

ontwikkelingsvisie zeeburgereiland

ONTWIKKELINGSVISIE ZEEBURGEREILAND

dRO Amsterdam - In opdracht van Projectbureau IJburg

Amsterdam, 14 juni 2002





1	**INLEIDING**	6
2	**LOCATIE**	9
3	**UITGANGSPUNTEN**	
	POSITIONERING EILAND	14
	PROGRAMMA	15
	STRATEGIE	19
4	**UITWERKINGEN**	
	BASISSTRUCTUUR	21
	DEELGEBIEDEN	27
	OPENBARE RUIMTE	33
	PROGRAMMA	35
	STRATEGIE	37
5	**RANDVOORWAARDEN**	
	MILIEU	39
	WATERHUISHOUDING	40
	BODEM	43
	KABELS & LEIDINGEN	43
6	**VERANTWOORDING**	
	KOSTEN-BATEN	44
	RISICO-ANALYSE	45
	PLANNING	47
	COMMUNICATIE	47

1 INLEIDING

Achtergrond
De ontwikkelingen in Amsterdam gaan het laatste decennium snel. Zat de stad aan het eind van de jaren 80 in een economisch dal en stapelden de problemen zich op sociaal-economisch gebied op, midden jaren 90 groeiden de bomen op de kunstmest van de ICT-sector opeens tot in de hemel, en werd ons door de deskundigen in de media een eeuwigdurende groei voorspeld. In deze up-stemming bereikte de planvorming van de eerste delen van het grootstedelijk project IJburg de laatste fase. De prijsopvoerende doorwerking van deze hoogconjunctuur in de bouwsector, plus het plotse wankelen van het vertrouwen in de onbegrensde mogelijkheden van de nieuwe economie, hebben de afgelopen twee jaar projectontwikkelaars en overheid genoopt tot een herbezinning op kunnen en ambitie. In het kort komt de conclusie van deze herbezinning hierop neer: dat niet ál het willen meer kan.

In 1990 heeft de Gemeenteraad zowel de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, als de ontwikkeling van de nieuwe wijk Nieuw Oost (IJburg), benoemd tot grootstedelijke projecten. Beide grootstedelijke projecten worden door het projectbureau IJburg aangestuurd. De planvorming van het Zeeburgereiland ligt achter bij die van IJburg. Aanvankelijk vanwege discussie over de richting van de herontwikkeling, en later, toen eenduidig voor met name woningbouw is gekozen, vanwege de alom-aanwezigheid van de Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost. In januari 2001 heeft de Gemeenteraad definitief besloten de zuiveringsinstallatie te verplaatsen naar het Westelijk Havengebied. Hierdoor zal eind 2005 het eiland en haar directe omgeving verlost zijn van de stankoverlast en kan aan de herontwikkeling van het Zeeburgereiland 24 hectares centraal gelegen areaal worden toegevoegd. Het wegnemen van de hinderbron en de toevoeging van deze voor een optimale herinrichting cruciale hectares zijn reden geweest om het planvormingstraject geheel opnieuw te starten.

Startnota Zeeburgereiland
In de startnota Zeeburgereiland, die in juni 2001 door de Commissie van Advies voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken is vastgesteld, is op hoofdlijnen richting gegeven aan de plannen voor de herbestemming van het eiland.
De startnota is gebaseerd op een verkenning van de potenties van het eiland. De ligging aan de ring A10-oost, tussen het Oostelijk Havengebied en IJburg, tussen de nieuwe ontwikkelingen in Noord en Oost (Noordelijke IJ-oever, Wetenschapscentrum Watergraafsmeer) én tussen stad en Waterland biedt tal van kansen. De omvang van het eiland (100 hectare) geeft de mogelijkheid substantieel uit te pakken. De startnota bepaalt dat het hoofdprogramma bestaat uit Wonen en een regionale jachthaven. Ook voor bedrijvigheid en vrije tijd is ruimte aanwezig.
De planvorming krijgt echter geen carte blanche. In de startnota zijn ook de randvoorwaarden en beperkingen opgenomen. Zo bezit op dit moment het Rijk ongeveer de helft van de grond, verspreid over drie grote gebieden. De aanwezige infrastructuur is zwaar en bepalend voor de uiteindelijke ontwikkelingsplannen. Ook zal een groot deel van de gehele Rioolwaterzuiveringsoperatie financieel door de herontwikkeling van het eiland gedekt moeten worden en heeft het Bestuur aangegeven op een kostenneutrale herontwikkeling in te zetten.

Ontwikkelingsvisie Zeeburgereiland
Om goed vat te kunnen krijgen op de potenties van het eiland in relatie tot haar beperkingen, én om de manier van herontwikkelen te bepalen, is er voor gekozen om vóór het opstellen van een Nota van Uitgangspunten, een visie op de ontwikkeling van het eiland te formuleren. In deze Ontwikkelingsvisie wordt de ruimtelijke, programmatische en strategische richting uitgezet. Nadere uitwerking van deze richting en vastlegging in een programmatisch en ruimtelijk go-no go vindt vervolgens plaats in de Nota van Uitgangspunten. Ook dan zal het financiële kader worden vastgesteld.

Gezien de helder gestelde financiële eis (kostenneutrale herontwikkeling) is bij het opstellen van de visie ter bepaling van de ontwerpmarges, gewerkt met kaderende rekenmodellen. Een andere insteek voor deze planvormingsfase vormde de capaciteit van de aanwezige hoofdinfrastructuur. Nu al kan worden geconstateerd dat de aansluiting op de A10 tijdens de spits voor congestie zorgt. In de toekomst zal deze knoop een deel van IJburg én het herontwikkelde Zeeburgereiland extra moeten verwerken. Via het Genmod-model dat de dienst IVV voor de verkeersprognoses van IJburg gebruikt, is als eerste stap de rek in de bereikbaarheid bepaald, oftewel het programmatisch plafond voor de herontwikkeling . Zowel het financiële als het infrastructurele kader hebben op deze manier de ruimte tussen het kunnen en het willen gedefinieerd.
Verder is op basis van investeringsprognoses per deelgebied, de marktpositie van het herontwikkelde eiland, het juridisch-planologisch traject en de eigendoms- en verwervingsproblematiek een ontwikkelingsstrategie opgesteld.

De realisatie van de herontwikkeling zal op haar vroegst na sluiting van de Rioolwaterzuiveringsinstallatie kunnen starten (per 2006 dus). Vanwege het zware programma waarop wordt ingezet en de diverse planologische hobbels die zullen moeten worden genomen, zal de herontwikkeling zeker tot in 2015 duren. Maar de afronding van de herontwikkeling kan, afhankelijk van strategische keuzes in het gehele realisatietraject, ook nog langer duren. Net zo min als eind jaren 80 de kracht van de economische voorspoed van de jaren 90 werd vermoed, en de terugslag daarvan sinds 2000, kan nu met goed fatsoen en zekerheid de toekomst van het eiland worden vastgetimmerd. In periodes van 5 jaar kan de stad opveren en terugvallen. Om mee te kunnen bewegen met de toekomstige markt- en politieke dynamiek biedt deze Visie een flexibel ontwikkelingskader. Ontwikkeling per deelgebied, inzetbaarheid per deelgebied en een zekere programmatische invulvrijheid dienen hierin te voorzien. Als toets op de robuustheid van de visie is een risico-analyse uitgevoerd. Het ontwerp dat in de visie wordt gepresenteerd kan dan ook worden gezien als een toekomstbestendig en dus ruimtelijk duurzaam casco, waarvan de aankleding binnen gestelde kaders, per fase kan worden bepaald.

Leeswijzer
De kern van de Ontwikkelingsvisie bestaat uit de hoofdstukken 2, 3 en 4. In hoofdstuk 5 staan de randvoorwaarden waarbinnen deze kern in het vervolg van de planvorming dient te worden uitgewerkt. In het afsluitende hoofdstuk 6 wordt verantwoording afgelegd in de zin van een kosten-batenanalyse, een risico-analyse, planning en communicatie.
In hoofdstuk 2, de Locatie, worden de ruimtelijke potenties van het eiland in kaart gebracht. Hoofdstuk 3, Uitgangspunten, biedt het programmatische en strategische kader van de visie en in hoofdstuk 4 zijn locatie en uitgangspunten samengebald in een ruimtelijke ontwikkelingsmodel (casco), een programmatische invulling en een ontwikkelingsstrategie. Als hoofdstuk 2 gezien wordt als de hardware, en hoofdstuk 3 als de software, dan is hoofdstuk 4 de samenstelling daarvan, het apparaat waarmee de herontwikkeling kan worden geeëffectueerd.

























