



## Oostelijke Handelskade, Amsterdam

### Projectgegevens

Opdrachtgever : Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam  
Website : <http://www.oga.amsterdam.nl/>  
Architect : Dienst Ruimtelijke Ordening  
Amsterdam en diversen

Initiatiefnemer : Gemeente Amsterdam  
Aantal woningen : 1.100 (102.500 m<sup>2</sup>)  
Kantoor/bedrijfsruimte/ateliers : 99.000 m<sup>2</sup> bvo  
Stedelijke functies waaronder horeca : 31.000 m<sup>2</sup> bvo  
Hotel, congres : 27.000 m<sup>2</sup> bvo

### Amsterdam aan het IJ

De Oostelijke Handelskade is opgedeeld in verschillende projectlocaties, met een eigen tijdpad, eigen opdrachtgever en architect. Uniforme eisen zijn gesteld aan de inrichting van de openbare ruimte, bouwhoogte en de architectuur, waardoor het gebied één geheel uitstraalt. De meeste projecten zijn afgerond, een aantal projecten moeten nog starten/zijn gestart. De Oostelijke Handelskade vormt een uitbreiding en versterking van het historische hart van Amsterdam en brengt de stad terug naar het IJ. Door de hoge dichtheid en mix van woningen, kantoren en voorzieningen en een robuuste stijlvolle inrichting van de openbare ruimte is een aantrekkelijk gebied ontstaan. Het gebied heeft een sterk nautisch karakter door de grote cruiseschepen die er aanleggen, de binnenvaartschepen en evenementen als Sail. De verschillende gebruikers zorgen voor een levendig gebied.

### Ligging

De Oostelijke Handelskade is in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam gelegen. De kade van 2 km lang ligt ten zuiden van de IJhaven/Java-eiland, ten noorden van de spoorweg/ Dijksgracht, ten oosten van het Oosterdokseiland en ten westen van de Piet Heintunnel. Het westelijk deel van de Oostelijke Handelskade vormt een verlengstuk van de binnenstad. Sinds 1992 is de Oostelijke Handelskade onderdeel van het IJeverproject.



### **Naar een nieuwe bestemming**

De Oostelijke Handelskade is ontstaan in 1875 als onderdeel van het Oostelijk Havengebied. Omdat de bestaande havens in de historische binnenstad door aanleg van spoorlijnen naar het Centraal Station slecht bereikbaar waren geworden, was de Amsterdamse haven eind 19e eeuw aan uitbreiding toe. Met de aanleg van een nieuwe kade aan de Oostelijke Handelskade is deze uitbreiding in het Oostelijk Havengebied gestart. Op de kade ontstonden pakhuizen en (stoom-)kranen voor het laden en lossen. Naast het stukgoederentransport waren de belangrijkste gebruikers de grote rederijen met lijndiensten naar onder meer Indonesië, Suriname en de Verenigde Staten. Tussen de wereldoorlogen kende het gebied een flinke bloeiperiode. Het gebied werd gedomineerd door handel en ondernemerschap. Na de oorlog vielen de meeste lijndiensten weg door fusering van grote rederijen en vertrek naar Rotterdam, terwijl het stukgoederentransport plaats maakte voor container- en bulktransport. Het Oostelijk Havengebied was te klein voor de steeds groter wordende (container)schepen. De havengebonden bedrijvigheid verdween geleidelijk van het Oostelijk Havengebied naar het nieuwere en grotere Westelijk Havengebied. In 1975 besloot de gemeenteraad het gebied een woonbestemming te geven. Omdat de bebouwing stedelijk moest zijn, moesten er veel woningen op een kleine ruimte gerealiseerd worden. Het gebied is in de jaren '90 ontwikkeld tot een modern gemengd woongebied, met een doordachte stedenbouwkundige opzet en een eigentijdse architectuur.

### **Gebouwentrein aan het water**

De pakhuizen langs de Oostelijke Handelskade bepalen sinds het eind van de negentiende eeuw het beeld. Het karakter van de bebouwing met gevels van soms meer dan 100 meter lengte wordt getypeerd als een trein van gebouwen. Dit karakter is in de huidige situatie gehandhaafd gebleven, waarbij heden en verleden met elkaar is verweven.

