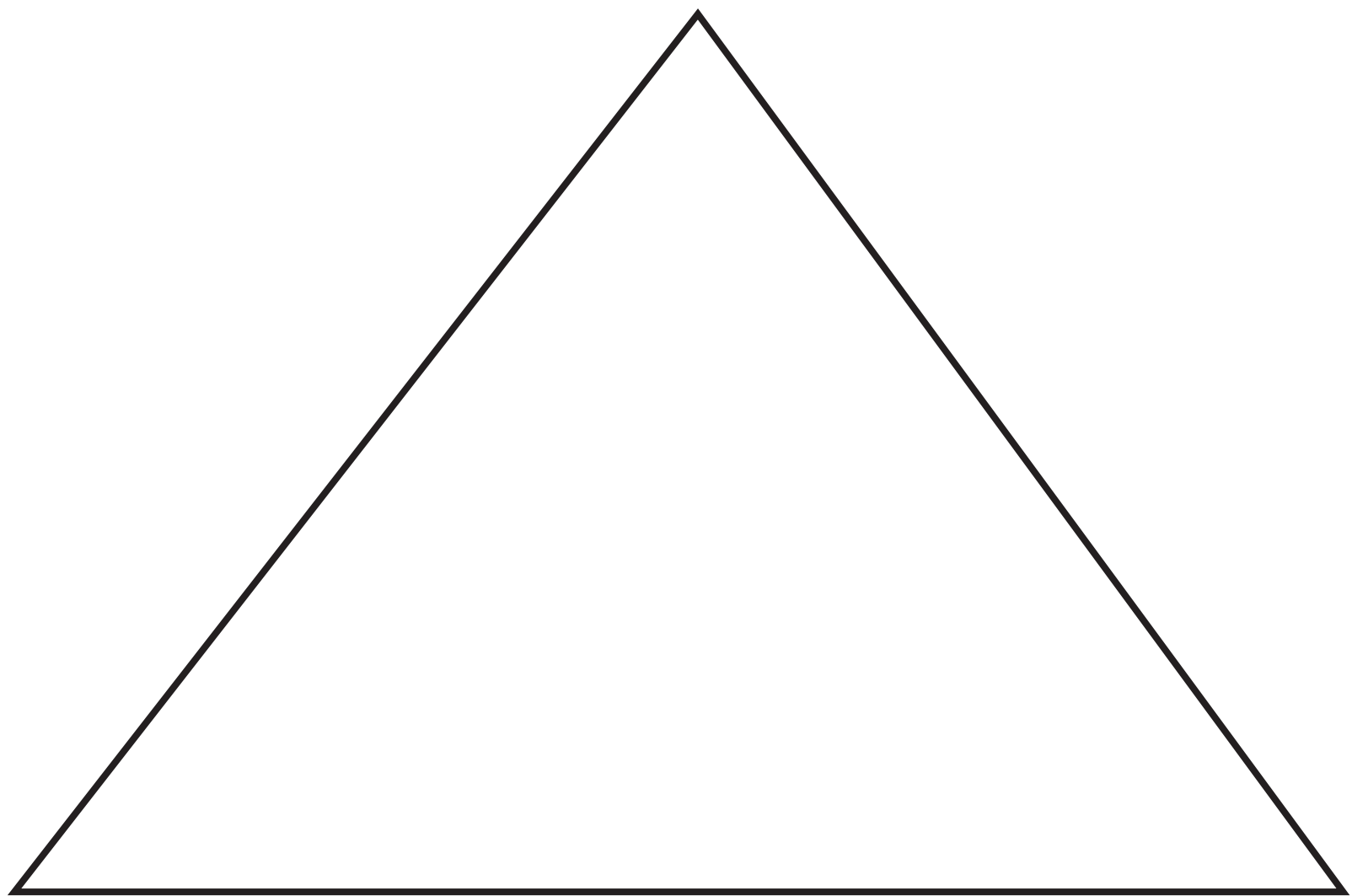


HALLELUJA AMSTERDAM

deel B

STADHAVEN MINERVA



HALLELUJA AMSTERDAM

deel B

STADHAVEN MINERVA

Universiteit

Technische Universiteit Delft
Faculteit Bouwkunde
Stedenbouw

Msc 03 / Msc 04
2008 / 2009
20090626

P5 afstudeerrapport

Sleutelwoorden

Amsterdam, zuidwestelijke IJoever,
Stadhaven Minerva, raamwerkplan,
ruimtelijke strategie, transformatie,
gemengd stedelijk woonwerkgebied,
industrie- en havengebied.

Studio

Urban Regeneration

Paul Stouten
John Westrik
Edward Hulsbergen

Mentorteam

Paul Stouten
(TU Delft)
Leo van den Burg
(TU Delft)
Jaap van den Bout
(Palmboom & van den Bout)
Jeroen Heester
(STEARC)
Arjan Snellenberg
(DRO Amsterdam)

Ivo Dieleman

1316354

Eekhoornstraat 6-14
4817 ES Breda

t. +316 10 89 69 79
e. ivodieleman@hotmail.com
w. www.lanserdieleman.com

Leeswijzer

De leeswijzer leidt u door deel B van het boek ‘Halleluja Amsterdam – Stadhaven Minerva’. In de inleiding wordt de relatie gelegd met deel A ‘Halleluja Amsterdam – Structuurschets’ en wordt de opzet van deel B ‘Halleluja Amsterdam – Stadhaven Minerva’ kort uiteengezet. De daaropvolgende hoofdstukken vertonen een nauwe samenhang en behandelen op chronologische wijze de analyse, het typologisch onderzoek, de daarop, in samenhang met het theoretisch onderzoek, gebaseerde visie en het uiteindelijke ontwerp in de vorm van een raamwerkplan. In het laatste inhoudelijke hoofdstuk wordt de invulling van de velden in het raamwerkplan verder uiteengezet met behulp van bouwenveloppen en een aantal daaraan gekoppelde deелuitwerkingen.

Fascinatie

De uiteindelijke keuze voor het onderwerp van afstuderen komt voort uit een interesse die gevat kan worden met de begrippen stedelijkheid, transformatie en haven- & industriegebieden.

De keuze voor het begrip ‘stedelijkheid’ lijkt een voor de handliggend begrip als (toekomstig) stedenbouwkundig ontwerper. Deze interesse gaat in het bijzonder uit naar de veranderlijkheid van de stad en de veelvoud aan definiëringen door de tijd heen welke trachten het begrip ‘stedelijkheid’ te vatten.

Deze veranderlijkheid slaat de brug naar het tweede begrip ‘transformatie’. Onze dagelijkse leefomgeving kenmerkt zich door een continue transformatie. De oorzaken en redenen voor deze veranderingen liggen dikwijls ver uiteen echter is de gemene deler, in dit geval het gevolg, altijd verandering. Naast het gegeven dat deze continue verandering het bestaansrecht van de stedenbouwkundig ontwerper rechtvaardigt dwingt zij de stedenbouwkundig ontwerper tevens tot anticipatie en innovatie.

Innovatie oftewel vernieuwing is tevens van cruciaal belang voor alle bedrijfstakken in de secundaire en tertiaire sector. Zo ook voor industrie en havengerelateerde bedrijvigheid. Door technologische ontwikkelingen en economische vooruitgang met onder andere schaalvergroting als gevolg zijn vele industrie en havengerelateerde gebieden in verval geraakt. Deze gebieden kenmerken zich ondertussen door een bepaalde vorm van anarchie, ruwheid, verrommeling, gratis parkeren, anonimiteit, leegstand, verwaarlozing, vrijheid en schijnbaar onbegrensde mogelijkheden. Dergelijke gebieden worden veelal in hun bestaansrecht bedreigd waarin transformatie naar een gepolijst mono functioneel woongebied slechts een kwestie van tijd blijkt te zijn, terwijl dergelijke gebieden mogelijke een schatkamer aan ruimtelijk en functioneel potentieel bevatten.

Inleiding		12	Analyse		16	Typologisch onderzoek		24	Ontwikkeling		34
01.01	Aanleiding	14	02.01	Historisch / morfologisch	18	03.01	Types	26	04.01	Ingrediënten	36
01.02	Probleemstelling	14	02.01.01	Ontwikkeling	18	03.01.01	Hoogwaardig		04.01.01	Verkleuringsproces	36
01.03	Onderzoeksvraag	14	02.01.02	Ruimtelijke structuren	19		bedrijventerrein	26	04.01.02	Ruimtebehoefte	36
01.04	Voorwerk (deel A)	14	02.02	Ruimtelijk / functioneel	20	03.01.02	Gemengd bedrijventerrein	26	04.01.03	Menging of scheiding?	36
01.05	Herziening	15	02.02.01	Verkleuring	20	03.02	Drie mengniveaus	27	04.02	Visie	37
01.06	Opzet (deel B)	15	02.02.02	Begrenzing	20	03.03	Intensivering	28	04.02.01	Stadhaven Minerva	37
			02.02.03	Spaarndammerdijk	20	03.04	Principes	30	04.02.02	Nieuw stadsdeel	38
			02.02.04	Structuren	21	03.04.01	Expeditie	30	04.02.03	Spaarndammerdijk	39
			02.02.05	Funcities	22	03.04.02	Parkeren	31	04.02.04	Zwaartepunt	39
			02.02.06	Grondeigendom	22	03.05	Esthetiek	32	04.02.05	Water	40
									04.03	Condities	41

INDEX

Raamwerkplan	42
05.01 Raamwerk	45
05.01.01 Infrastructuur	45
05.01.02 Openbaar vervoer	46
05.01.03 Langzaam verkeerroutes	46
05.01.04 Bijzondere openbare ruimte	46
05.02 Velden	53
05.03 Bouwenveloppen	54
05.03.01 Ruimtelijk	54
05.03.02 Functioneel	57
05.03.03 Esthetiek	58
05.04 Deeluitwerkingen	60
05.04.01 Expeditiehof	60
05.04.02 Verdiepte expeditiestraat	62
05.04.03 Expeditieplein	64
05.05 Fasering	66

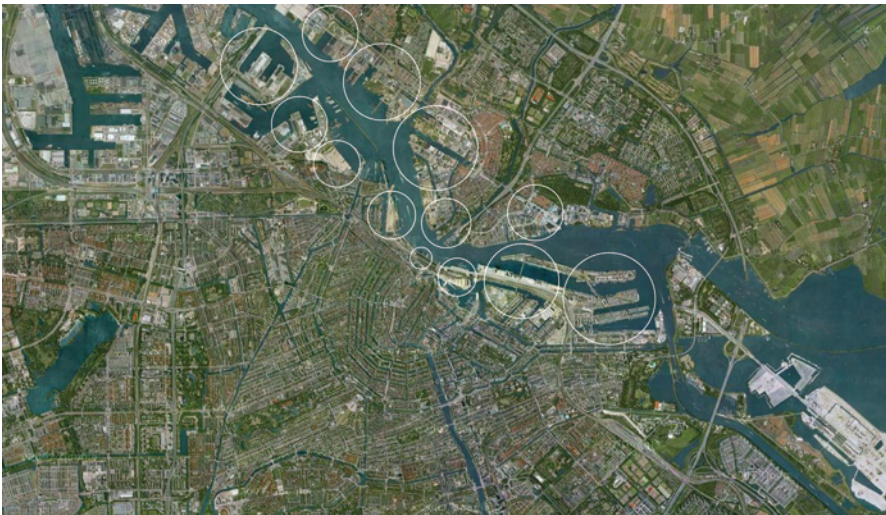
Referenties	68
06.01 Halleluja Amsterdam	70
06.02 From industry to	70
mixed-use urban area	
06.03 Halleluja Amsterdam	71
Stadhaven Minerva	

00	INDEX	10 t/m 11
01	INLEIDING	12 t/m 15
02	ANALYSE	16 t/m 23
03	TYPOLOGISCH ONDERZOEK	24 t/m 33
04	ONTWIKKELING	34 t/m 41
05	RAAMWERKPLAN	42 t/m 67
06	REFERENTIES	68 t/m 71

INLEIDING

Inleiding	12
01.01 Aanleiding	14
01.02 Probleemstelling	14
01.03 Onderzoeksvraag	14
01.04 Voorwerk (deel A)	14
01.05 Herziening	15
01.06 Opzet (deel B)	15

00	INDEX	10 t/m 11
01	INLEIDING	12 t/m 15
02	ANALYSE	16 t/m 23
03	TYPOLOGISCH ONDERZOEK	24 t/m 33
04	ONTWIKKELING	34 t/m 41
05	RAAMWERKPLAN	42 t/m 67
06	REFERENTIES	68 t/m 71



01.jpg

Voor u ligt het vervolg op het boek deel A – Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009) en Halleluja Amsterdam – Structuurschets Plus (Lanser & Dieleman, 2009). Deel B, genaamd ‘Halleluja Amsterdam – Stadhaven Minerva’, gaat in op de toekomstige ontwikkeling voor het deelgebied Stadhaven Minerva, welke valt binnen de hiervoor genoemde structuurschets.

01.01 Aanleiding

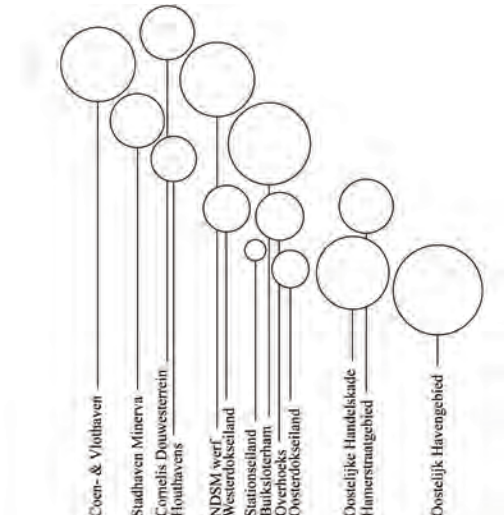
De aanleiding voor het ontstaan van deel A is gebaseerd op de discussie die in Amsterdam ontstaan is over de wenselijkheid van nu nog florerende en/of niet meer florerende industrie- en havengebieden in de directe nabijheid van de binnenstad. In het verlengde daarvan bestaat de vraag of deze gronden niet te waardevol zijn geworden voor deze functies en of deze gronden misschien beter in- en/of aangevuld kunnen worden door stedelijke functies. Aan de noordelijke en zuidelijke IJoevers bevinden zich tal van dergelijke huidige en voormalige industrie- en havengebieden, die reeds getransformeerd zijn, waar het transformatieproces momenteel loopt of waar transformatie in de nabije toekomst gaat plaatsvinden. Binnen dit project ligt de focus op de zuidwestelijke IJoevers met in het bijzonder de Coen- en Vlothaven en Stadhaven Minerva, welke mogelijk in aanmerking komen voor de transformatie naar een stedelijk woonwerkgebied.

01.02 Probleemstelling

De strategische positie¹ van de Coen- en Vlothaven en Stadhaven Minerva aan de zuidwestelijke IJoevers biedt, met betrekking tot de blijvend hoge ruimtebehoefte binnen de stad, de mogelijkheid voor transformatie van de huidige extensieve² (niet noodzakelijk watergebonden) industriële functie naar een gemengd stedelijk woonwerkgebied.

01.jpg
IJoevers

02.jpg
Locaties die reeds getransformeerd zijn, momenteel transformeren of in de nabije toekomst mogelijk gaan transformeren.



02.jpg

01.03 Onderzoeksvraag

Op basis van deze problematiek zijn er uiteindelijk twee centrale onderzoeksvragen geformuleerd.

Welke ruimtelijke strategie³ is geschikt voor de transformatie van de Coen- en Vlothaven en Stadhaven Minerva naar een gemengd stedelijk woonwerkgebied?

en

Welke vormen van nieuwe stedelijkheid⁴ zijn geschikt voor de Coen- en Vlothaven en Stadhaven Minerva?

Binnen deze twee centrale onderzoeksvragen zijn er vijf deelvragen te onderscheiden.

Welke (historisch) technologische ontwikkelingen en economische gevolgen liggen ten grondslag aan de huidige ontwikkelingen?

Wat zijn de argumenten voor of tegen de menging van functies?

Welke mogelijkheden zijn er voor de menging van functies?

Welke condities zijn noodzakelijk bij de menging van functies?

Welke (stedenbouwkundige) instrumenten zijn er inzetbaar bij de menging van functies?

¹ In de directe nabijheid van de binnenstad met al haar stedelijke voorzieningen.

² Grootchalig (uitgestrekt over een groot gebied) en niet arbeidsintensief.

³ Flexibiliteit binnen de ruimtelijke strategie is noodzakelijk om in te kunnen spelen op onzekere en veranderende omstandigheden betreffende economische en maatschappelijke ontwikkelingen binnen een bepaald tijdsinterval.

⁴ Als reactie op mono functionele (uitbreidings)plannen wordt er gezocht naar een stedenbouwkundige opzet in de vorm van een gemengd stedelijk milieu van wonen, werken en voorzieningen.



03.jpg

01.04 Voorwerk (deel A)

Binnen deel A is er met behulp van een praktisch en een theoretisch onderzoek een eerste aanzet gemaakt voor de beantwoording van deze vragen. Het praktisch onderzoek bevatte een gebiedsverkenning op het schaalniveau van de zuidwestelijk IJouwer met in het bijzonder de Coen- & Vlothaven en Stadhaven Minerva. Het theoretische onderzoek richtte zich op de vorm van de beoogde nieuwe stedelijkheid en de ruimtelijke strategie om deze vorm van nieuwe stedelijkheid te bereiken. Op basis van deze bevindingen is er een visie met een daaraan gekoppelde structuurschets opgesteld voor de gewenste ontwikkelingsrichting van de zuidwestelijke IJouwer. De structuurschets benoemt de meeste essentiële ruimtelijke ingrepen welke noodzakelijk worden geacht voor de toekomstige transformatie van de Coen- & Vlothaven en Stadhaven Minerva. Het theoretische onderzoek naar zowel de vorm van nieuwe stedelijkheid als de ruimtelijke strategie om deze stedelijkheid te bereiken is in dit deel B vertaald naar een ontwerp voor Stadhaven Minerva.

01.05 Herziening

In zowel het theoretisch onderzoek als de visie is gesproken over een vorm van nieuwe stedelijkheid. Deze vorm van nieuwe stedelijkheid is vertaald naar een gemengd stedelijk woonwerkgebied welke zich onderscheidt van reguliere gemengd stedelijke woonwerkgebieden doordat de invulling van de component 'werk' wordt bepaald door een menging van milieucategorie 01, 02, 03 (en 04) bedrijven. Naast commerciële en maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening zal er een aanzienlijk aandeel door traditionele, creatieve, ambachtelijke, recreatieve en productiegerichte bedrijvigheid worden ingevuld.

Gaandeweg het onderzoek- en ontwerpproces is duidelijk geworden dat het meer correct zou zijn om te spreken van 'een vorm van vernieuwde stedelijkheid' in plaats van 'een vorm van nieuwe stedelijkheid'. De beoogde vorm van stedelijkheid, een gemengd stedelijk woonwerkgebied welke zich kenmerkt door een menging met milieucategorie 01, 02, 03 (en 04) bedrijven, is een reproductie van de stedelijkheid die we tot het einde van de 19e eeuw in vele steden aantreffen. Door de introductie van steeds meer wet- en regelgeving inzake de ruimtelijke ordening gaandeweg de 20e eeuw is daar echter drastisch verandering in gekomen. Het gevolg hiervan is een planningsinstrument dat tot de dag van vandaag uitgaat van functiescheiding in plaats van functiemenging. Een herintroductie van deze vorm van stedelijkheid in een nieuwe verschijningsvorm gaat dan ook beter onder de noemer 'vernieuwd' in plaats van 'nieuw'. Om deze vorm van stedelijkheid te bereiken zullen er beleidsmatige veranderingen, op zowel planologisch als milieubeleidsmatig vlak, moeten worden doorgevoerd. Door deze beleidsmatige veranderingen wordt het mogelijk om op verschillende niveaus een menging van wonen, werken en voorzieningen te bereiken.

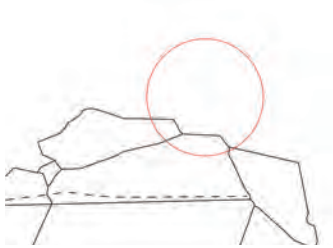
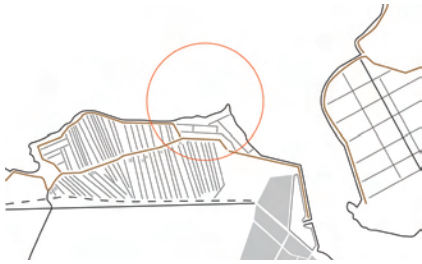
01.06 Opzet (deel B)

In deel B – Halleluja Amsterdam – Stadhaven Minerva wordt deze vorm van vernieuwde stedelijkheid in samenspel met een ruimtelijke strategie vertaald naar een ontwerp voor Stadhaven Minerva. Deze ruimtelijke strategie is onderzocht en uiteengezet in het theoretisch onderzoek (Dieleman, 2009). Vanuit de analyse en het typologische onderzoek is er in relatie tot het eerder uitgevoerde theoretische onderzoek een visie opgesteld welke specifieke betrekking heeft op de toekomstige ontwikkeling van Stadhaven Minerva. Deze visie is doorvertaald naar een raamwerkplan voor Stadhaven Minerva als geheel. Binnen het raamwerkplan zijn de verschillende deelgebieden met behulp van bouwveloppen en daaraan gerelateerde voorbeelduitwerkingen verder uiteengezet. De uiteindelijke fysieke verschijningsvorm van de beoogde vorm van stedelijkheid zal op het niveau van het raamwerk maar met name op het niveau van de bouwvelden/bouwveloppen voelbaar worden.

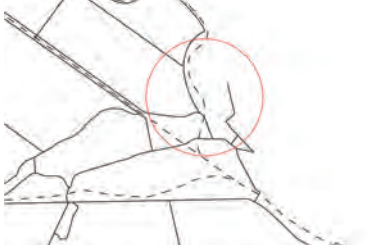
ANALYSE

Analyse	16
02.01 Historisch / morfologisch	18
02.01.01 Ontwikkeling	18
02.01.02 Ruimtelijke structuren	19
02.02 Ruimtelijk / functioneel	20
02.02.01 Verkleuring	20
02.02.02 Begrenzing	20
02.02.03 Spaarndammerdijk	20
02.02.04 Structuren	21
02.02.05 Functies	22
02.02.06 Grondeigendom	22

00	INDEX	10 t/m 11
01	INLEIDING	12 t/m 15
02	ANALYSE	16 t/m 23
03	TYOLOGISCH ONDERZOEK	24 t/m 33
04	ONTWIKKELING	34 t/m 41
05	RAAMWERKPLAN	42 t/m 67
06	REFERENTIES	68 t/m 71



04.jpg



05.jpg



06.jpg



07.jpg

02.01 Historisch / morfologisch

02.01.01 Ontwikkeling

Stadhaven Minerva is buitendijks gelegen en maakte tot het eind van de 19e eeuw deel uit van het IJ. Rond 1870 werd ten behoeve van de aanleg van het Noordzeekanaal de Amsterdammerpolder drooggelegd. In beginsel was het ook de bedoeling om de locatie van Stadhaven Minerva droog te leggen, maar door een toenemende behoefte aan ruimte voor houtopslag, houthandel en houtverwerking werd er uiteindelijk besloten tot de aanleg van Stadhaven Minerva.

Tussen 1878 en 1883 werd Stadhaven Minerva (toen nog ‘Nieuwe Houthaven’ genaamd) aangelegd als westelijke uitbreiding van de oude Houthaven. De eerste verschijningsvorm van Stadhaven Minerva had een wateroppervlak van 90 hectare en een opslagterrein van 36 hectare. In dezelfde tijd is de Petroleumhaven aan de westzijde van Amsterdam en het Oostelijk Havengebied aan de oostzijde van Amsterdam aangelegd.

Tijdens de aanleg werd de vorm van Stadhaven Minerva bepaald door de typische kromming aan de noordwest zijde en de redelijk brede Danzigerkade. Deze Danzigerkade werd ruimtelijk doorgetrokken vanuit de oude Houthaven, waardoor twee gescheiden havenruimtes ontstonden. Eén aan de zijde van het IJ, welke zich kenmerkte door een afgesloten karakter als gevolg van de strekdam en de andere aan de zuidzijde van de Danzigerkade. Beiden havens stonden via het kanaal de Danzigerbocht met elkaar in verbinding. De IJ zijde kreeg de naam Nieuwe Houthaven en de haven aan de zuidzijde van de Danzigerkade kreeg de naam Minervahaven.

Aanvankelijk was er meer animo van bedrijven om zich aan de oostzijde van de stad te vestigen in plaats van aan de westzijde. Echter kwam daar in 1913 door een uitspraak van de gemeenteraad, waarin zij haar voorkeur voor uitbreiding van de haven aan de westzijde van de stad aangaf, verandering in. Deze visie werd in 1935 verder uitgewerkt in het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP). Voor de uitbreiding van de haven aan de westzijde van de stad lagen verschillende functionele argumenten ten grondslag echter de belangrijkste was dat het gebied op de lange termijn veel ruimte bood voor verdere uitbreiding. Gedurende het interbellum (de periode tussen de eerste W.O. 1914-1918 en de tweede W.O. 1939-1945) werden aansluitend op deze visie de Westhaven, de Coenhaven en de Vlothaven aangelegd. In de Vlothaven werd het hout bij aankomst of ter voorbereiding van verder vervoer bij elkaar gebonden en tijdelijk opgeslagen. De Vlothaven was zowel vanuit de Minervahaven als de Nieuwe Houthaven bereikbaar.

Na de tweede W.O. werd de Houtveemkade gegraven waarbij het omliggende gebied in gebruik werd genomen als haven en industriegebied. Uiteindelijk kreeg het gehele gebied de verzamelnaam Stadhaven Minerva. In dezelfde periode kwam er een verhuisgolf op gang, van bedrijven gevestigd in het Oostelijk Havengebied naar het havengebied ten westen van Amsterdam. Belangrijkste oorzaken hiervoor waren dat er veel verwoest was tijdens de oorlog en dat de schaalvergroting in de scheepvaart zijn intrede had gedaan, waardoor het Oostelijk Havengebied slechter bereikbaar werd.

Vanaf 1960 werd het duidelijk dat Amsterdam haar havenfunctie niet meer binnen de bestaande gemeentegrenzen kon passen waardoor samenwerking met omliggende gemeentes en uitbreiding van het Amsterdamse grondgebied noodzakelijk werden. In 1965 werd er daardoor 1100 hectare aan het grondgebied van Amsterdam toegevoegd. Het havengebied heeft uiteindelijk een grensoverschrijdend karakter gekregen, waarbij verschillende gemeentes op bestuurlijk niveau betrokken zijn bij de regionale streekplannen voor de ontwikkeling van de haven.

04.jpg
Stadhaven Minerva 1854
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur

05.jpg
Stadhaven Minerva 1903
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur

06.jpg
Stadhaven Minerva 1950
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur

07.jpg
Stadhaven Minerva 1961
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur



08.jpg



09.jpg



10.jpg



11.jpg

Als gevolg van veranderende gebruikers en functies welke andere eisen stelden aan de infrastructuur van Stadhaven Minerva, zijn verschillende kades en havenbekkens meerdere malen vergraven en geheel of gedeeltelijk gedempt om ze vervolgens weer uit te graven. Op deze wijze is de typische kromming aan de noordwestzijde van de Danzigerkade rond 1930 vergroot en later in 1969 bij de aanleg van de Mercuriushaven geheel vergraven en ingekort tot een rechte kade. Ook het verbindingskanaal de Danzigerbocht is op deze wijze gedeeltelijk gedempt, maar nog steeds herkenbaar door een smalle loop die verwijst naar de oorspronkelijke vorm en ligging van het verbindingskanaal. In 2006 is ook de Houtveemkade gedeeltelijk gedempt, als gevolg van het verdwijnen van de havengerelateerde bedrijvigheid.

Naast de morfologische veranderingen kenmerkt ook het bebouwingsbeeld zich door een hoog dynamische gehalte van afbraak en nieuwbouw waardoor er weinig tot geen waardevolle bebouwing meer aanwezig is.

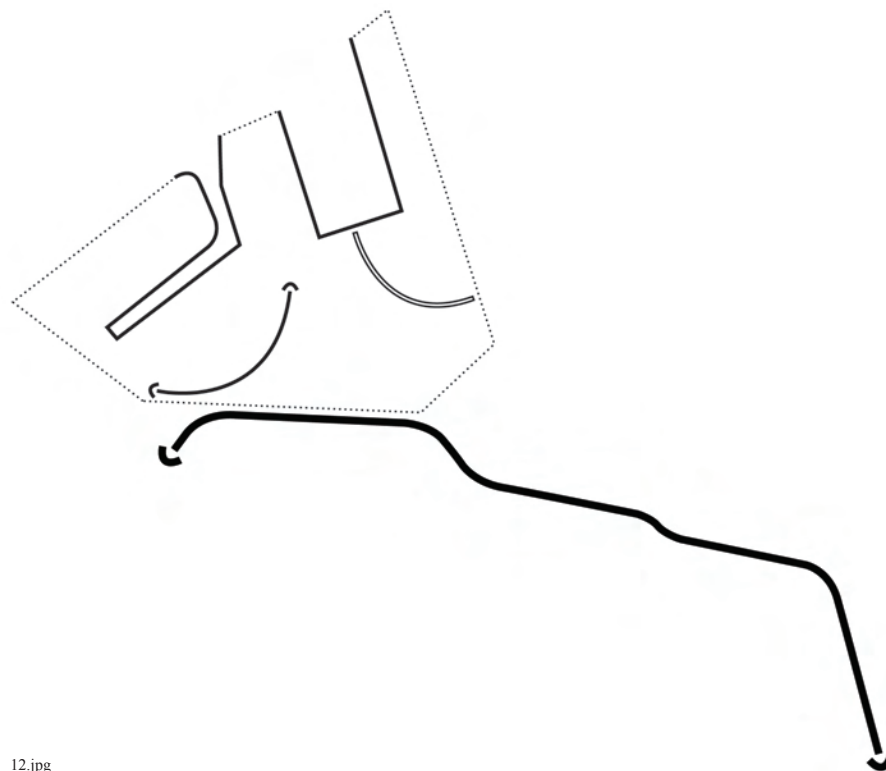
Tot omstreeks 1950 vertoonde de Coen- & Vlothaven en Stadhaven Minerva zowel ruimtelijk als fysiek een nauwe samenhang tot elkaar. Omstreeks 1960 verviel de fysieke samenhang tussen beide gebieden. In de decennia daaropvolgende is de ruimtelijk samenhang als gevolg van schaalvergroting steeds minder voelbaar geworden.

02.01.02 Ruimtelijke structuren

Door een hoge dynamiek van gebruikers en functies kenmerkt Stadhaven Minerva zich ruimtelijk door een zeer dynamisch karakter waarbij veranderlijkheid zich manifesteert als een constante. Naast deze veranderlijkheid zijn er echter een aantal waardevolle ruimtelijke structuren te benoemen.

01. De Danzigerkade en Archangelkade welke samen de U-vormige Minervahaven vormen.
02. De gedempte Danzigerbocht welke verwijst naar de positie en ligging van het beeldbepalende verbindingskanaal.
03. De kortgeleden gedempte Houtveemkade aan de zuidwestzijde van het gebied.
04. Het gebogen tracé van het voormalige vrachtpoor, welke tussen de Coen- & Vlothaven en Stadhaven Minerva lag.

Naast voorgenoemde, binnen Stadhaven Minerva gesitueerde, ruimtelijke structuren kan de Spaarndammerdijk als een structurerend ruimtelijk element benoemd worden. Door de tijd heen vormt de Spaarndammerdijk de grens tussen de binnendijs en hoger gelegen Spaarndammerbuurt en de buitendijs en lager gelegen Houthaven en Stadhaven Minerva. Het structurerende en beeldbepalende effect van de lange lijn van de Spaarndammerdijk wordt naast het voelbare hoogteverschil versterkt door de begeleidende gevels van de Spaarndammerbuurt, welke het verschil tussen beide gebieden zowel ruimtelijk als functioneel benadrukt.



12.jpg

08.jpg
Stadhaven Minerva 1969
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur

09.jpg
Stadhaven Minerva 1981
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur

10.jpg
Stadhaven Minerva 1994
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur

11.jpg
Stadhaven Minerva 2009
↑ Historisch/morfologisch
↓ Infrastructuur

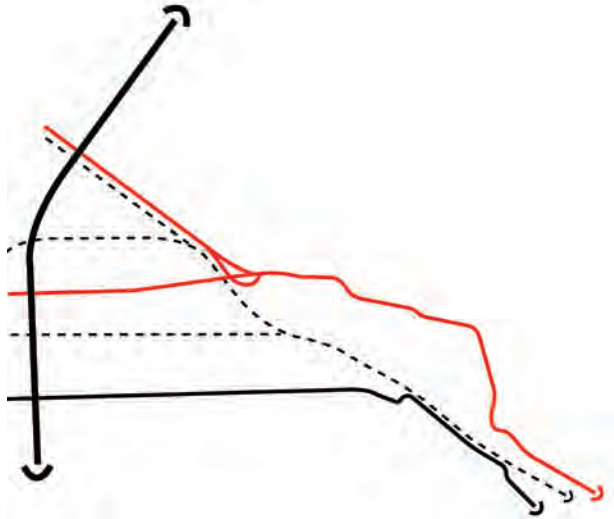
12.jpg
Waardevolle ruimtelijke structuren



13.jpg



14.jpg



15.jpg

02.02 Ruimtelijk / functioneel

02.02.01 Verkleuring

Zoals in het historische morfologisch onderzoek al naar voren is gekomen kenmerkt Stadhaven Minerva zich door een zeer dynamisch karakter waarbij veranderlijkheid zich manifesteert als een constante. De verandering die momenteel steeds beter voelbaar wordt is die van verkleuring. Verkleuring wil zeggen dat de oorspronkelijk havengebonden bedrijvigheid langzaam verdwijnt en vervangen wordt door stadsgebonden bedrijvigheid welke tevens de menging met wonen mogelijk maakt. In meer technische termen kan gesteld worden dat de secundaire bedrijvigheid langzaam verdwijnt en vervangen wordt door tertiaire en quartaire bedrijvigheid. In Stadhaven Minerva betreft dit voornamelijk houtgerelateerde bedrijvigheid (welke langzaam verdwijnt). Het verdwijnen van deze bedrijvigheid heeft veelal leegstand met uiteindelijke sloop van de opstal als gevolg. Langzamerhand worden deze braakliggende kavels opnieuw in gebruik genomen door veelal dienstverlenende bedrijvigheid. De nabijheid van de Coen- & Vlohaven maakt de ontwikkeling van wonen in Stadhaven Minerva tot nu toe nog onmogelijkheid wegens een veelvoud aan milieu- en hindercontouren welke het gevolg zijn van de aanwezige bedrijven.