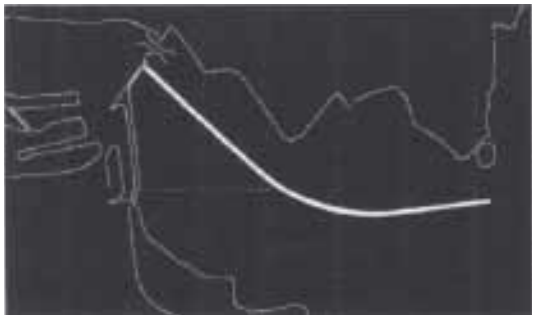

2 DE LOCATIE

Aan de oostzijde van Amsterdam ligt tussen het vasteland en IJburg het Zeeburgereiland. Door de ligging op de rand tussen stad en open landschap neemt de locatie een unieke positie in. Aan de ene kant de nabijheid van de binnenstad met alle grootstedelijke voorzieningen onder handbereik, aan de andere kant de rust en ruimte van het IJsselmeer en Waterland. Het is geen geïsoleerd eiland; het Zeeburgereiland is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en ligt op een knooppunt van lokale en nationale autowegen. Deze bereikbaarheid gecombineerd met de attractieve ligging zijn de troefkaarten waarmee het gebied zal worden omgevormd tot hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied.





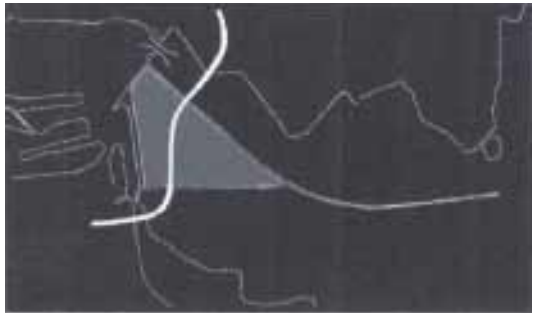
1872 Schellingwouderdam



1893 Strekdam



1900 Zuiderdijk; 1910 Slibdepot



1956 Schellingwouder + Amsterdamse brug



1990 Zeeburger-tunnel, Ring A10

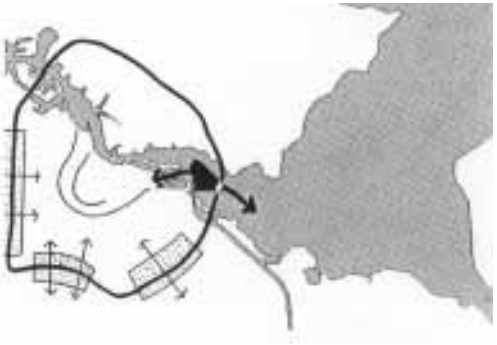


2005 IJ-boulevard



Ring

Aan de Ring A10 rond Amsterdam en de A2 richting Utrecht ontwikkelen zich op knooppunten van infrastructuur nieuwe grootstedelijke kerngebieden: de Zuidas, Ringzone West, Teleport, Centrum Amsterdam Noord, Arena-gebied, enz. Het Zeeburgereiland heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een nieuwe ringlocatie. Dankzij de aansluiting van de IJburglaan en IJtram op de Ring wordt het eiland een belangrijke entree tot het oostelijk deel van de binnenstad en IJburg. De locatie krijgt hiermee een centrale positie zowel in de regio als in de stad.
Het Zeeburgereiland kan zich van de andere knooppunten onderscheiden door een eigen ‘kleur’ en thematiek. Met name de ligging aan het grote open water biedt hiervoor aanknopingspunten.



Water & uitzicht

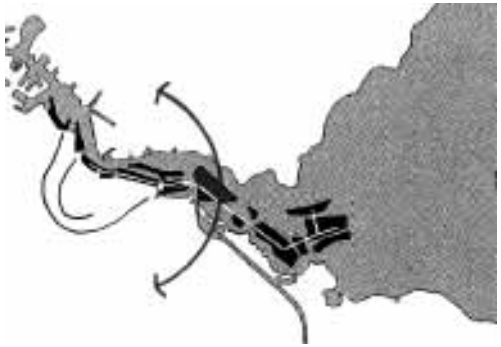
Het Zeeburgereiland ligt op de grens van het IJ en het IJmeer en heeft raakvlakken met het water binnen en buiten de Oranjesluizen en met het Amsterdam Rijnkanaal. De noordzijde van het eiland is de ruwe uitwaaikant, met zicht op landelijk Durgerdam en Waterland en het wijdse IJmeer. Het buitenwater gaat aan de zuidzijde over in de luwe Zeeburgerbaai.
De grote lengte en diversiteit aan oevers biedt mogelijkheden voor bijzondere woonmilieus en verschillende vormen van recreatie.



IJ-oevers

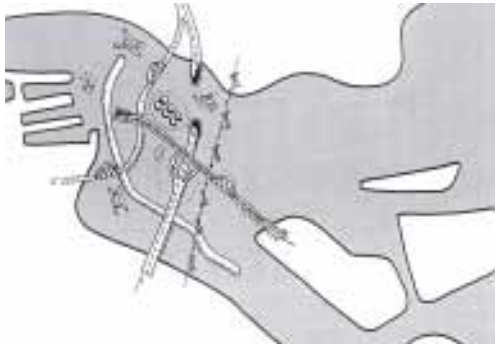
Met de herstructructurering van de zuidelijke IJ-oevers en de aanleg van IJburg wordt langs het IJ een nieuwe zone in oost-westrichting ontwikkeld, waarin het Zeeburgereiland een belangrijke schakel vormt. Het Zeeburgereiland bepaalt met name op welke wijze IJburg gekoppeld is aan de rest van de stad. De relatie met het Steigereiland en de betekenis van de Zeeburgerbaai zijn daarbij essentieel.

In noord-zuidrichting is het Zeeburgereiland het enige punt waarop een ruimtelijke verbinding is gemaakt. Sinds de aanleg van de Schellingwouderbrug vormt het eiland de verbinding tussen Amsterdam Noord en Zeeburg/ Watergraafsmeer. Met de ontwikkeling van het Centrum Amsterdam Noord en op termijn de herstructurering van de noordelijke IJ-oevers, en de verdere uitbouw van het Wetenschapscentrum Watergraafsmeer zal de betekenis van het Zeeburgereiland als schakel tussen deze stadsdelen verder toenemen.



Infrastructuur

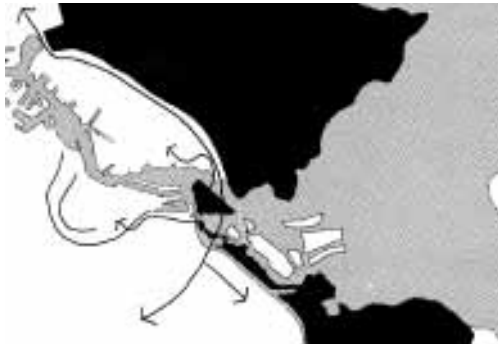
Het eiland wordt gedomineerd door grootschalige infrastructurele werken: wegen, tunnels, viaducten, sluizen en dijken doorkruisen en begrenzen het gebied. De aanwezigheid van deze civieltechnische werken geeft het gebied een geheel eigen karakteristiek, maar tegelijkertijd leggen hinder en barrièrewerking ook beperkingen op.



Groene schakel

De westzijde van het Zeeburgereiland is onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, een ecologische verbindingszone die loopt vanaf de Diemervijfhoek via het Diemerpark en de zachte oevers van IJburg, Het Nieuwe Diep en de westoever van het Zeeburgereiland naar Schellingwoude en het Rietland Nieuwendam.

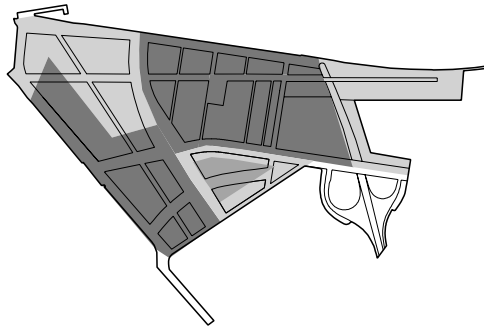
Deze groene relatie is niet alleen van grote betekenis voor de natuur maar heeft ook een recreatieve waarde. Via het Zeeburgereiland en de sluizen kunnen fietsers en wandelaars de oversteek maken van de Diemerzeedijk naar de Durgerdammerdijk.



