

# Masterplan Hemhavens

Naar een vitale toekomst  
voor het Hemhavengebied in Amsterdam



Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, juni 2005

## Hemhavens, topper in Zeehavens Amsterdam

*Zeehavens Amsterdam* Zeehavens Amsterdam is van grote (inter)nationale betekenis. In Europa staat de haven qua goederenomszet in de top vijf. De haven is multifunctioneel en sterk in het bewerken van aangevoerde bulkgoederen zoals kolen, veevoeders en olieproducten. Als cacaohaven is Amsterdam zelfs de nummer 1 in de wereld. In totaal kwam de goederenoverslag in de Amsterdamse haven in 2004 uit op ruim 70 miljoen ton. Dat is een winst van 19% ten opzichte van 2003, waarmee de Amsterdamse haven één van de snelst groeiende havens in Europa is. De goede bereikbaarheid via water, weg, spoor en de lucht (Schiphol) is hiervoor een belangrijke voorwaarde. De economische betekenis van dit gebied is dan ook groot: de directe maritieme toegevoegde waarde bedraagt meer dan drie miljard euro en de directe maritieme werkgelegenheid meer dan 38.000 mensen. De haven is daarmee niet alleen één van de pijlers van de regionale Amsterdamse economie, maar is ook van nationale betekenis.

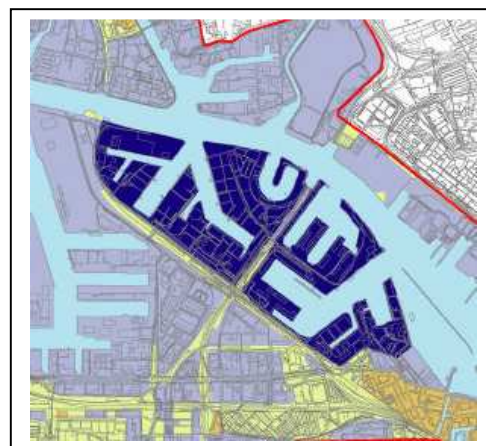
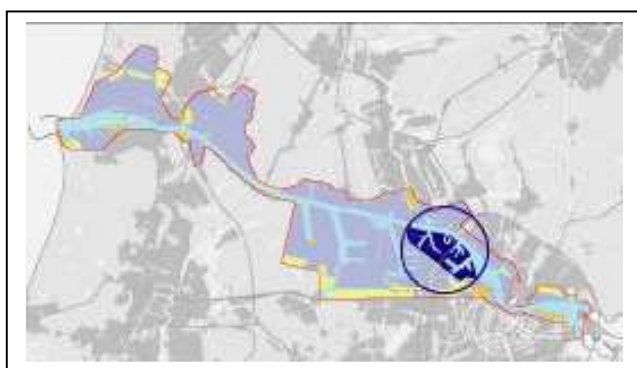
*Hemhavens* Het gebied van de Hemhavens heeft een bijzondere positie in Zeehavens Amsterdam. Hoewel het tot de oudere gedeelten van de haven behoort, levert het gebied goede economische prestaties. Dat komt met name vanwege de mix aan havengebonden bedrijvigheid met veel overslag en bewerking van producten, en kleinschalige, op de stad Amsterdam gerichte bedrijvigheid. Omdat een deel van het gebied van de Hemhavens gelegen is binnen de Ring A10, is er wel sprake van toenemende stedelijke druk. Leeftijd en situering van de Hemhavens vormen dan ook de belangrijkste aanleidingen voor een tweezijdige opgave voor herstructurering, namelijk revitalisering om te voldoen aan de moderne eisen van een wereldhaven en transformatie om stad en haven beter op elkaar te laten aansluiten.

In dit Masterplan wordt de visie op herstructurering van het Hemhavengebied gepresenteerd. Het doel is om met behulp van enkele sleutelprojecten de gewenste revitalisering en transformatie effectief op gang te brengen, waarbij meer toegevoegde waarde voor haven en stad ontstaat. Het motto voor deze herstructurering is daarom 'Haven-Stad'. Dat staat voor een nieuwe relatie tussen de haven en de stad, die profijtelijk is voor beide.

*Dynamiek en draagvlak* Hemhavens is niet het enige gebied in Zeehavens Amsterdam dat in beweging is. De versterking van de goede positie van de haven vergt een voortdurend inspelen op veranderingen in de markt en in de omgeving. Vanzelfsprekend heeft dat zijn invloed op de perspectieven voor gebiedsontwikkeling en herstructurering. Hierbij is de gezamenlijke betrokkenheid van bedrijven en de verschillende overheden (gemeente, regio, rijk) van belang. Een wezenlijke functie van dit Masterplan is dan ook om middels de aanpak van concrete projecten in het Hemhavengebied de gezamenlijke betrokkenheid verder vorm en inhoud te geven. De aanwijzing door de rijksoverheid van vijf zogenaamde 'Topperprojecten' in het Noordzeekanaalgebied (w.o. het Hemhavengebied) is daartoe een belangrijke aanzet.