Historische beeldbepalende gebouwen als pakhuis de Zwijger, Amsterdam, Wilhelmina, het Lloydhotel en Panama zijn gerevitaliseerd en gemixt met nieuwe beeldbepalende gebouwen als muziekgebouw 't IJ, de Passenger Terminal Amsterdam (PTA), het Mövenpick Hotel en de IJ-toren. Naast de kade neemt het water een belangrijke plaats in. Zo heeft de IJhaven een sterk nautisch karakter door de grote cruiseschepen die er aanleggen, de binnenvaartschepen en evenementen als Sail.



### **Het project**

De Oostelijke Handelskade maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van de zuidelijke IJoever. Langs het IJ vindt de ontwikkeling plaats van een nieuw stedelijk leefmilieu, gekenmerkt door hoge bebouwingsdichtheden en een grote mate van functiemenging. Dit hoogwaardige woon- en werkgebied vormt een uitbreiding en versterking van het historische hart van de stad en brengt de stad terug naar het IJ.

### **Markering projectgebied**

Aan de Oostelijke Handelskade komen in totaal 1.100 woningen, 99.000 m<sup>2</sup> kantoor-bedrijfsruimte en 31.000 m<sup>2</sup> stedelijke voorzieningen tot stand. Het grootstedelijke karakter wordt gevormd door een mix van bestaande pakhuizen en nieuwe gebouwen met appartementen en kantoren, bedrijfsgebouwen en culturele voorzieningen. Een aantal grootstedelijke functies zoals het Muziekgebouw aan het IJ, de Passagiersterminal Amsterdam, het Mövenpick-hotel, het multimedia- en cultuurpakhuis de Zwijger en atelierpakhuis Wilhelmina zijn hier reeds ontwikkeld. Ook het restaurant Fifteen van Jamie Oliver, het kantoor van Greenpeace Nederland en de hoofdkantoren van Ahold en Rodamco zijn hier gevestigd.

### **Functiemenging**

Het gebied van de Oostelijke Handelskade is getransformeerd tot een modern gemengd gebied, met een doordachte

stedenbouwkundige opzet, hoge bebouwingsdichtheid, eigentijdse architectuur en een grote mate van functiemenging. De menging van de functies wonen, kantoren, horeca, cultuur en kleinschalige creatieve ondernemingen draagt in dit gebied bij aan de leefbaarheid, vitaliteit en duurzaamheid.

Historie en toekomst zijn in de identiteit van het gebied geïntegreerd door het behoud van enkele robuuste pakhuizen. De oude pakhuizen konden worden gehandhaafd door bijdragen van Gemeente en Rijk, met name daar waar de gebruikers een minder draagkrachtige bijdrage konden leveren. Dit is bijvoorbeeld het geval in pakhuis Wilhelmina met ateliers en pakhuis de Zwijger met creatieve multimediabedrijfjes. Ook door intensivering van het grondgebruik, konden flinke opbrengsten gegenereerd worden die de hoge kosten van het behoud van de pakhuizen dekten.



Hoge eisen zijn gesteld aan de inrichting van de openbare ruimte en de architectuur. De Oostelijke handelskade vormt een aantrekkelijk woonklimaat vanwege de hoogwaardige architectuur, nabijheid van de historische binnenstad, uitzicht op het IJ en een gedifferentieerde woningbouw. Zo zijn woningen in alle prijscategorieën gebouwd, van sociale huur tot dure koop.

Daarnaast is de Oostelijke Handelskade een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven op een prachtige zichtlocatie. Het gebied is door de directe nabijheid van het Centraal Station en goede aansluiting op de ringweg A10 middels de Piet Heintunnel goed bereikbaar. Parkeren in het gebied vindt ondergronds plaats. Er is bovendien sprake van een zeer gedifferentieerd bedrijvenmilieu. Zo zijn er diverse hoofdkantoren gevestigd, maar

biedt bijvoorbeeld het Pakhuis Wilhelmina plaats aan diverse kleinere zelfstandige ondernemers.