Eigendom en gebruik

Het eigendom van de gronden op het Zeeburgerland is in handen van drie partijen: Rijkswaterstaat, Domeinen en gemeente Amsterdam.

Op deze gronden zitten tal van kleine en grootschalige gebruikers. De eigendoms- en gebruikssituatie vragen om een goede afstemming tussen het verwervingstraject en het ontwikkelings- en realiseringstraject. Een specifieke gebruiker is de RI-Oost. Als uitvloeisel van grootschalige herpositionering van de rioolwaterzuiveringsinstallaties in Amsterdam zal de RI-Oost per 1 januari 2006 haar deuren sluiten.



3 UITGANGSPUNTEN

Positionering eiland

Naast de taakstelling om de komende jaren een aanzienlijk aantal woningen binnen de gemeentegrenzen te realiseren is ook het bieden van ruimte aan allerlei soorten bedrijvigheid en voorzieningen een cruciale taak voor Amsterdam. De stad zal steeds efficiënter met de beschikbare ruimte moeten omgaan en het concept-ontwerp van het Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' gaat dan ook uit van intensivering en menging. Gelet op de mobiliteitsgroei die dit met zich meebrengt is de opgave om juist die locaties te verstedelijken die strategisch liggen en direct bereikbaar zijn. Daarbij is flexibiliteit in programma en in fasering belangrijk. Het Zeeburgereiland moet zich de komende jaren tot een intensief en gemengd gebied ontwikkelen. De kansen moeten worden benut die de specifieke ligging bij de stad, het landschap en het water bieden. De grotere menging van wonen en werken, en een lossere en ook groenere setting geven het eiland een herkenbare positie ten opzichte van het Oostelijk Havengebied en IJburg. Variatie zal het leidende thema worden.

Variatie in stedelijkheid

De keuze voor een stedelijke stadswijk betekent dat de contrasten in variatie hoog zijn; van zeer hoge bouw tot compacte laagbouw, van de intimiteit in gesloten bouwblokken tot de ruimtelijkheid van een open verkaveling, van de stadse drukte van de doorgaande lanen tot de rust en het uitzicht van de randen en de eindeloze lucht boven het water. Voor een groot deel krijgt het eiland een woonbestemming met een woondichtheid die ligt tussen die van het Oostelijk Havengebied en IJburg in. Mede door de ligging aan de ring A10 en de bijzondere ligging aan het water wordt gekozen voor een hoge woon-werkbalans die ligt tussen die van de Binnenstad en die van het Oostelijk Havengebied en IJburg. Dit betekent een intensieve menging van wonen en werken op het Zeeburgereiland. Met kleinschalige niet-woonfuncties te midden van de woonbebouwing. Grootschalige niet-woonfuncties, waar in het Oostelijk Havengebied en in IJburg geen ruimte voor is, krijgen een eigen plek op het eiland. De grote jachthaven, waar ook gewoond gaat worden, zal een eigen, ook elders op het eiland voelbare sfeer en identiteit leveren.

Variatie in water en uitzichten

Het eiland heeft een fascinerende variatie aan uitzichten te bieden. De één kijkt het liefst uit het raam met zicht op het Centraal Station, om het contact en gevoel van in de stad zijn niet te verliezen, de ander heeft voorkeur voor uitzicht op de wulp en de kievit in Waterland, aan de overkant van het IJ. De ruwe noordkant van het eiland staat in groot contrast met de rustige zuidzijde. Veel van deze uitzichten –zo niet alle- hebben grote woonpotentie.

Variatie in groen

De randen zijn groen ingericht, er zijn weinig harde kades. Het groene karakter van het eiland is een belangrijk kwaliteitspunt, zeker voor het wonen. Groen in allerlei gradaties kan terugkeren in de plannen; bij de woningen in de vorm van een gaard, een hof, een (gemeenschappelijke) tuin, maar met name ook bij een groot deel van de randen en van de inrichting van de openbare ruimte.



Programma

Bereikbaarheid

Met de herstructurering van het Zeeburgereiland zal een intensivering van het grondgebruik ontstaan, vooral door de realisatie van veel woningen en arbeidsplaatsen. Verkeersprognoses wijzen uit dat alleen een evenwichtig programma van wonen en werken kan voorkomen dat de capaciteit van de infrastructuur van het eiland en die van de toevoerwegen wordt overschreden. Dit betekent enerzijds dat er grenzen zijn aan het programma dat op het eiland kan worden gerealiseerd. Aan de andere kant betekent dit dat moet worden ingezet op een betere benutting van de infrastructuur, door functies te kiezen die buiten de spits vervoer genereren. Dus niet alleen wonen of negen-tot-vijf werkfuncties, waar een groot deel van het spitsverkeer vandaan komt, maar functies als cultuur, recreatie en vrije tijd die vooral buiten de spits tot vervoer leiden.

Herontwikkeling van het eiland zal hoe dan ook leiden tot een hogere druk op de gehele infrastructuur. Het is dan ook wenselijk dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer toeneemt. Naast de IJtram en de al bestaande buslijn over de Zuiderzeeweg komen er 2 rechtstreekse buslijnen van IJburg via het Zeeburgereiland naar Amsterdam Noord en het Amstelstation. Als aanvulling op de bus- en tramverbindingen kan ook gedacht worden aan alternatief vervoer zoals een waterbussysteem. Op termijn zal moeten worden bekeken of nieuwe OV-verbindingen nodig zijn. Voor de IJtram komt in de westelijke lus van de A10-afslag een stalling (25 tramstellen) en keerlus. Blijkt deze locatie niet haalbaar dan zal dit ten koste gaan van 2 hectare uitgeefbaar terrein op het Zeeburgereiland.

Verder zijn, om het fietsgebruik te bevorderen goede voorzieningen nodig bij de Oranjesluizen naar Noord en Waterland, bij de aansluiting van de Amsterdamse brug met de Diemerzeedijk en naar IJburg.

Niet alleen het rijden, ook het parkeren legt een druk op het gebied. Het gemeentelijk beleid is er op gericht om het autogebruik terug te dringen middels een stringent parkeerbeleid. Voor het wonen wordt een norm van 1:1 gehanteerd. Vanwege de nabijheid van de ring A10 is het Zeeburgereiland een echte autolocatie. Om een te grote parkeerdruk in de toekomst op te vangen wordt (in de openbare ruimte) een reservering van 0,25 parkeerplaatsen per woning opgenomen, zodat een eventuele ophoging van de norm realiseerbaar is. Voor kantoren en bedrijven wordt vooralsnog uitgegaan van een norm van 1:125 m2, voor voorzieningen van 1:50 m2.

Door de ligging aan de A10 en met de IJtram naast de deur leent het Zeeburgereiland zich voor een P+R voorziening (B&W, 22 juni 1999). Met een capaciteit van 250 parkeerplaatsen is deze P+R voorziening vooral van belang voor bezoekers van cultuur/recreatieve voorzieningen in de stad. De P+R voorziening kan eventueel worden gecombineerd met een busbuffer voor de Passengers Terminal Amsterdam. Mogelijk kan hier ook het parkeren voor de woonschepenlocatie in worden opgenomen.
In de concept Nota Goederenvervoer is sprake van een overslagstation in het oostelijk deel van de stad. Gezien de krappe infrastructurele capaciteit en de focus op herontwikkeling tot een hoogstedelijke woonlokatie, is het Zeeburgereiland niet geschikt voor deze functie.





Het Zeeburgereiland is per auto prima bereikbaar via een volledige aansluiting op de A10, de Piet Heintunnel en de Amsterdamse- en Schellingwouderbrug. Die bereikbaarheid keert zich tegen het eiland door de grote barrièrewerking op het eiland zelf van deze voornamelijk doorgaande wegen. Door grote infrastructurele investeringen, fly-overs of het doortrekken van de Piet Heintunnel onder de Zuiderzeeweg door tot aan de A10 zou een deel van de hinder van het passerende verkeer te beperken zijn. Maar met slechts een geringe ruimtelijke winst op het eiland zelf wordt de congestie in verkeer verschoven naar de A10 die al praktisch aan de capaciteit zit. Het eiland komt ook meer geïsoleerd te liggen. Voor het Zeeburgereiland richt zich dan de vraag op het zoeken naar een evenwicht tussen de capaciteit van het wegennet en de omvang en type functies met vooral verkeer buiten de spits.