## Profiel van de Hemhavens

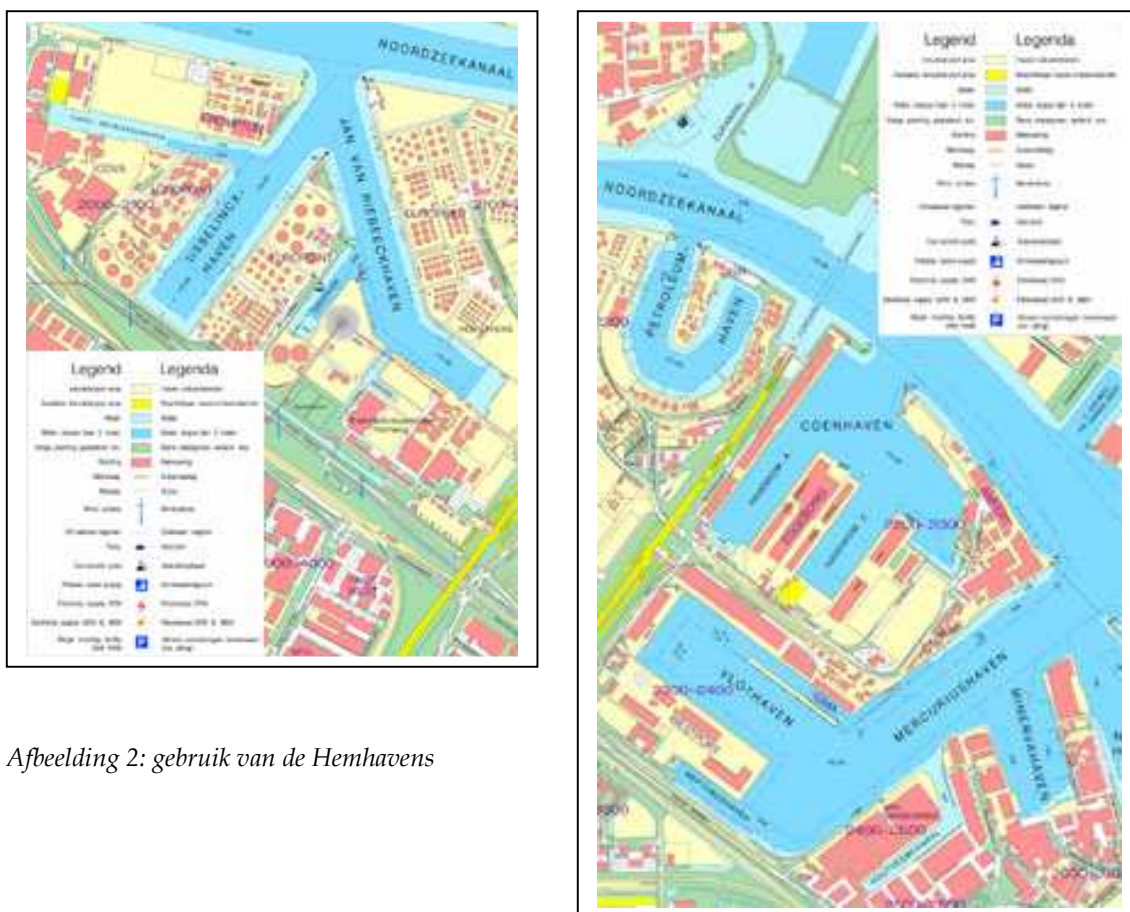
*Plangebied* De Hemhavens behoren tot de oudere gedeelten van het Amsterdamse havengebied. Het gebied wordt begrensd door het Noordzeekanaal en de voormalige Hemspoorlijn naar Zaanstad, en wordt doorsneden door de Ringweg A10 en de Coentunnel. Het Hemhavengebied beslaat van west naar oost de verschillende havenbekkens en haventerreinen van de Petroleumhaven en omgeving (Petroleumhaven, Jan van Riebeekhaven, Usselincxhaven en Carel Reijnerszhaven) en de Mercuriushaven en omgeving (Houthavens, Minervahaven, Mercuriushaven, Vlothaven, Coenhaven). De bruto oppervlakte van het gebied bedraagt circa 470 hectare, waarvan 200 ha water.



*Afbeelding 1: positie van de Hemhavens in de Amsterdamse havenregio.*

*Geschiedenis* De aanleg van het Noordzeekanaal in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw heeft een belangrijke impuls gegeven aan de havenontwikkeling aan de westzijde van Amsterdam. In een periode van 50 jaar transformeert het gebied van landbouwgebied tot havengebied. Dat proces begint in 1888 met het graven van de Petroleumhaven op grote en veilige afstand van de toenmalige bebouwde kom van Amsterdam. Na de Petroleumhaven volgt de aanleg van de Houthavens en de Minervahaven. In de jaren dertig van de 20<sup>e</sup> eeuw wordt de Coenhaven

aangelegd als stukgoedhaven. Na de tweede wereldoorlog breidt het gebied zich verder uit als oliehaven en start de bulkoverslag. Vanaf de jaren zestig loopt het stukgoed verder terug en komt er in het gebied steeds meer nadruk te liggen op de bulkoverslag. In het havengebied leidt dit tot ruimtelijke aanpassing door demping van enkele havenkommen. Deze transformatie wordt versterkt door de optredende schaalvergroting bij de oliebedrijven. Vanaf de jaren tachtig van de vorige eeuw is sprake van groeiende belangstelling van stedelijke bedrijvigheid om zich te vestigen in het Hemhavengebied.



Afbeelding 2: gebruik van de Hemhavens

*Prestaties*

In de Hemhavens is op dit moment een grote variëteit aan bedrijven gevestigd en wordt de ruimte intensief gebruikt. Behalve zeehavengebonden bedrijvigheid, zoals de opslag en overslag van stukgoed en massagoed, zien we in het gebied ook een elektriciteitscentrale, een afvalverwerkingsinstallatie, chemische industrie, verwerking van hout en houtproducten, kleinschalige productie, de bewerking van mineralen en grondstoffen en diverse distributieactiviteiten.

De totale overslag bedroeg in 2004 # mln ton en leidde tot circa # mln aan havengelden. De opbrengsten aan grond bedroegen # mln, waarmee het gebied een belangrijke bron van inkomsten vormt voor de gemeente Amsterdam. De werkgelegenheid bedraagt op dit moment circa # arbeidsplaatsen. Grote bedrijven zijn met name Europoint, Cargill, Igma, Amfert en Eggerding. Het Hemhavengebied is goed ontsloten over water, over spoor en over de weg, al neemt de congestie toe. Er is sprake van zonering binnen het gebied, waar tot en met hindercategorie 5 is toegestaan. De grond in het gebied is grotendeels uitgegeven, met een enkele kavel beschikbaar voor uitgifte (totaal # ha). Er is dan ook relatief weinig leegstand of ruimte-extensieve benutting in het Hemhavengebied.



## Opgaven en ambities voor de Hemhavens

*Kernopgaven* De Hemhavens is een zeehavengebied dat steeds meer in de stad komt te liggen. Om de vitaliteit te waarborgen is modernisering en transformatie nodig. Door modernisering kan de haven weer voldoen aan de moderne eisen van een wereldhaven. Dat is het ruimtelijk-economische belang van dit Masterplan. Door transformatie kunnen stad en haven weer beter op elkaar aansluiten. Dat is het stedelijke belang van dit Masterplan. Beide belangen vragen om een gecombineerde aanpak van verschillende knelpunten opdat de Hemhavens niet alleen de ruimte kunnen bieden aan bestaande en nieuwe havengebonden bedrijvigheid, maar ook aan de ruimtevraag vanuit de stad.