02.02.02 Begrenzing

Stadhaven Minerva wordt aan de westzijde begrensd door de Mercuriushaven. Aan de Noordkant door de strekdam en het IJ. Aan de oostkant door de Houthavens en aan de zuidzijde door zowel de Nieuwe Hemweg als de Spaarndammerdijk. Door de tijd heen vormt de Spaarndammerdijk de grens tussen de binnendijks en hoger gelegen Spaarndammerbuurt en de buitendijks en lager gelegen Houthaven en Stadhaven Minerva.

02.02.03 Spaarndammerdijk

Het ruimtelijk structurerende en beeldbepalend effect van de Spaarndammerdijk is gaandeweg de 20e eeuw geleidelijk verdwenen. De continue transformatie van zowel Stadhaven Minerva als Houthavens heeft aan de noordelijke zijde van de Spaarndammerdijk bijgedragen aan het ontstaan van een rommelig en onduidelijk beeld, waardoor de dijk als ruimtelijk element niet meer voelbaar is. Tegelijkertijd is de functionele betekenis van de Spaarndammerdijk geleidelijk veranderd van een stads-/woonstraat naar een stadsontsluiting. De Nieuwe Hemweg en de Transformatorweg komen aan de noordzijde van het spoorwegemplacement Zaanstraat samen waarbij ze overgaan in de Spaarndammerdijk. De Spaarndammerdijk vormt zodoende de verbinding tussen de twee afritten van ring A10 enerzijds en het Centraal Station en de Zuidelijke IJoevers anderzijds. Door deze functieverandering is de Spaarndammerdijk overbelast welke volgens DRO Amsterdam (2007) omschreven word met een intensiteit-/capaciteitverhouding variërend van kritisch tot problematisch.



16.jpg



18.jpg



20.jpg



17.jpg



19.jpg



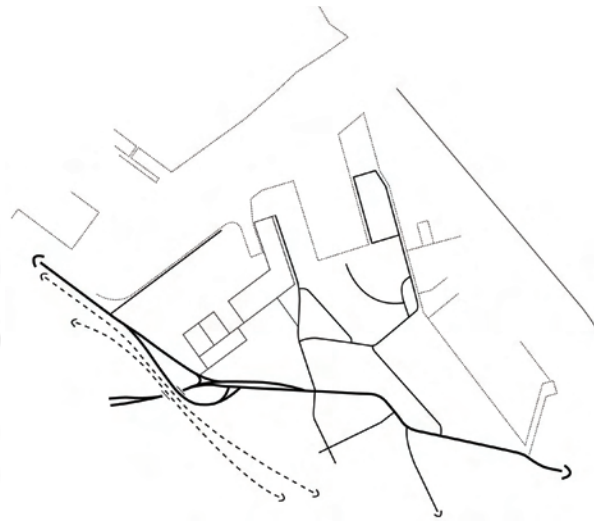
21.jpg

- 16.jpg
Sloop op de Danzigerkade in Stadhaven Minerva
- 17.jpg
Nieuwbouw op de Danzigerkade Stadhaven Minerva
- 18.jpg
Mercuriushaven
- 19.jpg
Strekdam en het IJ
- 20.jpg
Nieuwe Hemweg
- 21.jpg
Spaarndammerdijk en Houthavens
- 22.jpg - 23.jpg - 24.jpg
Verkavelingstructuur, infrastructuur en bebouwingstructuur
- 25.jpg - 26.jpg - 27.jpg
Verkavelingstructuur per deelgebied
- 28.jpg
Groenstructuur
- 29.jpg
Harde kades en zachte oevers
- 30.jpg
Ruimtelijke contour Houthavens
(na het ontwerp van Soeters Van Eldonk architecten)

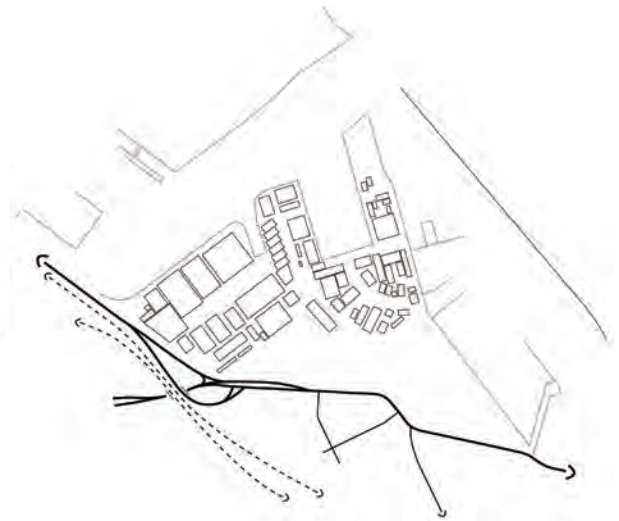
- 13.jpg
Luchtfoto Stadhaven Minerva
- 14.jpg
Structuren Stadhaven Minerva
- 15.jpg
Spaarndammerdijk



22.jpg



23.jpg



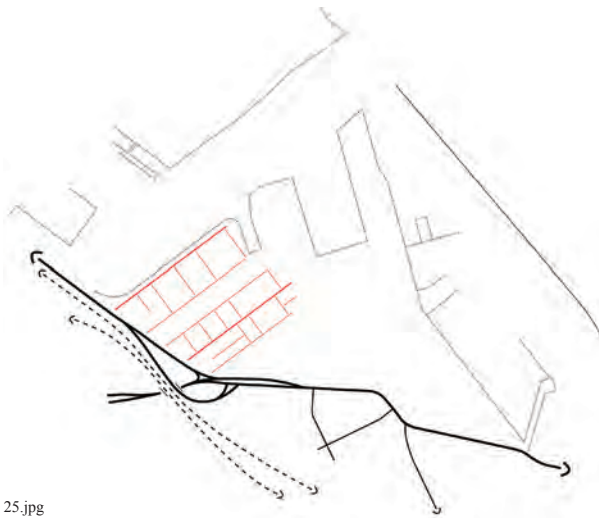
24.jpg

02.02.04 Structuren

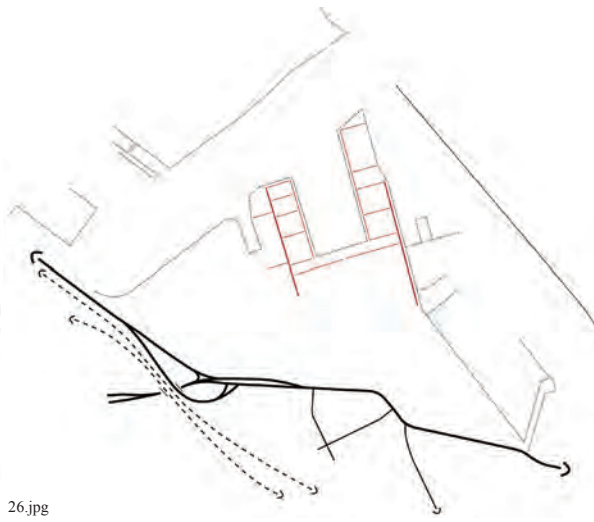
Zowel de infrastructuur als de verkavelingstructuur van Stadhaven Minerva is gebaseerd op de positie en oriëntatie van de havens en kades en heeft zodoende een puur functioneel karakter. De hoofdontsluiting vindt plaats via de Archangelweg welke aansluit op de Spaarndammerdijk en via de Nieuwe Hemweg.

De bebouwingstructuur is een gevolg van de verkavelingstructuur en vertoont onderling als gevolg van de continue transformatie weinig tot geen samenhang. Aan de Danzigerkade, waar de verkleuring al voelbaar is, wordt er bij nieuwbouw gezocht naar een onderlinge afstemming en samenhang tussen de nieuwe bebouwing.

De aanwezige groenstructuur is mager en sleets en draagt alleen aan de Danzigerkade bij aan een betere ruimtelijke kwaliteit. Met betrekking tot de randen is er sprake van een afwisseling aan harde kades en zachte oevers.



25.jpg



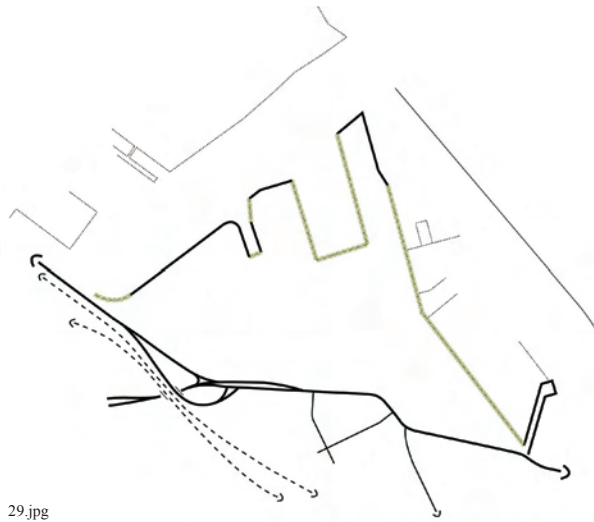
26.jpg



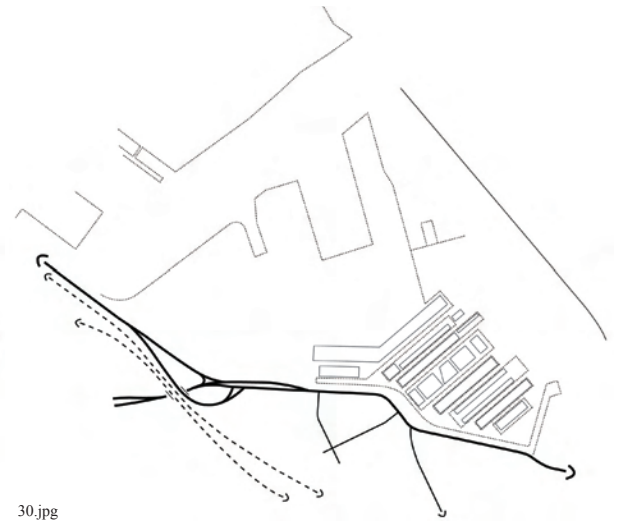
27.jpg



28.jpg



29.jpg



30.jpg



31.jpg



32.jpg



33.jpg

02.02.05 *Functies*

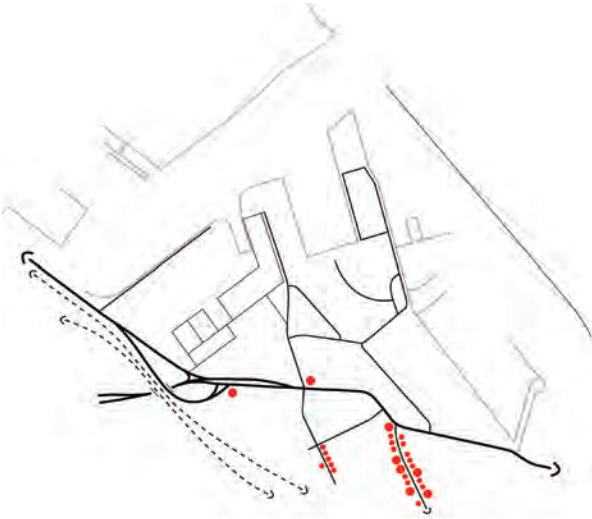
Aan de Spaarndammerdijk bevindt zich het volkstuintencomplex ‘De Zonnehoek’ welke uit twee delen bestaat en gescheiden worden door het gebogen tracé van het voormalige vrachtspoor, welke tussen de Coen- & Vlohaven en Stadhaven Minerva lag. Het complex heeft een gesloten en ontoegankelijk karakter en vormt daardoor zowel ruimtelijk als functioneel een enclave binnen Stadhaven Minerva.

In Stadhaven Minerva zijn voornamelijk milieucategorie 03 bedrijven en enkele milieucategorie 04 bedrijven gesitueerd. Door de verkleuring die momenteel langzaam op gang komt, wordt deze bedrijvenvoorraad aangevuld met milieucategorie 01 en 02 bedrijven. De dichtstbijzijnde voorzieningen liggen aan de Spaarndammerstraat (een zijstraat van de Spaarndammerdijk en de hoofdstraat van Spaarndammerbuurt).

02.02.06 *Grondeigendom*

De grondeigendomsituatie in 2007 laat zien dat een aanzienlijk deel van de grond in eigendom is van de gemeente, hetzij voortdurend recht, tijdelijk recht of niet uitgegeven. In relatie tot de aflooptermijnen van het erfpachtrecht van deze kavels, welke betrekking heeft op tijdelijk recht en voortdurend recht, blijkt dat deze varieert van 2007 tot en met 2040 (DRO Amsterdam, 2007). Voor zowel de grondeigendomsituatie als de daaraan verbonden aflooptermijnen blijkt dat de praktijksituatie afwijkt van het theoretisch kaartbeeld. De belendende kavels aan de zuidkant van de Houtveemkade en de Archangelkade zijn echter niet in eigendom van de gemeente. Voor deze kavels gelden dan ook geen aflooptermijnen. Ook in dit geval blijkt dat de praktijksituatie afwijkt van het theoretische kaartbeeld.

- 31.jpg
Volkstuinencomplex ‘Zonnehoek’
- 32.jpg
Volkstuinencomplex als enclave
- 33.jpg
Tracé voormalige vrachtspoor
- 34.jpg
Voorzieningen
- 35.jpg
Spaarndammerstraat
- 36.jpg
Functies
- 37.jpg
Indicatie milieuhinderlijke bedrijven
- 38.jpg
Grondeigendomsituatie
- 39.jpg
Aflooptermijnen tijdelijk recht



34.jpg



35.jpg

- Funcities**
- Bedrijven
 - Kantoren
 - Maatschappelijk
 - Leegstand, opslag en onduidelijk
 - Dijkdorp (wonen)
 - + volkstuintencomplex (tijdelijk wonen)



36.jpg

- Indicatie milieuhinderlijke bedrijven naar categorie volgens VNG-regeling**
- Categorie 3
 - Categorie 4
 - Categorie 5



37.jpg

- Grondeigendomsituatie**
- Geen eigendom gemeente
 - Eigendom gemeente - voortdurend recht
 - Eigendom gemeente - tijdelijk recht
 - Eigendom gemeente - niet gegeven
 - Eigendom gemeente - onbekend recht



38.jpg

- Aflooptermijnen tijdelijk recht**
- voor 2007
 - 2007 t/m 2010
 - 2011 t/m 2015
 - 2016 t/m 2025
 - 2026 t/m 2040
 - na 2040



39.jpg

TYPLOGISCH ONDERZOEK

Typologisch onderzoek	24
03.01 Types	26
03.01.01 Hoogwaardig bedrijventerrein	26
03.01.02 Gemengd bedrijventerrein	26
03.02 Drie mengniveaus	27
03.03 Intensivering	28
03.04 Principes	30
03.04.01 Expeditie	30
03.04.02 Parkeren	31
03.05 Esthetiek	32

00	INDEX	10 t/m 11
01	INLEIDING	12 t/m 15
02	ANALYSE	16 t/m 23
03	TYPLOGISCH ONDERZOEK	24 t/m 33
04	ONTWIKKELING	34 t/m 41
05	RAAMWERKPLAN	42 t/m 67
06	REFERENTIES	68 t/m 71



40.jpg

In zowel het theoretisch onderzoek (Dieleman, 2009) als de structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009) is gesproken over een gemengd stedelijke woonwerkmilieu welke zich onderscheid van reguliere gemengd stedelijke woonwerkmilieus doordat de invulling van de component ‘werk’ wordt bepaald door een menging van milieucategorie 01, 02, 03 (en 04) bedrijven. Naast commerciële en maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening zal er een aanzienlijk aandeel door traditionele, creatieve, ambachtelijke, recreatieve en productiegerichte bedrijvigheid worden ingevuld.

Om inzicht te krijgen in hoe deze verschillende milieucategorieën bedrijven gemengd kunnen worden (met wonen en andere functies) is er onderzoek uitgevoerd naar typen bedrijventerrein/bedrijvigheid, hoe deze georganiseerd zijn (principes) en op welke ruimtelijke wijze deze gemengd kunnen worden (met wonen en andere functies). De bevindingen uit dit onderzoek dienen als input voor de samenstelling van de bouwenvoloppen in het raamwerkplan.

03.01 Types

- De rijksoverheid onderscheid zes typen bedrijventerreinen. (Van der Gaag, 2004)
- binnenstedelijke kantoorlocatie
 - kantorenpark
 - hoogwaardig bedrijventerrein
 - gemengd bedrijventerrein
 - distributieterrein
 - zwaar industrieterrein & zeehaventerrein

Afhankelijk per type bedrijventerrein treft men één of meerdere milieucategorieën bedrijvigheid aan. Dit typologisch onderzoek richt zich enkel op de types ‘hoogwaardig bedrijventerrein’ en ‘gemengd bedrijventerrein’. De ‘binnenstedelijke kantoorlocatie’ en het ‘kantorenpark’ zijn types waarvan bekend is dat de eventuele menging met wonen ruimtelijk mogelijk is en niet tot onwenselijke situaties leidt. De types ‘distributieterrein’ en ‘zwaar industrieterrein & zeehaventerrein’ komen niet aanmerking voor het beoogde gemengd stedelijke woonwerkmilieu en/of leveren onwenselijke situaties op. Voor het type ‘distributieterrein’ gaat het dan met name om de grootschalige opzet en het zware vrachtverkeer aantrekkende karakter. Met betrekking tot het ‘zwaar industrieterrein & zeehaventerrein’ gaat het naast de grootschalige opzet met name om het 24 uren karakter, de hinder (geur & geluid) en het gevaar voor de volksgezondheid hetgeen eraan bijdraagt dat menging met wonen onwenselijk is.

40.jpg
Dienstverlenende bedrijvigheid op de Danzigerkade

03.01.01 Hoogwaardig bedrijventerrein

Het hoogwaardig bedrijventerrein is gericht op milieucategorie 02 en 03 bedrijvigheid. Het hoogwaardig bedrijventerrein bevat met name bedrijven met een hoogwaardige productie-, onderzoeks- en of ontwikkelingsactiviteit zoals elektrotechnische industrie, instrumenten- en optische industrie, muziekmiddelen industrie, fotolaboratoria en IT industrie. Daarnaast treft men in mindere mate bedrijven aan uit de voedingsmiddelen industrie, kledingindustrie, schoen- en lederwarenindustrie, hout- en meubelindustrie, papier- en papierwarenindustrie, bouwmaterialen-, aardewerk- en glasindustrie, metaalproducten industrie, machine industrie, transportmiddelenindustrie en de bouwnijverheid. (Van der Gaag, 2004)

Het hoogwaardig bedrijventerrein heeft de volgende kenmerken.

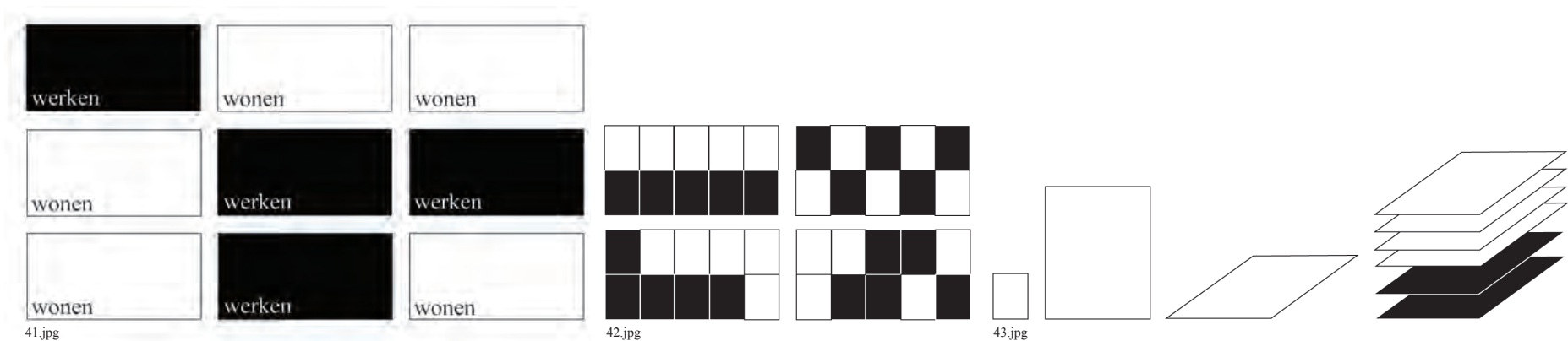
- Fijn mechanische industrie, moderne industrie, zakelijke dienstverlening, medium en hightech bedrijven, lichte industrie is toegestaan (kantooroppervlakte tot 80%).
- Een goede bereikbaarheid met zowel openbaar vervoer als de auto.
- Bestaat uit milieucategorie 02 en 03 bedrijvigheid.
- Gemiddelde kavelgrootte bedraagt 3000 m².
- Maximaal bebouwingspercentage bedraagt 50%.
- Openbaar groen percentage bedraagt 15%.
- Buitenopslag voor industriële bedrijvigheid is niet mogelijk. (Van der Gaag, 2004)

03.01.02 Gemengd bedrijventerrein

Het gemeente bedrijventerrein is gericht op milieucategorie 01, 02, 03 en 04 bedrijvigheid. Het gemeente bedrijventerrein bevat met name licht moderne en/of ‘modale’ industrie welke niet getypeerd is als hoogwaardig, waaronder de voedingsmiddelen industrie, kledingindustrie, schoen- en lederwarenindustrie, hout- en meubelindustrie, papier- en papierwarenindustrie, bouwmaterialen-, aardewerk- en glasindustrie, metaalproducten industrie, machine industrie, transportmiddelenindustrie en de bouwnijverheid. (Van der Gaag, 2004)

Het gemengde bedrijventerrein heeft de volgende kenmerken.

- Groothandel, bouwnijverheid en voor een klein deel traditionele industrie.
- Relatief weinig bedrijven uit economisch groeisectoren.
- Het aandeel kantoren bedraagt ten hoogste 50% van de bedrijfsactiviteiten.
- Bereikbaar met de auto is belangrijk, bereikbaarheid met het openbaar vervoer in mindere mate.
- Bestaat uit milieucategorie 01, 02, 03 en 04 bedrijvigheid.
- Gemiddelde kavelgrootte bedraagt 5000 m².
- Maximaal bebouwingspercentage bedraagt 70%.
- Openbaar groen percentage bedraagt 10%.
- De wegen zijn breed aangelegd variërend van 8 m tot 10 m.
- Bij traditionele bedrijventerreinen kopen bedrijven regelmatig ook de naburige kavel voor een eventuele uitbreiding.
- Buitenopslag voor industriële bedrijvigheid is mogelijk. (Van der Gaag, 2004)



03.02 Drie mengniveaus

De menging van functies kan op verschillende niveaus plaatsvinden. In 03.01.08 van deel A Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009) worden er drie niveaus van functiemenging onderscheiden, namelijk object- of pandniveau, (bouw)blokniveau en terrein- of veldniveau.

“Bij het mengen van functies op object- of pandniveau gaat het om de aanwezigheid van woningen en werkruimten binnen één pand. Vaak bevindt de werkfunctie zich op de begane grond en wordt er gewoond op de bovenliggende etages. Tot ver in de twintigste eeuw kwamen mengvormen van wonen en werken op dit schaalniveau veelvuldig voor. Het was heel gebruikelijk dat de eigenaar van een bedrijf boven zijn eigen werkplaats woonde. Hoewel veel bedrijvigheid uit de stadskernen is verdwenen, is deze combinatie van wonen en werken nog steeds terug te vinden in historische binnensteden. Bedrijfsfuncties worden wel langzamerhand vervangen door kantoren of dienstverlenende werkgelegenheid (bijvoorbeeld een artspraktijk, een centrum voor fysiotherapie of een hypotheekadviesbureau).” (Teppema, 2004)

“In een bouwblok vormen een aantal panden een samenhangend geheel. Voor het mengen van woon- en werkfuncties bied het stadsblok door zijn grotere omvang meer mogelijkheden dat het object of pand. Binnen een blok kunnen één of meerdere panden een volledige woon- of werkfunctie hebben. Het gaat dan meestal om de combinatie van woningen met kantoren. Bij een andere manier van mengen op blokniveau bevindt de werkfunctie zicht op de begane grond en liggen de woningen daarboven. Doorgaans zijn er dan in de plint winkels en andere voorzieningen maar ook de combinatie van bedrijfsfuncties en woningen in de onderste bouwlaag is een mogelijkheid.” (Teppema, 2004)

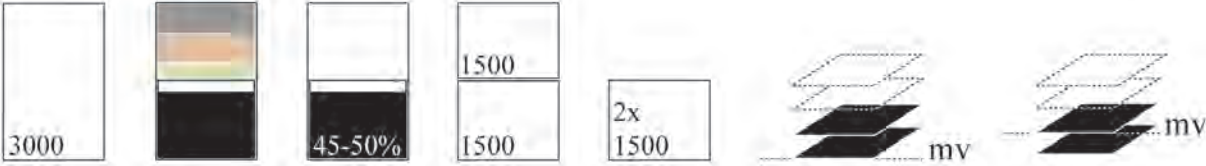
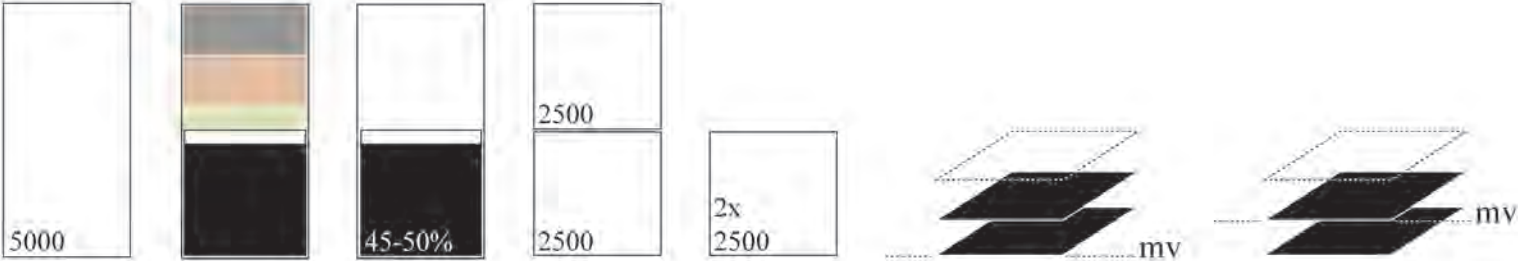
“Wanneer in één gebied bedrijven en woningen zijn gevestigd die ruimtelijk met elkaar samenhangen, is er sprake van menging op terrein- of veldniveau. Bij menging is er een belangrijke rol weggelegd voor de openbare ruimte als het gaat om het scheppen van een stedenbouwkundige samenhang. In een bedrijvengebied waar verschillende functies gecombineerd worden, moet de kwaliteit van de openbare ruimte hoger zijn dan gebruikelijk. Het ontwerp moet rekening houden met de verschillende gebruikers. Deze mengvorm biedt de meeste ruimte aan bedrijven. Er zijn mogelijkheden om bestaande bedrijven op dezelfde plek te handhaven of een nieuwe plek in het gebied te geven, en bedrijven en bewoners hoeven nauwelijks concessies aan elkaar te doen. Er ontstaat zo echter nog geen intensief gebruikt woonwerkgebied.” (Teppema, 2004)

“In gebieden waar grote veranderingen plaats vinden liggen extra mogelijkheden voor het mengen van functies op terrein- of veldniveau. Hier kunnen verschillende mengvormen worden toegepast. Bijvoorbeeld door zones aan te wijzen waar de nadruk ligt op de woon- of op de werkfunctie. In de woonzone is het dan aan te bevelen om woningen op pandniveau te laten samengaan met kleinschalige bedrijvigheid en andere typen werkgelegenheid (loodgieters, instrumentenmakers, reclamebureau’s). Een overgangszone tussen de woonbuurt en het bedrijvengedeelte is belangrijk om de scheidslijn tussen wonen en werken in het gebied te verzachten en te verbreden. Menging op blokniveau kan hier als instrument worden ingezet. Een woonwerkblok kan zowel aan een woongebied grenzen als aan een bedrijventerrein. Aaneengesloten blokken passen meer aan de kant van een werkgebied en opgedeelde blokken sluiten beter aan bij woningbouw. Met name in transformatiegebieden zal de openbare ruimte het verbindende element moeten zijn tussen de ruimtelijke en functionele structuur.” (Teppema, 2004)

41.jpg
Menging op terreinniveau (per veld)

42.jpg
Menging op veldniveau (per kavel / gebouw)

43.jpg
Menging op kavel- / gebouwniveau (per bouwlaag)



44.jpg

03.03 Intensivering

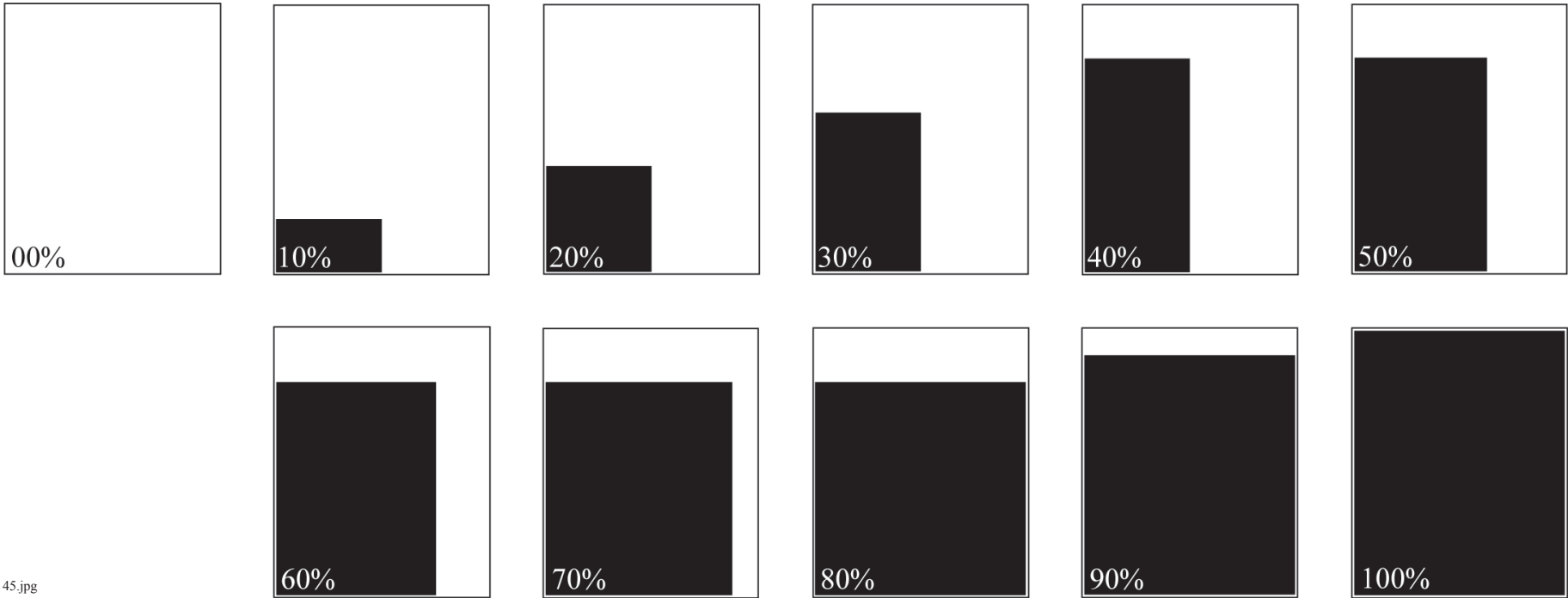
Om intensive functiemenging in een gemengd stedelijk woonwerkgebied, zoals beoogd in de hoofdonderzoeksvraag, te behalen is meervoudig ruimtegebruik noodzakelijk. Eén van de condities voor meervoudig ruimtegebruik is dat het mogelijk moet zijn om (verschillende functies) te stapelen. Om deze stapeling mogelijk te maken met onder andere milieucategorie 01, 02, 03 (en 04) bedrijvigheid dient de uitleg en organisatie van deze kavels geïntensiveerd te worden.

Afhankelijk van het type en milieucategorie bedrijf, gemengd of hoogwaardig, bedraagt de gemiddelde kaveloppervlakte 3000 m² tot 5000 m². In tegenstelling tot het theoretisch onderzoek (Van der Gaag, 2004), is uit zelf geïnitieerd locatieonderzoek gebleken dat het gemiddelde bebouwingspercentage gemiddeld 50% bedraagt. De overige 50% wordt gebruikt voor expeditie (10%), parkeren (10%), buitenopslag (30%) en sporadisch voor groenvoorziening. Deze buitenopslag is in de meeste gevallen ruimtetechnisch inefficiënt.

Wanneer de expeditie en parkeren op collectieve wijze wordt opgelost en buitenopslag vervangen wordt door verplichte en efficiënte binnenopslag kan bij een verplicht bebouwingspercentage van 100% en een verdeling van functies over twee lagen volstaan worden met een kaveloppervlak welke slechts 50% van het oorspronkelijk beslaat.