Wonen

Amsterdam bouwt, maar blijft kampen met een grote vraag naar woningen. Tegelijk wil Amsterdam een stad voor iedereen zijn, met een gedifferentieerd woningaanbod in uiteenlopende woonmilieus binnen een stedelijke context, want de schaarse ruimte binnen de stad moet optimaal worden benut. De woningmarkt van Amsterdam kenmerkt zich door een tweepolige vraag: zowel naar ‘hyperstedelijkheid’als naar ‘rustige stedelijkheid’.

Voor veel verhuisgeneigde huishoudens is het maken van een kwaliteitssprong doel van de wooncarrière. Deze kwaliteitssprong wordt veelal omgezet in meer vierkante meters woonoppervlak, maar steeds vaker ook in een woonomgeving die meer kwaliteit kan bieden. In een stad die compleet wil zijn naast compact, dient daarom op sommige plekken plaats te zijn voor (zeer) ruime woningen, of een herkenbare, specifieke en dus aantrekkelijke woonomgeving. De huidige vlucht van de middengroepen wordt niet alleen veroorzaakt door gebrek aan particuliere woonruimte voor gezinnen, maar ook doordat zij stelselmatig terrein verliezen in het gebruik van de openbare ruimte. Deze is verschraald en onherkenbaar geworden en wordt daardoor telkens meer als onveilig beschouwd; in een dergelijke omgeving voed je je kinderen niet graag in op.

Het gaat niet alleen om de grootte van de woning. In toenemende mate is de kwaliteit van de woonomgeving een belangrijke factor voor de keuze voor een bepaald woonmilieu. Kwaliteiten als: een breed aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen, speelplekken voor kinderen, parkeermogelijkheden, recreatiemogelijkheden, veiligheid, maar ook de (sociale) sfeer, identiteit en (culturele) positie krijgen steeds meer nadruk.

Het eiland zal zich gaan kenmerken door variatie in woningaanbod. Niet alleen door variatie in prijs categorie (30% sociale sector, 40% middensegment en 30% vrije sector). Ook de typologie zal rijk en gevarieerd zijn; grondgeboden woningen, gesloten bouwblokken, urban villa's en hoge torens zijn straks op het eiland te vinden. Het gevarieerde uitzicht, als een kwaliteit van het eiland, biedt daar volop mogelijkheden toe.



Voorzieningen

Wat betreft de dagelijkse voorzieningen wordt het Zeeburgereiland een zelfstandig functionerende wijk. De benodigde oppervlakte voor basisvoorzieningen zoals scholen, welzijns- en sportvoorzieningen en buurtwinkels wordt bepaald aan de hand van het verwachte aantal inwoners. Hierbij wordt uitgegaan van de normering die geldt voor het voorzieningenprogramma van IJburg 1e fase.

Het Zeeburgereiland wordt net als IJburg een ‘wijk zonder scheidslijnen’ waarbij voor de zorgvoorzieningen wordt uitgegaan van het leveren van zorg op maat. Dit concept speelt in op de trend binnen de gezondheidszorg naar schaalverkleining en buurtgebondenheid en heeft als doel de zelfstandigheid en keuzevrijheid van mensen te vergroten.

Naast de dagelijkse voorzieningen worden op het Zeeburgereiland ook een aantal grotere publiekstrekkers zoals de jachthaven en vrije tijdsvoorzieningen gerealiseerd die bezoekers trekken uit een wijder gebied. Inwoners van het Zeeburgereiland profiteren van deze extra voorzieningen.

Vrije tijd

Vrije-tijdsfuncties geven aan een gebied een sfeer, een aparte dynamiek en identiteit. Een ander voordeel is dat deze functies juist buiten de spitsuren klandizie aantrekken, waardoor de infrastructurele capaciteit op de cruciale momenten niet zwaarder wordt belast.

De grote aantrekkingskracht van Amsterdam is de ligging aan en in het water. Ondanks de toenemende vraag naar watersportrecreatie-mogelijkheden is het aanbod in Amsterdam achtergebleven bij dat van andere plaatsen aan het Marker- en IJsselmeer. Met de ontwikkeling van IJburg komt Amsterdam weer aan het IJmeer, aan open water te liggen. Amsterdam kan een prominente plek aan het Marker- en IJsselmeer innemen door een grote, op de regio georiënteerde jachthaven te maken met een breed scala aan faciliteiten. Naast ligplaatsen voor bewoners en passanten kunnen ook de chartervaart en eventuele ferryverbindingen hier terecht. De omvang van zo'n haven zou grotere watersportevenementen als de HISWA te water moeten kunnen herbergen.
Een grote jachthaven heeft aantrekkingskracht op bedrijven die direct of indirect een relatie hebben met water, zoals detailhandel gericht op de watersport, kantoren van nautische bedrijven, maritieme bedrijvigheid (werven). Ook de nieuwe, kleinere jachthavens van IJburg vormen een goed draagvlak voor deze bedrijvigheid. De toevoeging van een grote diversiteit aan horeca in combinatie met grote hotels en een casino draagt bij aan een aantrekkelijk verblijfsgebied. Naast dit maritiem-recreatieve programma kan het Zeeburgereiland ook een andere toevoeging gaan vormen op het Amsterdams vrije tijdsaanbod. Te denken valt aan gebouwgebonden vrije tijdssporten, kuurfaciliteiten of culturele instellingen. Maar ook kunnen een kleinschalig pret- of themapark, of grootschalige openbare speelfaciliteiten het gat vullen tussen buurtwipkipplaatsen en Efteling/Six Flags. Een combinatie van deze functies in de directe omgeving van de jachthaven, kan van het Zeeburgereiland een plek voor een middaguitje voor Amsterdammers maken. Het oostelijk deel van het Ri-Oostterrein leent zich hiervoor bij uitstek, al dan niet door hergebruik van de bestaande constructies.



Werken

De komende jaren is in de stad veel kantoorontwikkeling in voorbereiding, met name op knooppunten van verschillende soorten van openbaar vervoer en infrastructuur. Voor de middellange termijn is geen behoefte aan nog een grote locatie. Bovendien is de capaciteit van de infrastructuur van het Zeeburgereiland een beperkende factor voor grootschalige kantoorontwikkelingen. Op stedelijk niveau is wel een tekort aan kleinere flexibele bedrijfsruimten en kantoorachtige bedrijfsverzamelgebouwen die ook met wonen gemengd kunnen worden.
IJburg, het Oostelijk havengebied en het toekomstige Zeeburgereiland vormen tezamen een nieuw verzorgingsgebied ter grootte van een stad als Delft (75.000 inwoners). Er is dus behoefte aan vestigingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld schilders, garagebedrijven en andere reparatie- of productiebedrijven. Hetzelfde geldt voor verzorgende bedrijven die vanwege de schaalgrootte, hindercategorie of verkeersaantrekkende werking niet gemengd kunnen worden met wonen. Hierbij kan worden gedacht aan een bouwmarkt, tuincentrum of een regioverzorgende mega-supermarkt.

Net als op het Steigereiland dient dan ook een bedrijventerrein gereserveerd te worden, maar dan specifiek voor gebiedsverzorgende bedrijven tot en met milieucategorie 3, en grootschalige verzorgende bedrijven. Temidden van het wonen wordt ingezet op goed inpasbare kleine en middelgrote kantoorachtige bedrijven (tot en met categorie 2), zoals kennisintensieve en creatief zakelijke dienstverlening (reclame- of architectenbureaus, grafisch vormgevers, ed.).

Een specifieke vorm van bedrijvigheid zijn de zogenaamde broedplaatsen: kleinschalige werkruimtes en ateliers voor kunstenaars. De vraag hiernaar is groot. Tot 2006 is het streven 1.400-2.000 plekken in de stad te realiseren waarvan er op dit moment 1.200 in voorbereiding zijn. Ook daarna zal ruimte voor dit type bedrijvigheid nodig zijn. Het Zeeburgereiland biedt nu al ruimte aan tijdelijke broedplaatsen, maar er zijn uitstekende mogelijkheden om ook nieuwe broedplaatsen te creëren, bijvoorbeeld op het RI-oost-terrein (eventueel in de bestaande bebouwing) of in of op één van de loodsen bij de jachthaven.



Strategie

Een centraal uitgangspunt voor de herontwikkeling is het aanbrengen van flexibiliteit in planstructuur en programma. Hiervoor zijn twee redenen. De herontwikkeling moet toekomstgericht en dus duurzaam in de zin van conjuntuurbestendig zijn. Hierdoor kunnen programma-veranderingen worden doorgevoerd als de maatschappij en/of de economie daarom vraagt. Flexibiliteit in planstructuur en programma zorgt ervoor dat zowel op malaise kan worden ingespeeld, als ook eventuele hausse of ambitie kan worden gefaciliteerd.