Voor de Oostelijke Handelskade is daarnaast een waterprogramma opgesteld met als speerpunt de IJhaven. Bij de Passengers Terminal meren diverse zee- en riviercruiseschepen en marineschepen aan. Met de Zouthaven op de kop van de Oostelijke Handelskade is een nieuwe haven ontstaan voor rondvaartboten en watertaxi's.

Er zijn ook diverse culturele voorzieningen aan de Oostelijke Handelskade gevestigd. In 2005 is het Muziekgebouw met het Bimhuis geopend op de kop van de Oostelijke Handelskade. Pakhuis de Zwijger is een cultureel centrum voor multimedia en urban culture. Daarnaast zijn er diverse uitgaans- en eetgelegenheden zoals Panama, Star Ferry en Fifteen, waar tot laat in de avond en nacht gegeten en gedanst kan worden.

Door de hoge dichtheid en mix van woningen, kantoren en voorzieningen en een robuuste stijlvolle inrichting van de openbare ruimte is een aantrekkelijk gebied ontstaan. Bewoners, werknemers, cultuurbezoekers, cruiseschippassagiers en voorbijgangers zorgen voor een levendig gebied.

### **Het proces**

Met de ontwikkeling van de Oostelijke Handelskade is het gebied sterk van karakter veranderd. Voordien waren er voornamelijk havenactiviteiten. Nu is het een modern woonwerkgebied met een hoge dichtheid aan stedelijke functies. De Oostelijke Handelskade vormt de schakel tussen het Oostelijke Havengebied, de IJoevers en de historische binnenstad.



### **Eerst scheiden, dan mengen**

Met het vertrek van de havenactiviteiten uit het Oostelijk Havengebied naar het Westelijk Havengebied eind jaren '70, veranderde ook de functie van dit gebied. De gemeenteraad besloot in 1975 het gebied een woonbestemming te geven. Vanaf 1981 heeft de gemeente Amsterdam de havenactiviteiten in het Oostelijk Havengebied actief ontmoedigd en begon de planvorming om het gebied te transformeren naar een woongebied. De eerste ideeën gingen uit van gescheiden woon- en werkfuncties op buurtniveau, waarbij kleine bedrijventerreinen in woonbuurten voorkwamen. Centraal stonden clusters van functies - woningen, kantoren, culturele en recreatieve voorzieningen - en concentratie van hoogbouw. Aan de Oostelijke Handelskade waren 'city-ondersteunende functies' voorzien, zoals kantoren voor de zakelijke dienstverlening. In de jaren negentig veranderden de ideeën van gescheiden woon- en werkfuncties naar menging op blokniveau en binnen het buurtniveau in de vorm van bedrijfsruimten op de begane grond van woongebouwen.

### **Slooppanden worden monument**

Aanvankelijk was er het plan om alle pakhuizen te slopen. Op de kop van de Oostelijke Handelskade waar nu de passagiersterminal staat, waren plannen voor lage woningbouw, zodat de treinpassagier zicht had op het IJ en verder. Om de automobilist ook zicht te geven over het water waren er plannen om bij Pakhuis Wilhelmina de Piet Heinkade langs het water te laten lopen. Om de waarde van de pakhuizen in beeld te brengen heeft Bureau Monumentenzorg een inventarisatie gemaakt van alle panden die voor een monumentenstatus in aanmerking zouden komen. Op basis hiervan en de grote maatschappelijke weerstand (o.a. krakers) tegen sloop werd het bestemmingsplan vernieuwd en behoud van pakhuizen mogelijk gemaakt. In het stedenbouwkundig programma van eisen voor de Oostelijke Handelskade is het behoud van pakhuizen opgenomen.