44.jpg
Gemiddelde kavelgrootte na intensivering

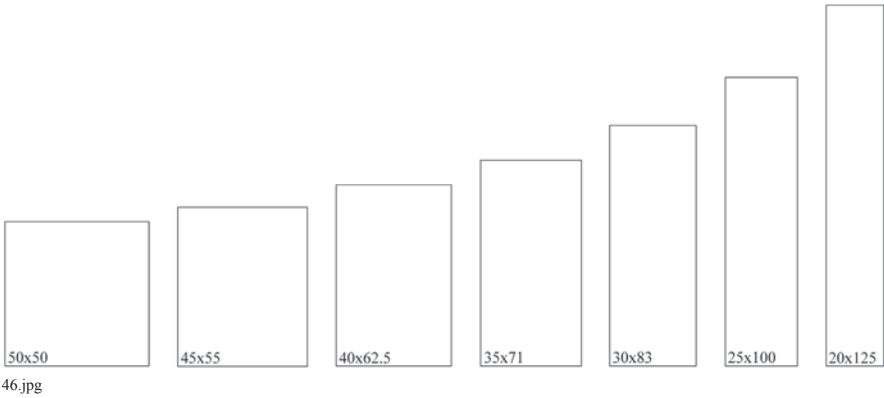
45.jpg
Bebouwingspercentages



45.jpg

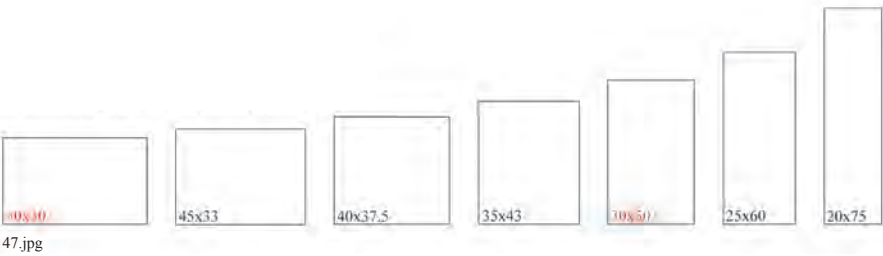
Kavelvariatie gemengd bedrijventerrein
(milieucategorie 01, 02, 03 & 04)

Gemiddelde kavelgrootte 2500 m2
na intensivering 50% van oorspronkelijk kavelgrootte



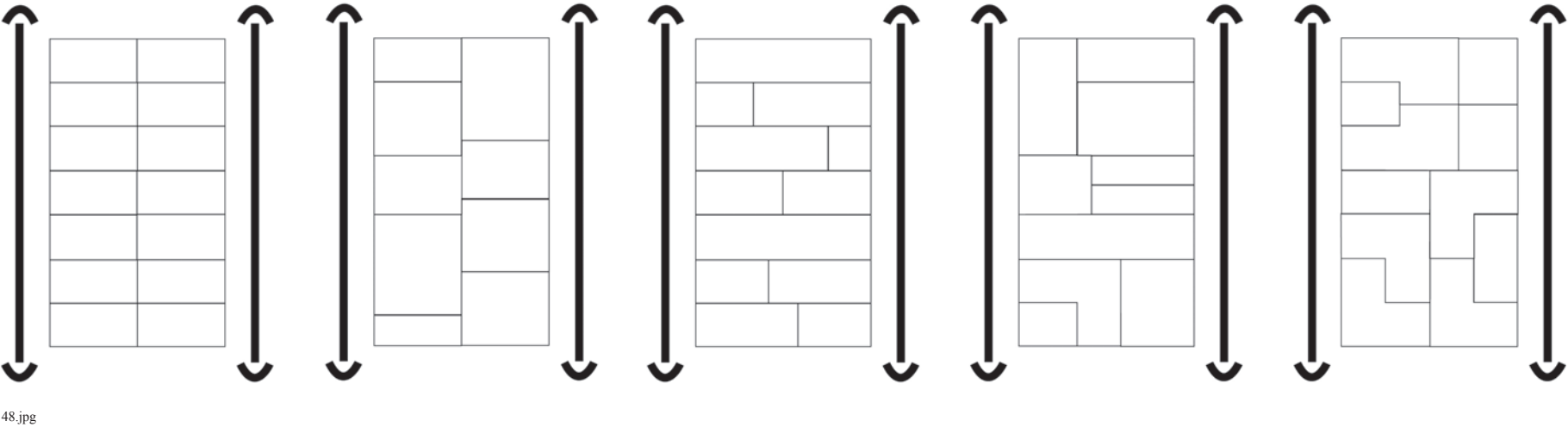
Kavelvariatie hoogwaardig bedrijventerrein
(milieucategorie 02 & 03)

Gemiddelde kavelgrootte 1500 m2
na intensivering 50% van oorspronkelijk kavelgrootte



Afhankelijk van het type en milieucategorie bedrijf, gemengd of hoogwaardig, resulteert dit in een gemiddelde kaveloppervlakte van 1500 m² tot 3000 m². Op basis van deze oppervlakte is het mogelijk een reeks aan maatvariaties op te stellen welke sluitend zijn, waarbij 20 m de minimum breedte- of dieptemaat is.

Afhankelijk van het expeditie- en parkeerprincipe resulteert de reeks aan maatvariaties in verschillende verkavelingstypes. Waarbij onderscheid gemaakt wordt een vaste dieptemaat en een vaste breedtemaat, een vaste dieptemaat en een variabele breedtemaat, een variabele dieptemaat en een vaste breedtemaat en een voor/achter verkaveling. In zowel diagram c en d is het mogelijk dat er een volledig doorlopende kavel ontstaat, waarvan de wenselijkheid in acht dient te worden genomen. In relatie tot de verkavelingprincipes zijn er twee vormen van uitbreiding mogelijk, namelijk zijdelings of langs uitbreiding en diepte uitbreiding.

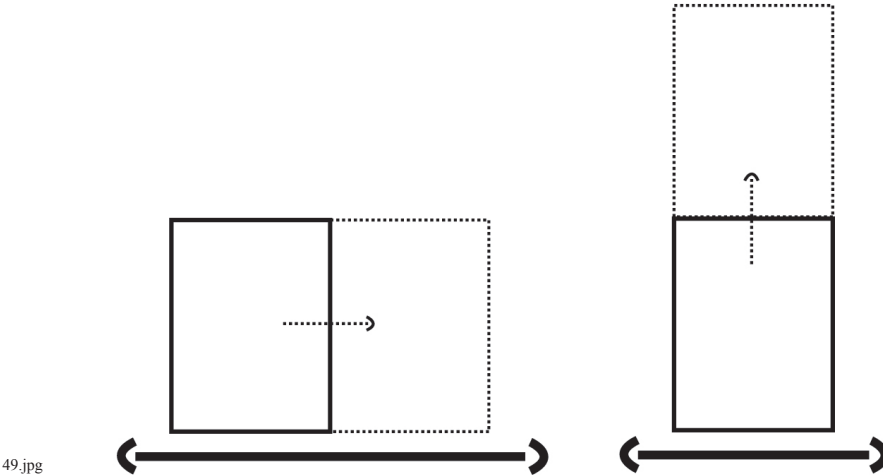


46.jpg
Kavelvariatie gemengde bedrijvigheid

47.jpg
Kavelvariatie hoogwaardige bedrijvigheid

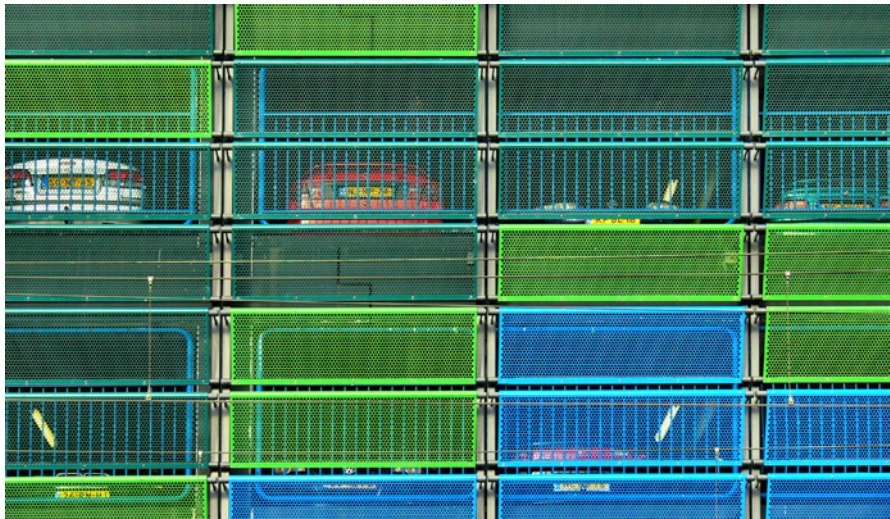
48.jpg
Verkavelingprincipes

49.jpg
Uitbreidingprincipes





50.jpg



51.jpg

03.04 Principes

Voor zowel de expeditie als het parkeren zijn er verschillende principes te onderscheiden. De principes vertonen een nauwe samenhang met het type verkaveling, waarbij sommige verkavelingstypes bepaalde expeditie- en/of parkeerprincipes uitsluiten.

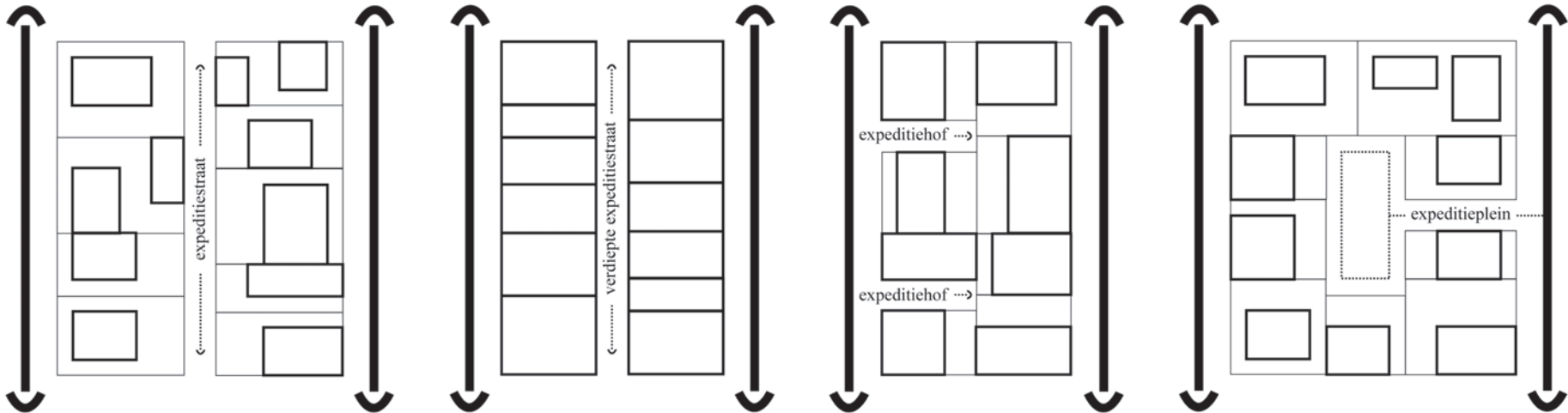
03.04.01 Expeditie

De expeditie kan in beginsel privaat, openbaar of collectief worden opgelost. Het eerste principe gaat uit van expeditie op eigen terrein. Het tweede principe gaat uit van een openbare expeditiestrook langs de linker- en rechterzijde van de weg. De overige vier principes zijn van collectieve aard en passen binnen het idee van intensivering. Achtereenvolgens worden de expeditiestraat, de verdiepte expeditiestraat (gebouwde expeditie), het expeditiehof en het expeditieplein onderscheiden.

De (verdiepte) expeditiestraat bedient de bedrijven aan de achterzijde. Het expeditiehof bedient minimaal twee tot maximaal vier bedrijven aan de linker- of rechterzijde of aan de achterzijde. Het expeditieplein bedient de bedrijven aan de voor- of achterzijde, afhankelijk van de opzet van de interne ruimte.

Expeditie

- Expeditie op eigen terrein.
- Expeditiestrook opgenomen in profiel (openbare ruimte).
- Expeditiestraat als collectieve ruimte.
- Verdiepte expeditiestraat als collectieve ruimte (hoge dichtheid).
- Expeditiehof als collectieve ruimte (2 t/m 4 bedrijven).
- Expeditieplein als collectieve ruimte.



52.jpg

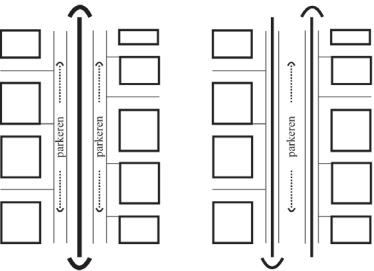
50.jpg
Expeditie

51.jpg
Parkeren

52.jpg
Expeditieprincipes

Parkeren

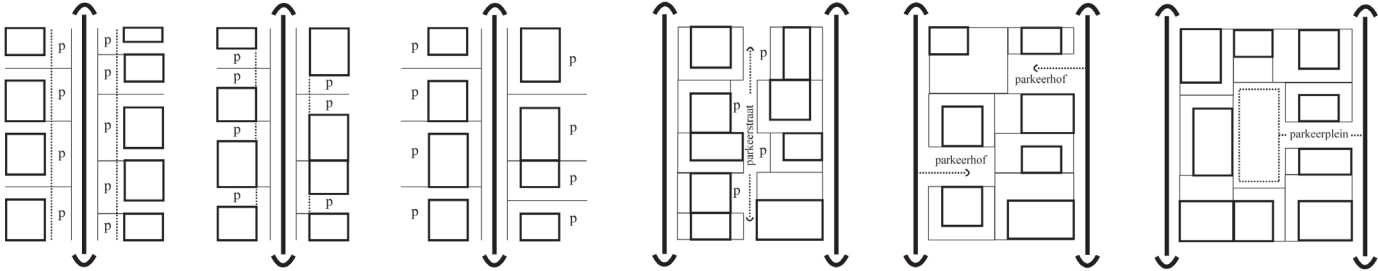
- Maaiveldparkeren
- a. Parkeren in openbare ruimte.
 - b. Parkeren op eigen terrein.
 - c. Parkeren in collectieve ruimte.



53.jpg

Parkeren

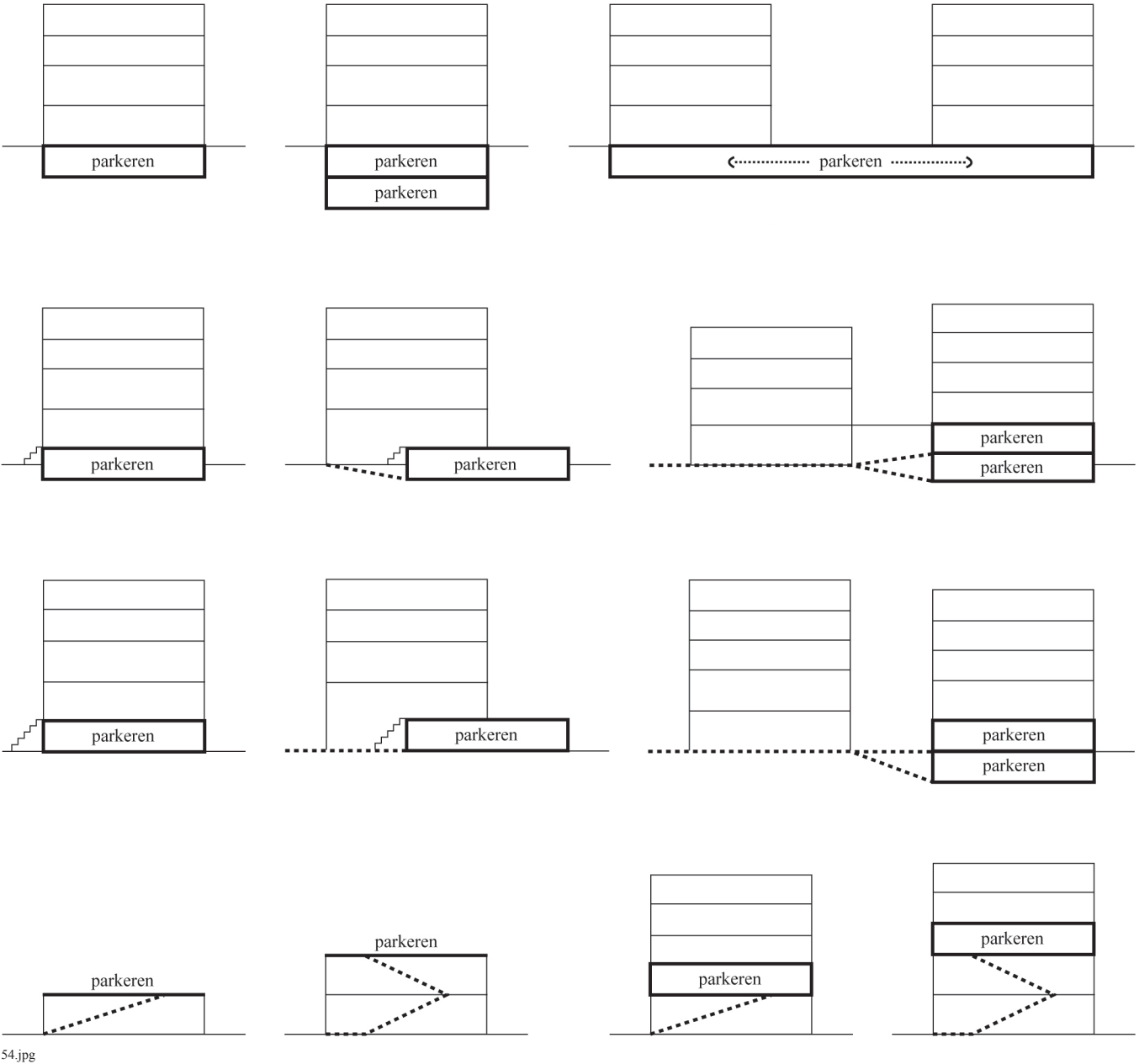
- Gebouwd parkeren (onder/op/boven en/of gestapeld)
- d. Onder.
 - e. Half.
 - f. Op (maai­veld).
 - g. Boven.



03.04.02 Parkeren

Voor parkeren geldt dezelfde onderverdeling in principes als voor de expeditie. Echter kan er voor parkeren nog een nevenverdeling gemaakt worden, welke onderscheid maakt in onder, op, boven en/of gestapeld parkeren. De principes van expeditie en parkeren verhouden zich op hun beurt ook weer zeer nauw tot elkaar, waardoor verschillende principes elkaar aanvullen of uitsluiten.

Parkeren op eigen terrein kan plaats vinden aan de voorzijde, de langs­zijde en de achterzijde van het gebouw. Parkeren in de openbare ruimte kan worden onderverdeeld in midden­berm parkeren en langs parkeren. De collectieve principes bestaan uit de parkeerstaat (hetzij op maaiveld of verdiept), het parkeerhof en het parkeerplein. Daarnaast kan er, zoals hiervoor als aangegeven, onderscheid worden gemaakt in onder, op, boven en/of gestapeld parkeren, waarin afhankelijk van het expeditieprincipe verschillende varianten mogelijk zijn.



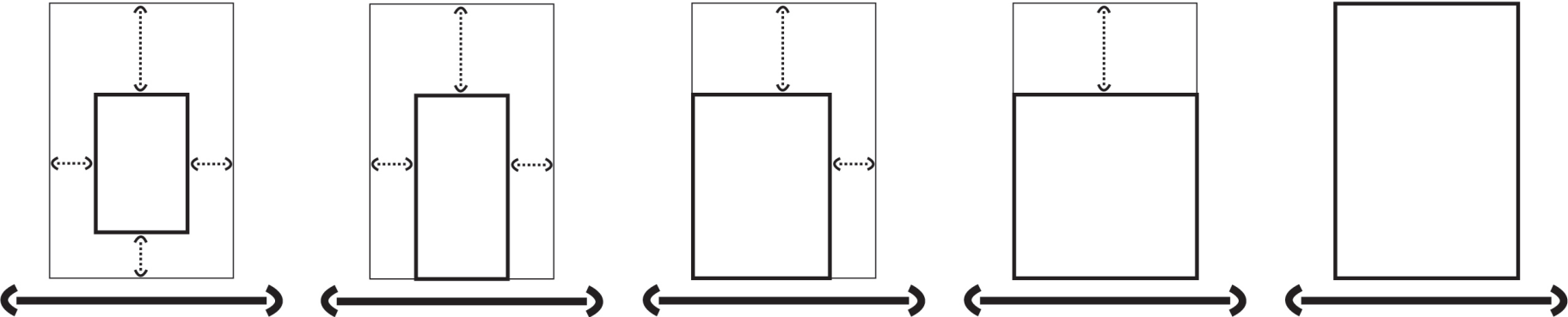
53.jpg
Parkeerprincipes (maai­veld)

54.jpg
Parkeerprincipes (gebouwd)

54.jpg



55.jpg



56.jpg

03.05 Esthetiek

Naast de architectuurstijl en het kleur- en materiaalgebruik, speelt de afstand tot de rooilijn, de kavelafscheiding en de positionering van reclame een belangrijke rol in de bepaling van het uiteindelijke straatbeeld. Normaliter zijn de afstanden tot de rooilijn geformuleerd in het bestemmingsplan. Bij een bebouwingspercentage van 100% betekent dit dat de gevel aan alle zijden van het kavel op de rooilijn staat.

Hetzelfde geldt voor de kavelafscheiding, deze kan op verschillende manier opgelost worden en dient, indien gewenst, opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Verschillende mogelijkheden zijn onder andere zonder afscheiding (indien de ruimtelijke situatie dit toelaat), met hekwerk (de gebruikelijke traditionele wijze), met groenelementen (hagen, bomen, struiken en/of water) en met het gebouw zelf en/of een met het gebouw mee ontworpen muur. Wederom geldt dat bij een bebouwingspercentage van 100% dit betekent dat de kavelafscheiding plaatsvindt met het gebouw zelf.

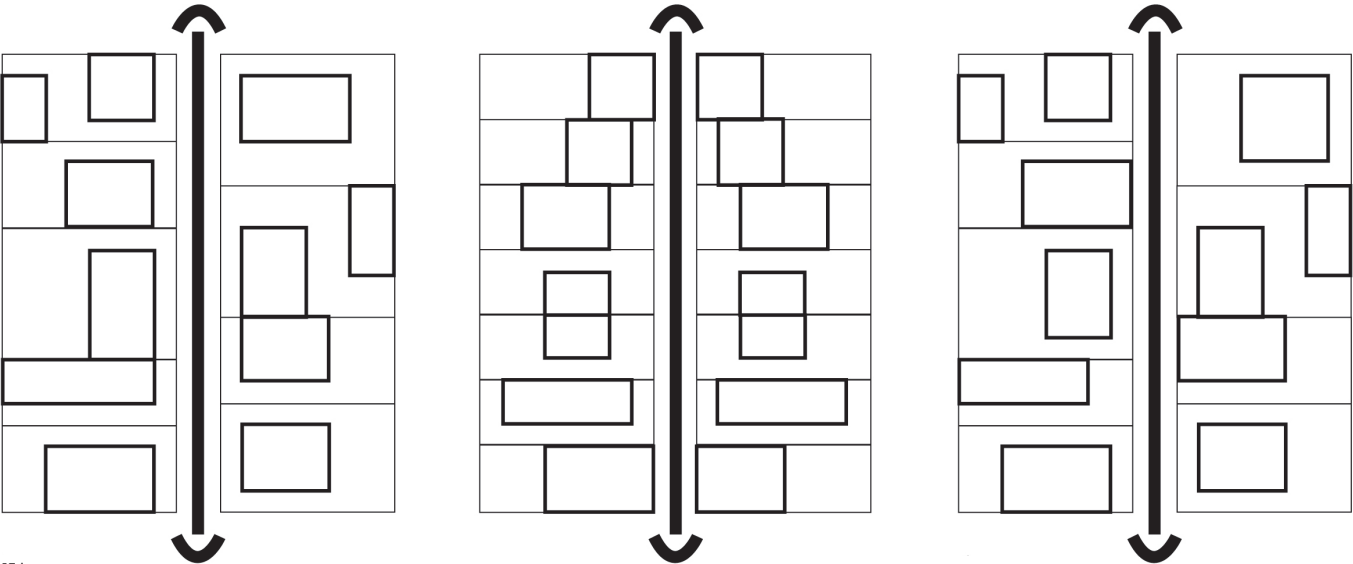
55.jpg
Esthetiek

56.jpg
Afstand tot kavelgrens

57.jpg
Rooilijn

Rooilijn

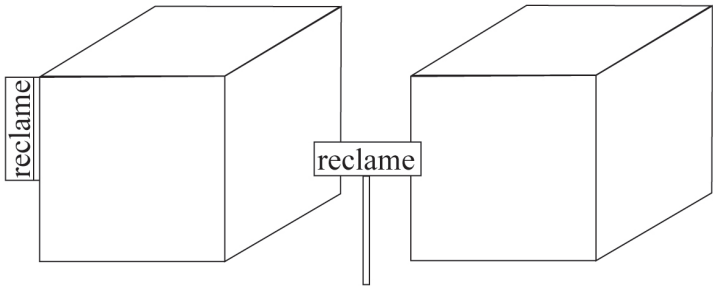
- a. Afstand tot kavelgrens (voor, achter, links, rechts)
- b. Vaste rooilijn (x afstand tot kavelgrens).
- c. Ritmische rooilijn (x varianten).
- d. Variabel verspringende rooilijn (geen richtlijn).



57.jpg

Positionering reclame

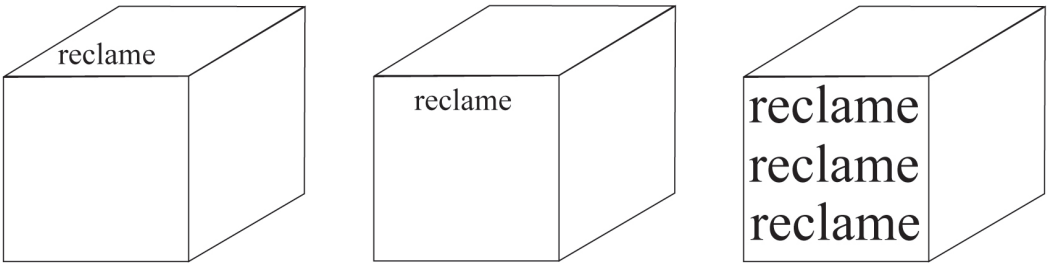
- a. Aan het gebouw.
- b. Voor het gebouw.
- c. Op het gebouw.
- d. Tegen het gebouw.
- e. Tegen het gebouw (geveldekkend).



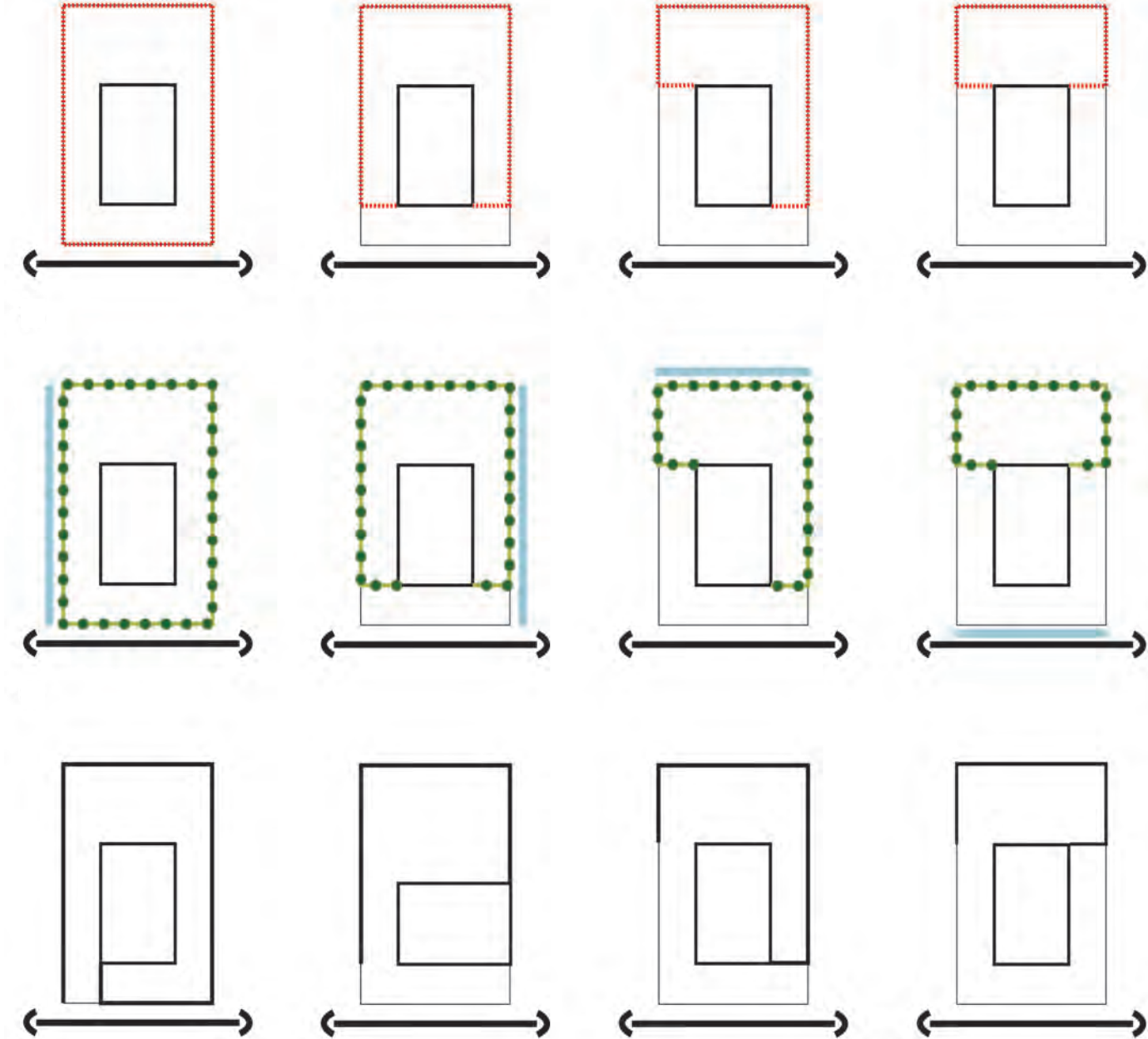
58.jpg

Kavelafscheiding

- a. Geen
- b. Hekwerk (traditioneel).
- c. Haag, boom, water en/of andere groenelementen (op eigen terrein of in openbare ruimte).
- d. Gebouw en/of muur.



Met betrekking tot de positionering van reclame bij bedrijven kan het wenselijk zijn duidelijke regels op te stellen wat wel en niet gewenst is. Verschillende mogelijkheden zijn onder andere aan het gebouw, voor het gebouw, op het gebouw, tegen het gebouw en tegen het gebouw (geveldekkend).



58.jpg
Positionering reclame

59.jpg
Kavelafscheiding

59.jpg

ONTWIKKELING

Ontwikkeling	34
04.01 Ingrediënten	36
04.01.01 Verkleuringsproces	36
04.01.02 Ruimtebehoefte	36
04.01.03 Menging of scheiding?	36
04.02 Visie	37
04.02.01 Stadhaven Minerva	37
04.02.02 Nieuw stadsdeel	38
04.02.03 Spaarndammerdijk	39
04.02.04 Zwaartepunt	39
04.02.05 Water	40
04.03 Conditie	41

00	INDEX	10 t/m 11
01	INLEIDING	12 t/m 15
02	ANALYSE	16 t/m 23
03	TYPOLOGISCH ONDERZOEK	24 t/m 33
04	ONTWIKKELING	34 t/m 41
05	RAAMWERKPLAN	42 t/m 67
06	REFERENTIES	68 t/m 71



60.jpg

04.01 Ingrediënten

04.01.01 Verkleuringsproces

Stadhaven Minerva wordt, zoals eerder opgemerkt, gekarakteriseerd door een continue transformatieproces waarin zowel vorm als functie onderhevig is aan de veranderende eisen van de gebruikers en de regerende tijdsgeest. Een essentieel onderscheid welke gemaakt kan worden tussen de veranderingen in de 20e eeuw en in de 21e eeuw is dat in de 21e eeuw de haven- en houtgerelateerde bedrijvigheid langzaam verdwijnt en plaatsmaakt voor niet watergebonden en/of stadsgebonden bedrijvigheid.

04.01.02 Ruimtebehoefte

In zowel deel A 01.02 als 02.04 van Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009) wordt er gesproken over een toekomstige groei van de Amsterdamse bevolking (van 2006 tot en met 2025) van 12,6 procent. Dit betekent een absolute bevolkingstoename van 94.000 inwoners. Samen met de trend van huishoudenverduunning genereert dit een blijvend hoge woningvraag welke verder vertaald kan worden naar een blijvend hoge ruimtevraag. Volgens het compacte stadsbeleid van zowel DRO Amsterdam (2003) en VROM (2008) dienst deze blijvend hoge ruimtevraag binnenstedelijk beantwoord te worden. In Amsterdam dienen binnenstedelijke ruimten voor wonen, werken en voorzieningen dan ook met behulp van transformatie en intensivering benut en ingericht te worden.

60.jpg
Verkleuringsproces op de Danzigerkade

De laatste decennia zijn, zowel de noordelijke als de zuidelijk IJoever, toneel voor deze transformatie en intensivering waarbij voormalige industrie- en havengebieden aan het IJ veranderen in attractieve woon- en werkgebieden. Deze ontwikkeling sluit aan bij het genoemde compacte stadsbeleid en wordt momenteel dan ook aan zowel de noordelijk als de zuidelijk IJoever verder doorgezet met de ontwikkeling van Overhoeks, Oosterdokseiland en Westerdokseiland en de planvorming voor de NDSM werf, Buiksloterham, Houthavens en Stadhaven Minerva. Zowel Houthavens als Stadhaven Minerva nemen in deze reeks een bijzonder positie in. De ontwikkeling van deze gebieden is, zoals beschreven in deel A 02.07 van Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009), onder de huidige ruimtelijke ordening en milieuwetgeving afhankelijk van de in Stadhaven Minerva en de in Coen- & Vlothaven gesitueerde milieucategorie 04 en 05 bedrijvigheid.