Inzet van de herontwikkeling is dat de opbrengsten de benodigde investeringen moeten kunnen dragen. Specifiek aandachtspunt hierbij is dat een aanzienlijk deel van de kosten van verplaatsing van de RI-Oost ten laste wordt gebracht van de grondexploitatie.
Bij de herontwikkeling van het Zeeburgerland moet dan ook gestreefd worden naar een optimale ontwikkelingsstrategie, waarbij rekening wordt gehouden met de verwervingsopgave, de verplaatsing van de RI-Oost in 2006, kosten die uitgaan voor de baten, maar ook met het ‘vliegwiel-effect’ voor het hele eiland bij ontwikkeling van specifieke deelgebieden.

Een dergelijke benadering vereist dat de vrijheidsgraden ten aanzien van het te ontwikkelen programma relatief groot zijn. Als minimale uitgangspunten gelden een substantieel woningbouwprogramma en een bovenregionale jachthaven.


0 50 200
25 100

4 UITWERKING

Basisstructuur

De basisstructuur voor het Zeeburgereiland, het casco voor de toekomstige ontwikkeling, bestaat uit een stelsel van openbare ruimten met daarbinnen een 15-tal velden. De velden kunnen worden verdeeld in ontwikkelingskavels. Per veld zijn diverse programma's mogelijk.

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland zal nog vele jaren in beslag nemen. Ook de afronding van de planvorming, met vele strategische keuzes zal nog de nodige tijd vergen. Om mee te kunnen bewegen met de toekomstige markt- en politieke dynamiek wordt ingezet op een flexibel ontwikkelingskader. Het zware en diverse programma en de ontwikkelingstijd vragen om een basisstructuur die simpel en doeltreffend is, die de tand des tijds kan doorstaan en waarmee kan worden ingespeeld op toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen.





De stedenbouwkundige structuur van wijken gebaseerd op oude polderverkavelingen als het Rotterdamse Kralingen of de Middenweg in de Watergraafsmeer vormt een inspiratiebron: de Kralingseweg heeft zich van polderweg getransformeerd tot verbindingslijn en drager van verschillende stedelijke functies. De weg zelf heeft een functie voor doorgaand verkeer en openbaar vervoer, langs de weg liggen veel voorzieningen en bedrijfjes. Dwars op de Kralingseweg lopen straten die uitkomen bij het water van de Kralingseplas. De oude polderkavels daartussen zijn in de loop der tijd stuk voor stuk ontwikkeld waardoor er een lappendeken is ontstaan van woonbuurtjes met uiteenlopende sferen en karakters. Het samenbindende element is de doorgaande Kralingseweg, vergelijkbaar met één van de lange lijnen op het Zeeburgereiland.



Lange lijnen

Het eiland wordt in de huidige situatie doorsneden door een aantal grote verkeerswegen die in de eerste plaats een doorgaande functie hebben:

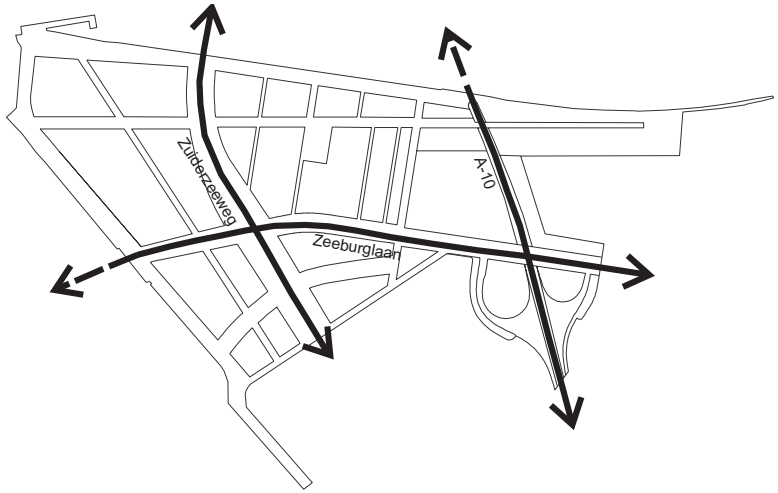
- A10: onderdeel van de Ring Amsterdam
- Zeeburglaan: verbinding tussen A10 en het oostelijk deel van het centrum van Amsterdam en verbinding tussen OHG/Piet Heintunnel en IJburg
- Zuiderzeeweg: locale verbinding tussen stadsdeel Noord en de Indische Buurt

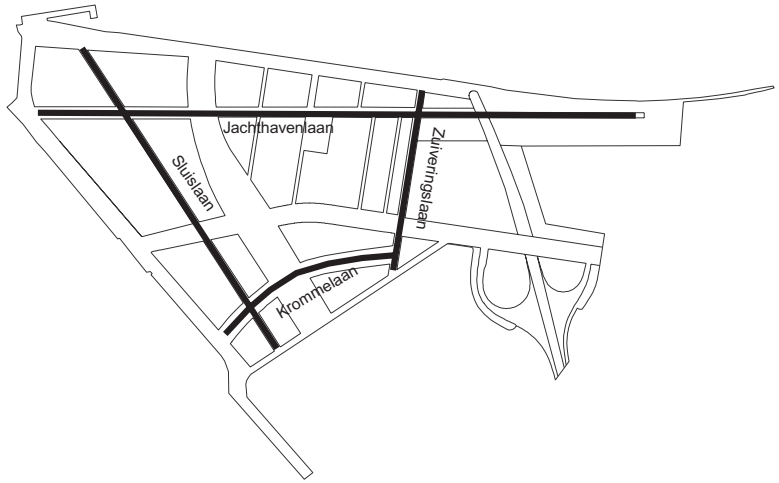
Aan deze wegenstructuur wordt een raamwerk van wegen of lanen toegevoegd die verwant zijn in schaal en verschillen in profiel. Zo worden de verschillende deelgebieden met elkaar verbonden en ontstaat een intern ontsluitingscircuit.
De lanen lopen van oever tot oever waardoor een casco van openbare ruimte ontstaat dat het eiland ontsluit en omvat en dat de eigenschappen en afmetingen ervan herkenbaar maakt.

De zichtassen op het water versterken het eilandgevoel en maken de grote maten van het eiland voelbaar.
Het nieuwe raamwerk takt aan op de bestaande aansluitpunten van de huidige wegenstructuur. Bij de inritten van zowel de Zeeburgertunnel als de Piet Heintunnel zijn geen aansluitingen mogelijk. Hier wordt in beide gevallen een overbrugging gemaakt.

Het gaat om vier lanen met de volgende werktitels :

- Jachthavenlaan: legt de relatie tussen het Nautisch Centrum en de rest van het eiland.
- Zuiveringslaan: de belangrijkste ontsluitingsweg vanaf de A10 en Zeeburglaan. Het Nautisch Centrum wordt via deze route ontsloten.
- Kromme Laan: ontsluitingsweg voor het zuidelijk deel van het eiland.
- Sluislaan: belangrijke verbindende route tussen het noordelijk en zuidelijk gedeelte van het eiland.







Randen

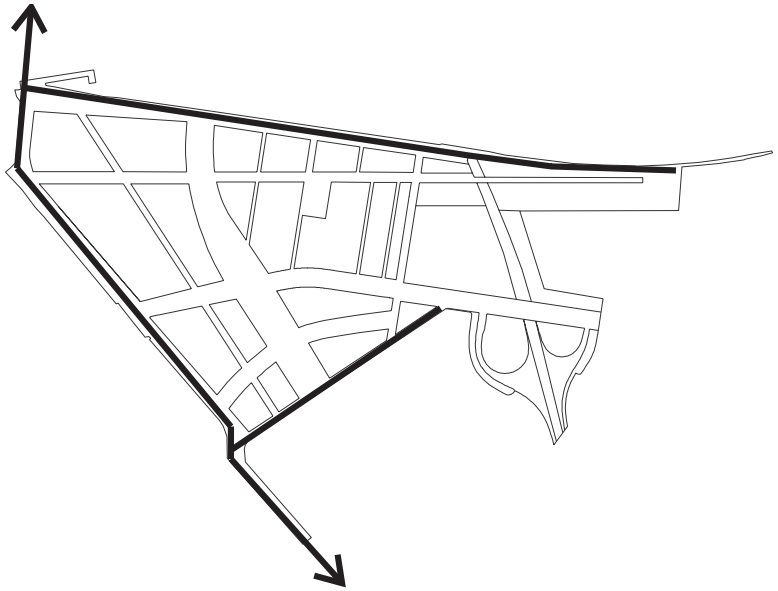
Eén van de kwaliteiten van het eiland is de grote lengte en diversiteit aan oevers:

