomsten. De kosten worden veroorzaakt door het herinrichten van de openbare ruimte en de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur. Opbrengsten zijn er ondermeer door herontwikkeling en hogere grondprijzen.

Voor de transformatie van Stadhaven Minerva is een grondexploitatie (Minex) opgesteld. Uitgangspunt voor de Minex zijn de meeropbrengsten die als gevolg van de transformatie worden gerealiseerd. Tegenover de meeropbrengsten staan de investeringen die noodzakelijk zijn om de transformatie tot stand te brengen. Het grootste deel van de opbrengsten wordt op lange termijn verkregen door een waardestijging van het vastgoed en grond in het gebied. De herstructurering leidt tot een toename van de aantrekkelijkheid van het gebied en een intensivering van het ruimtegebruik. Dit vertaalt zich in een hogere grondwaarde. Na herontwikkeling van locaties zal een marktconforme erfpachtcanon / huurprijs worden vastgesteld.

De planperiode voor de Minex bedraagt 50 jaar en loopt van 2005 tot 2055. Investerings en opbrengsten (nieuwe uitgiftes) worden per jaar geraamd en lopen tot 2020. Voor de nieuwe grondprijzen zijn de bestaande prijzen voor nieuwe kavels in Stadhaven Minerva uitgangspunt. Deze prijzen komen overeen met prijzen in vergelijkbare bedrijventerreinen als de Buiksloterham en Schinkel. Door de herstructurering zal de grondprijs stijgen. In de Minex is aangenomen dat vanaf 2008 de uitgifteniveaus rond het prijsniveau van bovenkant van Schinkel, Amstel I en Sloterdijk I.

De Minex laat een positieve grondexploitatie zien, hetgeen uitzonderlijk is voor herstructureringsgebieden. Dit komt door de keuze voor een geleidelijke transformatie, waardoor (dure) onrendabele uitplaatsingen niet nodig zijn. Ook de sterke waardestijging van het gebied, dat wil zeggen het grote verschil tussen de nieuwe prijsniveaus en de bestaande prijsniveaus, draagt bij aan het gunstige resultaat.

5.4 Kaderstellende plannen

Voor de herstructurering van Stadhaven Minerva wordt een aantal kaderstellende plannen opgesteld. Daarbij gaat het om het volgende:

- herziening van het bestemmingsplan;
- opstellen van een beeldkwaliteitsplan en een beheersplan;

Herziening bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen twee bestemmingsplannen (bestemmingsplan Minervahaven-Noord en Petroleumhaven). Het bestemmingsplan Petroleumhaven heeft betrekking op een klein, zuidwestelijk deel van het gebied. Het bestemmingsplan is recent herzien, waarin onder andere een demping van het Houtveemkanaal mogelijk is gemaakt. De huidige bestemmingen staan niet onder druk vanwege nieuwe ontwikkelingen, waardoor een partiële herziening van het bestemmingsplan Petroleumhaven niet nodig is.

Bestemmingsplan Minervahaven-Noord dateert van 1990 en komt op een aantal punten niet meer overeen met de feitelijke situatie, bijvoorbeeld de reservering van ruimte voor een IJboulevard. Herziening is nodig om ook aan de toekomstige ontwikkelingen ruimte te bieden. In algemene zin kunnen in een herziening de bouwhoogten en bebouwingspercentages worden verhoogd en kan in de toelichting de aard van de bedrijvigheid beter worden omschreven. Verder dient in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid te worden opgenomen die bijvoorbeeld omzetting van private overslagkades naar infrastructuur op termijn mogelijk maakt.

Opstellen beeldkwaliteitsplan en beheersplan

Het herstructureringsplan richt zich vooral op de ruimtelijke hoofdstructuur van Stadhaven Minerva. Om de hoofdstructuur naar wens te veranderen is het echter ook noodzakelijk dat er spelregels voor de nieuwe bebouwing en openbare ruimte gelden. Hierbij gaat het onder meer om de gebouwen, de inrichting van de eigen kavel (parkeren) en de rooilijn.

In ieder geval gelden de volgende spelregels:

- nieuwe bebouwing wordt op één lijn wordt geplaatst, waardoor de bebouwingsstructuur helder wordt. Dat betekent bouwen in de rooilijn;
- om een bepaalde ruimtelijke kwaliteit en intensivering te bereiken worden eisen gesteld aan de minimale bebouwingshoogte aan de kades;
- bedrijven hebben (waar van toepassing) hun voorzijde aan het water;
- bedrijven gebruiken de onderste verdieping voor de bezoekersentree en werk-, atelier-, showroom- of expositieruimte;
- bebouwing wordt geschakeld;

- de gevellijn heeft visuele onderbrekingen om de kleinschaligheid te benadrukken;
- parkeren wordt op eigen kavel aan de achterzijde opgelost (maaiveld of gebouwd).

Naast een beeldkwaliteitsplan lijkt ook een beheersplan wenselijk. Als eerste maatregel op dit gebied kan de invoering van betaald parkeren worden gezien. In de overeenkomst die met Stadstoezicht is gesloten is naast handhaving van het parkeren ook afspraken gemaakt over de handhaving op overlast en vuil op straat. Beheer van de wegen en het groen vallen onder het regulier onderhoud van Haven Amsterdam. Met de bedrijven in het gebied zal worden gesproken over een verdere uitbreiding van de beheerstaken in de vorm van parkmanagement. Op termijn is het wellicht mogelijk om dit beheer (parkmanagement) in Stadhaven Minerva te combineren met het parkmanagement van de bedrijvigheid in het aangrenzende Houthavengebied.