04.01.03 Menging of scheiding?

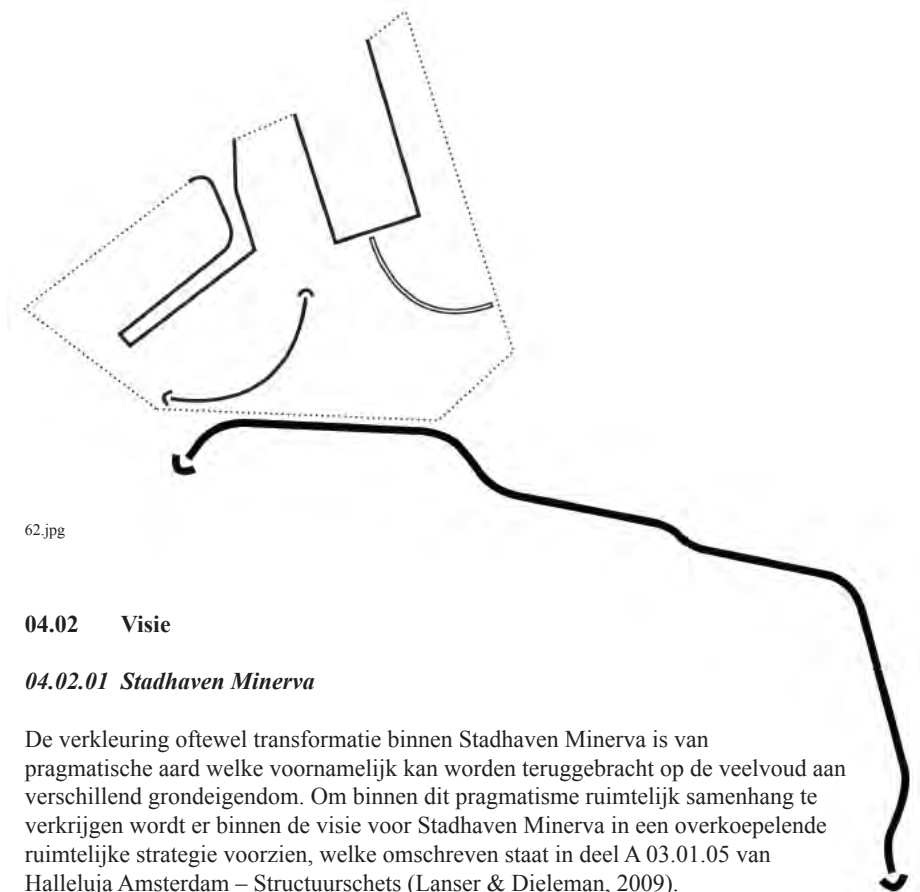
Voor de toekomstige ontwikkeling van Stadhaven Minerva wordt er, volgens deel A 04.03 van Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009), in een gemengd stedelijk woonwerkgebied voorzien. De argumenten voor deze vorm van stedelijkheid, waarbij functiemenging centraal staat, staan omschreven in deel A 03.01.04 van Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009).

Bij de revitalisatie van verouderde bedrijventerreinen draagt functiemenging, volgens Louw (2006) echter bij aan de groei van de werkgelegenheid, de vergroting van het draagvlak voor openbaar vervoer en voorzieningen. Daarnaast ontstaat er door functiemenging een hogere mate aan dynamiek en levendigheid doordat zowel overdag als ’s avonds als door de week en in het weekend er altijd activiteit is. Deze heeft op haar beurt weer een positief effect op de sociale veiligheid. Een ander effect is de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, doordat de toevoeging van woningen en voorzieningen een positieve bijdrage levert aan de grondexploitatie bij de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen.

Functiemenging wordt zodoende ingezet als middel met als doel om de al gehele ruimtelijke kwaliteit van verouderde bedrijventerreinen te verbeteren. Naast de omschreven positieve effecten, welke vanuit stedenbouwkundig opzicht aan functiemenging worden toegeschreven, vallen er nog meer praktische voordelen voor zowel wonen als werken te verwachten. Voordelen voor het wonen (tussen bedrijven) zijn onder andere lagere m2 prijzen, de vrijheid en mogelijkheid tot een bedrijf (werken) aan huis, de mogelijkheid om dicht bij je werk te wonen, een veelvoud aan diverse bedrijven en voorzieningen in de directe nabijheid waarbij mogelijke hinder en overlast, veroorzaakt door bedrijven, door middel van innovaties en technologische vooruitgang tot het minimale gereduceerd kunnen worden. Voordelen voor bedrijven (tussen wonen) zijn onder andere de vrijheid en mogelijk om (dicht)bij het eigen bedrijf te wonen, een afzetmarkt in de directe omgeving (afhankelijk van het type bedrijf), een meer representatieve werkomgeving (kwaliteitsimpuls voor de inrichting van openbare ruimte) en een tot het minimum gereduceerde beperking van wonen op bedrijven door middel van innovaties en technologische vooruitgang.

Bij een puur functionele benaderingswijze krijgt functiescheiding de voorkeur boven functiemenging. Functiemenging dwingt bij verschillende functies, functionele concessies af. Bij een integrale benaderingswijze, waarin zowel functionele, ruimtelijke, economische als sociale aspecten een vergelijkbare rol spelen (zoals bij de revitalisatie van verouderde bedrijventerreinen), kan, zoals hierboven omschreven, gesteld worden dat functiemenging ten opzichte van functiescheiding een aantrekkelijker stedelijk beeld oplevert.

61.jpg
In de uitgave van VNG (2007) worden de volgende milieucategorieën onderscheiden:
Categorie 01 - lichte bedrijvigheid, niet noemenswaardige milieubelasting (invloedsgebied 10 meter).
Categorie 02 - lichte tot matige bedrijvigheid, beperkte milieubelasting (invloedsgebied 30 meter).
Categorie 03 - gemiddelde bedrijvigheid, gemiddelde milieubelasting (invloedsgebied 50 tot 100 meter).
Categorie 04 - Aanzienlijke bedrijvigheid, aanzienlijke milieubelasting (invloedsgebied 200 tot 300 meter).
Categorie 05 - Grote bedrijvigheid, grote milieubelasting (invloedsgebied 500 tot 1000 meter).
Categorie 06 - Zeer grote bedrijvigheid, zeer grote milieubelasting (invloedsgebied 1500 meter).



62.jpg

04.02 Visie

04.02.01 Stadhaven Minerva

De verkleuring oftewel transformatie binnen Stadhaven Minerva is van pragmatische aard welke voornamelijk kan worden teruggebracht op de veelvoud aan verschillend grondeigendom. Om binnen dit pragmatisme ruimtelijk samenhang te verkrijgen wordt er binnen de visie voor Stadhaven Minerva in een overkoepelende ruimtelijke strategie voorzien, welke omschreven staat in deel A 03.01.05 van Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009).

Deze ruimtelijk strategie bestaat uit twee onderdelen. Een raamwerkplan (hieronder beschreven) welke de transformatie en daarmee de herontwikkeling van Stadhaven Minerva stuurt en begeleid en een set van essentiële condities die deze gewenste herontwikkeling, naar een gemengd stedelijk woonwerkgebied, mogelijk maakt. Dit gemengd stedelijk woonwerkgebied onderscheid zich van reguliere gemengd stedelijke woonwerkgebieden, doordat de invulling van de component ‘werk’ wordt bepaald door een menging van milieucategorie 01, 02, 03 (en 04) bedrijven. Naast commerciële en maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening zal er een aanzienlijk aandeel door traditionele, creatieve, ambachtelijke, recreatieve en productiegerichte bedrijvigheid worden ingevuld. Deze beoogde verschijningsvorm van stedelijkheid kan gezien worden als een eigentijdse reproductie van de stedelijkheid die we tot het einde van de 19e eeuw in vele steden aantreffen. Deze eigentijdse reproductie heeft voornamelijk betrekking op de menging van functies op verschillende niveaus. In tegenstelling tot de 19e eeuw kenmerkt de reproductie van de 21e eeuw zich door zowel ruimtelijke als typologische diversiteit. Deze ruimtelijke en typologische diversiteit is met name het gevolg van een grotere variëteit aan woningtypen en typologieën alsmede typen bedrijvigheid en de schaalvergroting welke sommige van deze hebben doorgemaakt.

Raamwerk

Het raamwerk kan gezien worden als de ruggengraat, een constante, welke de velden, de flexibele invulling van het raamwerk, structureert. In het raamwerk wordt de openbare ruimte vastgelegd in de vorm van de belangrijkste harde en zachte (hoofd)structuren en hun knooppunten. Harde structuren zijn onder andere infrastructuur (snelverkeer) en openbaar vervoer trajecten (metro, tram en bus). Zachte structuren zijn onder andere groen- en waterstructuren met inbegrip van langzaam verkeerroutes. Met betrekking tot Stadhaven Minerva betekent dit dat er, bij het vast leggen van deze (hoofd)structuren, wordt uitgegaan van de nog aanwezige of terug te brengen waardevolle en ruimtelijke karakteristieken.

62.jpg

Waardevolle ruimtelijke structuren

- Het respecteren van de Danzigerkade en Archangelkade welke samen de U-vormige Minervahaven vormen.
- Het terug uitgraven van de gedempte Danzigerbocht welke verwijst naar de positie en ligging van het typerende verbindingskanaal.
- Het terug uitgraven van de kortgeleden gedempte Houtveemkade aan de zuidwestzijde van het gebied.
- Het zowel ruimtelijk als functioneel terug zichtbaar en bruikbaar maken van het gebogen tracé van het voormalige vrachtspoor, welke tussen de Coen- & Vlothaven en Stadhaven Minerva lag.

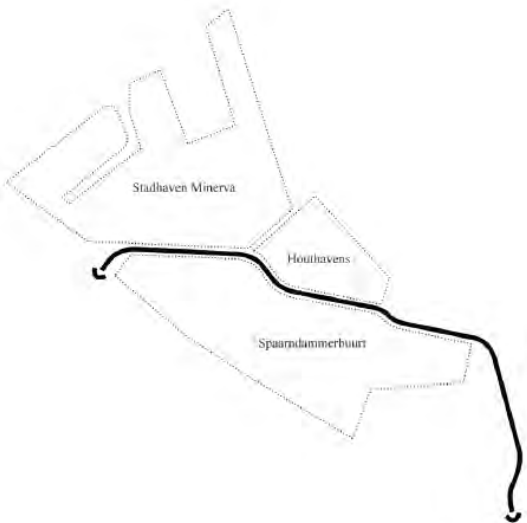


63.jpg

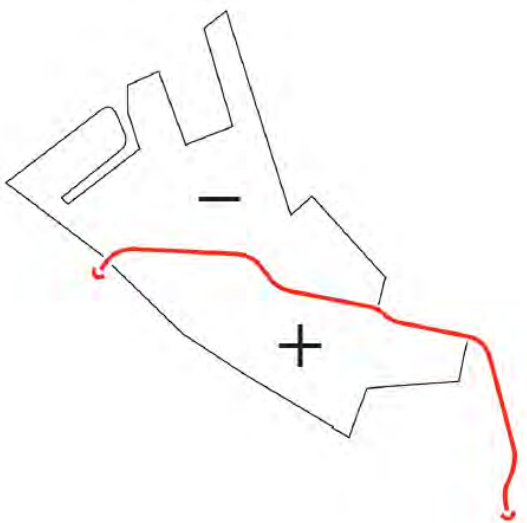
Velden

Door het pragmatische aspect van de transformatie is het met betrekking tot de flexibiliteit van én binnen de velden belangrijk om het nieuwe raamwerk zoveel als mogelijk aan te laten sluiten op de bestaande aanwezige structuur. Deze velden, het residu van het raamwerk (de ruimten die als gevolg van het raamwerk gevormd worden), vormen de flexibele invulling van het raamwerk. De flexibele invulling van de velden gebeurt middels een sturing via milieutypen. Het gewenste milieutype met betrekking tot Stadhaven Minerva als geheel is omschreven als een gemengd stedelijk woonwerkgebied welke zich onderscheid van reguliere gemengd stedelijke woonwerkgebieden, doordat de invulling van de component ‘werk’ wordt bepaald door een menging van milieucategorie 01, 02, 03 (en 04) bedrijven. Naast commerciële en maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening zal er een aanzienlijk aandeel door traditionele, creatieve, ambachtelijke, recreatieve en productiegerichte bedrijvigheid worden ingevuld.

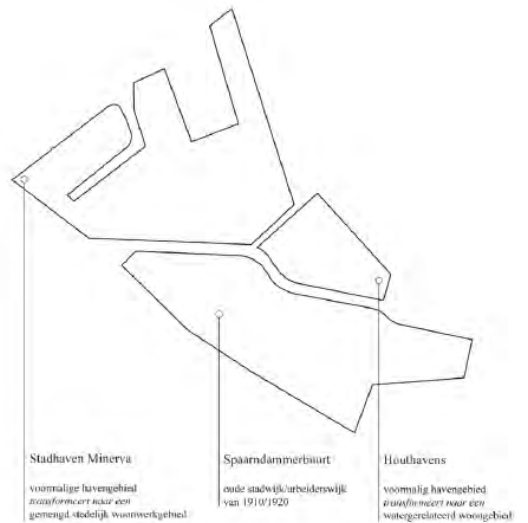
63a.jpg - 63b.jpg - 63c.jpg
De gedempte Houtveemkade
Danzigerbocht en de Minervahaven
Tracé van het voormalige vrachtspoor en de Spaarndammerdijk



64.jpg



65.jpg



66.jpg

Bouwenveloppen

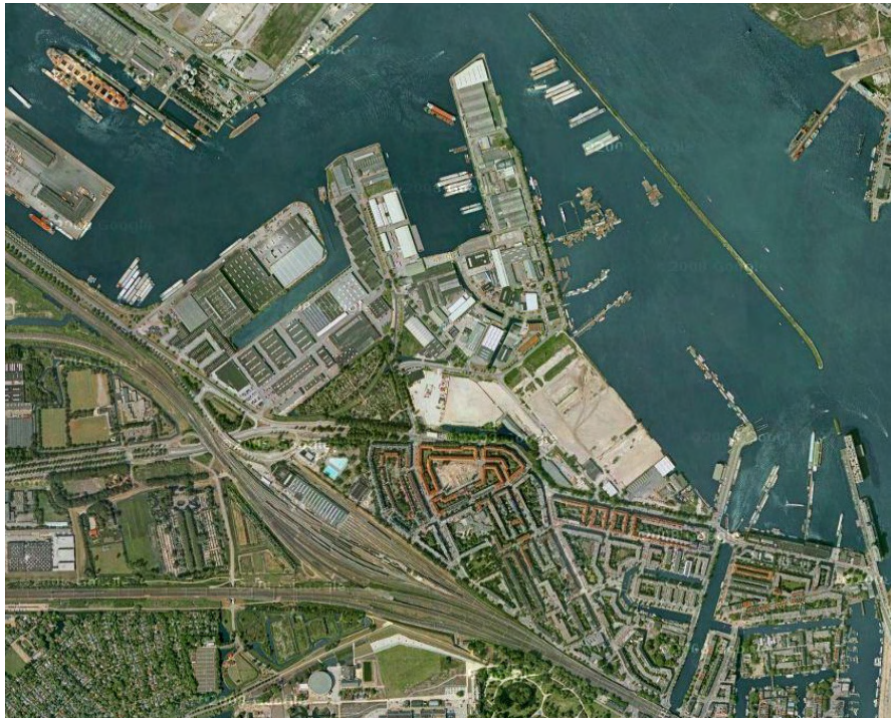
Met behulp van bouwenveloppen wordt het gedefinieerde milieutype vertaald naar een programma van eisen (pve). Door het vastleggen van een pve welke uitspraken doet over de toekomstige invulling van de velden wordt het mogelijk om de pragmatische transformatie van de velden te sturen en te laten resulteren in een invulling welke ruimtelijke samenhang vertoont zowel onderling binnen de velden op kavelniveau als tussen de velden op gebiedsniveau. Het zwaartepunt “Rigaplein” en het Volkstuinencomplex “Zonnehoek” vormen een uitzondering op het systeem van het raamwerk en de velden.

04.02.02 Nieuw stadsdeel

In samenhang met Spaarndammerbuurt ontstaat er met de herontwikkeling van zowel Stadhaven Minerva als Houthavens een nieuw stadsdeel ten westen van Amsterdam CS. Het nieuwe stadsdeel is voelbaar begrensd door het IJ aan de noordzijde, het spoortracé, de (nieuw aan te leggen) Nieuwe Hemweg (stadsontsluiting) en het Westerpark aan de zuidzijde en de Mercuriushaven aan de westzijde. Centraal binnen het nieuwe stadsdeel ligt het van oudsher aanwezige historisch dijklint ‘Spaarndammerdijk’, welke overloopt in de ‘Tasmanstraat’ en de ‘Van Diemenstraat’. De Spaarndammerdijk vormt de scheiding tussen de aan de zuidzijde, hoger en binnendijks gelegen Spaarndammerbuurt en de aan de noordzijde, lager en buitendijks gelegen Stadhaven Minerva en Houthavens. Spaarndammerbuurt, Stadhaven Minerva en Houthavens kenmerken zich alledrie door een sterk eigen karakter, structuur en identiteit.

64.jpg
Historisch dijklint ‘Spaarndammerdijk’

65.jpg
Spaarndammerdijk als natuurlijke scheiding



67.jpg



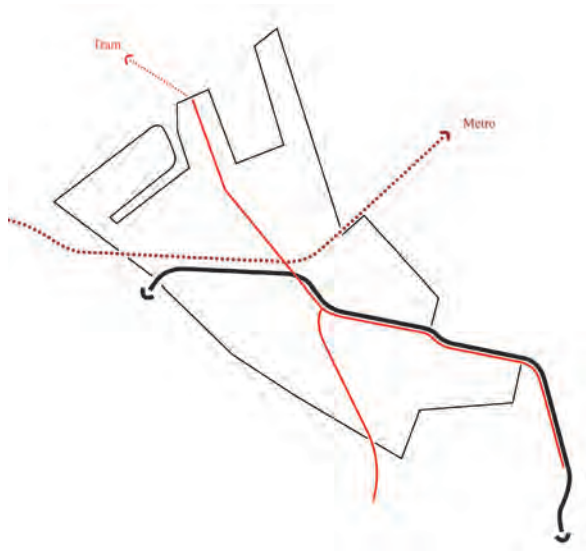
68.jpg

66.jpg
Spaarndammerdijk, Stadhaven Minerva & Houthavens

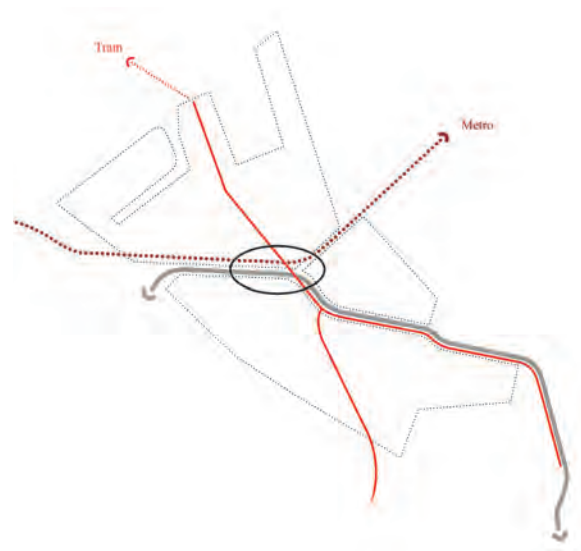
67.jpg
Luchtfoto stadsdeel

68.jpg
Herindeling stadsdeel

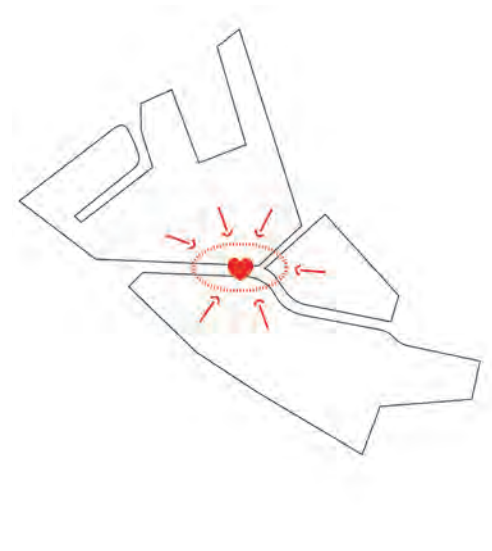




69.jpg



70.jpg



71.jpg

04.02.03 Spaarndammerdijk

Door de aanleg van de Nieuwe Hemweg, parallel aan het spoortracé ten zuiden van Spaandammerbuurt, verliest de Spaarndammerdijk haar huidige functie van stadsontsluiting. De Nieuwe Hemweg vervangt de Spaarndammerdijk als stadsontsluiting waardoor de intensiteit/capaciteit-verhouding van de Spaarndammerbuurt aanzienlijk daalt. Deze daling ontstaat doordat het doorgaand verkeer verplaatst wordt naar de Nieuwe Hemweg en vervangen wordt door hoofdzakelijk bestemmingsverkeer. Door deze infrastructurele ingreep wordt het mogelijk om de Spaarndammerdijk in te zetten als ‘kapstok’ oftewel structuurdrager waaraan de drie deelgebieden als gemeenschappelijke deler worden opgehangen. Hierdoor wordt het tevens mogelijk om het ruimtelijk structurerende en beeldbepalend effect van de Spaarndammerdijk terug voelbaar te maken.

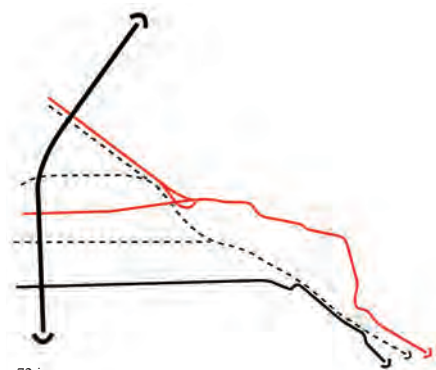
Door de herontwikkeling van zowel Stadhaven Minerva als Houthavens wordt het mogelijk om het oorspronkelijk aanwezige water aan de noordzijde van de Spaarndammerdijk weer terug te brengen. Hierdoor ontstaat er een openbare ruimte die een maat creëert tussen enerzijds de Spaarndammerdijk en anderzijds Stadhaven Minerva en Houthavens. Deze zachte onbebouwde openbare ruimte creëert ruimte voor het terug zichtbaar en voelbaar maken van de dijk als een sterk structurerend ruimtelijk element in de vorm van een geknikte continue lijn. Deze lijn wordt verder versterkt door de begeleidende bebouwing van de Spaarndammerbuurt op de dijk en een open bomenrij aan de zijde van Stadhaven Minerva en Houthavens.

04.02.04 Zwaartepunt

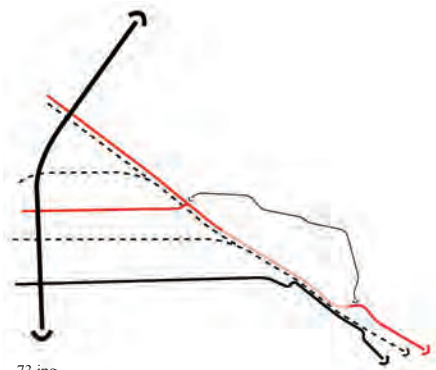
De Spaarndammerdijk krijgt een nieuwe inrichting waarin een nieuwe tramlijn wordt opgenomen welke Stadhaven Minerva verbindt met Amsterdam CS (deze tramlijn wordt mogelijkwerwijs in een later ontwikkelingsstadium doorgetrokken naar de Coen- & Vlothaven). De Spaarndammerdijk krijgt het karakter van een centrale hoofdstraat waaraan men woont en werkt. Daarnaast gaat ze functioneren als hoofdontsluiting (op stadsdeelniveau) waarover men zich met behulp van verschillende mobiliteiten snel en efficiënt kan verplaatsen. Aan de noordzijde van de Spaarndammerdijk ter hoogte van Blok E van K.P.C. de Bazel (Castex, 2003) wordt er voorzien in een zwaartepunt (stadsdeelcentrum) ten behoeve van Spaarndammerbuurt, Stadhaven Minerva en Houthavens. Aan dit langgerekte plein wordt een hogere concentratie aan commerciële en maatschappelijk functies en activiteiten in combinatie met wonen voorzien. Het zwaartepunt wordt in termen van openbaar vervoer gevoed door een ondergronds metrostation en een bovengrondse tramhalte, welke de verbinding legt met zowel Amsterdam CS als Amsterdam Sloterdijk.



74.jpg



72.jpg



73.jpg

69.jpg
Spaarndammerdijk als structuurdrager
versterkt door de tramlijn en ondersteunt door de metrolijn

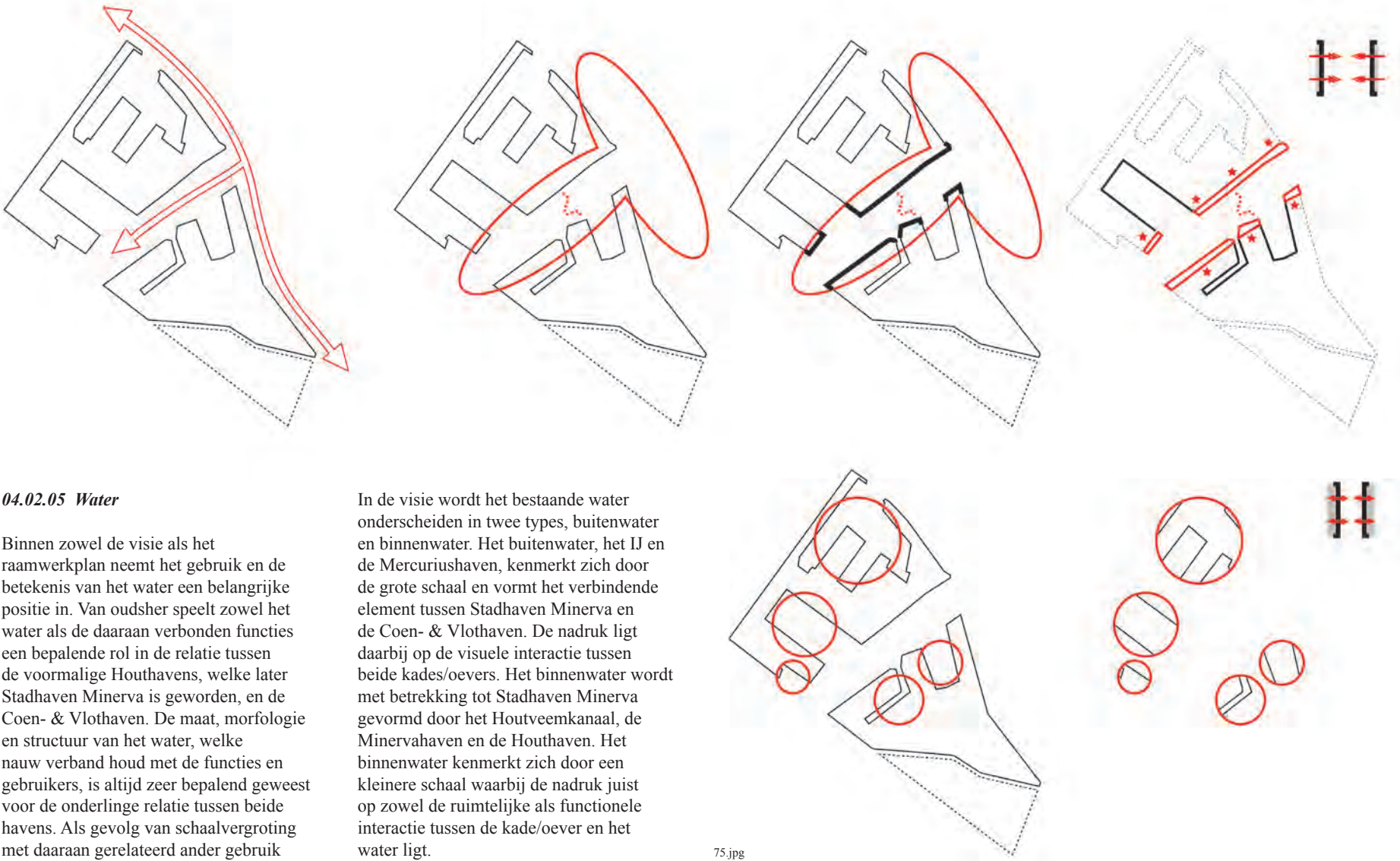
70.jpg
OV knoop (metro, tram & bus)

71.jpg
Zwaartepunt (stadsdeelcentrum) ten behoeve van
Spaarndammerbuurt, Stadhaven Minerva & Houthavens

72.jpg
Infrastructuur (bestaande situatie)

73.jpg
Infrastructuur (ontwerp situatie)

74.jpg
Locatie zwaartepunt (ter hoogte van Blok E)



04.02.05 Water

Binnen zowel de visie als het raamwerkplan neemt het gebruik en de betekenis van het water een belangrijke positie in. Van oudsher speelt zowel het water als de daaraan verbonden functies een bepalende rol in de relatie tussen de voormalige Houthavens, welke later Stadhaven Minerva is geworden, en de Coen- & Vlothaven. De maat, morfologie en structuur van het water, welke nauw verband houdt met de functies en gebruikers, is altijd zeer bepalend geweest voor de onderlinge relatie tussen beide havens. Als gevolg van schaalvergroting met daaraan gerelateerd ander gebruik van zowel kade, haven als water is deze relatie in de loop der tijd langzaam minder voelbaar geworden.

Met de herontwikkeling en transformatie van beide havens vervalt grotendeels de huidige rol en betekenis van het water. Door het noodzakelijk herlokaliseren van de zwaardere milieucategorie (watergebonden) bedrijven uit de Coen- & Vlothaven verdwijnt ook de aanwezigheid van grote (zee)schepen en daarmee het primaire gebruik en betekenis van het water. Een heroriëntatie op de rol en betekenis van zowel het water als de relatie tussen beide havens is hierdoor noodzakelijk.

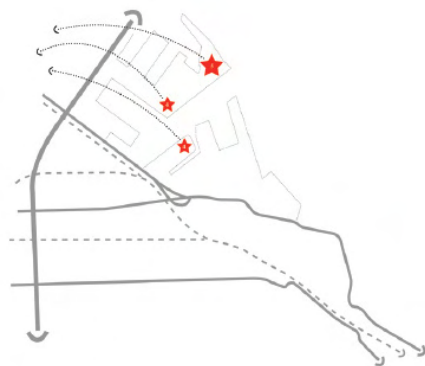
In de visie wordt het bestaande water onderscheiden in twee types, buitenwater en binnenwater. Het buitenwater, het IJ en de Mercuriushaven, kenmerkt zich door de grote schaal en vormt het verbindende element tussen Stadhaven Minerva en de Coen- & Vlothaven. De nadruk ligt daarbij op de visuele interactie tussen beide kades/oeveren. Het binnenwater wordt met betrekking tot Stadhaven Minerva gevormd door het Houtveemkanaal, de Minervahaven en de Houthaven. Het binnenwater kenmerkt zich door een kleinere schaal waarbij de nadruk juist op zowel de ruimtelijke als functionele interactie tussen de kade/oever en het water ligt.

75.jpg



75.jpg
Conceptuele benadering voor het water
buitenwater & binnenwater

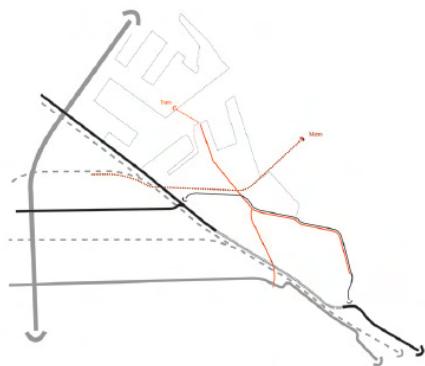
76a.jpg - 76b.jpg - 76c.jpg
Mercuriushaven (buitenwater)
Minervahaven (binnenwater)
Houtveemkade (binnenwater)



77.jpg



78.jpg



79.jpg



80.jpg

04.03 Conditie

Om de hierboven beschreven herontwikkeling van Stadhaven Minerva mogelijk te maken zijn er binnen de ruimtelijke strategie essentiële condities geformuleerd. Sommige condities hebben directe betrekking op Stadhaven Minerva, terwijl andere een indirect effect hebben. Deze zijn zodoende niet noodzakelijk voelbaar binnen het plangebied maar wel in ruimtelijke en functionele relatie tot het omliggende stedelijk weefsel. De voltrekking van deze condities staat in sterk verband met de fasering van Stadhaven Minerva. Deze condities zullen op verschillende momenten binnen het faseringsproces plaatsvinden. Deze faseringsstappen worden besproken in 05.05 Fasering. Aangezien de toekomstige ontwikkeling van Stadhaven Minerva valt binnen de structuurschets zijn enkele van deze condities al genoemd in deel A 05.02 van Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009) en Halleluja Amsterdam – Structuurschets Plus (Lanser & Dieleman, 2009).

77.jpg
Conditie 01

78.jpg
Conditie 02

79.jpg
Conditie 03

80.jpg
Conditie 04

81.jpg
Nieuwe Hemweg als vernieuwde centrale stadsontsluiting

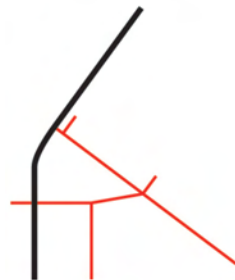
82.jpg
Zwaartepunt als voorzieningendrager voor zowel Stadhaven Minerva als Houthavens en Spaarndammerbuurt

Eén

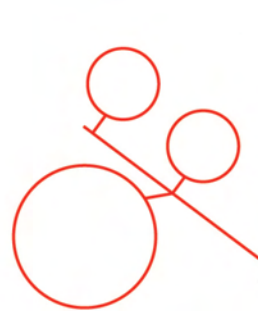
De eerste conditie bestaat uit het verplaatsen/herlokaliseren van één milieucategorie 04 bedrijf gesitueerd in Stadhaven Minerva, één milieucategorie 04 bedrijf en één milieucategorie 05 bedrijf gesitueerd in de Coen- & Vlothaven. Deze conditie is het meest essentieel omdat deze ingreep het mogelijk maakt om het beoogde gemengd stedelijk woonwerkmilieu te bereiken. Concreet betekent dit dat het mogelijk wordt om de functie wonen en daaraan gelieerde functies te introduceren in Stadhaven Minerva.