### **Ruimtelijk-economische ambitie**

Een zeehavengebied, zoals de Hemhavens, kenmerkt zich door terreinen aan diep water voor grootschalige bedrijvigheid en industrie. Dit soort terreinen is tamelijk uniek in ons land. Ook blijken zeehavengebieden maar moeizaam nieuw te realiseren, zoals de aanleg en ingebruikneming van de Afrikahaven, de Eemshaven en Tweede Maasvlakte laten zien, en blijken eenmaal gevestigde bedrijven niet eenvoudig te verplaatsen naar andere locaties. Dat betekent dat we zuinig moeten zijn op deze terreinen, zeker wanneer er (zoals in de hemhavens) vitale industrieën zijn gevestigd, zoals grote multinationale ondernemingen als Europoint en Cargill, die belangrijk zijn voor de economie, het imago en het internationale vestigingsklimaat van Nederland. Behoud van het zeehavengebied en de gevestigde bedrijvigheid staat dan ook voorop. Dat vraagt om het scheppen van de juiste condities in het havengebied, waardoor de bedrijvigheid verleid wordt om te blijven investeren. Alleen zo kan sprake zijn van behoud van een vitaal Hemhavengebied. De belangrijkste opgaven hiervoor zijn herstructurering, verbetering van de bereikbaarheid en vergroten van de veiligheid.

*Tegengaan veroudering* Herstructurering van delen van de Hemhavens is nodig vanwege de moderne eisen (ook qua veiligheid) die gesteld worden aan het functioneren van een wereldhaven met verschillende overslag-, verwerkende en logistieke bedrijven. Eén van de problemen in dit deel van de haven is bijvoorbeeld dat de kavels soms te klein van schaal zijn voor moderne havenactiviteiten. De markt vraagt om grotere terreindieptes. De kavels rond de Petroleumhaven zijn klein en er is vervuiling in het gebied. Ook delen van de Coen- en Vlothaven voldoen steeds minder aan de eisen van de gebruikers, waardoor het in een neerwaartse spiraal terecht dreigt te komen. Veroudering komt tot uitdrukking in kleine kavels, verouderde loodsen en daaruit volgend onderbenutting en leegstand. Dat kan worden tegengegaan door schaalvergroting/herverkaveling en het aanboren van nieuwe markten door benutting van (nieuwe) kwaliteiten. Met name interessant is nieuwe kadegebonden bedrijvigheid op smalle kavels nabij de stad, zoals voor shortsea transport en stedelijke distributie. De opgave is dus vooral om modernisering van haventerreinen te combineren met nieuwe mogelijkheden en kwaliteiten.

*Verbetering bereikbaarheid* Naast modernisering van de haventerreinen vormt de verbetering van de infrastructuur een belangrijke ruimtelijk-economische opgave. Beter gezegd: het opheffen van het capaciteitstekort van de infrastructuur. Dit komt tot uitdrukking in de plannen voor de Tweede Coentunnel en voor een ongelijkvloerse aansluiting op hoofdspoorwet. Deze plannen leiden tot knelpunten qua bereikbaarheid binnen het Hemhavengebied. Voor de weg brengt de verbreding van de Coentunnel de bereikbaarheid over de Vlothavenweg in gevaar. De verbreding van de Coentunnel leidt ook tot de noodzaak om havenspoorlijnen te verleggen. Beide projecten vormen dan ook de aanleiding om de ontsluiting binnen het gebied tegen het licht te houden en verbeteringen aan te brengen. Tot slot dient ook de bereikbaarheid over het water verbeterd te worden met het oog op uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor de binnenvaart om vervoer over water te stimuleren. De opgave is hier dus vooral om de verbetering van de externe bereikbaarheid te combineren met de verbetering van de interne bereikbaarheid van het gebied.



*Vergroten veiligheid* Veiligheid in havengebieden is van groot belang. Dat betreft zowel de 'port security' voor schepen als voor bedrijven. Binnenkort geldt dat ook voor binnenvaartschepen en voor het gebied als geheel. De richtlijnen bieden nuttige en richtinggevende kaders voor het gebied, maar leiden ook tot extra opgaven, zoals bij de ruimtelijke menging van havenactiviteiten en stedelijke bedrijvigheid. Er gelden namelijk nog geen port security vereisten voor stedelijke bedrijvigheid. Nu al worden op dit punt knelpunten zichtbaar. De opgave is om port security te benutten in combinatie met het leefbaar en werkbaar houden van het gebied voor stedelijke bedrijvigheid.

### **Stedelijke ambitie**

De ruimtelijk-economische ambitie dient gecombineerd te worden met de ambitie om in te spelen op de stedelijke ruimtebehoefte. Door uitbreiding van het stedelijk gebied komt de haven steeds meer in de stad te liggen. Dit vraagt om extra aandacht voor milieu en externe veiligheid en voor het zorgvuldig omgaan met schaarse ruimte. De Hemhavens zijn te waardevol en te vitaal om nu op te geven. De opgave is dan ook om haven en stad weer samen te brengen door gelijktijdig tegenwicht én ruimte te bieden aan de stedelijke druk.

*Tegenwicht* De opgave om tegenwicht te bieden aan stedelijke druk is gericht op het zo vitaal en zo schoon mogelijk houden van het Hemhavengebied. Vitaal door intensieve benutting en het voorkomen van rafelrandgebieden. Schoon door bronmaatregelen, alara principes en monitoring. Maar ook door duidelijke afspraken met de stad te maken over emissies en de begrenzing van stedelijke uitbreidingsmogelijkheden. Speciale aandacht is hierbij voor het overgangsgebied van de Minervahaven. De Minervahaven moet een vitale buffer zijn tussen stad en haven.

*Ruimte bieden* Daarnaast biedt de herstructurering kansen om de ruimte in de Hemhavens op een meer efficiënte, effectieve en aantrekkelijke wijze te gebruiken voor

verschillende milieuruimte vragende, ruimtebehoevende functies van de stad Amsterdam en de wijdere omgeving. Eén van de problemen van de stad Amsterdam is namelijk om voldoende ruimte beschikbaar te hebben voor de accommodatie van stedelijke bedrijvigheid. Vanuit dit perspectief kan ook de ontsluiting (bereikbaarheid, infrastructuur, openbaar vervoer) en de ruimtelijke kwaliteit van delen van de Hemhavens in een nieuw licht beschouwd worden.