### **Een trein van gebouwen**

In februari 1997 werd het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) voor de Oostelijke Handelskade door de gemeenteraad vastgesteld. Vanuit het in 1994 vastgestelde bestemmingsplan IJ-oevers was het verplicht voor de verschillende deelgebieden een stedenbouwkundig programma van eisen op te stellen. Hierdoor kon de stedenbouwkundige samenhang, zowel tussen de deelgebieden en hun omgeving als binnen de deelgebieden worden bewaakt. In het SPvE voor de Oostelijke Handelskade was ruimte voor minimaal 850 woningen en circa 115.000 m<sup>2</sup> niet-woonfuncties. Op de kop van de Oostelijke



Handelskade stonden belangrijk speerpuntprojecten gepland: de nieuwe Internationale Passagiers Terminal Amsterdam, een hotel en culturele voorzieningen. Hiermee zou een belangrijke versterking van de binnenstad plaatsvinden.

Hoge eisen werden gesteld aan de inrichting van de openbare ruimte en de architectuur. De historische structuur en de bestaande bebouwing stonden centraal in het SPvE. Het motto van het plan was 'Een trein van gebouwen'. Vijf van de acht pakhuizen werden behouden. Het SPvE ging uit van een gesloten havenfront met robuuste en langgerekte gebouwen, ieder met een eigen expressie en identiteit. Alle gebouwen moesten op een verhoogde plint (gemiddeld 1 m hoog), waarin het parkeren werd ondergebracht. De inrichting van de openbare ruimte was gericht op een voor het publiek doorgaande hoogwaardige buitenruimte tussen de gebouwen met wisselend uitzicht naar het IJ en de stad.

Het SPvE vormde inhoudelijk de basis voor de juridisch-planologische uitwerking van het bestemmingsplan IJ-oeveren voor dit deelgebied. Het SPvE is het resultaat van intensief overleg met diverse betrokkenen en belanghebbenden. Conform de Algemene Inspraakverordening Amsterdam heeft inspraak plaatsgevonden.



## **Eén geheel**

Het stedenbouwkundig plan voor de Oostelijke Handelskade is opgedeeld in verschillende projectgebieden, met ieder een eigen tijdpad, eigen opdrachtgever en architect. Uniforme eisen zijn gesteld aan de inrichting van de openbare ruimte, bouwhoogte en de architectuur, waardoor het gebied één geheel uitstraalt. Sinds 1998 worden op de Oostelijke Handelskade door een aantal erfpachters (ontwikkelaars) parallelle bouwactiviteiten ontplooid. De voortgang dient zo goed mogelijk te worden gegarandeerd.

## **Financiën**

De grondexploitatie van het projectgebied Oostelijke Handelskade is opgebouwd uit het planexploitatiegebied Oostelijke Handelskade en de Dijkgracht. De grondexploitatie Oostelijke Handelskade is vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. Grote kostenposten zijn de verwervingen, sloop, bouwrijp maken en de hoge kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Ook ambitieuze ontwerpen zoals de Zouthaven drukken sterk op de begroting. Om monumentale gebouwen te kunnen behouden zijn kosten gemaakt door de Gemeente Amsterdam en zijn verminderde grondopbrengsten geaccepteerd.

## **Duurzaamheid**

### **Aantrekkelijke stedelijke mix**

Op de Oostelijke Handelskade bepalen de pakhuizen het beeld al sinds het eind van de 19e eeuw. Door het behoud van deze pakhuizen zijn historie en toekomst in de identiteit van het gebied geïntegreerd. Hierdoor heeft de Oostelijke Handelskade een aantrekkelijke moderne uitstraling gekregen met een knipoog naar het verleden.

De levendige mix van wonen, werken en cultuurvoorzieningen is gebouwd op een relatief klein oppervlak. Hierdoor is een intensieve menging van functies ontstaan. Kantoren, voorzieningen en woongebouwen wisselen elkaar af. Dit heeft om een creatieve en vindingrijke manier van stedenbouw gevraagd. Zo grijpen veel gebouwen letterlijk in elkaar. Veel aandacht is er daarom geweest voor de samenhang en architectonische kwaliteit van de gebouwen. Door in een grote dichtheid een dergelijk gevarieerd programma te bouwen, blijkt het mogelijk tot een geheel nieuwe stedelijke compositie te komen.