Twee

De tweede conditie bestaat uit het verplaatsen/herlokaliseren van het spoorwegemplacement Zaanstraat naar het vervoerscentrum aan de Nieuwe Hemweg ten westen van de ring A10. Hierdoor wordt het mogelijk de Nieuwe Hemweg te verlengen waardoor er een directe verbinding tussen de ring A10 en de Ruijterkade (Amsterdam CS) ontstaat. Door de aanleg van deze nieuwe stadsontsluiting vervalt de druk op de Spaarndammerdijk, Tasmanstraat, Van Diemenstraat en Westerdoksdijk, waardoor deze straten hun oorspronkelijke op lokaal verkeer gebaseerde karakter terug krijgen. Zowel de Coen- & Vlothaven, Stadhaven Minerva als Sloterdijk I / Alfadriehoek krijgen een directe ontsluiting op de Nieuwe Hemweg.



81.jpg



Drie

De derde conditie bestaat uit de voeding van Stadhaven Minerva met OV voorzieningen in verschillende modaliteiten (metro, tram en bus). Deze voeding bestaat uit concrete trajecten of ruimtelijke reservaties voor de nabije toekomst. Op de plaats waar deze verschillende modaliteiten samenkomen ontstaat er een zwaartepunt welke functioneert op stadsdeelniveau. In dit zwaartepunt worden hogere concentraties aan commerciële en maatschappelijk functies en activiteiten in combinatie met wonen voorzien.

Vier

De vierde conditie bestaat uit het onderscheiden van een 'snelle' en een 'langzame' ontwikkeling. De 'langzame' ontwikkeling heeft betrekking op de pragmatische transformatie die binnen de, in het ruimtelijk raamwerk geformuleerde, velden plaatsvindt. De 'snelle' ontwikkeling heeft betrekking op de geforceerde ontwikkeling van het zwaartepunt aan de Spaarndammerdijk, welke in samenspel met het voorziene OV netwerk als voorzieningendrager gaat fungeren voor zowel Stadhaven Minerva als Houthavens en Spaarndammerbuurt.



82.jpg

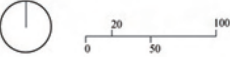
RAAMWERKPLAN

Raamwerkplan	42
05.01 Raamwerk	45
05.01.01 Infrastructuur	45
05.01.02 Openbaar vervoer	46
05.01.03 Langzaam verkeerroutes	46
05.01.04 Bijzondere openbare ruimte	46
05.02 Velden	53
05.03 Bouwenveloppen	54
05.03.01 Ruimtelijk	54
05.03.02 Functioneel	57
05.03.03 Esthetiek	58
05.04 Deeluitwerkingen	60
05.04.01 Expeditiehof	60
05.04.02 Verdiepte expeditiestraat	62
05.04.03 Expeditieplein	64
05.05 Fasering	66

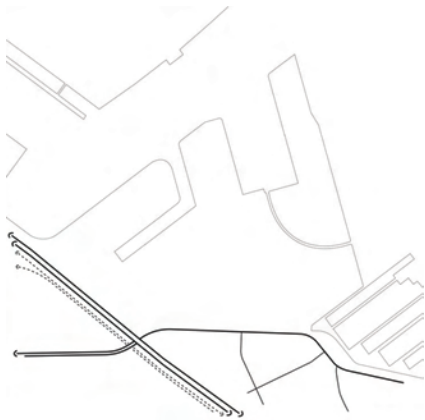
00	INDEX	10 t/m 11
01	INLEIDING	12 t/m 15
02	ANALYSE	16 t/m 23
03	TYPOLOGISCH ONDERZOEK	24 t/m 33
04	ONTWIKKELING	34 t/m 41
05	RAAMWERKPLAN	42 t/m 67
06	REFERENTIES	68 t/m 71



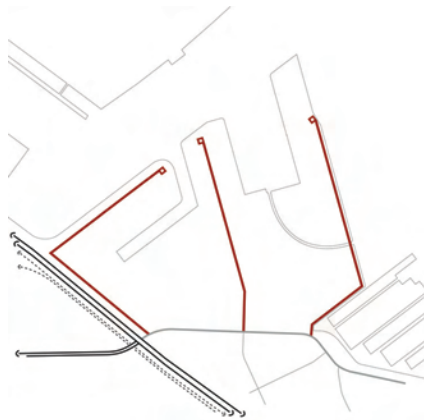
AMSTERDAM STADHAVEN MINERVA



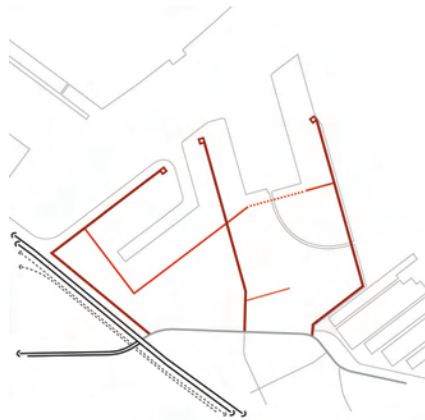
onderdeel van HALLELUJA AMSTERDAM



84.jpg



85.jpg



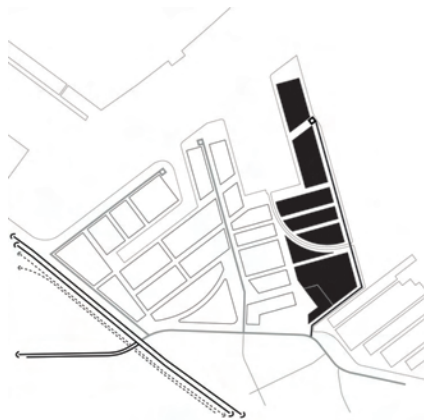
86.jpg



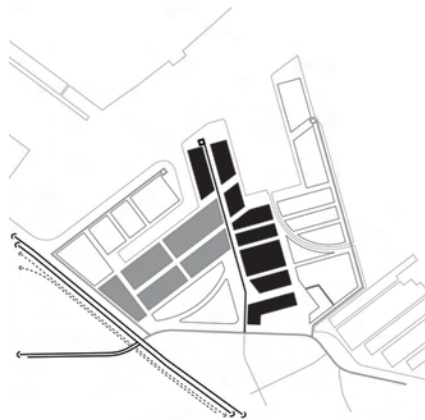
87.jpg



88.jpg



89.jpg



90.jpg



91.jpg

05.01 Raamwerk

Het raamwerk en velden vormen samen het raamwerkplan van Stadhaven Minerva. Het raamwerk is opgebouwd uit verschillende (hoofd)structuren welke samen voorzien in een systeem van verschillende openbare ruimtes die direct of indirect met elkaar verbonden zijn. De velden zijn in basis volledig uitgifbaar en zijn in principe, met in acht name van de regels welke geformuleerd zijn in de bouwenveloppen, 100% bebouwbaar.

05.01.01 Infrastructuur

Het raamwerk is opgebouwd uit drie hoofdwegen welke grotendeels de bestaande hoofdinfrastructuur overlappen. De organisatie en inrichting/profilering van deze hoofdwegen alsmede de aansluiting op de Spaarndammerdijk en de Nieuwe Hemweg is herzien. In de raamwerksituatie wordt de directe aansluiting op de Nieuwe Hemweg vervangen door een parallelweg welke aansluiting vindt op de Spaarndammerdijk, ten dienste van de beperking in het aantal conflictpunten en de doorstroming op de Nieuwe Hemweg. De aansluiting van de Danzigerkade op de Archangelweg wordt vervangen door twee aparte aansluitingen op de Spaarndammerdijk. De Haparandaweg zorgt voor een nieuwe interne verbinding tussen de drie hoofdwegen van Stadhaven Minerva. Het vrachtverkeer heeft enkel toegang tot, en wordt gebundeld op, deze drie hoofdwegen. De ontsluiting van de velden is gerelateerd aan de organisatie van de hoofdwegen, waardoor een gecontroleerde intensiteit-/capaciteitverhouding ontstaat op zowel de drie hoofdwegen onderling als bij de aansluiting op de Spaarndammerdijk.

Daarnaast wordt er, zoals hierboven al vernoemd, voorzien in een interne verbinding tussen deze hoofdwegen door middel van de Haparandaweg. Het derde niveau bestaat uit de overige straten en het vierde niveau bestaat uit tussenstraten welke binnen de velden worden opgelost en zodoende geen onderdeel van het raamwerk (maar van de velden) uitmaken.

83.jpg
Raamwerkplan

84.jpg
Ruimtelijk kader

85.jpg
Hoofdwegen

86.jpg
Hoofdwegen + verbindingsweg

87.jpg
Hoofdwegen + verbindingsweg + overige straten

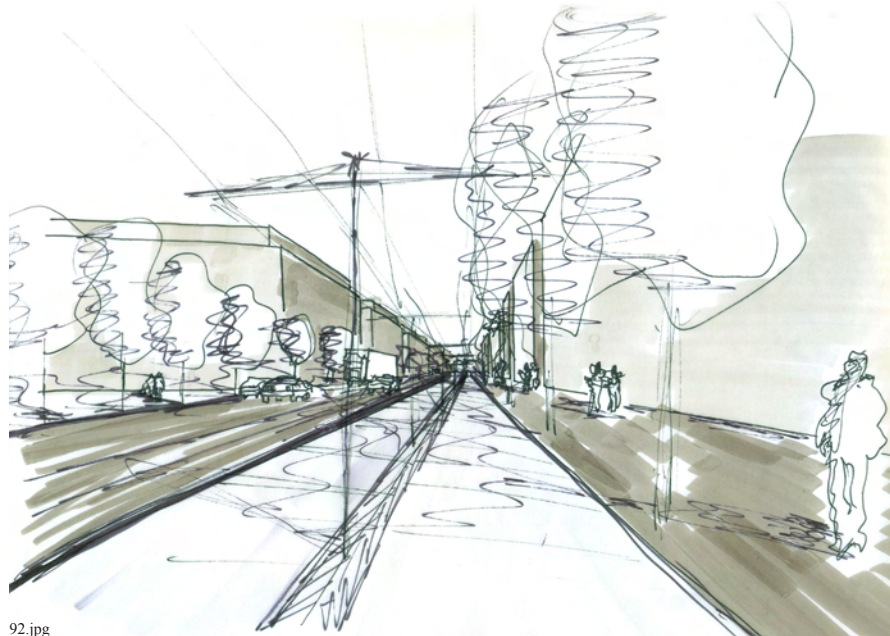
88.jpg
Velden

89.jpg
Ontsluiting velden op Danzigerkade

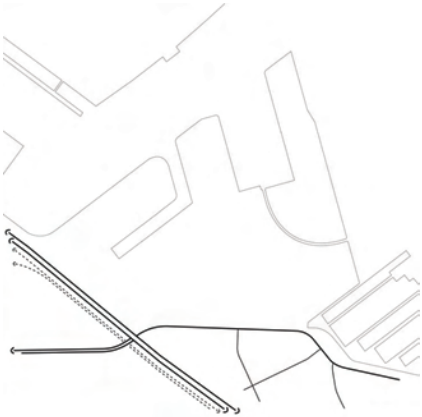
90.jpg
Ontsluiting velden op Archangelweg

91.jpg
Ontsluiting velden op Nieuwe Hemweg / Mercuriuskade

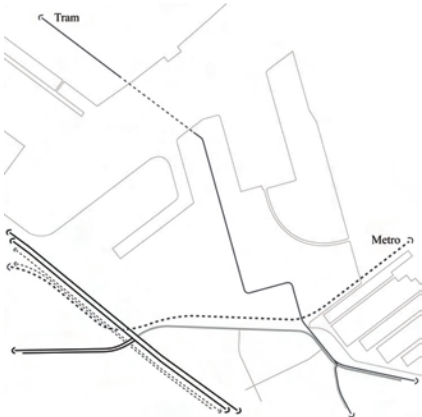
92.jpg
Archangelweg sfeerimpressie



92.jpg



93.jpg



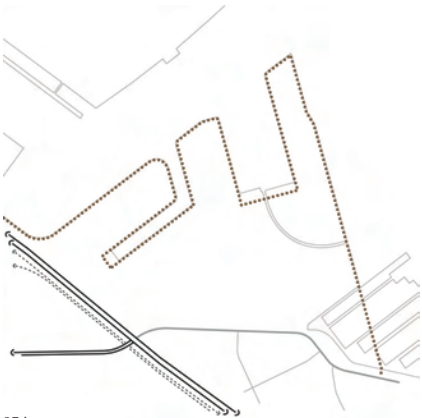
94.jpg



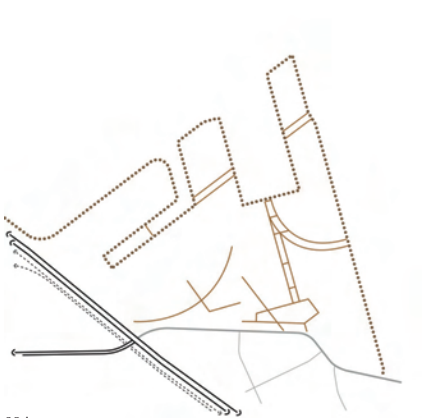
95.jpg



96.jpg



97.jpg



98.jpg



99.jpg



100.jpg

05.01.02 Openbaar Vervoer

In deel A 05.02 van Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009) en Halleluja Amsterdam – Structuurschets Plus (Lanser & Dieleman, 2009) wordt er voorzien in een voeding met openbaar vervoer van Stadhaven Minerva. Meer specifiek betreft dit de aanleg van een nieuwe tramverbinding tussen Stadhaven Minerva en Amsterdam CS. Deze tramlijn wordt mogelijkwerijs in een later ontwikkelingsstadium doorgetrokken naar de Coen- & Vlothaven, waar deze aansluiting vindt op de tramlijn komende uit de richting van Station Sloterdijk. Vooralsnog wordt de verbinding tussen de Coen- & Vlothaven en Stadhaven Minerva voorzien in de vorm van een (voetganger/fietser) veerpont. Naast de tramverbinding wordt er tevens voorzien in een nieuw metrostation ter hoogte van het zwaartepunt. In Atlas Havenstad (DRO Amsterdam, 2007) zijn een aantal mogelijke trajecten voor het sluiten van de metrolijn ruimtelijk onderzocht. In Halleluja Amsterdam – Structuurschets (Lanser & Dieleman, 2009) en Halleluja Amsterdam – Structuurschets Plus (Lanser & Dieleman, 2009) is er gekozen voor het model ‘Ringlijn naar Noord 2’. Dit model voorziet in een tracé welke, vanaf Station Sloterdijk via Isolatorweg en een nieuw station op het Rigaplein (aan de Spaarndammerdijk), doorgetrokken wordt naar Amsterdam Noord met als eindhalte Buikslotermeerplein.

05.01.03 Langzaam verkeerroutes

In het raamwerk wordt naast het systeem van hoofdwegen, verbindingswegen, straten en tussenstraten voorzien in netwerk van langzaam verkeerroutes (voetganger/fietser). Dit netwerk van langzaam verkeerroutes vertoont een grote overlap en verweving met het systeem van hoofdwegenwegen, verbindingswegen, straten en tussenstraten, maar onderscheid zich door een aantal verbijzonderingen. In het netwerk van langzaam verkeerroutes is een onderscheid gemaakt in (een) recreatieve waterroute, routes welke expliciet niet samen vallen met gemotoriseerd verkeer en overige routes.

93.jpg
Ruimtelijk kader

94.jpg
Toekomstig tracé tram en metro

95.jpg
Toekomstig tracé tram en metro + infrastructuur

96.jpg
Toekomstig tracé tram en metro + infrastructuur + velden

05.01.04 Bijzondere openbare ruimte

Gerelateerd aan het netwerk van langzaam verkeerroutes ligt het systeem van openbare ruimtes welke voorkomen naast de velden en in de meeste gevallen een verbijzondering van het raamwerk vormen. Het systeem van openbare ruimtes geeft een extra impuls aan de verblijfskwaliteit binnen het raamwerk en is in de meeste gevallen gekoppeld aan het gebruik en/of beleving van het water, het zwaartepunt of het volkstuinencomplex.



101.jpg



102.jpg

97.jpg
Waterroute
98.jpg
Waterroute + autoluwe routes

99.jpg
Overige routes

100.jpg
Netwerk van langzaam verkeerroutes

101.jpg
Openbare ruimte

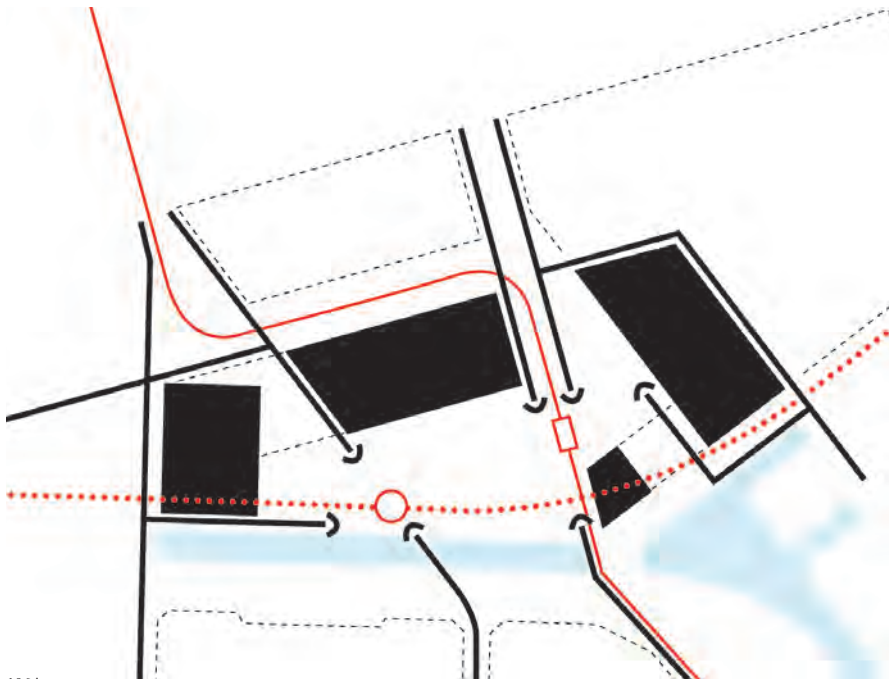
102.jpg
Verbijzonderingen in het raamwerk



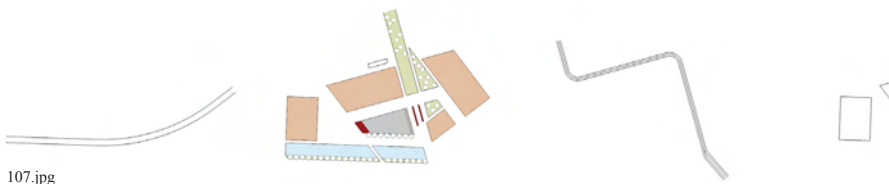
103.jpg

01 Rigaplein (zwaartepunt)

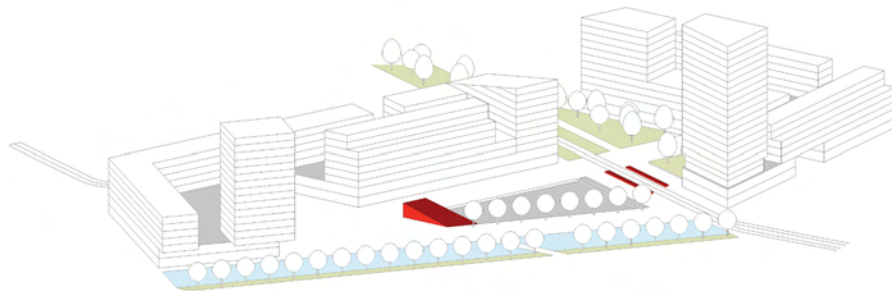
Zoals in de visie vernoemd wordt er aan de Spaarndammerdijk ter hoogte van Blok E van K.P.C. de Bazel (Castex, 2003) voorzien in een zwaartepunt (stadsdeelcentrum) ten behoeve van Spaarndammerbuurt, Stadhaven Minerva en Houthavens. Aan dit langgerekte plein wordt een hogere concentratie aan commerciële en maatschappelijk functies en activiteiten in combinatie met wonen en werken voorzien. Het zwaartepunt wordt in termen van openbaar vervoer gevoed door een ondergronds metrostation en een bovengrondse tramhalte, welke de verbinding legt met zowel Amsterdam CS als Amsterdam Sloterdijk. De noodzaak voor de ontwikkeling van dit stadsdeelcentrum komt voort uit een aanzienlijke toename van woningen en bedrijven als gevolg van de herontwikkeling en transformatie van zowel Houthavens als Stadhaven Minerva.



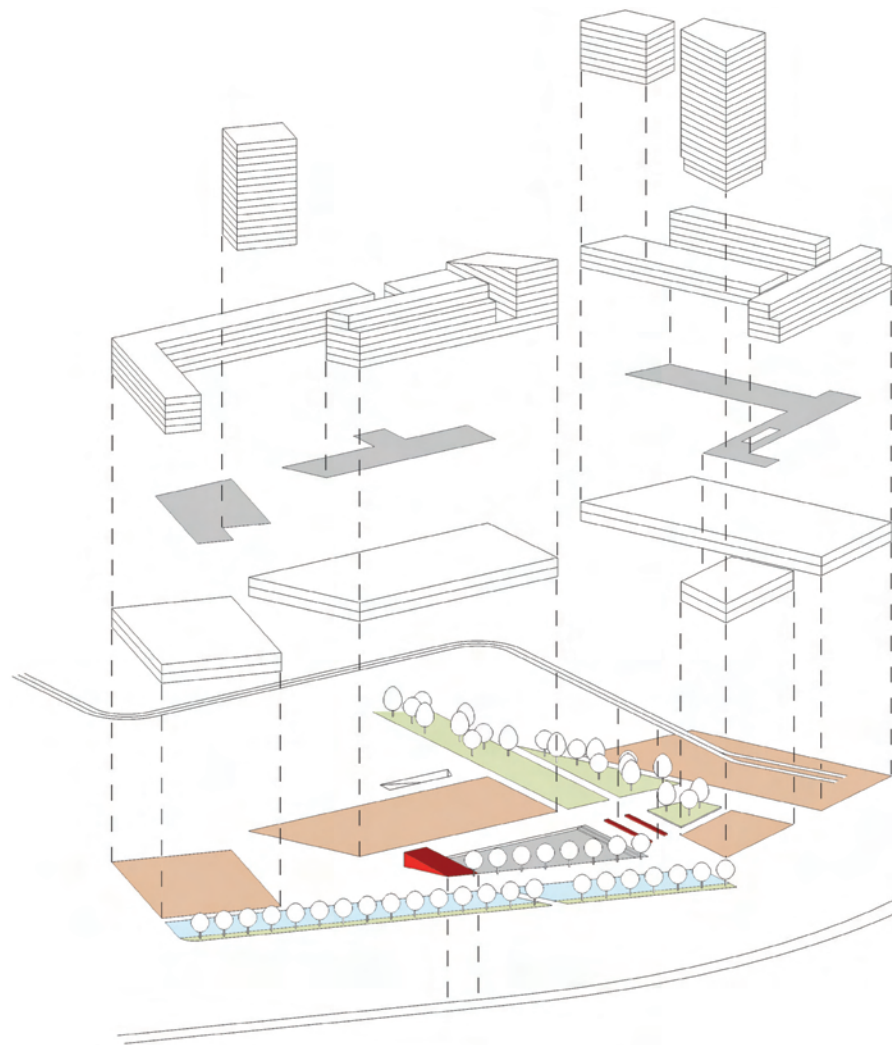
106.jpg



107.jpg



104.jpg



105.jpg

103.jpg
Rigaplein (2D)

104.jpg
Rigaplein (3D)

105.jpg
Rigaplein (3D lagen)

106.jpg
Rigaplein (toegankelijkheid)

107.jpg
Rigaplein (2D lagen)



108.jpg



109.jpg



110.jpg

108.jpg
Referentiebeeld Rigaplein
Dubbele plint voorzieningen + bedrijvigheid (Maastricht centrum)

109.jpg
Referentiebeeld Rigaplein
Dubbele plint voorzieningen + wonen (Almere centrum)

110.jpg
Referentiebeeld Rigaplein
Dubbele plint voorzieningen + wonen (Tilburg centrum)



111.jpg



112.jpg

111.jpg
Referentiebeeld Rigaplein
Boombakken als zitelement (Etten Leur centrum)

112.jpg
Referentiebeeld Rigaplein
Verhouding tussen massa + volume & openbare ruimte (Tilburg centrum)



113.jpg



114.jpg



115.jpg

Referentiebeelden Rigaplein
Multifunctioneel gebruik van het gedeeltelijk verdiepte plein (door de seizoenen heen)

113.jpg
Zomersporten zoals beachvolleybal of beachvoetbal

114.jpg
Wintersporten zoals schaatsen of ijshockey

115.jpg
Optredens en performances (kunst, muziek en/of theater)



116.jpg

02 Zonnehoek (volkstuintencomplex)

Het volkstuintencomplex 'Zonnehoek' bestaat in de bestaande situatie uit twee delen welke gescheiden worden door het gebogen tracé van het voormalige vrachtspoor, welke tussen de Coen- & Vlothaven en Stadhaven Minerva lag. De totale oppervlakte bedraagt $(12.690 \text{ m}^2 + 9.070 \text{ m}^2)$ 21760 m^2 oftewel 2.2 ha welke vertaald kan worden in 70 volkstuinten van 280 m^2 oftewel 19600 m^2 plus collectieve ruimte.

In het ontwerp voor Stadhaven Minerva wordt er een herindeling en intensivering van het bestaande volkstuintencomplex voorzien. Deze herindeling en intensivering komt voort uit de noodzaak om te voorzien in een hogere capaciteit van het complex. Als gevolg van de aanleg van de nieuwe metrolijn gaat het volkstuintencomplex al gedeeltelijk 'op de schop', waardoor de gelegenheid zich aanbiedt om tegelijkertijd het gehele complex her in te delen. De noodzaak om te voorzien in een hogere capaciteit komt voort uit de toevoeging van een aanzienlijke hoeveelheid woningen in Stadhaven Minerva waarvan er slechts een beperkt aantal voorzien zijn van een eigen tuin. De vraag om te voorzien in meer volkstuinten en de noodzaak om deze te verkleinen wordt daarmee gerechtvaardigd. Bij de herziening en herindeling wordt het volkstuintencomplex tevens onderdeel van twee kruisende langzaam verkeer routes, waarmee het complex een meer open(baar) karakter krijgt

In de ontwerpsituatie bestaat het complex nog steeds uit twee delen welke gescheiden worden door het gebogen tracé van het voormalige vrachtspoor. Dit tracé wordt onderdeel van een langzaam verkeer route. Daarnaast is er een route toegevoegd welke het Rigaplein verbindt met de Houtveemkade. De totale oppervlakte in de ontwerpsituatie bedraagt $(18.260 \text{ m}^2 + 17.825 \text{ m}^2)$ 36.085 m^2 oftewel 3.6 ha welke vertaald kan worden in 170 volkstuinten variërend van 100 m^2 tot 180 m^2 plus collectieve en openbare ruimte.

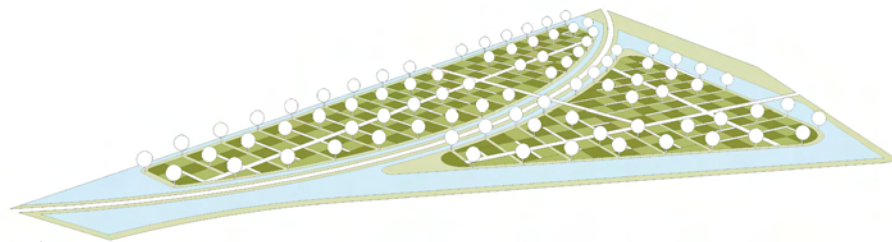
116.jpg
Volkstuintencomplex 'Zonnehoek' (2D)

117.jpg
Volkstuintencomplex 'Zonnehoek' (3D)

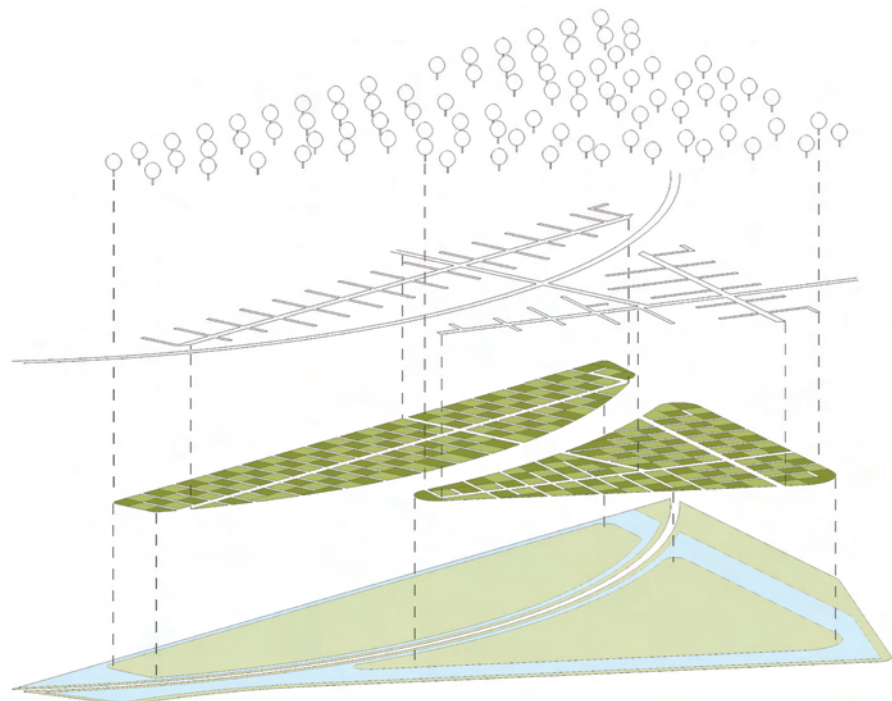
118.jpg
Volkstuintencomplex 'Zonnehoek' (3D lagen)

119.jpg
Volkstuintencomplex 'Zonnehoek' (2D lagen)

120.jpg
Volkstuintencomplex 'Zonnehoek' sfeerimpressie



117.jpg



118.jpg



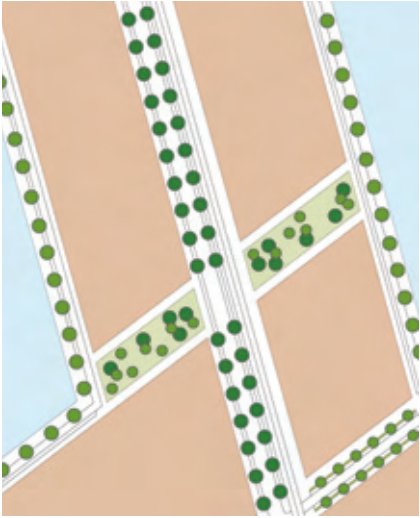
119.jpg



120.jpg



121.jpg



125.jpg



126.jpg

03 Minervahaven (jachthaven)

In de visie wordt het bestaande water onderscheiden in twee types, buitenwater en binnenwater. De Minervahaven valt onder het type binnenwater. Het binnenwater kenmerkt zich door een kleinere schaal waarbij de nadruk juist op zowel de ruimtelijke als functionele interactie tussen (het gebruik van) de kade/oever en het water ligt. In de Minervahaven wordt er voorzien in een jachthaven welke bijdraagt aan het gebruik van het water, bovendien wordt door de aanleg van deze jachthaven de schaal van de Minervahaven verkleind. Daarnaast blijft het mogelijk voor zowel binnenvaartschepen als woonboten om aan te leggen in de Minervahaven, waarbij het bestaande gebruik en beeld behouden blijft.



122.jpg



123.jpg

04a/04b Houtveemplantsoen + Minervaplantsoen

Zowel het Houtveemplantsoen als het Minervaplantsoen vormt een verbijzondering/onderbreking in het raamwerk en liggen in het verlengde van de Houtveemkade, waardoor een visuele relatie ontstaat tussen de Houtveemkade en de Minervahaven. Beiden plantsoenen voorzien in verblijfsruimte gekoppeld aan het water.

121.jpg
Minervahaven (2D)

122.jpg
Referentiebeeld Minervahaven
Willemdok (Antwerpen)

123.jpg
Referentiebeeld Minervahaven
Entreporthaven (Rotterdam)

124.jpg
Minervahaven sfeerimpressie

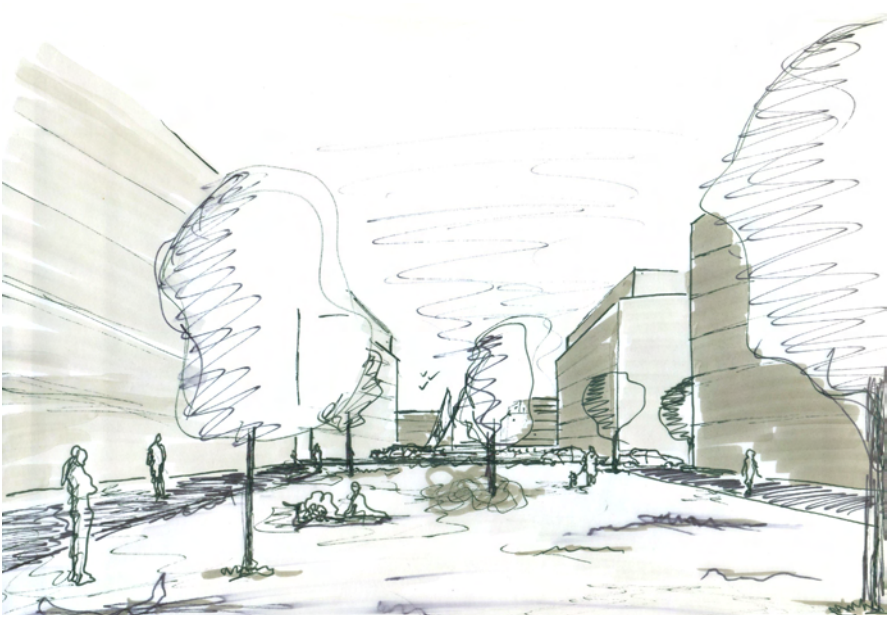
125.jpg
Houtveemplantsoen (2D)

126.jpg
Minervaplantsoen (2D)

127.jpg
Houtveemplantsoen sfeerimpressie



124.jpg



127.jpg



128.jpg

05a/05b Danzigerbocht + Danzigerpark

De Danzigerbocht verwijst naar de positie en ligging van het gebogen verbindingskanaal. Dit karakteristieke en beeldbepalende element wordt in het ontwerp voor Stadhaven Minervahaven terug versterkt en opgenomen als verbijzondering/onderbreking van het raamwerk.