*Ambities  
gebundeld*

De schaalvergroting, ontsluiting en stedelijke druk vragen derhalve om vernieuwing van de verkavelingen, de infrastructuur, het functionele gebruik en de inbedding in de stad. De ambitie van dit Masterplan is daarom gericht op bundeling en hergroepering van verwante activiteiten, herschikking van bestaande havenactiviteiten en allocatie van nieuwe functies. Dat impliceert het aanbrengen van segmentering in soorten bedrijvigheid, die ook ruimtelijk van elkaar zijn gescheiden, namelijk overslag en bewerking van olieproducten westelijk van de Coentunnel, overslag en industrie droge (agri)bulk in het middendeel van de hemhavens en hout en kleinschalige bedrijvigheid in het oostelijk deel.

In strategisch opzicht worden hiermee verscheidene doelen gerealiseerd, zoals bestrijden van veroudering, behoud en versterking van de (inter)nationale economische positie, intensief ruimtegebruik en functiemenging, versterking van de rol van het transport over water en niet op de laatste plaats het versterken van het imago van Amsterdam als havenstad. De ruimte in de haven beperkt zich in dit opzicht niet tot schepen en industriële en logistieke bedrijven, maar omvat ook een groeiende groep aan stedelijk-economische activiteiten, havenondersteunende services, toerisme en stedelijk-recreatieve activiteiten. Dit nieuwe profiel van 'Haven-Stad' vereist een scherpere uitlijning van de kansen en beperkingen in de deelgebieden van de haven, die helder gecompartmenteerd en gezoneerd zullen worden in een aantal onderscheiden karakteristieke gebieden of clusters met een eigen signatuur, die elkaar onderling versterken.

*Aanpak* Herstructurering van een dergelijk groot havengebied is een enorme financiële opgave die niet volledig kan worden bekostigd uit de beoogde meerwaarde die er kan ontstaan. Daar is de locatie niet uniek in. Daarom is in dit Masterplan gekozen voor een aanpak in de vorm van deelprojecten en voor samenwerking in de uitvoering van deze deelprojecten met publieke en private partners. In die zin is het Masterplan Hemhavens niet alleen een 'Topperproject' van het ministerie van Economische Zaken, maar is het (o.m. via de betrokkenheid van de markt) ook gekoppeld aan de HIRB-regeling van de provincie Noord-Holland en aan het GSB III budget van de gemeente Amsterdam.

## Perspectieven voor de Hemhavens

*Drie clusters* De maritieme markt en de stad vragen om nieuwe combinaties van havenprojecten en stedelijke projecten die aansluiten bij de eigen karakteristieken van het gebied, die meerwaarde creëren en die een zekere mate van robuustheid garanderen richting toekomst. Daarom worden in dit Masterplan Hemhavens drie functionele clusters onderscheiden, die elkaar versterken:

- A. het cluster van de Minervahaven als 'Stadshaven'
- B. het cluster van de Mercuriushaven e.o. als 'Industriehaven'
- C. het cluster van de Petroleumhaven als 'Energiehaven'

Deze drie clusters zullen helder geprofileerd worden op basis van een strategie van respectievelijk transformeren, intensiveren en consolideren van de huidige karakteristieken van elk deelgebied.

### Perspectief Minervahaven - Stadshaven

*Transformeren als strategie* De strategie voor de herstructurering van het cluster van de Minervahaven e.o. is gericht op het transformeren van het gebied tot een zogeheten stedelijke bedrijventerrein. Daarmee kan het tevens fungeren als buffer tussen het havenindustriële complex van het Mercuriushavengebied en de toekomstige woningbouw in het Houthavengebied.

De ambitie voor Minervahaven is het realiseren van een geleidelijke transformatie naar een vitaal stedelijk bedrijventerrein met een grote diversiteit aan bedrijven. Daarbij is sprake van een koppeling van kwaliteitsverbetering voor de huidige functie (met o.a. houtgerelateerde bedrijven en kadegebonden bedrijven, waaronder een cacao-opslag en kleinschalige nautische bedrijvigheid) met flexibel en intensief ruimtegebruik voor nieuwe gebruikers, die andere eisen stellen aan de omgevingskwaliteit en de bereikbaarheid. Inmiddels kent de Minervahaven al een grotere verscheidenheid aan op de stad gerichte bedrijven, zoals metaalconstructiebedrijven, foto- en filmstudio's, groothandelsbedrijven,

schoonmaakbedrijven, drukkerijen en administratiekantoren. Opvallend is het grote aantal kleine bedrijven. De meest recente ontwikkeling is de vestiging van creatieve en vaak nog jonge bedrijven. Hieronder bevinden zich onder meer ontwerp bureaus en bedrijven in de audiovisuele media. Voor deze bedrijven is Minervahaven een attractieve locatie. De profilering als stedelijk bedrijventerrein borduurt verder op het aanpassingsvermogen van het gebied aan veranderende economische en ruimtelijke omstandigheden.

*Koers*

De koers voor het cluster van de Minervahaven als “Stadshaven” is met name gericht op:

- Ruimte bieden aan combinaties van kleinschalige stadsgeoriënteerde en creatieve bedrijvigheid, w.o. verschillende leisure voorzieningen (zoals een havenrestaurant);
- Voorkomen van verdringing door kantoren, door grootschalige publieksaantrekkende voorzieningen (zoals een Praxis of autoboulevard), door woonfuncties, woonboten of door permanent recreëren;
- Behoud van wacht- en ligplaatsen voor de kustvaart en binnenvaart (zie bijlage);
- Behoud van kleinschalige nautische bedrijvigheid, waaronder scheepsreparatie en de verhuur van dekschuiten en wellicht een jachthaven in de Houthaven.

*Bouwstenen*

Bouwstenen die hierbij o.a. gebruikt kunnen worden zijn uitgifte van nieuw terrein (demping van het Houtveemkanaal), verbetering van de externe bereikbaarheid van Minervahaven (zoals het doortrekken van de tram van de Isolatorweg naar het Centraal Station en het ‘sluiten van de ring’), verbetering van de interne verkeersstructuur (n.b.: de interne ontsluiting van het gebied wordt nog gekenmerkt door de oorspronkelijke havenstructuur van doodlopende openbare wegen en niet toegankelijke kades), verbeteren van de parkeermogelijkheden en ontlasting van de parkeerdruk veroorzaakt door overloop van de aangrenzende Spaarndammerbuurt en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied

(zoals zicht op havenactiviteiten, bebouwingsstructuur, openbare ruimte en groen), inclusief parkmanagement.