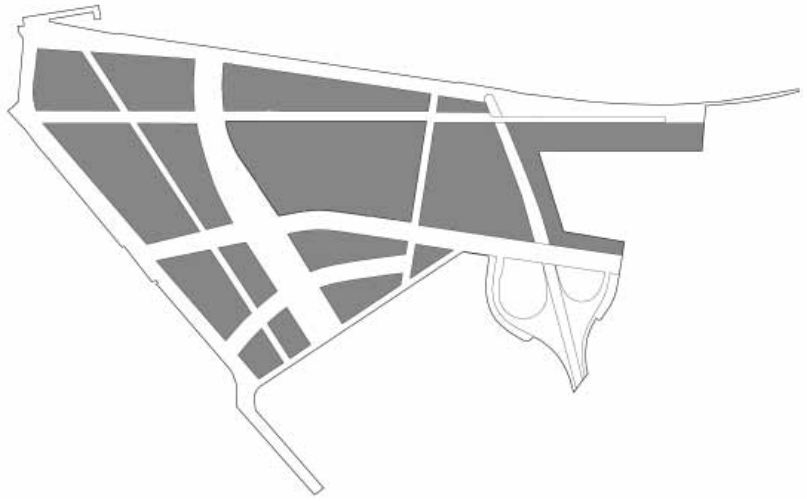
- Westrand: oude zeedijk, loopt nu langs het Amsterdam-Rijnkanaal, uitzicht op de stad
- Noordrand: ruwe zijde van het eiland, zowel recreatieve als beroepsscheepvaart, belangrijk attractiepunt zijn de sluizen, uitzicht op Waterland en Durgerdam
- Zuidrand: informele zijde van het eiland aan de luwe Zeeburgerbaai
- Oostpunt: ligt aan het open water van het IJmeer, uitzicht over het wijdse water en Steigereiland

De randen vormen samen een tweede, samenbindend raamwerk. Een openbare en voor het grootste deel brede, groene zone volgt de contouren van het eiland en vormt de overgang tussen water en land. De doorgaande fiets-, wandel- en skateroute maakt het mogelijk om een rondje Zeeburgereiland te maken met steeds wisselende uitzichten over het water en de verschillende buurten van het eiland.

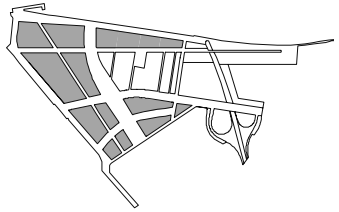
Velden

De lange lijnen delen het eiland op in een aantal bebouwingsvelden. Uitgangspunt is dat het middendeel van het eiland een dichtere, compacte bebouwing krijgt. De zichtlocaties langs de Zeeburglaan en Zuiderzeeweg zijn zeer geschikt voor menging met kantoorachtige bedrijvigheid.
Naar de randen toe wordt de bebouwing opener zodat vanaf de lanen doorzichten ontstaan naar het water toe. Hier bevinden zich met name de woongebieden.









Deelgebieden

Woonbuurten

Door grootschalige toepassing van kleinschalig groen, behorend bij het kavel of de woning kan een uniek, aantrekkelijk stedelijk woongebied gerealiseerd worden. De combinatie van wonen op een eiland met een groot, deels bovenstedelijk voorzieningenaanbod bij het nautisch centrum, maakt het aantrekkelijk voor die huishoudens die stedelijk willen wonen, maar ook de betekenis van het groen en water belangrijk vinden. Het dubbele, niet eenduidige karakter dat het eiland zal krijgen- woongebied én regionale jachthaven- kan uitgroeien tot een sterk aantrekkelijk kenmerk van het eiland.

Het casco voor het Zeeburgereiland biedt de mogelijkheid om flexibel te differentiëren in typologie per deelgebied. In de één kan de dichtheid hoog zijn, in de ander wat lager; in de één kan functiemenging hoog zijn, in de ander laag. Het ene gebied is privé-terrein, het andere kan openbaar zijn. Hierdoor kan op het schaalniveau van het eiland een grote diversiteit in woonmilieus ontstaan.

Wonen in het groen, de groene uitstraling van het eiland, wordt bepaald door de verhouding tussen bebouwing en open ruimte, en de verhouding tussen verharding en groen en parkeeroplossingen. Op het Zeeburgereiland is een vrij hoog aandeel inrichtingsgroen mogelijk. Door een gevarieerde bouwstructuur is er een relatief gering aandeel openbare ruimte (op de doorgaande infrastructuur van Zuiderzeeweg en Zeeburgerlaan na).

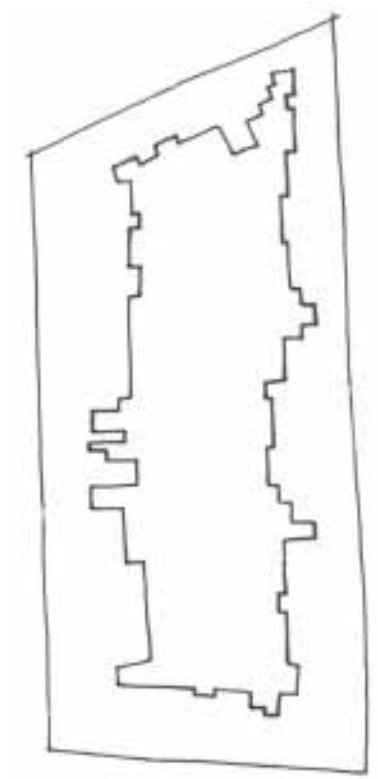
De diversiteit in de velden komt tot uitdrukking door de verschillende bebouwingsvormen (typologieën en dichtheden) én door de inrichting van het maaiveld (de omgeving van de bebouwing en het inrichtingsgroen. Uit de projectie van bestaande woongebouwen op één van de velden van het Zeeburgereiland blijkt dat verschillende bebouwingstypen en inrichtingstypen mogelijk zijn en dat de verhouding tussen bebouwd en onbebouwd telkens een andere is.
Het groen van de lanen rond de velden wordt vastgelegd. Het inrichtingsgroen van de velden en kavels kan net als de bebouwing daarvan variëren en zal dus met die bebouwing samen een grote diversiteit in vorm en gebruik laten zien. Groen op balkons en terrassen, binnen de gesloten bouwblokken, rond woontorens, bouwblokken en villa's, in voor- en achtertuinen van laagbouw kan zich onderscheiden van het structuurgroen, en maakt picknicken aan een groene oever, beschut spelen binnen een gesloten bouwblok, of borrelen met de buren in een keurtuin mogelijk.

Een apart woonmilieu zal zich rondom de jachthaven/nautisch centrum kunnen gaan ontwikkelen. Een specifiek milieu, gericht op vrije tijd, kan hier een belangrijke toevoeging zijn in de differentiatie van woonmilieus. Niet alleen voor het vergroten van de differentiatie op Zeeburgereiland, maar als nieuw woonmilieu voor de gehele stad en regio.

In de Zeeburgerbaai bevindt zich een locatie voor varende woonschepen. De nadere uitwerking hiervan zal in een later stadium plaatsvinden. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met technische aspecten als brandweer- en waterstaatkundige eisen, standstill-principe IJmeer, veiligheid en kleinschalige waterrecreatie.

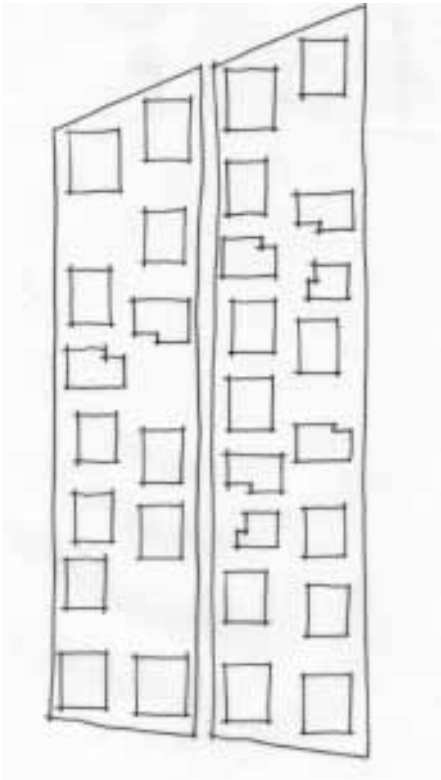
De grootste concentratie aan buurtvoorzieningen bevindt zich in het westelijk gedeelte van het eiland op het kruispunt van de Jachthavenlaan en de Sluislaan. Hier bevindt zich het buurtwinkelcentrum en is ruimte gereserveerd voor aanvullende functies gecombineerd met bedrijfsruimte en woningen. Daarnaast is het ook mogelijk kleinere voorzieningen zoals medische praktijken, kinderdagverblijven of dienstverlenende bedrijven langs de lange lijnen te vestigen. De basisscholen met bijbehorende speelruimte liggen tussen de woonbebouwing.