Zowel de Danzigerbocht als het Danzigerpark functioneren als een verblijfsruimte welke tevens in een langzaam verkeer relatie tussen het Rigaplein en de Minervahaven en tussen de Danzigerkade en de Minervahaven voorzien.



130.jpg

06a/06b Watertrap + scheepshellingen

Op zowel de kop van de Houtveemkade als de Minervahaven wordt er voorzien in een watertrap. Deze watertrap heeft een terrasachtige opzet met treden van 2,5 meter lang welke uitnodigen tot een recreatief gebruik en tevens het water toegankelijk maken.

Aan de Minervahaven wordt er tevens voorzien in een aantal scheepschelling (te waterlaat hellingen) waarbij het mogelijk wordt voor particulieren om een kleine jacht of boot te water te laten of om deze eruit te halen.



131.jpg

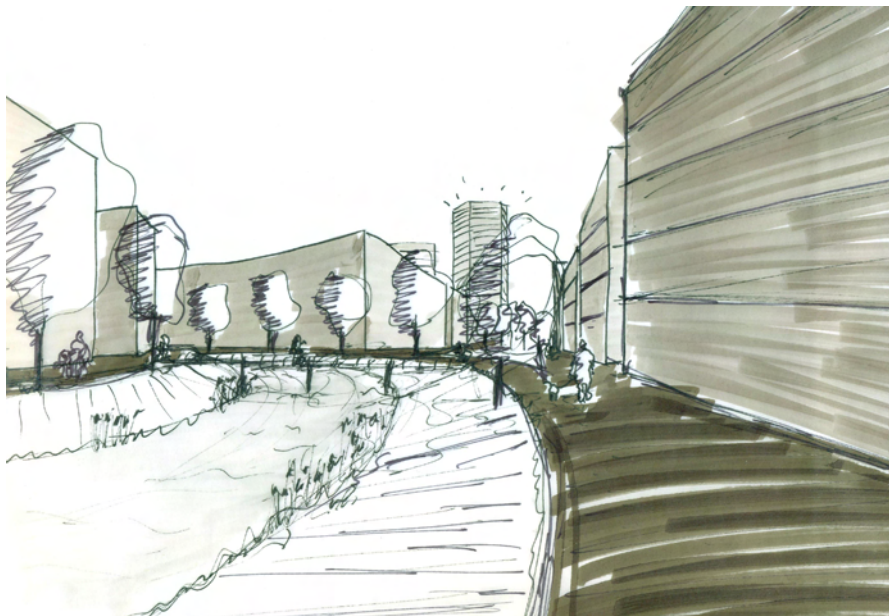
128.jpg
Danzigerbocht en Danzigerpark (2D)

129.jpg
Danzigerbocht en Danzigerpark sfeerimpressie

130.jpg
Watertrap aan de Houtveemkade (2D)

131.jpg
Watertrap en scheepshellingenaan de Minervahaven (2D)

132.jpg
Referentiebeeld watertrap aan de Houtveemkade Masalake (Berlin)



129.jpg



132.jpg



133.jpg



134.jpg

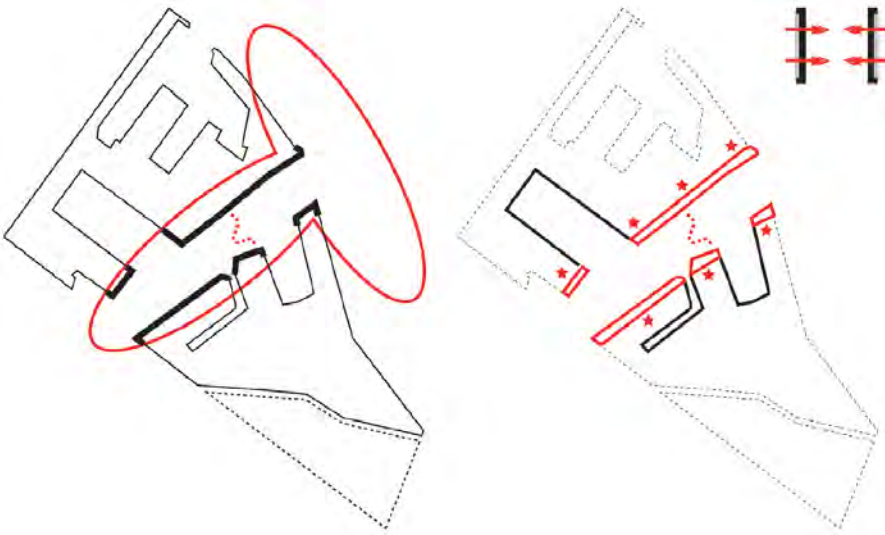


135.jpg

07a/07b Uitkijkpunt + Zichtpunt

In de visie wordt het bestaande water onderscheiden in twee types, buitenwater en binnenwater. Het buitenwater, het IJ en de Mercuriushaven, kenmerkt zich door de grote schaal en vormt het verbindende element tussen Stadhaven Minerva en de Coen- & Vlothaven. De nadruk ligt daarbij op de visuele interactie tussen beide kades/oeveren.

In het ontwerp voor Stadhaven Minerva worden de kades/oeveren grenzend aan de Mercuriuskade nadrukkelijk ingevuld met openbare ruimtes om de grote schaal van het water te benadrukken en te ervaren. In deze openbare ruimte worden objecten en installaties geplaatst welke uitnodigen tot gebruik of interactie. Deze objecten en installaties benadrukken onder andere de groter schaal van het water, de relatie met de Coen- & Vlothaven en de weidsheid van het IJ. De bebouwing in de velden grenzend aan deze openbare ruimte krijgen aangepaste regels waardoor het mogelijk wordt meer massa te creëren en hoger te bouwen ten opzichte van de overige velden.



136.jpg

133.jpg
Uitkijkpunt op de Archangelkade (2D)

134.jpg
Zichtpunt op de Danzigerkade (2D)

135.jpg
Openbare ruimte op de Mercuriuskade (2D)

136.jpg
Betekenis water



137.jpg



138.jpg



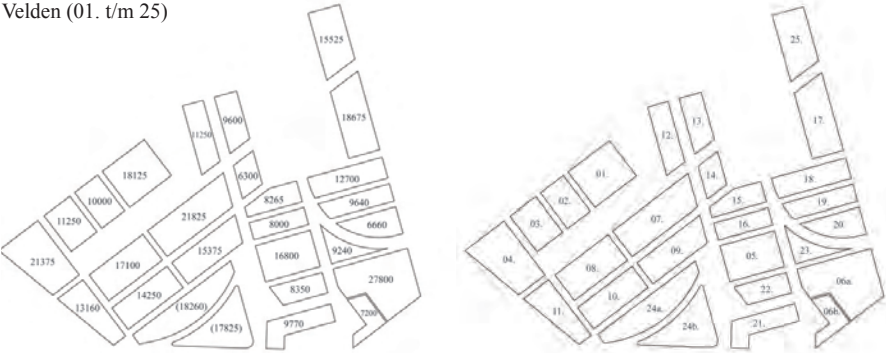
139.jpg

137.jpg
Referentiebeeld uitkijkpunt op de Archangelkade A16 (Breda)

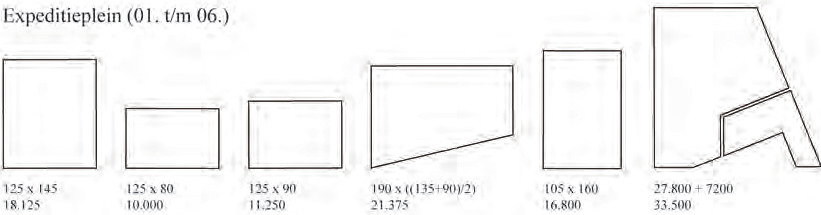
138.jpg
Referentiebeeld uitkijkpunt op de Archangelkade Centenario Park (Algeciras)

139.jpg
Referentiebeeld zichtpunt op de Danzigerkade Centenario Park (Algeciras)

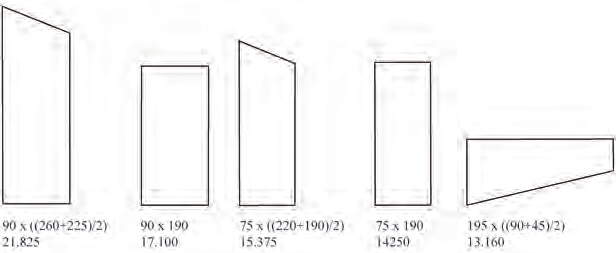
Velden (01. t/m 25)



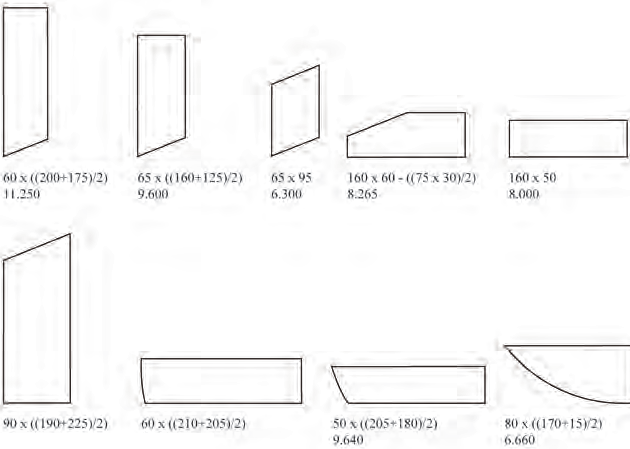
Expeditieplein (01. t/m 06.)



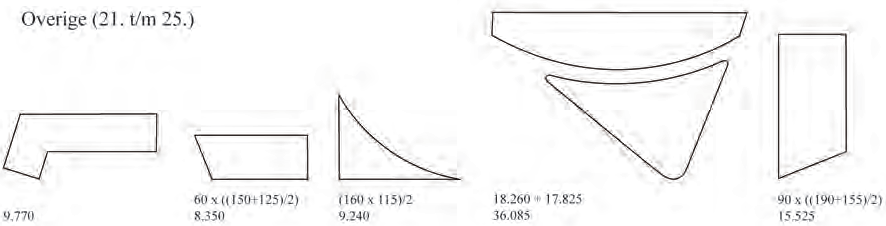
Verdiepte expeditiestraat (07. t/m 11.)



Expeditieshof (12. t/m 20.)



Overige (21. t/m 25.)



140.jpg



141.jpg



143.jpg



142.jpg



144.jpg

05.02 Velden

Binnen het raamwerk bevinden zich 25 velden. De vorm, maatvoering en oppervlakte varieert per veld en is afhankelijk van de bestaande (onderliggende) verkavelingstructuur en grondeigendom. De velden zijn in basis volledig uitgifbaar en hebben samen een totale oppervlakte van 326.375 m² oftewel 32.6 ha. Samen met het volkstuinencomplex met een grote van 36.085 m² oftewel 3.6 ha geeft dit 362.460 m² oftewel 36.2 ha aan uitgifbaar terrein. Ten opzichte van een totale oppervlakte van 650.460 m² (exclusief water) oftewel 65 ha geeft dit een verhouding uitgifbaar bouwvelden / uitgifbaar volkstuinen / niet uitgifbaar (openbaar) van 50% / 6% / 44%.

De velden kennen een onderverdeling in drie types welke gebaseerd zijn op de expeditieprincipes, namelijk het expeditiehof, de (verdiepte) expeditiestraat en het expeditieplein. Het expeditieprincipe per veld is op haar beurt weer afhankelijk van enerzijds de vorm, maatvoering en oppervlakte en anderzijds van de positie binnen het raamwerk. Elk expeditieprincipe heeft een directe aansluiting op één van de drie hoofdwegen binnen het raamwerk, waardoor het vrachtverkeer zich beperkt tot de drie hoofdwegen.

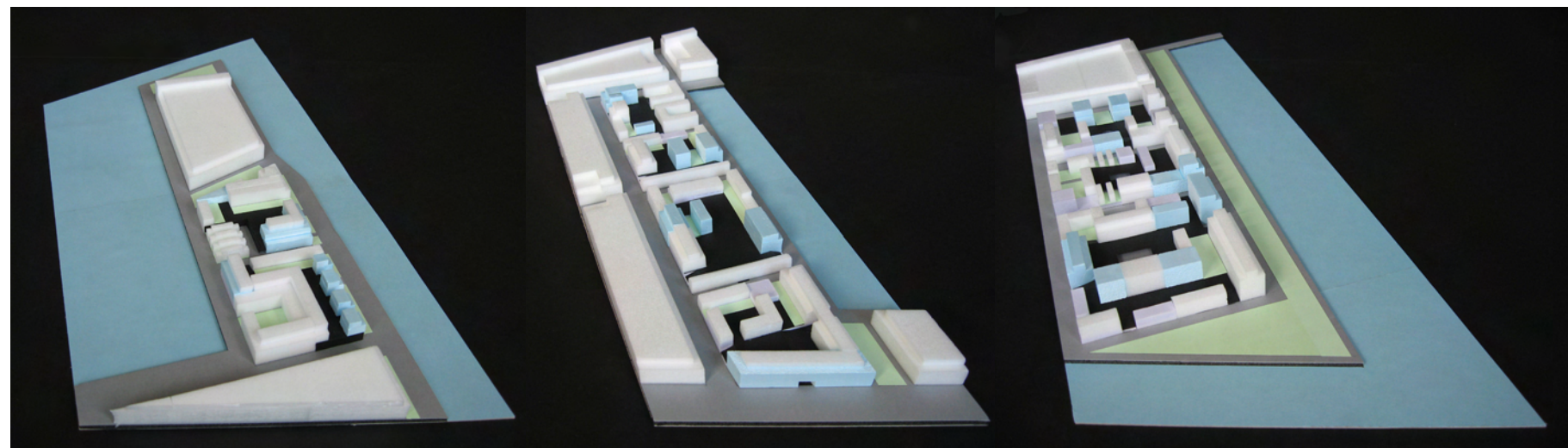
140.jpg
Velden overzicht

141.jpg
Velden (ontsluitingstype) expeditiehof

142.jpg
Velden (ontsluitingstype) verdiepte expeditiestraat

143.jpg
Velden (ontsluitingstype) expeditieplein

144.jpg
Velden (ontsluitingstype) overige



145.jpg

05.03 Bouwenveloppen

Met behulp van het typologisch en het theoretisch onderzoek zijn er ten behoeve van het gewenste stedelijk beeld, bouwregels opgesteld. Deze bouwregels hebben betrekking op zowel ruimtelijke, functionele als esthetische aspecten en zijn gevat in bouwenveloppen.

De ruimtelijke aspecten bestaan uit:

- R1 Ontsluitingstypen
- R2 Intersecties
- R3 Bouwlagen en hoogte
- R4 Rooilijn
- R5 Bebouwingspercentage

De functionele aspecten bestaan uit:

- F1 Programma
- F2 Parkeren

De esthetische aspecten bestaan uit:

- E1 Reclame
- E2 Architectuur
- E3 Plint

De bouwenveloppen kennen een onderverdeling in drie types welke gebaseerd zijn op het expeditieprincipe, namelijk het expeditiehof, de (verdiepte) expeditiestraat en het expeditieplein. Elke veld heeft binnen het raamwerk op basis van de vorm, de maatvoering, de oppervlakte en de positie binnen het raamwerk als geheel een expeditieprincipe toegewezen gekregen. Dit is vastgelegd in het raamwerk.

145.jpg
Maquettes deeltuiterwerkingen per type
v.l.n.r. expeditiehof, verdiepte expeditiestraat en expeditieplein

146.jpg
Principes per type
v.l.n.r. expeditiehof, verdiepte expeditiestraat en expeditieplein

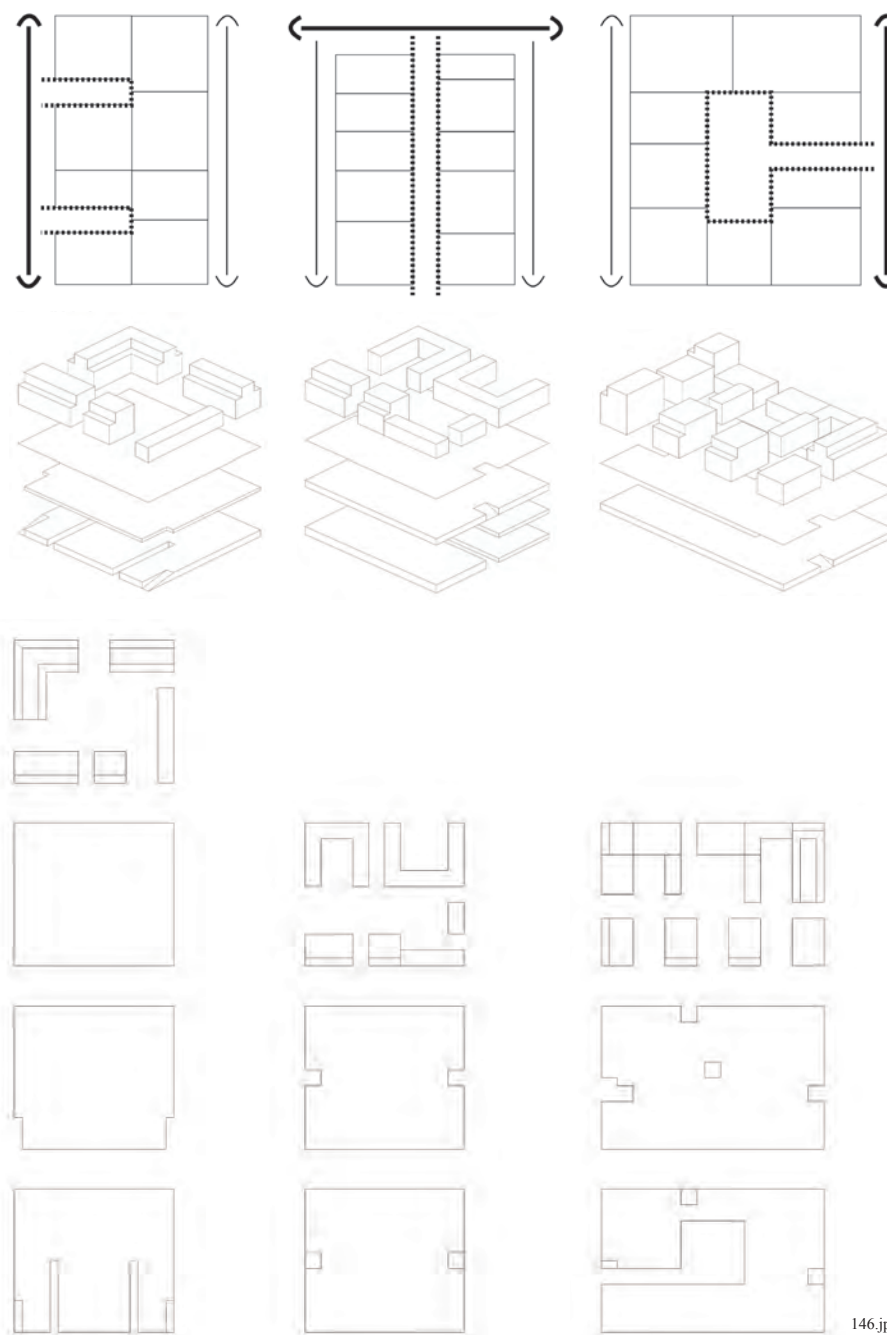
05.03.01 Ruimtelijk

R1 Ontsluitingstypen (van expeditie en parkeren)

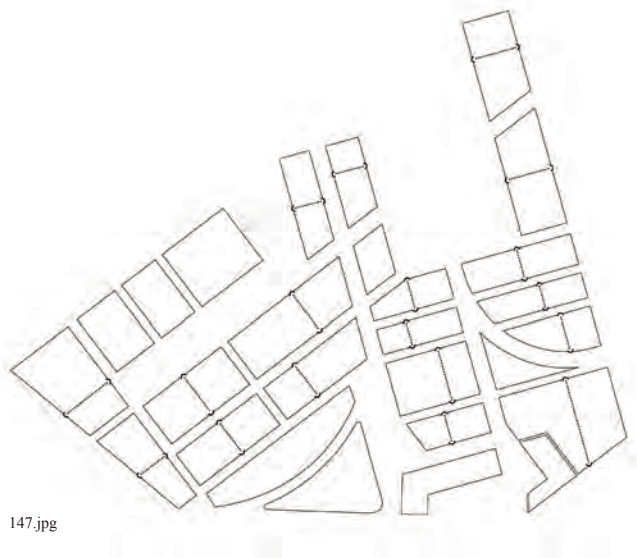
Het expeditiehof bedient op 0 (maaiveldniveau) op collectieve wijze 2 tot en met 4 bedrijven. Het expeditiehof heeft een breedte van 10 m en een variabele diepte tot de achterzijde van het achterliggende kavel. Parkeren vindt plaats op het parkeerdek op +1. Op het leefdek op +2, welke toegankelijk is vanaf zowel het parkeerdek als het maaiveld, vindt de ontsluiting plaats van de bebouwing welke geen ontsluiting heeft op maaiveldniveau.

De verdiepte expeditiestraat bedient op -1 op collectieve wijze x aantal bedrijven. De verdiepte expeditiestraat heeft een breedte van 10 m en koppelt x aantal velden aan elkaar over de volledige lengte van velden. Parkeren vindt (via de verdiepte expeditiestraat) op -½ en -1 plaats. Op het leefdek op +1, welke toegankelijk is vanuit zowel de parkeergarage als het maaiveld, vindt de ontsluiting plaats van de bebouwing welke geen ontsluiting heeft op maaiveldniveau.

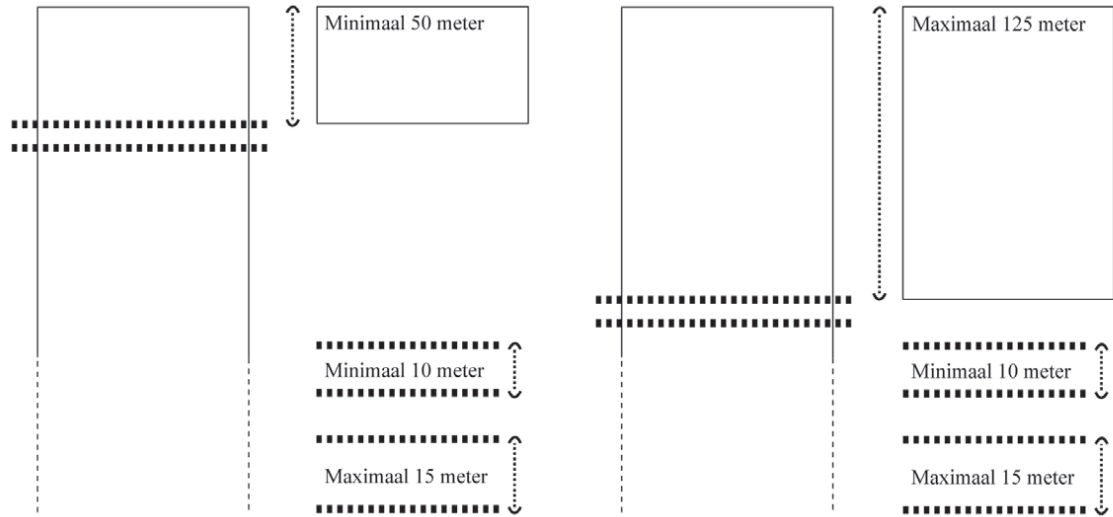
Het expeditieplein bedient op 0 (maaiveldniveau) op collectieve wijze x aantal bedrijven. Het expeditieplein heeft een entree van 10 m breed welke toegang geeft tot het interne expeditieplein, waaraan x aantal bedrijven hun expeditie is gesitueerd. Parkeren vindt (via het expeditieplein) plaats op 0 (maaiveldniveau). Op het leefdek op +1, welke toegankelijk is vanuit zowel de parkeergarage als het maaiveld, vindt de ontsluiting plaats van de bebouwing (welke geen ontsluiting heeft op maaiveldniveau).



146.jpg



147.jpg



R2 Intersecties

De blokmaat (aaneengesloten bebouwing) kenmerkt zich door een minimum en een maximum. Om een fijnere korrel, meer adressen aan straat (op maaiveld) en een fijnmazige netwerk van routes (intersecties) te realiseren wordt er een maximale blokmaat van 125 m gehanteerd en een minimale blokmaat van 50 m (ter voorkoming van inflexibiliteit). De intersectie wordt gevormd door een tussenstraat van minimaal 10 m (ten behoeve van bezonning) en maximaal 15 m.

R3 Bouwlagen en bouwhoogte

Ten aanzien van een aangename ruimtelijke beleving van het profiel als mede de bezonning van de aanliggende bebouwing wordt er afhankelijk van het type weg (breedte profiel) een 2:1, 1½:1 of 1:1 verhouding gehanteerd.

Bebouwing gelegen aan één van de hoofdwegen (a) (met uitzondering van de Nieuwe Hemweg en de Mercuriuskade) of aan de verbindingsweg (b) bestaat uit 7 bouwlagen (exclusief eventueel parkeerdek), waarvan de eerste 2 bouwlagen 4 m hoog zijn en de overige 3 m, waarbij de bovenste 2 bouwlagen 5 m terugspringen ten opzichte van de rooilijn.

Bebouwing gelegen aan één van de (overige) straten (c) of aan één van de tussenstraten (d) (de intersecties in de velden) bestaat uit 4 of 5 bouwlagen bouwlagen (exclusief eventueel parkeerdek), waarvan de eerste 2 bouwlagen 4 m hoog zijn en de overige 3 m. In het geval van 5 bouwlagen dienen de bovenste 2 bouwlagen 5 m terug te springen ten opzichte van de rooilijn.

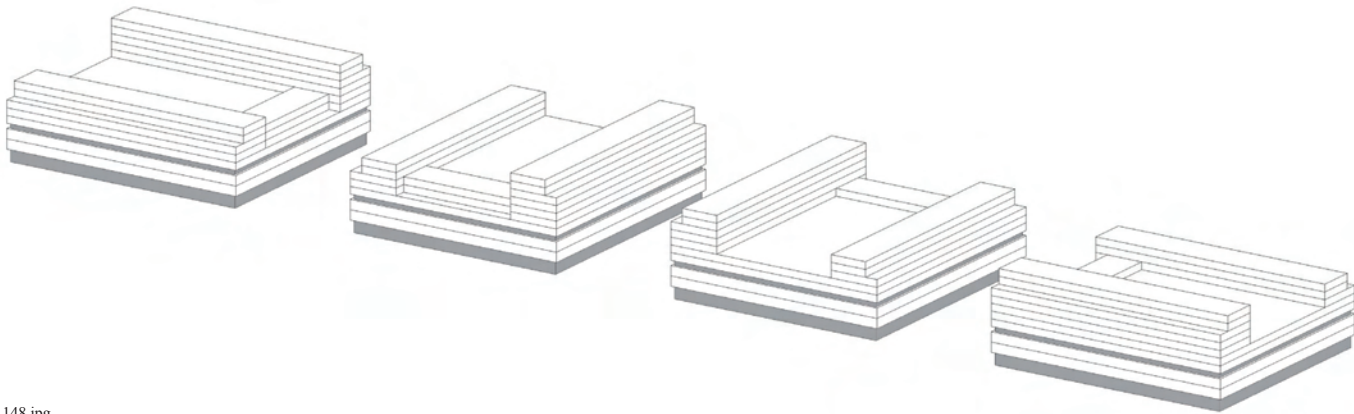
Bebouwing gelegen aan de Nieuwe Hemweg (e) of de Mercuriushaven (f) bestaat uit 9 bouwlagen (exclusief eventueel parkeerdek), waarvan de eerste 2 bouwlagen 4 m hoog zijn en de overige 3 m, waarbij de bovenste 2 bouwlagen 5 m terugspringen ten opzichte van de rooilijn.

Het Rigaplein met de gerelateerde bebouwing valt niet binnen de regelgeving van de bouwenveloppen.

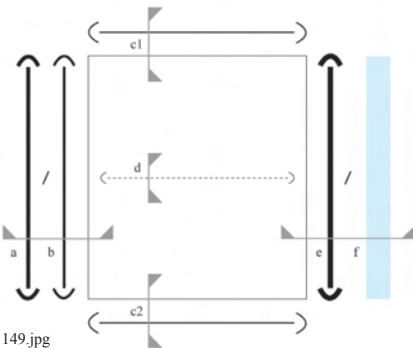
147.jpg
Intersecties

148.jpg
Bouwlagen en bouwhoogte per type straat (3D)

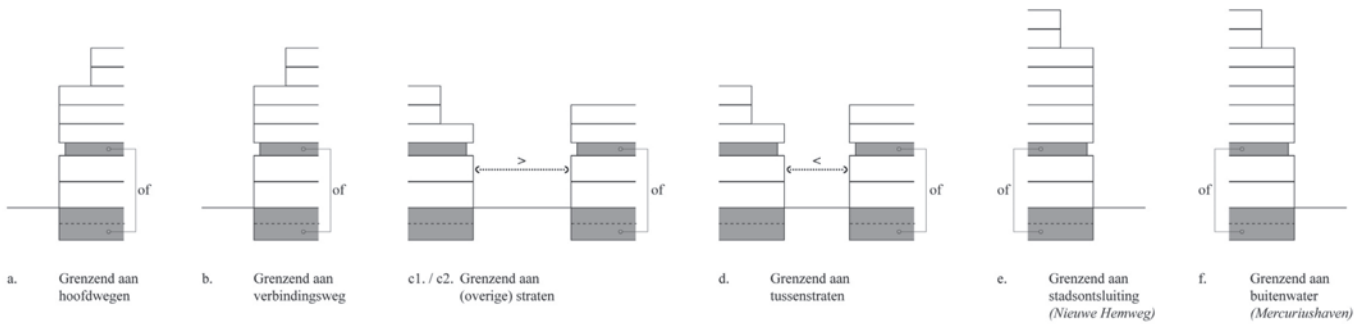
149.jpg
Bouwlagen en bouwhoogte per type straat (2D)

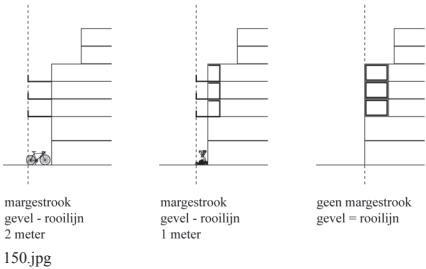
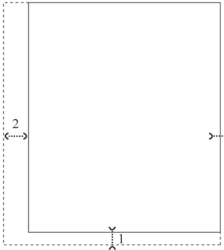


148.jpg



149.jpg





R4 Rooilijn

Ten behoeve van een verspringend en afwisselend straatbeeld is de positie van de (voor)gevel ten opzichte van de rooilijn variabel in 3 stappen en bedraagt 0, 1 of 2 m. De margestrook die daarbij ontstaat op straat (maaveld) geeft extra ruimte aan het profiel en kan gebruikt worden als overgang tussen privé en openbaar zoals kleine voortuintjes, straatmeubilair en fietsenrekken.