De Minervahaven kan als “Stadshaven” aldus een plek worden voor bedrijven in verschillende stadia van hun levenscyclus; pioniers in de fase van de ‘broedplaats’, maar ook bedrijven die al van oudsher in de stad zijn gevestigd, zoals activiteiten op het gebied van film, mode, architectuur, ateliers, showrooms, groothandel, aannemers, schilders en ‘knutselaars’ (past in de milieuzonering). Deze diversiteit is belangrijk voor de vitaliteit van het gebied en geeft kracht als buffer tussen het stedelijk wonen aan de ene kant en de havenactiviteiten aan de andere kant. Arbeidsintensief. Kleinschalig. Startende ondernemers. Gestapelde bedrijfsfuncties. Het romantisch verleden op realistische wijze geactualiseerd (zie de Ontwikkelingsvisie ‘Minervahaven’, die een raamwerk biedt voor een aantal activiteiten en projecten die in 2005 zullen starten).

## Perspectief Mercuriushaven - Industriehaven

*Intensiveren als strategie* De strategie voor de Mercuriushaven e.o. is gericht op het intensiveren van de haven- en industrie functie van dit deel van de haven voor diverse haven-, distributie- en industrie gerelateerde activiteiten. De terreinen, die vrijkomen vanwege modernisering van de havenbedrijvigheid, krijgen een nieuwe invulling, zoals de Vlothavenpier. Het gaat om plekken die aan diep vaarwater liggen en een geringe terreindiepte kennen en die geschikt gemaakt kunnen worden voor de markt voor nieuwe distributiegeoriënteerde land/water combinaties. Tegelijkertijd is in dit cluster sprake van enkele goed functionerende industriële bedrijven, die behoefte hebben aan het garanderen van continuïteit. Aandachtspunten voor revitalisering zijn behoud van bedrijvigheid, aantrekken van nieuwe nate functies, de geluid-, geur- en stofemissies, bereikbaarheid en het aanscherpen van de nautische veiligheid.

*Koers* De koers voor het cluster van de Mercuriushaven als “Industriehaven” is met name gericht op:

- Behoud diepzeehaven, geschikt voor multi purpose carriers en met mogelijkheden voor palletisering en containeroverslag;
- Aanboren en ontwikkelen van kansrijke nieuwe markten, mogelijkwerwijs een distributiehaven met nieuwe activiteiten zoals Distrivaart en stedelijke distributie (binnen de ring en nabij Schiphol-Oost);
- Nieuwe combinaties land/waterprogramma met aantrekkelijke uitstraling (havendrukke) en laad- en losvoorzieningen;
- Aan de buitenrand van de Coenhaven (Mercuriushaven, noordzijde Vlothaven) garanderen van continuïteit voor Igma, Cargill en Amfert (die daar naar tevredenheid gevestigd zijn) door een goed vestigingsklimaat te waarborgen.

*Bouwstenen* Bouwstenen die hierbij o.a. gebruikt kunnen worden zijn de verbetering van de verkeersontsluiting naar de Nieuwe Hemweg, het geschikt maken voor havenbrede bundeling van diverse tijdelijke (kleinschalige) haven- en stadsondersteunende activiteiten (zoals bijvoorbeeld tijdelijke ligplekken voor kranen, dekschuiten, lig- en wachtplaatsen voor binnenvaart, duwbakken, sleepschepen en kustvaarders) en de herontwikkeling van het front aan de A10 in combinatie met aanleg van de 2<sup>e</sup> Coentunnel (bijvoorbeeld door herverkavelen van het terrein voor specifieke bedrijfslocaties aan het water; zichtbaar maken van havenactiviteiten vanaf de A10; verbetering van de uitstraling en hogere prijsstelling). Een front of vitrine aan de rand van het gebied van activiteiten van kleinschalige bedrijven, dienstverlenend aan de haven, kan ook toeristisch interessant zijn (zichtbaar en levendig) mits het geen havenactiviteiten verstoort.

## Perspectief Petroleumhaven - Energiehaven

*Consolideren* De strategie voor de Petroleumhaven e.o. is gericht op het consolideren van het huidige karakter als energiehaven. Het gehele gebied valt al onder het oliehavenregime en is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Vanwege zwaardere eisen op het gebied van de nautische veiligheid ligt de nadruk op het

vergroten van de veiligheid, bodemkwaliteit en sanering/herstructurering van vervuilde terreinen en de uitplaatsing van niet-haven gerelateerde functies, zoals woningen. Aandachtspunten voor de revitalisering zijn verouderde bedrijven, vervuilde grond en de inpassing van nieuwe energiegerelateerde bedrijvigheid. Door herstructurering van dit havenbedrijventerrein kunnen bestaande nog vrije terreinen en nieuw uit te geven terreinen beter worden ontsloten, waardoor zij meer kunnen voldoen aan eisen die door de markt gesteld worden.

*Koers* De koers voor het cluster van de Petroleumhaven als 'Energiehaven' is met name gericht op:

- ❑ Handhaving van de veiligheidscertificatie van het gehele deelgebied van de Petroleumhaven e.o. voor gevaarlijke stoffen;
- ❑ Vrije kavels reserveren voor energiegerelateerde bedrijvigheid, zoals bijvoorbeeld voor biodiesel;
- ❑ Meer wachtsteigers aanbrengen voor binnenvaarttankers en coasters;
- ❑ Bewoning actief beëindigen en oudere bebouwing en niet bij dit profiel passende bedrijven eventueel uitplaatsen en vervangen door kleinschalige droge bedrijvigheid.

*Bouwstenen* Bouwstenen die hierbij o.a. gebruikt kunnen worden zijn het dempen van kleinere havens die niet meer in gebruik zijn, de herstructurering van inefficiënte en brede infrastructuurstroken en een actief terugnamebeleid voor reserveterreinen van gevestigde bedrijven. Ook kan worden voortgegaan met sanering van de Petroleumhaven e.o. De waterbodem wordt inmiddels gereinigd (zie persbericht V&W). Vrijkomende kavels worden aangeboden aan bedrijven die passen in het profiel als Energiehaven.



**Persbericht VenW 31 augustus 2004: Grote schoonmaak voor verontreinigde Petroleumhaven**

De sanering van de Petroleumhaven in Amsterdam is gestart. In deze haven, gelegen aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal ter hoogte van de Coentunnel, is de waterbodem zeer verontreinigd met zogenoemde polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en minerale olie. Rijkswaterstaat verwijdert de vervuilde waterbodem om te voorkomen dat de verontreiniging de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater verder aantast. Vlak onder de waterbodem bevindt zich een dichte klei/veenlaag die voorkomt dat verontreinigingen vanuit de bagger op de bodem, het dieper gelegen grondwater binnendringen. Op twee plaatsen is deze klei/veenlaag echter niet voldoende dicht, waardoor de vervuiling hier ongeveer 8 meter diep onder de klei/veenlaag in de ondergrond is terechtgekomen.