Gesloten bouwblokken ‘Grachtengordel’



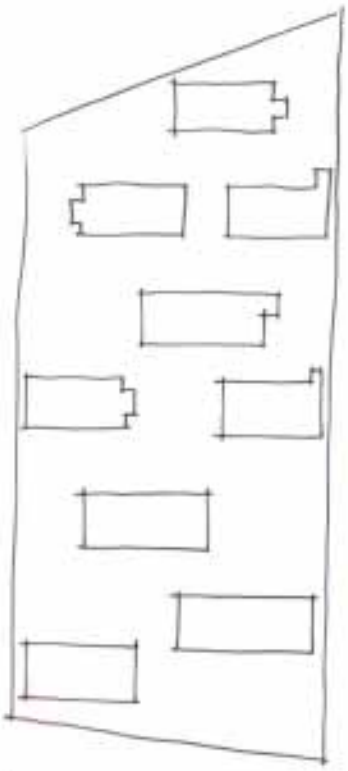


Grondgebonden ‘De Bongerd’



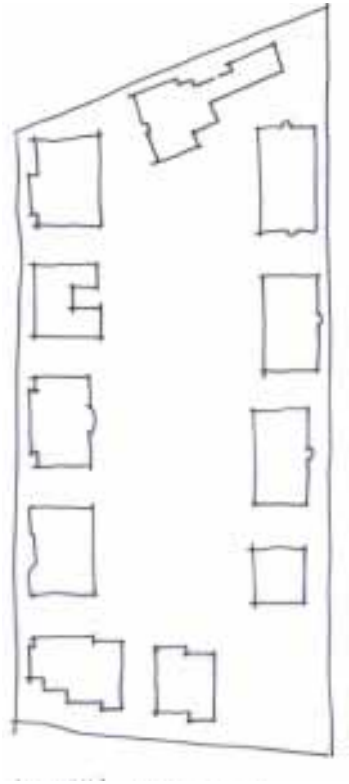


Gestapeld ‘GWL-terrein’



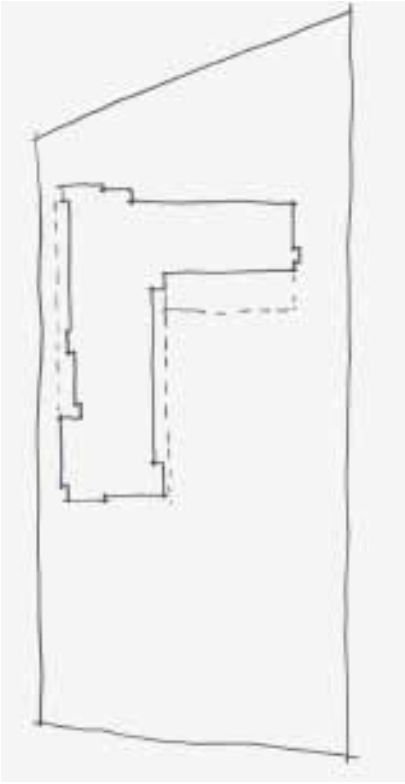


Appartementen ‘Vondelpark villa’s’



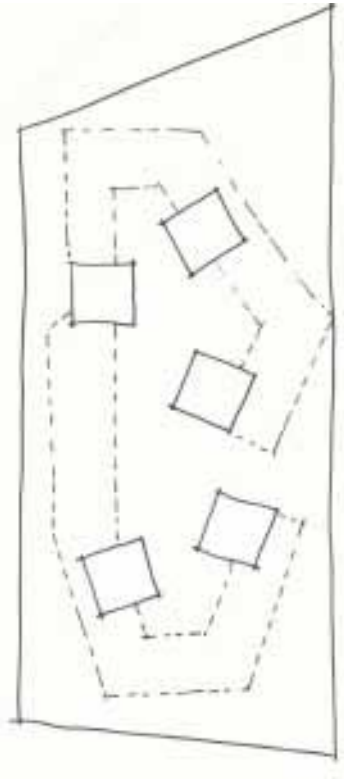


Appartementen ‘Willemsparkflat’

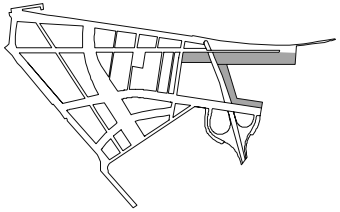




Hoogbouw ‘Chassé-terrein’, Breda





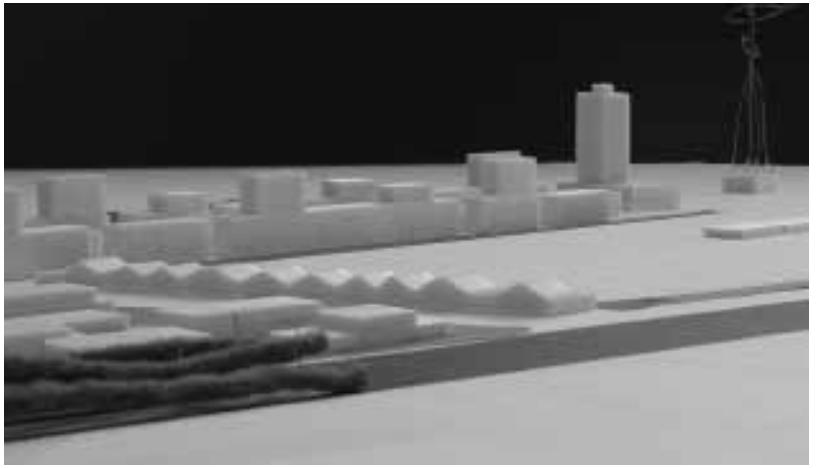


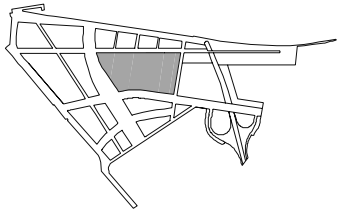
Nautisch centrum

Naast de diverse (geplande) jachthavens aan het IJ krijgt de stad op het Zeeburgereiland nu ook een haven aan het open water van het IJmeer. De nieuwe haven ligt op de oostpunt van het eiland en vormt één geheel met de drijvende wereld van het Steigereiland. Deze locatie is zowel vanaf het water als over de weg goed bereikbaar en ligt vanaf alle kanten goed in het zicht. Om de aansluiting en verwevenheid van het nautisch centrum met de rest van het eiland te vergroten is gekozen voor een compacte verkaveling direct aan de Jachthavenlaan, alle functies worden vrijwel direct ontsloten vanaf deze laan. Door de oostpunt hiervoor gedeeltelijk te ontgraven en aan te plempen onstaat tevens een efficiënt indeelbare haven.

Op de pier ten oosten van de A10 is een mix van functies mogelijk: nautische bedrijven, hotels, horeca en woningbouw vormen samen een levendig, stedelijk gebied. Aan de zuidzijde hiervan ligt de jachthaven die plaats biedt aan maximaal 950 boten van verschillende afmetingen. Temidden van de masten ligt het havenkantoor met de maritieme club. Tussen de A10 en de IJburglaan én de haven is ruimte voor winterstalling, onderhoud en reparatie en andere bedrijfsfuncties. Ook kan een deel gereserveerd worden voor tijdelijke nautische evenementen.
Aan de noordzijde van de oostpunt ligt een brede open zone in het verlengde van de brede groen-blauwe zone langs de noordrand van het eiland. Een plek om uit te waaien, en als reservering voor parkeren bij evenementen.