R5 Bebouwingspercentage

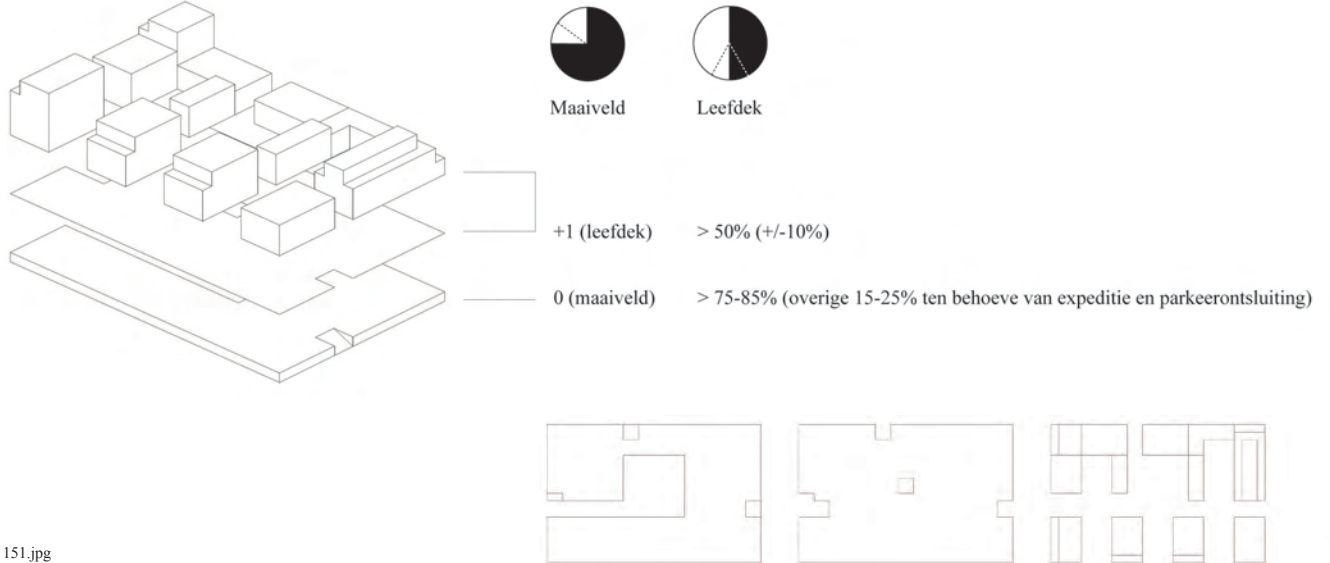
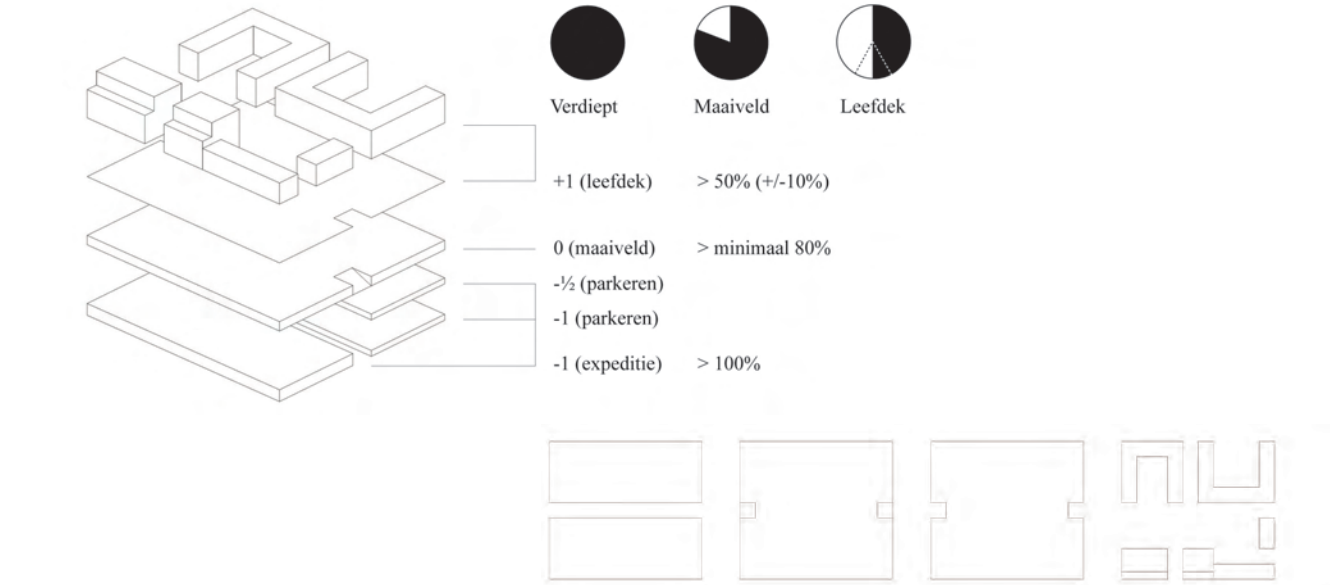
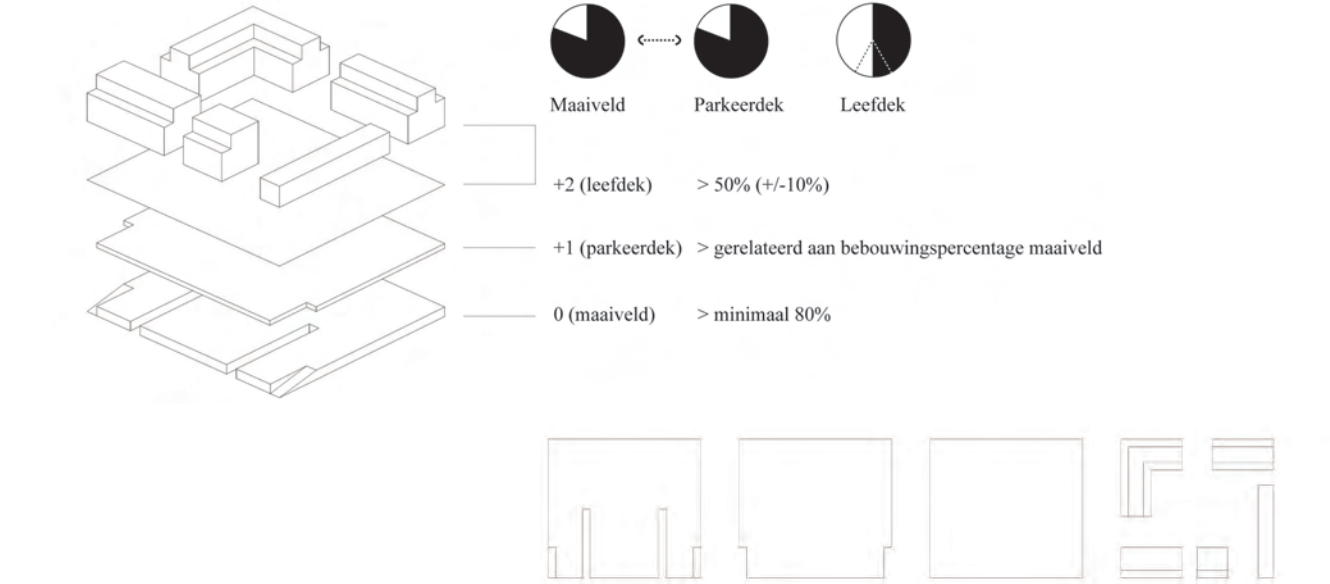
Het bebouwingspercentage van het type expeditiehof bedraagt op 0 (maaveldniveau) minimaal 80% (exclusief de expeditiehoven) waarbij de grote van het parkeerdek op +1 gerelateerd is aan het bebouwingspercentage op 0 (maaveldniveau). Het bebouwingspercentage op het leefdek op +2 bedraagt 50% (+/- 10%).

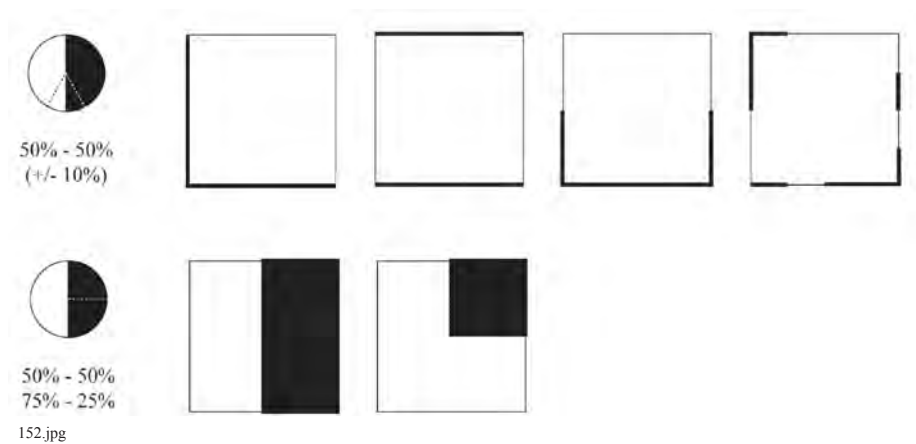
Het bebouwingspercentage van het type de verdiepte expeditiestraat bedraagt op -1 100% (exclusief de verdiepte expeditiestraat). Het bebouwingspercentage op 0 (maaveldniveau) bedraagt minimaal 80% en op het leefdek op +2, 50% (+/- 10%).

Het bebouwingspercentage van het type expeditieplein bedraagt op 0 (maaveldniveau) 75% - 85%. Het bebouwingspercentage op het leefdek op +1 bedraagt 50% (+/- 10%).

150.jpg
Rooilijn

151.jpg
Bebouwingspercentage per type
v.b.n.o. expeditiehof, verdiepte expeditiestraat en expeditieplein





05.03.02 Functioneel

F1 Programma

Om de menging van functies op zowel terrein-, veld- als kavel-/gebouwniveau te realiseren wordt er in de plint op 0 (maaiveld) een verhouding van 50/50 (+/-10%) gehanteerd. Deze 50/50 (+/-10%) heeft betrekking op m¹ wonen en werken in de plint. Onder werken wordt verstaan commercieel en/of maatschappelijke dienstverlening en traditionele productie en/of ontwikkeling. Binnen deze 50/50 (+/-10%) verhouding tellen atelierwoningen (woonwerk woningen) variabel mee.

Op +1 of +2 (leefdek) varieert de verhouding in m² wonen en werken van 50/50 tot 75/25. Onder werken wordt in het geval van +1 of +2 commercieel en/of maatschappelijke dienstverlening verstaan.

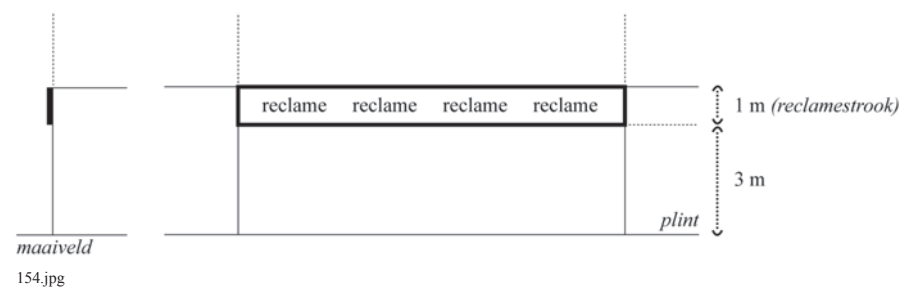
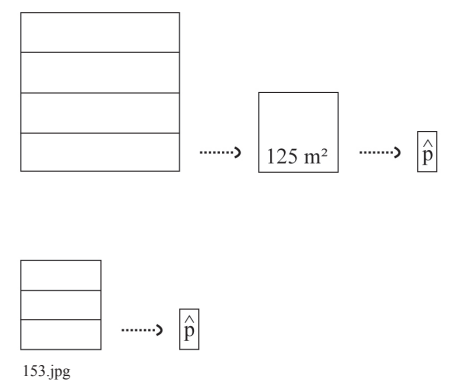
F2 Parkeren

Met betrekking tot parkeren wordt voor wonen de norm van 1 gebouwde parkeerplaats per woning gehanteerd en voor werken 1 gebouwde parkeerplaats per 125 m² BVO. Overige parkeren vindt plaats in de openbare ruimte op maaiveldniveau.

05.03.03 Esthetiek

E1 Reclame

In het geval van de functie werken (commercieel en/of maatschappelijke dienstverlening en traditionele productie en/of ontwikkeling) dient reclame (bedrijfsnamen) tegen de gevel in de daarvoor gereserveerde reclamestrook geplaatst te worden. De reservering van de reclamestrook bepaald de maximale afmeting van de reclame en bedraagt een hoogte van 1 m en breedte welke gerelateerd is aan de breedte van het gebouw.



152.jpg
Programmatische verhouding velden
plint in m¹
leefdek in m²

153.jpg
Parkeren

154.jpg
Positionering van reclame.

E2 Architectuur

Met betrekking tot de architectuurstijl wordt er gerefereerd aan moderne kubistisch architectuur waarbij gebruik gemaakt wordt van volle (donkere) kleuren, zoals rood, oranje, bruin, grijs en zwart eventueel in combinatie met wit. Met betrekking tot het materiaalgebruik wordt er gerefereerd aan ‘schoon’ beton, baksteen, wit stucwerk, natuursteen, glas en hout. Met betrekking tot het bestratingmateriaal wordt er voor de hoofdwegen en de verbindingsweg gerefereerd naar asfalt, voor de overige straten naar gebakken klinkers en voor ‘specifieke’ langzaam verkeerroutes naar stelconplaten.



155.jpg



156.jpg



157.jpg



158.jpg



159.jpg



160.jpg



161.jpg



162.jpg



163.jpg



164.jpg



165.jpg



166.jpg



167.jpg



168.jpg



169.jpg

- 155.jpg
Steenakker (Breda)
- 156.jpg
Stadhaven Minerva (Amsterdam)
- 157.jpg
Carabanchel (Madrid)
- 158.jpg
Spoorzone (Breda)
- 159.jpg
Stadhaven Minerva (Amsterdam)
- 160.jpg
Ceramique (Maastricht)
- 161.jpg
IJburg (Amsterdam)
- 162.jpg
IJburg (Amsterdam)
- 163.jpg
Kop van Zuid (Rotterdam)
- 164.jpg
Oostelijk Havengebied (Amsterdam)
- 165.jpg
Boeimeer (Breda)
- 166.jpg
St. Maurice Pellevoisin (Lille)
- 167.jpg
IJburg (Amsterdam)
- 168.jpg
Erasmuspark (Den Haag)
- 169.jpg
IJburg (Amsterdam)

155.jpg - 156.jpg - 157.jpg - 158.jpg - 159.jpg
Referentiebeelden architectuur
‘schoon’ beton + glas + hout

160.jpg - 161.jpg - 162.jpg - 163.jpg - 164.jpg
Referentiebeelden architectuur
baksteen > oranje + rood + bruin

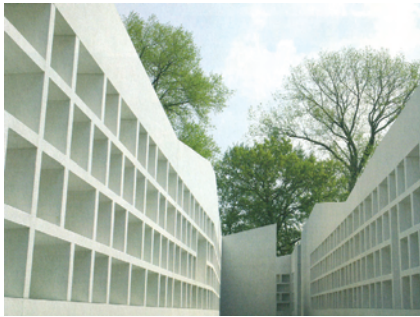
165.jpg - 166.jpg - 167.jpg - 168.jpg - 169.jpg
Referentiebeelden architectuur
baksteen > grijs + zwart / wit stucwerk / natuursteen

E3 Plint

Plinten dienen zoveel als mogelijk een transparant karakter te krijgen waarbij productie-, ontwikkeling- en werkruimtes zichtbaar worden gemaakt. In het geval van ‘blinde’ plinten dienen deze mogelijkheden te bieden voor begroeiing of voorzien zijn van textuur of te worden voorzien van een schijngevel.



170.jpg



180.jpg



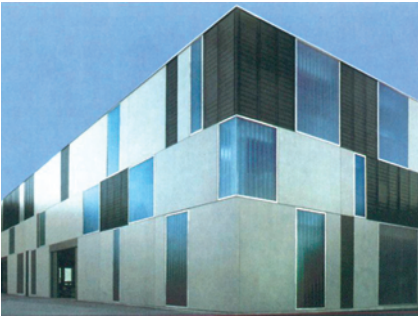
171.jpg



172.jpg



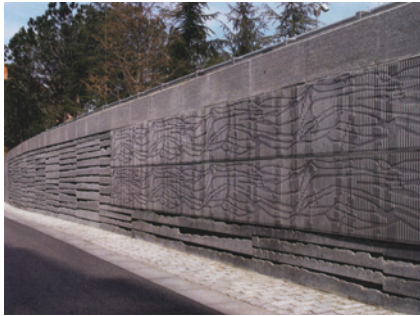
181.jpg



173.jpg



174.jpg



182.jpg



175.jpg



176.jpg



183.jpg



177.jpg



178.jpg



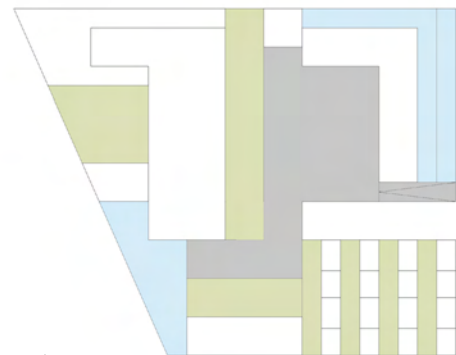
179.jpg



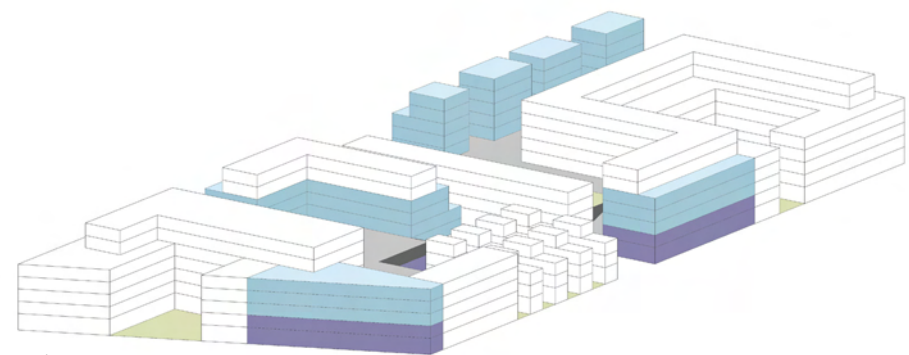
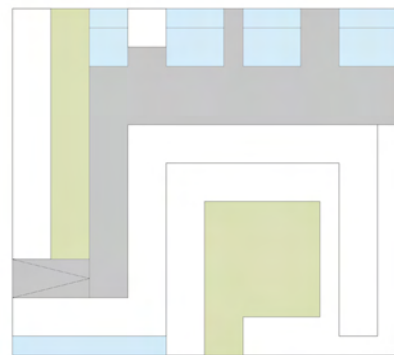
184.jpg

170.jpg - 171.jpg - 172.jpg - 173.jpg - 174.jpg - 175.jpg - 176.jpg - 177.jpg - 178.jpg - 179.jpg
Referentiebeelden transparante plint

180.jpg - 181.jpg - 182.jpg - 183.jpg - 184.jpg
Referentiebeelden blinde plint



185.jpg



186.jpg

05.04 Deeluitwerkingen

05.04.01 Expeditiehof

Het expeditiehof bedient op 0 (maaiveldniveau) op collectieve wijze 2 tot en met 4 bedrijven. Het expeditiehof heeft een breedte van 10 m en een variabele diepte tot de achterzijde van het achterliggende kavel. Parkeren vindt plaats op het parkeerdek op +1. Op het leefdek op +2, welke toegankelijk is vanaf zowel het parkeerdek als het maaiveld, vindt de ontsluiting plaats van de bebouwing welke geen ontsluiting heeft op maaiveldniveau.

185.jpg
Expeditiehof (2D)

186.jpg
Expeditiehof (3D)

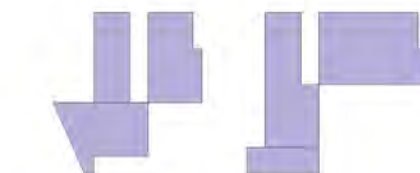
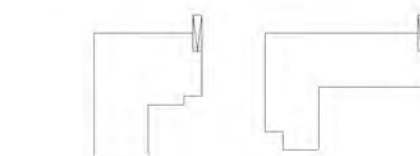
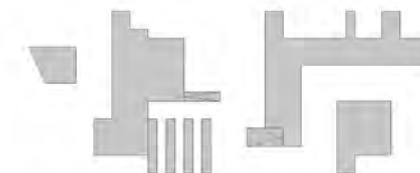
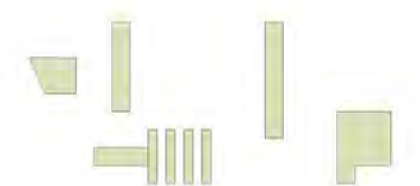
187.jpg
Expeditiehof (plankaart)

188.jpg
Expeditiehof (2D lagen)

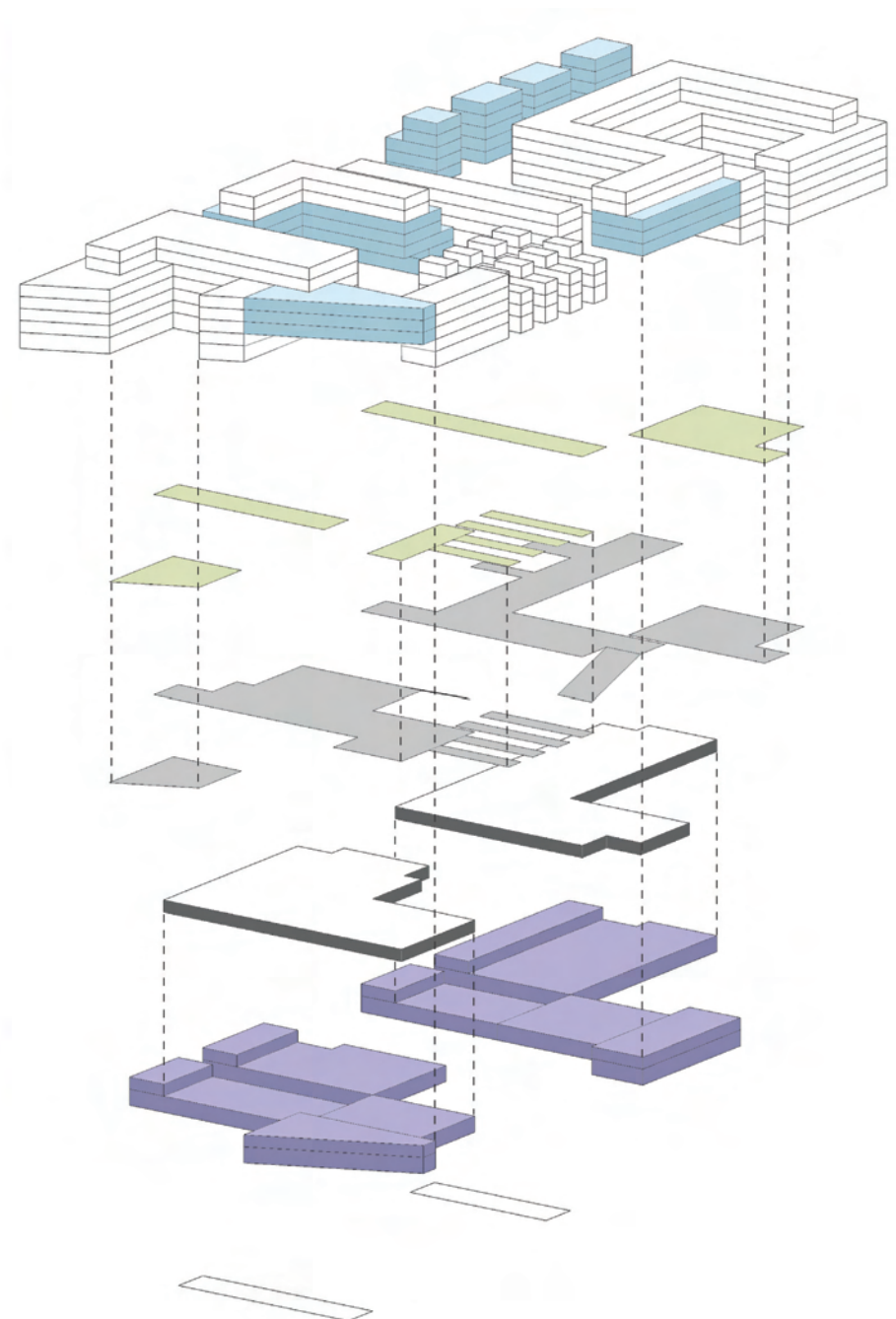
189.jpg
Expeditiehof (3D lagen)



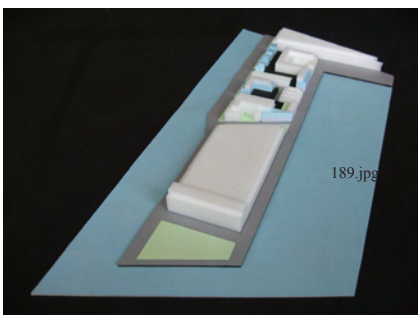
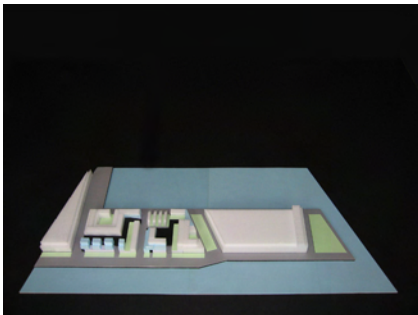
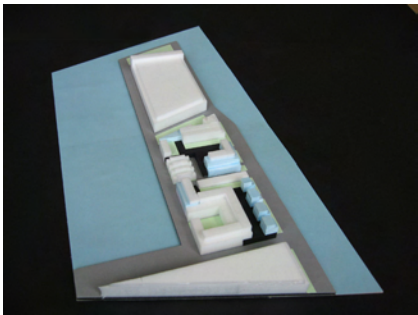
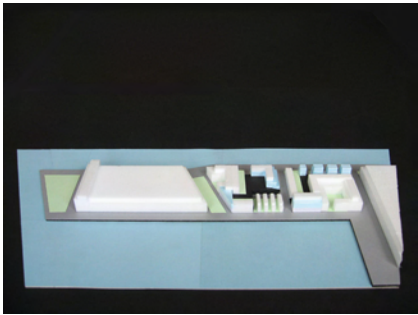
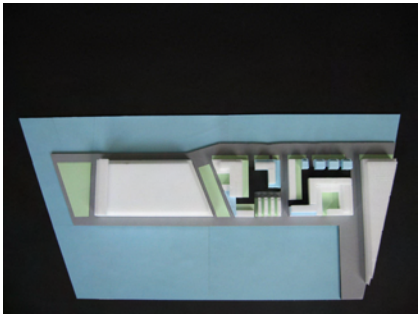
187.jpg



188.jpg



189.jpg



191.jpg

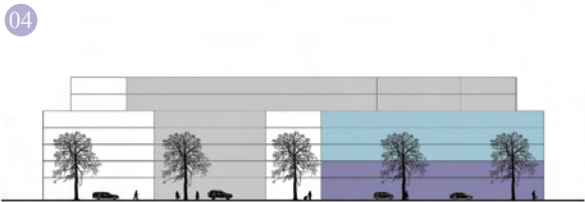
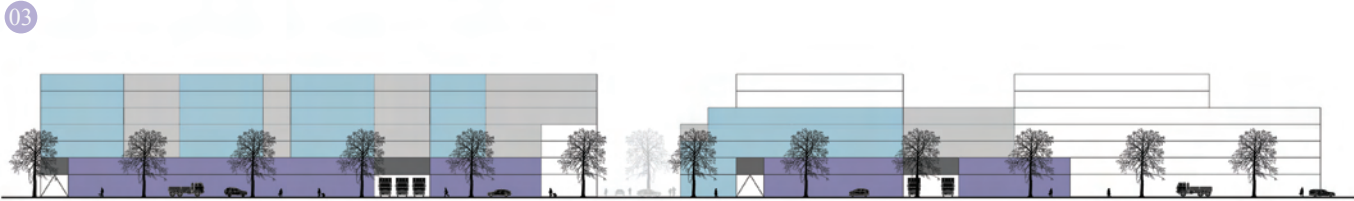
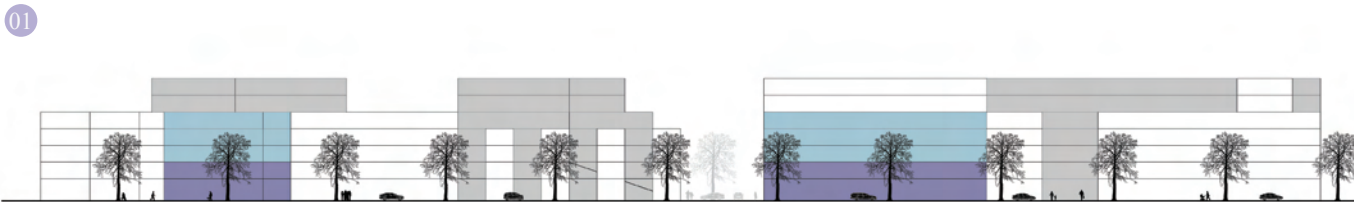
190.jpg
Expeditieshof (situatiekaart)

191.jpg
Expeditieshof (maquettefoto's)

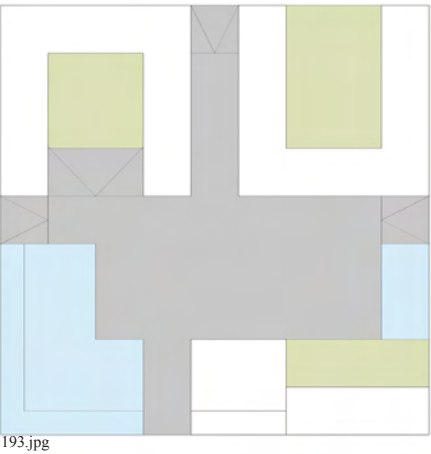
192.jpg
Expeditieshof (aanzichten)



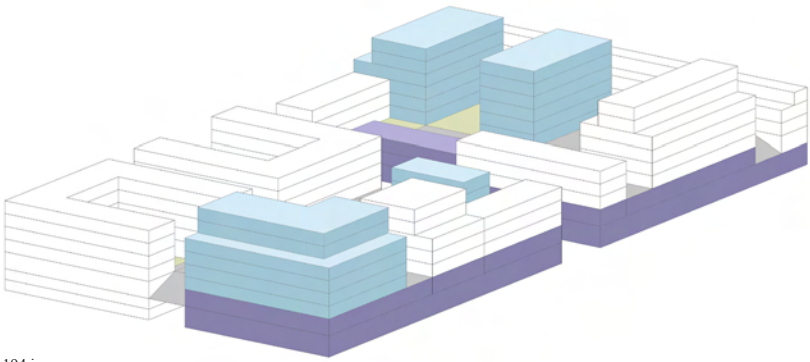
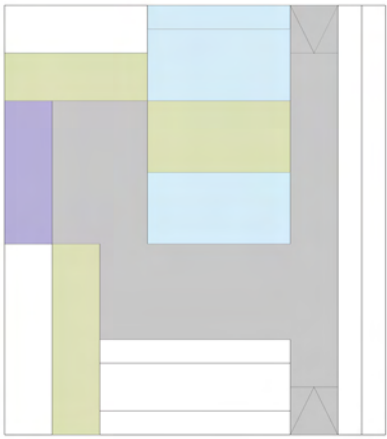
190.jpg



192.jpg



193.jpg



194.jpg

05.04.02 Verdiepte expeditiestraat

De verdiepte expeditiestraat bedient op -1 op collectieve wijze x aantal bedrijven. De verdiepte expeditiestraat heeft een breedte van 10 m en koppelt x aantal velden aan elkaar over de volledige lengte van velden. Parkeren vindt (via de verdiepte expeditiestraat) op -½ en -1 plaats. Op het leefdek op +1, welke toegankelijk is vanuit zowel de parkeergarage als het maaiveld, vindt de ontsluiting plaats van de bebouwing welke geen ontsluiting heeft op maaiveldniveau.