Met de bedrijven rond de haven zijn afspraken gemaakt zodat hun bedrijfsvoering ongehinderd door kan gaan. Ook de scheepvaart ondervindt nauwelijks hinder. Tijdens de saneringswerkzaamheden zijn continu metingen om de luchtkwaliteit in de gaten te houden. Ook de waterkwaliteit wordt gemeten. De tijdelijke vervuiling van het water zal beperkt zijn omdat er bij de sanering speciale graaftechnieken worden gebruikt.

De sanering is eind 2005 gereed. De bodem van de Petroleumhaven is dan zo schoon, dat er geen risico meer is voor verspreiding van verontreinigde stoffen naar het oppervlaktewater en het grondwater.

## Projecten in de Hemhavens

*Masterplan als envelop* Met het onderscheid in drie karakteristieke deelgebieden van Hemhavens en de bijpassende strategieën van transformeren, intensiveren en consolideren kan een offensieve koers worden ingezet om bedrijvigheid en werkgelegenheid in Amsterdam te behouden, om de uitstraling en het imago van Amsterdam als havenstad te verbeteren en om het ruimtegebruik te intensiveren. Het Masterplan Hemhavens fungeert als een soort envelop voor een aantal deelprojecten. De gewenste profilering van de drie clusters Stadshaven, Industriehaven en Energiehaven krijgt gestalte met behulp van deze projecten. Deze deelprojecten lopen deels al langere tijd en moeten deels nog gestart worden. De aanpak, uitwerking, fasering en betrokken partijen bij deze projecten zijn dan ook verschillend. De deelprojecten worden in nauwe samenhang met de betrokken bedrijven uitgevoerd. Het totaal investeringsvolume bedraagt circa 15 miljoen euro. De agenda omvat de volgende deelprojecten.

### Projecten Minervahaven - Stadshaven

De koers voor het Minervahavengebied als 'Stadshaven' is gericht op het transformeren van het gebied tot stedelijk bedrijventerrein dat als buffer fungeert tussen stad en haven. Maatregelen hiervoor nodig zijn versterking van het economische profiel en intensivering van de bedrijvigheid, verheldering van de bereikbaarheid over de weg en verbetering van de beeldkwaliteit, veiligheid en beheer. Concreet staan de volgende deelprojecten op de agenda.

#### *Project 1: Revitalisatie Danzigerpier*

De Danzigerpier is het deelgebied van de Minervahaven waar de revitalisering al het meest zichtbaar is. Het gebied heeft een hoge attractiviteit door de ligging aan het water en er is al veel nieuwe bedrijvigheid gevestigd. Bovendien heeft het

Havenbedrijf een aantal grondposities. Bij de revitalisering zet het Havenbedrijf zich actief in om te komen tot een intensivering van de bebouwing volgens de spelregels van de beeldkwaliteit en verbetering van de bereikbaarheid. Een integrale aanpak staat voorop, waarbij een ruimtelijke én financiële koppeling wordt gemaakt tussen vastgoedontwikkeling en de herinrichting van de openbare ruimte. Ook wordt een koppeling gelegd tussen ontwikkeling en beheer (parkmanagement). Parkeren is in de nieuwe situatie alleen toegestaan in de daartoe bestemde vakken, voor de rest moet op eigen terrein worden geparkeerd. Voor de aanpak van de openbare ruimte is geen bestemmingsplanwijziging nodig, waardoor op korte termijn gestart kan worden.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, betrokken bedrijven in gebied, ontwikkelaars, gemeente Amsterdam (DRO, DMB, DIVV, stadsdeel Westerpark).

Fasering: beeldkwaliteitplan eind 2005 gereed, uitvoering in 2006 en 2007

Kosten: € 75.000 voor planvorming, € 2 mln voor realisatie.

### *Project 2: Herontwikkeling Archangelpier*

Het terrein van overslagbedrijf Stora ligt op een strategische locatie in het Minervahavengebied, Bij een mogelijke verplaatsing van Stora is een herstructurering van de Archangelpier van haventerrein naar stedelijk bedrijvigheid conform de ontwikkelingsvisie Minervahaven gewenst. Hierbij gaat het om een gebied van circa 4,5 ha. De gewenste invulling bestaat uit een kleinschaliger verkaveling met bedrijfsfuncties. Hiervoor gelden de uitgangspunten / spelregels met betrekking tot de beeldkwaliteit. Ook biedt de herontwikkeling de mogelijkheid om een nieuwe stadskade te ontwikkelen langs de Minervahaven en het eerste deel van de west-oost verbinding tussen de Danzigerkade en de Archangelweg te realiseren. Het project is voor de verdere herstructurering van Minervahaven van structurele betekenis.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, betrokken bedrijven in gebied, ontwikkelaars, gemeente Amsterdam (DRO, DMB, DIVV,).

Fasering: afhankelijk van besluit Stora over verplaatsing.

Kosten: € 75.000 voor planvorming, € 2 mln onrendabele top in grondexploitatie.

### *Project 3: Herontwikkeling Nieuwe Houthaven*

In de Nieuwe Houthaven zijn mogelijkheden voor demping van een strook water langs de Danzigerkade, vanaf de Haparandaweg tot aan de eerste afslag Minervahavenweg, ongeveer 3 ha groot. De huidige nautische functies kunnen elders in de Houthaven worden geplaatst. Voor de invulling van de demping zijn enkele varianten onderzocht. Daarbij is rekening gehouden met een ruimtelijke aansluiting bij de naastgelegen Houthavens. In een vervolgonderzoek zal duidelijk worden of en hoe een demping juridisch-planologisch, civieltechnisch en bedrijfsmatig haalbaar is. Eén of meerdere inrichtingsontwerpen worden daarbij onderzocht. Eind 2005 zal een besluit worden genomen over de doorgang van de demping.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, betrokken bedrijven in gebied, ontwikkelaars, gemeente Amsterdam (DRO, DMB, stadsdeel Westerpark)  
Fasering: planvorming / besluitvorming eind 2005 gereed, uitvoering demping vanaf 2006, ontwikkeling na vijf jaar zetting.

Kosten: € 100.000 voor planvorming, € 4 mln voorrealisatie.