De terugkeer van de stad naar het water is een belangrijk aspect van de Oostelijke Handelskade. Het gemengd gebied is net als de binnenstad een echt stedelijk woonmilieu, maar dan wel met veel



water en een bijzonder uitzicht over de stad. De openbare ruimte is sober, maar hoogwaardig ingericht op basis van doorgaande buitenruimte tussen de gebouwen met wisselend uitzicht naar het IJ en de stad. Bij de Passengers Terminal meren diverse zee- en riviercruiseschepen en marineschepen aan en bij de Zouthaven is een nieuwe haven ontstaan voor rondvaartboten en watertaxi's.

### **Hergebruik pakhuizen**

Eind 19e eeuw is aan de Oostelijke Handelskade een rij pakhuizen verrezen. Oude foto's laten zien dat het een imponerend gezicht moet zijn geweest, zeker met de levendige scheepvaart aan de voordeur. De meeste pakhuizen zijn behouden gebleven. De pakhuizen Azië, Australië en Wilhelmina vertegenwoordigen grote waarde als herkenbare overblijfselen van de oorspronkelijke bebouwing. De pakhuizen De Zwijger en Afrika hebben vooral betekenis voor de recente architectuurgeschiedenis. De pakhuizen Azië, Afrika en De Zwijger zijn bestemd voor bedrijfsfuncties, pakhuis Australië voor woningbouw en pakhuis Wilhelmina voor de helft voor bedrijfsfuncties en voor de andere helft voor woningbouw.

### **Functiemenging & intensief ruimtegebruik**

Door in hoge dichtheid verschillende functies te mengen op een relatief klein oppervlak is op de Oostelijke Handelskade een echt stedelijk woonmilieu tot stand gekomen. De ruimte is zeer intensief benut door een trein van gebouwen van elk 11 verdiepingen met daaronder ondergronds parkeren. De plinten van woongebouwen zijn gereserveerd voor kantoren, showrooms, galeries of horecavoorzieningen. Er is sprake van een consequente menging van wonen, werken en culturele voorzieningen. Hierdoor is een voor Amsterdam nieuw soort stedelijkheid ontstaan met grote gebouwen in een dichte pakking aan een besloten openbaar gebied met pleinen en stegen en een grote mate van variatie.

### **Energiezuinig verwarmen en koelen**

Voor de Oostelijke Handelskade is een zuinig energiesysteem gerealiseerd in de vorm van warmte/koude opslag (WKO). Het energiesysteem bestaat uit drie delen: WKO in de bodem, een distributienet en warmtepompen in de gebouwen. Grondwater met een temperatuur van ca. 12°C wordt van 90 tot 180 meter diepte opgepompt. 's Winters wordt in de centrale techniekruimte warmte onttrokken aan dit grondwater en overgedragen aan water in het distributienet. Elk appartement en gebouw in het gebied is aangesloten op het distributienet en zorgt door middel van een eigen warmtepomp voor ruimteverwarming en warmtapwaterbereiding. Het afgekoelde grondwater gaat op een

andere plaats terug in de bodem om later, als er een koelvraag is, te worden opgepompt om in omgekeerde richting warmte te onttrekken aan het distributienet, dat op die manier kan zorgen voor vrije koeling (zie de Begrippenlijst onder Hoge Temperatuur Koeling). Als er in het ene gebouw een koelvraag is en in het andere een warmtevraag, dan wordt de benodigde warmte/koude eerst onderling uitgewisseld voordat een beroep op de WKO wordt gedaan.

Uiteindelijk zullen alle gebouwen aan de Oostelijke Handelskade worden aangesloten op het energiesysteem, in totaal 137.000 m<sup>2</sup>. De CO<sub>2</sub>-besparing van dit systeem is flink. In 2005 was er een besparing van circa 46 procent ten opzichte van een traditioneel systeem met gasgestookte ketels en elektrische koelmachines. Zodra alle gebouwen zijn aangesloten zal de besparing verder oplopen.