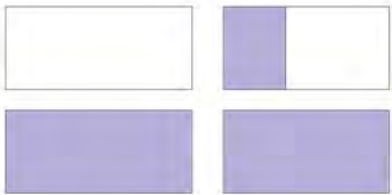
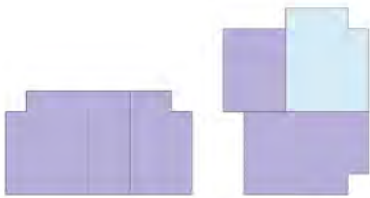
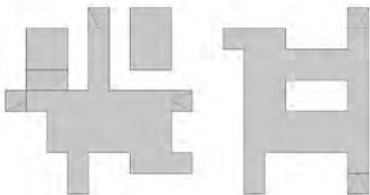
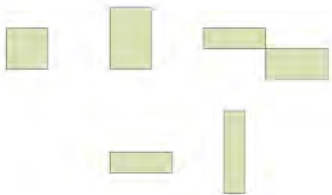
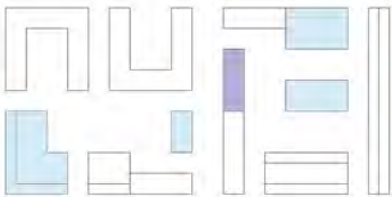
193.jpg
Verdiepte expeditiestraat (2D)

194.jpg
Verdiepte expeditiestraat (3D)

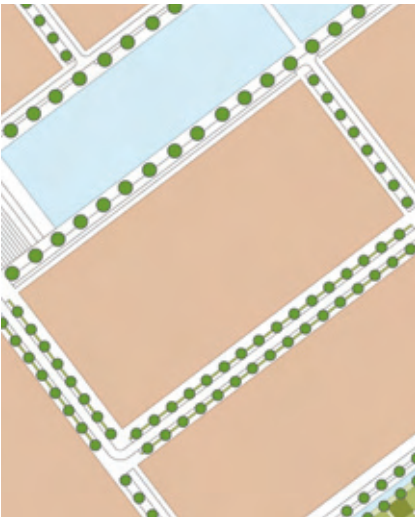
195.jpg
Verdiepte expeditiestraat (plankaart)

196.jpg
Verdiepte expeditiestraat (2D lagen)

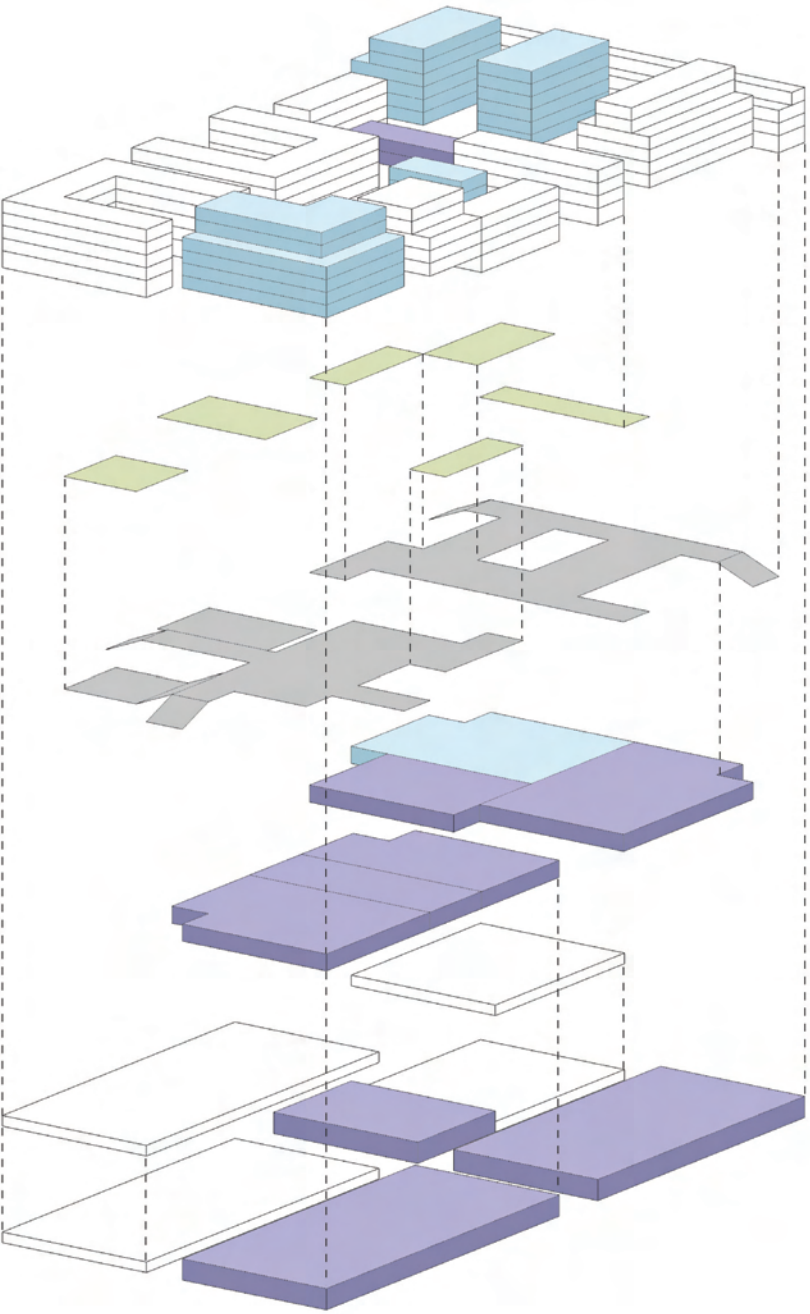
197.jpg
Verdiepte expeditiestraat (3D lagen)



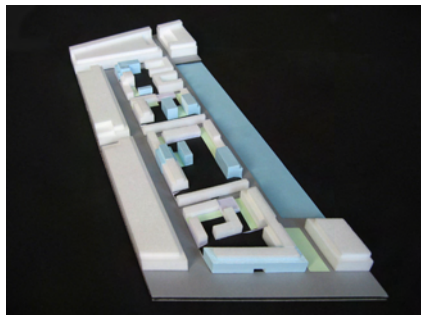
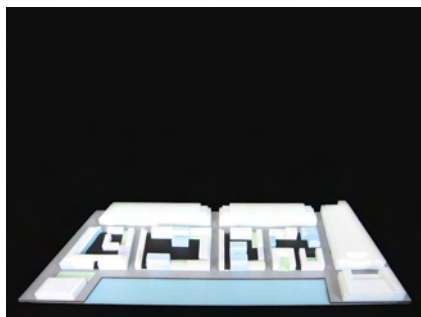
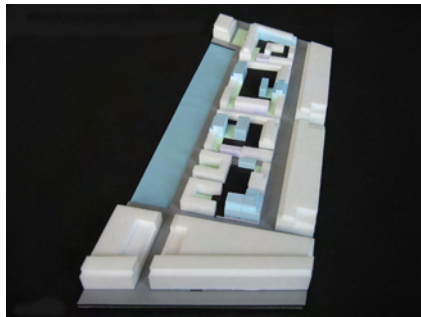
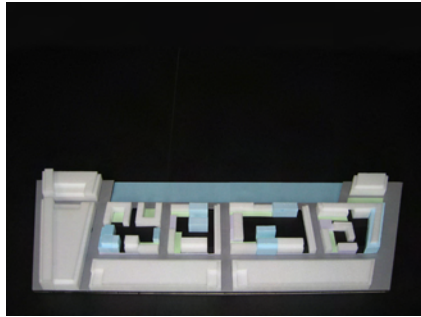
196.jpg



195.jpg



197.jpg



199.jpg

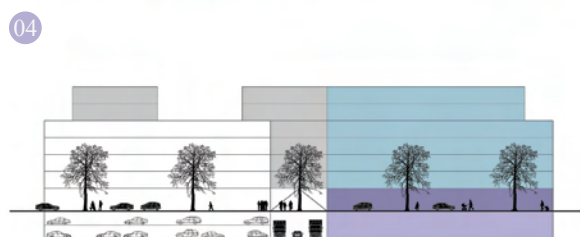
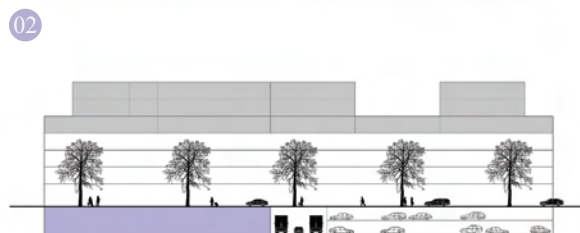
198.jpg
Verdiepte expeditiestraat (situatiekaart)

199.jpg
Verdiepte expeditiestraat (maquettefoto's)

200.jpg
Verdiepte expeditiestraat (aanzichten)



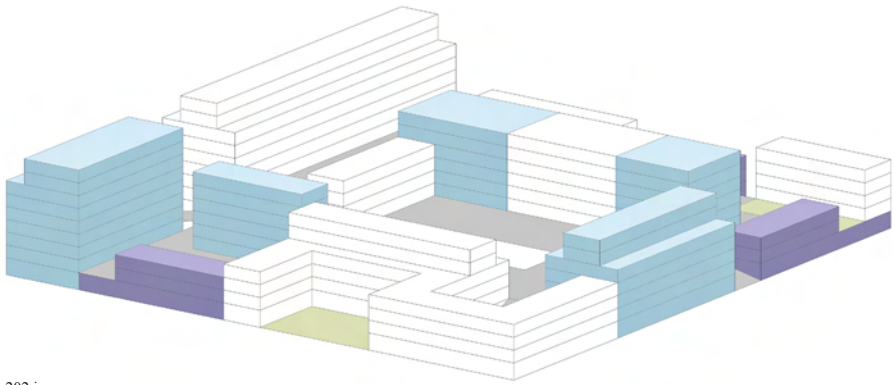
198.jpg



200.jpg



201.jpg



202.jpg

05.04.03 Expeditieplein

Het expeditieplein bedient op 0 (maaiveldniveau) op collectieve wijze x aantal bedrijven. Het expeditieplein heeft een entree van 10 m breed welke toegang geeft tot het interne expeditieplein, waaraan x aantal bedrijven hun expeditie is gesitueerd. Parkeren vindt (via het expeditieplein) plaats op 0 (maaiveldniveau). Op het leefdek op +1, welke toegankelijk is vanuit zowel de parkeergarage als het maaiveld, vindt de ontsluiting plaats van de bebouwing (welke geen ontsluiting heeft op maaiveldniveau).

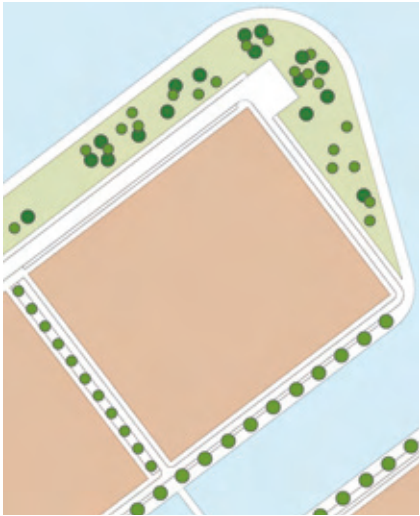
201.jpg
Expeditieplein (2D)

202.jpg
Expeditieplein (3D)

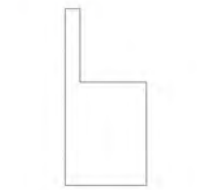
203.jpg
Expeditieplein (plankaart)

204.jpg
Expeditieplein (2D lagen)

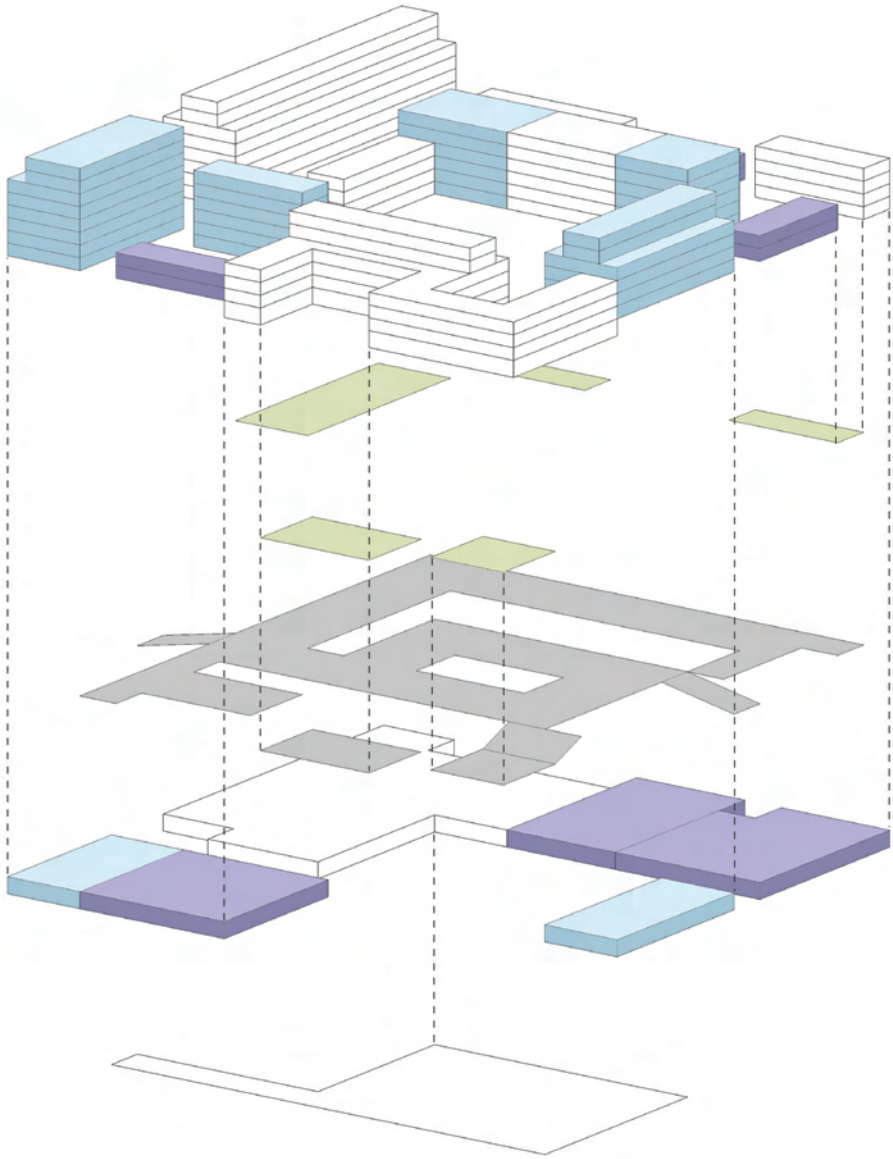
205.jpg
Expeditieplein (3D lagen)



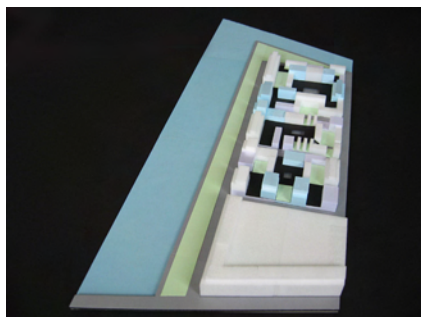
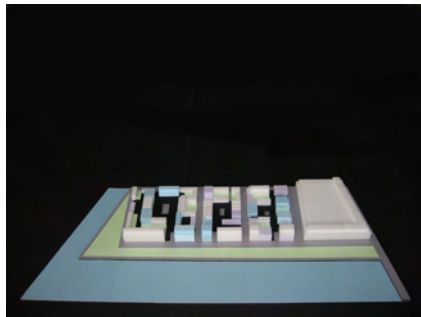
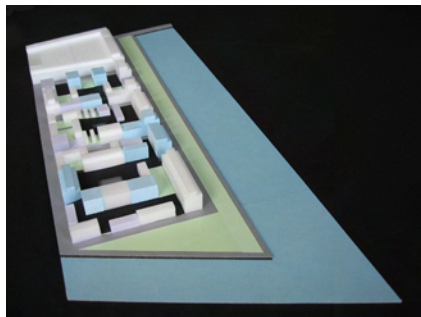
203.jpg



204.jpg



205.jpg

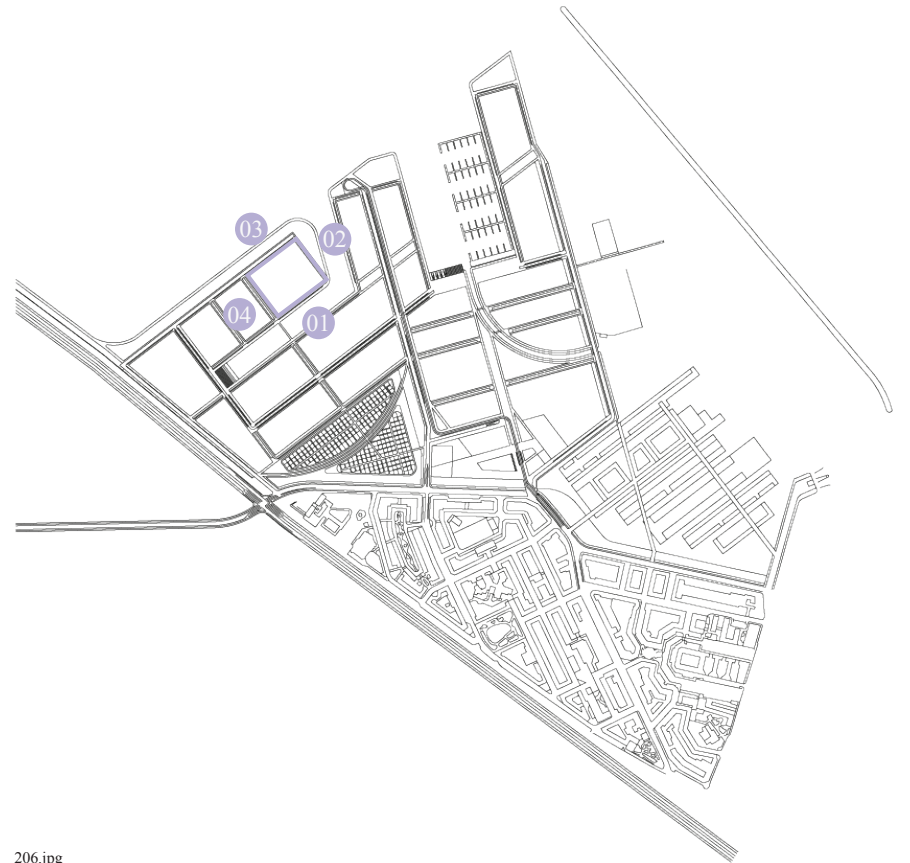


207.jpg

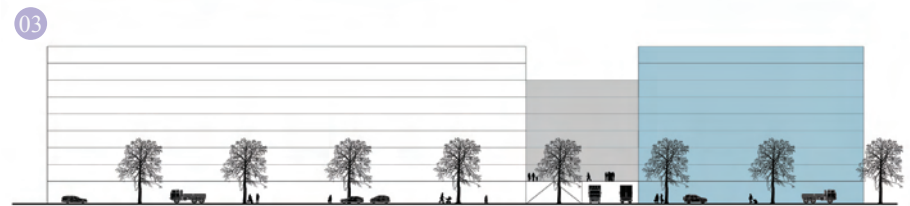
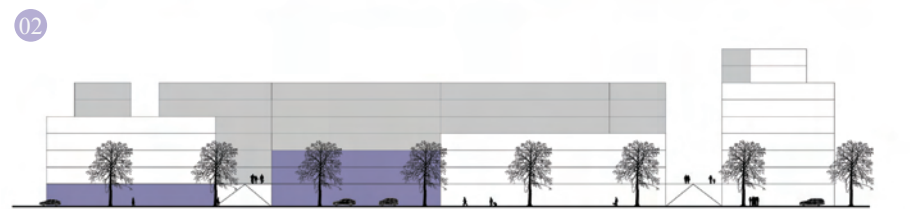
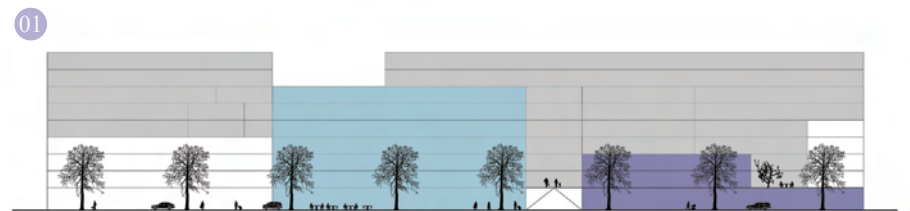
206.jpg
Expeditieplein (situatiekaart)

207.jpg
Expeditieplein (maquettefoto's)

208.jpg
Expeditieplein (aanzichten)



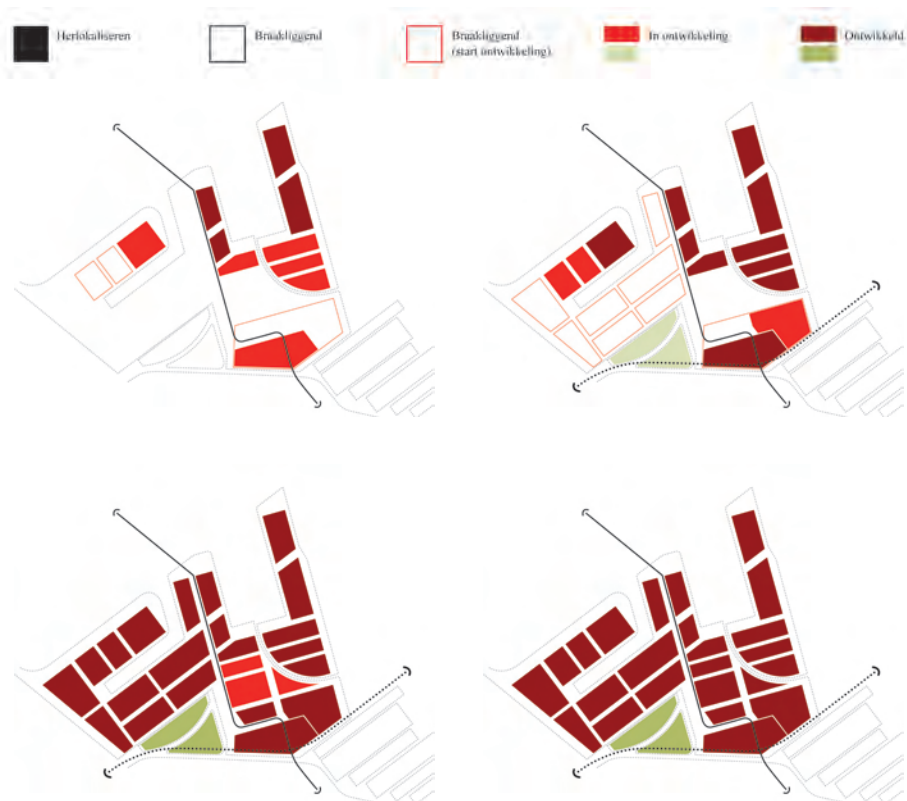
206.jpg



208.jpg



209.jpg

209.jpg
Indicatieve fasering in 8 stappen

05.05 Fasering

In het fysieke krachtenveld van Amsterdam als sterk groeiende woonwerkstad transformeren verouderde havens in de nabijheid van de binnenstad langzaam naar gemengd stedelijke woonwerkgebieden. Deze voor Stadhaven Minerva omschreven en verbeelde transformatie (04 en 05) van mono functioneel bedrijventerrein naar gemengd stedelijk woonwerkgebied is een ontwikkeling van pragmatische aard. Met behulp van een ruimtelijke strategie in de vorm van een raamwerkplan met velden (bouwenveloppen) wordt er binnen dit pragmatisme voorzien in een ontwikkeling waarbij een ruimtelijke samenhang ontstaat. Naast ingrediënten en condities, welke onderdeel uitmaken van de ruimtelijke strategie (geformuleerd in 04.01 en 04.03), is er een indicatieve fasering geformuleerd. Deze indicatieve fasering bestaat uit essentiële stappen, waarin de mogelijke ontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van de bestaande situatie naar de eindsituatie uiteengezet wordt.

De startfase heeft betrekking op de bestaande situatie waarin de transformatie aan de Danzigerkade reeds in ontwikkeling is, er aan de Archangelkade sprake is van sloop en braakliggende grond en dat er zich aan de Mercuriuskade een milieucategorie 04 bedrijf bevindt hetgeen geherlokaliseerd moeten worden. Grenzend aan de Spaarndammerdijk en Houthavens bevindt zich een braakliggend perceel hetgeen eigendom is van Gemeente Amsterdam. De meest vitale (nog florerende) bedrijvigheid bevindt zich aan de zuidzijde van de Houtveemkade en ten zuidwesten van de Danzigerbocht.

De eerste stap bestaat uit het herlokaliseren van de milieucategorie 04 bedrijvigheid aan de Mercuriuskade, zodat bij de transformatie, aan zowel de Danzigerkade als de Archangelkade, wonen kan worden geïntroduceerd. In samenhang met deze velden kunnen de kades en jachthaven aan de Minervahaven mee ontwikkeld worden.

Na het herlokaliseren dient de eerste ontwikkeling aan de Mercuriuskade op dezelfde locatie plaats te vinden, waarbij veldsgewijs in zuidwestelijke richting kan worden doorontwikkeld. Tegelijkertijd wordt aan de Spaarndammerdijk gestart met de ontwikkeling van het Rigaplein ten dienste van de Spaarndammerbuurt en de reeds herontwikkelde Houthavens. In samenhang met de ontwikkeling van het Rigaplein wordt er tevens gestart met de aanleg van de tramlijn (van Amsterdam Centraal naar de Coen- & Vlothaven) gevolgd door de aanleg van de metrolijn naar Amsterdam Noord en de daaraan gerelateerde herontwikkeling van het volkstuinencomplex.

De velden aan de zuidzijde van de Houtveemkade kunnen zich ondertussen geleidelijk ontwikkelen en sluiten daarbij aan op de ontwikkelingen aan de Mercuriuskade. Ten slotte kunnen de velden ten zuidwesten van de Danzigerbocht zich ontwikkelen. Aangezien sterk wordt afgeweken van de onderliggende verkavelingstructuur en grondeigendomsituatie komen deze velden als laatste in de fasering.

REFERENTIES

Referenties	68
06.01 Halleluja Amsterdam Structuurschets	70
06.02 From industry to mixed-use urban area	70
06.03 Halleluja Amsterdam Stadhaven Minerva	71

00	INDEX	10 t/m 11
01	INLEIDING	12 t/m 15
02	ANALYSE	16 t/m 23
03	TYPOLOGISCH ONDERZOEK	24 t/m 33
04	ONTWIKKELING	34 t/m 41
05	RAAMWERKPLAN	42 t/m 67
06	REFERENTIES	68 t/m 71

06.01 **Halleluja Amsterdam
Structuurschets**

Aalst, I. van & Weesep, J. van (2000) De Randstad als metropool: voorstudie Vijfde Nota RO.

Abrahamse, J.E. (2003) Amsterdam aan zee. De historische ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied in DRO Amsterdam, Oostelijk Havengebied Amsterdam, Stedenbouw en Architectuur, NAI Uitgevers Rotterdam, p. 9-14.

Angotti, T. & Hanhardt, E. (2001) Problems and prospects for healthy mixed-use communities in New York in Planning. In Practice and Research 16, p. 145-154.

Centraal Bureau voor de Statistiek & Planbureau voor de Leefomgeving (2008) Regionale bevolkings- en huishoudensprognose.

Combé, C. (2008) Plan Amsterdam, Amsterdam terug aan het IJ, Wonen er werken op de IJoevers.

Cushman & Wakefield (2007) European Cities Monitor.

Delft University of Technology, OTB research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies, Delft.

Dienst Ruimtelijke Ordening - DRO Amsterdam (2003) Structuurplan Amsterdam 2010. Kiezen voor Stedelijkheid.

Dienst Ruimtelijke Ordening - DRO Amsterdam (2007) Atlas Haven-Stad. Een toekomstperspectief voor de Westelijke IJ-oever.

Dienst Ruimtelijke Ordening - DRO Amsterdam (2007) bewerking van Amsterdamse Economische Verkenningen door SEO/CBS (2006) Economische betekenis van Nederlandse zeehavens 2005, RebelGroup Advisory en Buck Consultants International.

Dienst Ruimtelijke Ordening - DRO Amsterdam (2008) http://www.dro.amsterdam.nl/wat_doen_wij/stad_regio_en/wonen_en/bevolking/demografische?AcfIcmIdt=102076

GVB (2008) www.gvb.nl

Harms, H. (2003) Long Tern Economic Cycles and the Relationship between Port and City, The case of Hamburg. In Carmona, M. Globalization Urban Form & Governance / Globalization and City Ports, p.9-29.

Hemel, Z. (2008) City Journal (editie april).

Hulsbergen, E. & Kriens, I. (2000). Plancyclus. Monografie Ruimtelijke Planning, Faculteit Bouwkunde, Delft.

Kondratief, N.D. (1926) Die lange wellen der Konjunktur. In archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik 56, p. 573-609

Korthals Altes, W.K. & Tambach, M. (2008) Municipal strategies for introducing housing on industrial estates as part of compact-city policies in the Netherlands.

Mandel, E. (1972) in Harms, H. Long Tern Economic Cycles and the Relationship between Port and City, The case of Hamburg. In Carmona, M. Globalization Urban Form & Governance / Globalization and City Ports, p.9-29.

Ministerie van VROM (2008) Structuurvisie Randstad 2040.

NS (2008) www.ns.nl

OS Amsterdam (2008) http://www.os.amsterdam.nl/pdf/2008_factsheet_woningmarkt_balans.pdf / <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/10592/>

OS Amsterdam (2008) <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/10608/>

OS Amsterdam (2008) <http://www.os.amsterdam.nl/tabel/10592/>

Randstadmonitor (2006) Regio Randstad 2006.

Ruimtelijk Planbureau (2006) Vele steden maken nog geen Randstad.

Schumpeter, J.A. (1939) Business cycles, 2 Volumes, New York.

Snellenberg, A. (2008) Plan Amsterdam, Amsterdam Teleport. Nieuwe ronde nieuwe kansen.

VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) (2007) Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke Orderingspraktijk, Den Haag.

06.02 **From industry to
mixed-use urban area**

Angotti, T.& Hanhardt, E. (2001) Problems and prospects for healthy mixed-use communities in New York in Planning. In Practice and Research 16, p. 145-154.

Berenschot (2007) Kritische massa in beeld: Onderzoek vergunningverlening en handhaving Wet milieubeheer. Berenschot, Utrecht. <<http://www.vrom.nl>> [accessed Korthals Altes, W.K. and Tambach, M. 11-12-2007].

Carmona, M. (2003) Globalization Urban Form & Governance / Globalization and City Ports.

Combé, C. (2008) Plan Amsterdam, Amsterdam terug aan het IJ, Wonen er werken op de IJoevers.

Curran, W. (2007) ‘From the Frying Pan to the Oven’: gentrification and the experience of industrial displacement in Williamsbrug, Brooklyn. In Urban Studies 44, p. 1427-1440.

De Roo, G. (2000) Environmental conflicts in compact cities: complexity, decision-making, and policy approaches. Environment and Planning B: Planning and Design 27, 151–162.

DRO Amsterdam (2003) Oostelijk Havengebied Amsterdam, Stedenbouw en Architectuur, NAI Uitgevers, Rotterdam.

DRO Amsterdam (2005) MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam. Gemeente Amsterdam, Amsterdam. <<http://www.noordwaarts.nl>> [accessed Korthals Altes, W.K. and Tambach, M. 10-04-2008].

DRO Amsterdam (2007) Investeringsbesluit Buiksloterham – Transformatie naar stedelijk wonen en werken, Amsterdam. <<http://www.noordwaarts.nl>> [accessed Korthals Altes, W.K. and Tambach, M. 10-04-2008].

DRO Amsterdam (2007) Atlas Haven-Stad 2007 – Een toekomstperspectief voor de Westelijke IJ-oever.

Ecorys-Kolpron (2002) Inventariseren/ uitdiepen praktijkervaringen Stad & Milieu, Rotterdam.

Fisher, B. (2004) Waterfront Design. In Urban Land Institute, Remaking the Urban Waterfront, p. 46-63.

Geschwind, F. and Henkel, D. (1982) Innovationszyklen des industrie – Lebenszyklen der städte. In stadtbauwelt 82, p. 134-301.

Glasbergen, P. (2005) Decentralized reflexive environmental regulation: opportunities and risks based on an evaluation of Dutch experiments. Environmental Sciences 2(4), 427–442.

Harms, H. (2003) Long Tern Economic Cycles and the Relationship between Port and City, The case of Hamburg. In Carmona, M. Globalization Urban Form & Governance / Globalization and City Ports, p.9-29.

Kondratief, N.D. (1926) Die lange wellen der Konjunktur. In archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik 56, p. 573-609.

Korthals Altes, W.K. (2007) The impact abolishing social-housing grants on the compact-city policy of Dutch Municipalities. In Environment and Planning 39, p. 1497-1512.

Korthals Altes, W.K. & Tambach, M. (2008) Municipal strategies for introducing housing on industrial estates as part of compact-city policies in the Netherlands, Delft University of Technology, OTB research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies, Delft.

Krieger, A. (2004) The Transformation of the Urban Waterfront. In Urban Land Institute, Remaking the Urban Waterfront, p. 22-45.

Lanser, L. & Dieleman, I. (2009) Halleluja Amsterdam. Structuurschets, deel A (P2 afstudeerrapport), Breda.

Läpple, D. (1989) Neue technologien in räumlicher Perspektive. In informationen zur Raumentwicklung 4, p. 213-226.

Louw, E. (2006) Bedrijventerreinen en functiescheiding: een achterhaald idee? in S&RO 03/2006, 12 – 23.

Maier, H. (1985) Basic innovations and the next long waves in the USA. In Vasco, T. Long waves debate. Selected papers from a conference. On long term fluctuations in economic growth. Their causes and consequences, Weimar, p. 76-103.

Mandel, E. (1972) in Harms, H. Long Tern Economic Cycles and the Relationship between Port and City, The case of Hamburg.

Meyer, H. (1999) City and Port. Urban Planning As a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure.

Peterson, S. (1980) Urban Design Tactics, AD Profiles, No. 20, London.

Rafferty, L. (2004) A Vision and Strategy for Distinguishing and Connecting Waterfront Neighbourhoods. In Urban Land Institute, Remaking the Urban Waterfront, p. 30-31.

Rath, J. (1988) Arbeit im Hamburger hafen. Eine historische untersuchung, Hamburg.

Schumpeter, J.A. (1939) Business cycles, 2 Volumes, New York.

STEARC urban design (2008) <http://www.stearc.nl/animal.html> [accessed 20-12-2008].

Teppema, A. (2004) Plan Amsterdam, Wonen tussen de bedrijven door.

Van de Hof, J. (2006) PPS in de polder, De betekenis van publiekprivate samenwerking voor de borging van duurzame ruimtelijke kwaliteit op Vinex-locaties, Utrecht.

Van Rooij, B. (2006) Regulating Land and Pollution in China: Lawmaking, Compliance, and Enforcement; Theory and Cases. Leiden University Press, Leiden. <<https://openaccess.leidenuniv.nl/dspace/bitstream/1887/5433/1/Thesis.pdf>> [accessed by Korthals Altes, W.K. and Tambach, M. 2 May 2007].

Vasco, T. (1985) Long waves debate. Selected papers from a conference. On long term fluctuations in economic growth. Their causes and consequences, Weimar.

VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) (2007) Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke Orderingspraktijk, Den Haag.

Urhahn, G.B. and Bobic, M. (1996) Strategie voor stedelijkheid, Een studie over het thema stedenbouwkundige kwaliteit en opdrachtgever.

Zonneveld, W. (1991) Conceptvorming in de ruimtelijke planning: Encyclopedie van planconcepten, University of Amsterdam, Amsterdam.

**06.03 Halleluja Amsterdam
 Stadhaven Minerva**

Aardse, H. & de Leeuw, L. (2006) Monumenten & Archeologie Amsterdam - Quickscan plangebied Minervahaven Amsterdam.

Abrahamse, J.E. e.a. (2003) Oostelijk Havengebied Amsterdam, Stedenbouw en Architectuur, NAI Uitgevers, Rotterdam.

Bergvelt, D. & Oosterbaan Martinus, J. (2005) Werk in uitvoering – Opdrachtgevers en bedrijventerreinen, Architectuur Lokaal Amsterdam.

Castex, J. e.a. (2003) De rationele stad – Van bouwblok tot wooneenheid, Amsterdam, p. 108-109.

Dieleman, I. (2009) Halleluja Amsterdam – From industry to mixed-use urban area – Spatial Strategies for transformation of inner city related industrial harbour areas into mixed-use urban areas.

DRO Amsterdam (2007) Atlas Havenstad 2007 – Een toekomstperspectief voor de Westelijke IJ-oever, Amsterdam.

Korthals Altes, W.K. & Tambach, M. (2008) Municipal strategies for introducing housing on industrial estates as part of compact-city policies in the Netherlands.

Lanser, L. & Dieleman, I. (2009) Halleluja Amsterdam – Structuurschets, Breda.

Lanser, L. & Dieleman, I. (2009) Halleluja Amsterdam – Structuurschets Plus, Breda.

Louw, E. (2006) Bedrijventerreinen en functiescheiding: een achterhaald idee? in S&RO 03/2006, 12 – 23.

Mozas, J. & Fernández Per, A. (2004) Density - New Collective Housing. A+T Publishers, Vitoria-Gasteiz.

Mozas, J. & Fernández Per, A. (2007) D Book - Density, Data, Diagrams, Dwellings, A+T Publishers, Vitoria-Gasteiz.

Mozas, J. & Fernández Per, A. (2008) The Public Chance - New Urban Landscapes, A+T Publishers, Vitoria-Gasteiz.

Stadtentwicklung Dortmund (2005) Phoenix West - Zukunftsstandord, Dortmund.

Teppema, A. (2004) Plan Amsterdam, Wonen tussen de bedrijven door.

Van der Gaag, S. (2004) Vademecum bedrijventerreinen, Rotterdam.

VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) (2007) Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke Orderingspraktijk, Den Haag.