## Projecten Mercuriushaven - Industriehaven

De koers voor het Mercuriushavengebied als 'Industriehaven' is gericht op het intensiveren van de haven- en industrie functies. Maatregelen hiervoor nodig zijn herstructurering van vrijgekomen terreinen, behoud van de milieuruimte van de gevestigde en te vestigen bedrijven, vergroting van de veiligheid (port security) en verbetering van de bereikbaarheid over de weg en per rail. Concreet staan de volgende deelprojecten op de agenda.

### *Project 4: Convenant Industriehaven*

Industrie en aangrenzende woningbouw levert vaak (planologische) spanningen op, zo ook in het Mercuriushavengebied. Enkele jaren geleden heeft Cargill met

succes bezwaar gemaakt tegen de geplande woningbouw in het Houthavengebied. Maar de behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties in Amsterdam blijft hoog. Om de impasse tussen industrie en woningbouw te doorbreken, heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf het initiatief genomen om te onderzoeken of er een convenant is op te stellen over woningbouw nabij de haven. In zo'n convenant staan afspraken over milieuruimte en woningbouw op basis van behoud van industriële en logistieke bedrijvigheid. Beide partijen zijn bereid mee te werken aan zo'n convenant.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, industrie Mercuriushavengebied, gemeente Amsterdam (centrale stad, stadsdeel Westerpark, stadsdeel Amsterdam-Noord), provincie Noord-Holland.

Fasering: convenant gereed medio 2006 (parallel aan programma akkoord).

Kosten: € 200.000.

#### *Project 5: Herstructurering Vlothavenpier*

Na vertrek van een stuwadoor begin jaren negentig, is de overslag aan deze pier het afgelopen decennium aanzienlijk teruggelopen. Een deel van de pier is beschikbaar voor uitgifte, het andere deel is in handen van een externe partij, met het doel het gebied te herontwikkelen met natte en droge functies. Samen met deze partij heeft het Havenbedrijf Amsterdam gezocht naar een nieuwe functie voor dit gebied, waarbij zowel de kadefuncties behouden blijven als de locatie nabij de A10 en stad door een droge invulling wordt benut. Onderzocht is of de Vlothavenpier ruimte zou kunnen bieden voor een Houtterminal met overslag, bewerking en handel of voor vestiging van een nieuw Food Center Amsterdam. De conclusie luidde dat het perspectief voor een totale herontwikkeling van het gebied niet gunstig is. Vandaar dat de herstructurering nu gefaseerd zal worden uitgevoerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt in een nat deel en een droog deel. Om beide ontwikkelingen voldoende ruimte te geven is het noodzakelijk om de weginfrastructuur en spoorinfrastructuur in het gebied aan te passen. Daarbij kan tegelijk worden aangesloten op reconstructie van de aansluiting van de S101

(Nieuwe Hemweg) op de Ring-A10, die nodig is vanwege de aanleg van de Tweede Coentunnel.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, externe partij, prorail, gemeente Amsterdam (divv, dro).

Fasering: aanpassing infrastructuur voorzien 2006-2007.

Kosten: € 2,5 mln.

## Projecten Petroleumhaven - Energiehaven

Het perspectief voor het Petroleumhavengebied als 'Energiehaven' is gericht op het consolideren en versterken van de energiegerelateerde bedrijvigheid.

Maatregelen hiervoor nodig zijn herverkaveling en schaalvergroting, verhoging van het veiligheidsniveau en verbetering van de bereikbaarheid. Concreet staan de volgende deelprojecten op de agenda.

### *Project 6: herstructurering Solvayterrein*

In het meest westelijk deel van het Petroleumhavengebied, langs het Noordzeekanaal, ligt het zogenaamde Solvayterrein. Dit terrein is ernstig verontreinigd geweest als gevolg van een ontploffing en brand van de toenmalige vestiging van Philips Duphar. Een omvangrijke sanering heeft plaatsgevonden, maar er is nog een geringe restopgave. Het Havenbedrijf heeft begin 2005 terrein gekocht om er havengebonden bedrijven te vestigen en mogelijk een binnenvaarterminal. Hiervoor is een herverkaveling nodig, inclusief de realisatie van een openbare weg met bijbehorende kabel- en leidingstroken en het bouwrijp maken van het braakliggende terrein. Bij dit bouwrijp maken, moeten tevens enkele beperkte saneringswerkzaamheden worden uitgevoerd. Inmiddels heeft zich al een eerste bedrijf zich gemeld voor vestiging.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, nieuw te vestigen bedrijven.

Fasering: sanering, bouwrijp maken, realisatie infrastructuur en uitgifte: 2005-2006.

Kosten: € 1,8 mln.

*Project 7: herstructurering Propaanweg – Butaanweg*

Het deelgebied Propaanweg – Butaanweg ligt ten zuiden van de Petroleumhaven en wordt gekenmerkt door een grote diversiteit aan voornamelijk kleine bedrijfjes. Ook staan er enkele woningen in dit deelgebied. De doelstelling voor dit deelgebied is een revitalisatie van de kleinschalige bedrijvigheid en sanering van de woningen. Deze voormalige dienstwoningen kunnen om redenen van externe veiligheid een belemmering gaan vormen voor uitbreiding en nieuwe vestiging van de petrochemische bedrijvigheid. Aangezien er geen directe relatie meer bestaat tussen de woningen en de omliggende bedrijvigheid is het beleid erop gericht de bewoning te beëindigen en de woningen te slopen. Revitalisatie van de kleinschalige bedrijvigheid is nodig om veroudering en criminalisering in het gebied tegen te gaan. Daartoe voert het Havenbedrijf een actief vestigingsbeleid en bouwbeleid, gericht om al in een vroeg stadium ongewenste ontwikkelingen tegen te houden.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, eigenaren woningen, politie, gevestigde petrochemische industrie.

Fasering: verwerving woningen, beëindiging bewoning, sloop en bouwrijp maken: 2005 – 2008.

Kosten: € 2 mln.

*Project 8: realisatie wachtsteigers binnenvaart en short sea shipping*

De aanvoer en afvoer over water van petrochemische producten gebeurt met zeeschepen en met binnenvaartschepen en short sea schepen. Voor deze schepen is het noodzakelijk dat naast de laad- en losplaatsen ook plaatsen beschikbaar zijn om tijdelijk te liggen, de zogenaamde wachtplaatsen. Om redenen van externe veiligheid kunnen deze tankschepen niet op de reguliere wacht- en ligplaatsen voor binnenvaart en short sea in het havengebied terecht. Aangezien de bestaande capaciteit in het Petroleumhavengebied onvoldoende is, dienen er op korte termijn nieuwe steigers te worden gerealiseerd.

Betrokken partijen: Gemeentelijk Havenbedrijf, gevestigde petrochemische industrie.

Fasering: realisatie steigers Adenhaven en Petroleumhaven: 2005 – 2007.

Kosten: € 0,3 mln.



## Uitvoering en beheer

### *Uitvoering*

De uitvoering van de projecten van het Masterplan Hemhavens vindt plaats onder regie van het Havenbedrijf Amsterdam (GHA). Dat geschiedt in nauwe samenwerking met overheden en bedrijven. Voor infrastructuur wordt samenwerking gezocht met Rijkswaterstaat en Prorail.

Het Havenbedrijf hanteert een eigen investeringsprogramma. Daarin zijn opgenomen de reguliere werkzaamheden op het gebied van onderhoud en beheer en nieuwe investeringen. Nieuwe investeringen betreffen investeringen ten behoeve van de openbare ruimte en infrastructuur en investeringen ten behoeve van bestaande en nieuwe klanten van het Havenbedrijf. Daarbij kan men denken aan nieuwe kades, verhardingen en gebouwen. Deze zaken worden overgedragen of verhuurd dan wel in erfpacht uitgegeven.

Het totale investeringsniveau voor de periode 2005-2010 is geraamd op # miljoen, waarvan # voor onderhoud en beheer en # voor nieuwe investeringen. Door derden wordt ten behoeve van infrastructuur en openbare ruimte # geïnvesteerd. Daarnaast wordt voortdurend door de bedrijven zelf geïnvesteerd.

### *Beheer*

Het Havenbedrijf treedt ook op als beheersorganisatie voor gebied. Het GHA verricht onderhoud aan wegen, reguleert het parkeren en verzorgt de openbare ruimte en doet aan accountmanagement voor bedrijven. Dat betekent dat bedrijven een accountmanager hebben bij het Havenbedrijf die als aanspreekpunt fungeert voor vragen, klachten en wensen. Het GHA werkt nauw samen met politie, douane en brandweer op gebied van Port Security en met Van Traateam op gebied van algemene criminaliteitsbestrijding. Voor het Minervahavengebied wordt onderzocht of uitbreiding van het servicepakket nodig en mogelijk is. Daarbij valt te denken aan collectieve beveiliging en servicevoorzieningen zoals catering en kinderopvang. Voor dit soort activiteiten zal worden aangesloten bij de initiatieven van het naastgelegen bedrijfsterrein van stadsdeel Westerpark.

## Samenvatting

- Motto* Onder het motto van 'Haven-Stad' wordt in het Masterplan Hemhavens de revitalisering en transformatie van een van de oudere delen van Zeehavens Amsterdam ter hand genomen. Daarmee zal weer worden voldaan aan de moderne eisen voor het functioneren van een wereldhaven én zal tegelijkertijd ingespeeld worden op de vraag naar ruimte voor stedelijke bedrijvigheid.
- Profielen* Voor de uitwerking is het plangebied van Hemhavens onderscheiden in drie karakteristieke deelgebieden en een bijpassende ontwikkelingsstrategie.
- Minervahaven e.o.: de strategie is *transformeren* van havengebied naar stedelijk bedrijventerrein ('Stadshaven').
  - Mercuriushaven e.o.: de strategie is *intensiveren* van haven- en industriegebonden activiteiten ('Industriehaven').
  - Petroleumhaven e.o.: de strategie is *consolideren* van het huidige karakter ('Energiehaven').
- Projecten* Voor de uitvoering van het Masterplan Hemhavens onder regie van het Havenbedrijf Amsterdam zijn de volgende deelprojecten aangemerkt.
- |                |   |
|----------------|---|
| Stadshaven     | Revitalisatie Danzigerpier<br>Herontwikkeling Archangelpier<br>Herontwikkeling Nieuwe Houthaven                             |
| Industriehaven | Convenant Industriehaven<br>Herstructurering Vlothavenpier  |
| Energiehaven   | Herstructurering Solvayterrein<br>Herstructurering Propaanweg - Butaanweg<br>Realisatie wachtsteigers binnenvaart/short sea |
- Deze deelprojecten worden in nauwe samenwerking met de betrokken overheden en bedrijven uitgevoerd. Het investeringsvolume bedraagt circa 15 miljoen euro.

### Colofon

Het Masterplan Hemhavens is opgesteld door drs. Peter Heerema van de firma Locus ruimtelijke verkenningen ([www.locus-heerema.nl](http://www.locus-heerema.nl)) onder begeleiding van drs. Pito Dingemanse van het Havenbedrijf Amsterdam ([www.amsterdamports.nl](http://www.amsterdamports.nl) en [pito.dingemanse@amsterdamports.nl](mailto:pito.dingemanse@amsterdamports.nl)).

Leiden/ Amsterdam, juni 2005.

De bouwstenen voor het Masterplan zijn aangereikt in eerdere studies en verkenningen van het Havenbedrijf Amsterdam en zijn op basis van een serie gesprekken binnen het Havenbedrijf en met de Dienst Ruimtelijke Ordening en met Economische Zaken van Amsterdam geconstrueerd.

De eerdere studies zijn in chronologische volgorde:

- DRO Amsterdam, Inrichtingsstudie Hempunt, maart 1993.
- Kuiper Compagnons, Een toekomstvisie voor ontwikkelingen in de Hemhavens, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, november 1996.
- Kuiper Compagnons, Een toekomstvisie voor de Hemhavens, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, oktober 1997.
- Urhahn Urban Design, Stedenbouwkundig plan Coen- en Vlothaven Amsterdam, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, februari 2002.
- Royal Haskoning, Ontwikkeling Coen- en Vlothavengebied Amsterdam, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, september 2002.
- Ministerie van Economische Zaken, Actieplan Bedrijventerreinen 2003-2007, Den Haag oktober 2003.
- Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, Investeringsplan 2004-2008, juni 2004.
- Inbo, Vitaal werkgebied aan het IJ; ontwikkelingsvisie Minervahaven, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, november 2004.

Afbeeldingen:

[www.amsterdamports.nl](http://www.amsterdamports.nl)

[www.zaans-industrieel-erfgoed.nl](http://www.zaans-industrieel-erfgoed.nl)

[www.swart-amsterdam.nl](http://www.swart-amsterdam.nl)

[www.nlkoopvaardij-consunet.nl](http://www.nlkoopvaardij-consunet.nl)