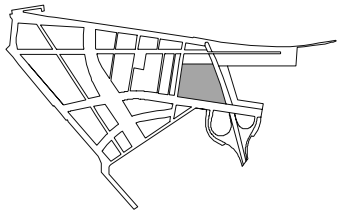




Waterzuiveringsterrein

Als in 2006 de waterzuiveringsinstallatie sluit resteert een groot terrein met een keur aan solide gebouwde waterbakken, silo's, installatiegebouwen en kantoorruimten. Voor het deel ten zuiden van de Jachthavenlaan zal worden bekeken welke karakteristieke bebouwing kan worden gehandhaafd met een nieuwe bestemming. Hierbij wordt met name gedacht aan vrije tijd functies, bedrijven en wonen. Daarnaast kunnen nieuwe objecten worden toegevoegd die passen in de sfeer van het gebied. Grotere woonwerkcomplexen worden afgewisseld met compacte, kleinschalige woongebouwen in een openbare, informele en campusachtige setting.
Dit terrein kent de grootste programma-uitwisselbaarheid van het eiland. Het vormt de schatkamer van de herontwikkeling.





Bedrijvenlocatie

Op het kruispunt Zeeburglaan/A10/Zuiveringslaan bevindt zich een terrein dat vanwege de goede bereikbaarheid en de gunstige ligging tussen het Nautisch Centrum en het RI-oostterrein aantrekkelijk is voor ambachtelijke bedrijven (categorie 3) en grotere bedrijven die veel verkeer aantrekken. Het reeds gerealiseerde Kriterion benzinestation zet de toon voor de beoogde soort bedrijvigheid en verschijningsvorm: functies als een bouwmarkt, drivethru, megasupermarkt, enz. met een goede parkeeroplossing en een frisse architectonische uitstraling.





Openbare ruimte

Bestaande wegen

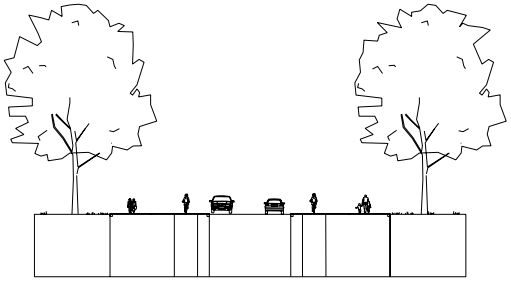
Twee bestaande wegen gaan deel uitmaken van het nieuwe casco. De Zeeburgerlaan tussen de Piet Heintunnel en de A10 met dubbele vrijliggende rijbanen voor het autoverkeer, een vrijliggende trambaan aan de zuidkant en met een ventweg ter ontsluiting van de kavels aan de noordkant, wordt een groen laan met stevige bomenrijen.
De Zuiderzeeweg wordt in zijn huidige gedaante gehandhaafd, met vrij liggende fietspaden en drie aansluitingen voor kruisend verkeer. Hier zijn geen adressen rechtstreeks aan de weg mogelijk. De bomen langs de ventwegen zorgen voor een groen karakter.

Lanen

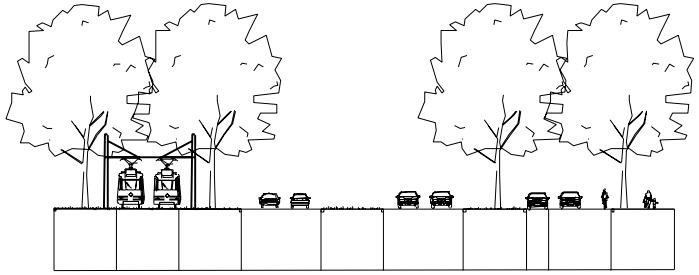
Vier nieuwe lanen verbinden de oevers met de bestaande infrastructuur.
De bijna twee kilometer (lengte Overtoom) lange Jachthavenlaan sluit aan op de Zuiderzeeweg en verbindt de noordwestelijke punt van het eiland met de nieuw te maken jachthaven. Het profiel van de openbare ruimte is ruim, met aan weerszijden bomen en vrijliggende fietspaden. Ook de bus maakt van deze weg gebruik.
De Sluislaan verbindt de Oranjesluizen in het noorden met de woonschepenkade in het zuiden. De inrit naar de Piet Heintunnel wordt met een viaduct gekruist. Het profiel is smaller, wel met aan weerszijden bomen, maar zonder vrijliggende fietspaden.
De Zuiveringslaan verbindt de noordoever met de woonschepenkade over het terrein van de voormalige Rioolwaterzuivering. Het is een boomloos profiel met vrijliggende voet- en fietspaden. De laan eindigt met een steiger in het IJ die uitzicht biedt op Waterland en het Buiten IJ.
De Kromme Laan verbindt de Diemerzeedijk, via de Zuiderzeeweg met de Zuiveringslaan. De laan heeft een groen karakter met dubbele rijen bomen. De detaillering en materialisering van de nieuwe lanen geeft uitdrukking aan de verwantschap met de bestaande infrastructuur, gras, bomen en asfalt zijn voor de hand liggende keuzes. De lanen krijgen bij de aansluiting met de randen van het eiland een bijzondere beëindiging.

Randen

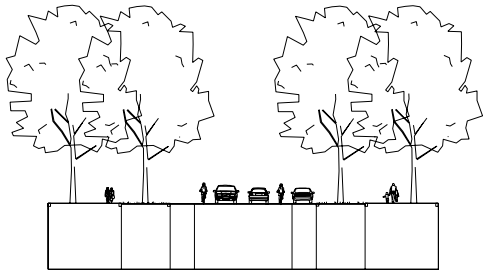
De randen van het eiland bieden een gevarieerd uitzicht over het water. Ze vormen samen het belangrijkste openbare groenelement op het eiland en zijn opgevat als een openbare, autovrije of autoluwe rondwandeling.
De westrand is een dijk, onderdeel van de Diemerzeedijk, die het Binnen- van het Buiten IJ scheidt en Waterland met het Diemerpark verbindt. Het is een belangrijke recreatieve fietsroute, bovenop de dijk met uitzicht naar het westen over het Amsterdam Rijnkanaal, het Binnen IJ en het Oostelijke Havengebied. De vooroever is recent opnieuw ingericht met brede rietzones ter versterking van de ecologische verbindingsroute waar deze dijk deel vanuit maakt. Deze ecologische oever wordt geoptimaliseerd
De noordelijke oever van het eiland is in de huidige situatie slechts gedeeltelijk toegankelijk. Het ontwerp voorziet in een nieuwe brede zone van wilgen, water en riet, met kansen voor plant en dier. Een openbaar wandelpad tussen wilgen en riet door biedt uitzicht op de vaarroute enerzijds en het eiland anderzijds. De strekdam vormt het sluitstuk van deze route.
Op de oostpunt van het eiland komt de jachthaven. Om de haven komen kades om de boten in het water en de loodsen, huizen en winkels op het land te ontsluiten. De wandeling onderlangs de aansluiting van de A10 op de route naar de Piet Heintunnel blijft openbaar en wordt enigszins verbreed.
De zuidelijke groene oever blijft relatief laag met toegang naar de steigers voor woonschepen in de Zeeburgerbaai.



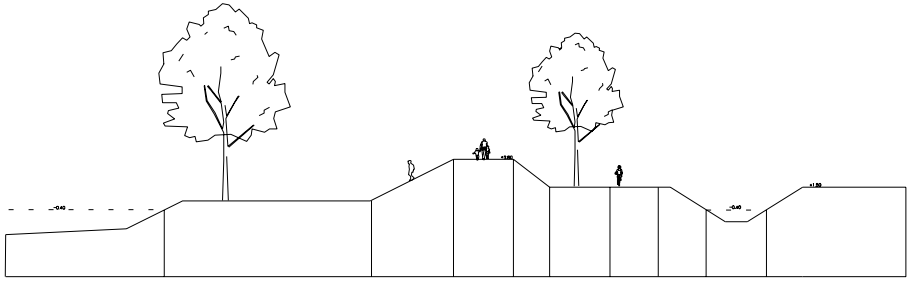
Profiel 1



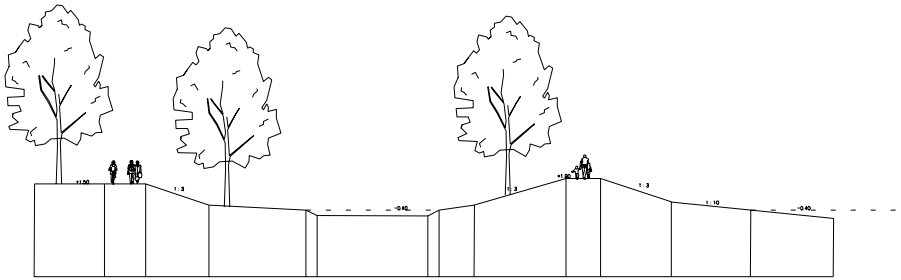
Profiel 2



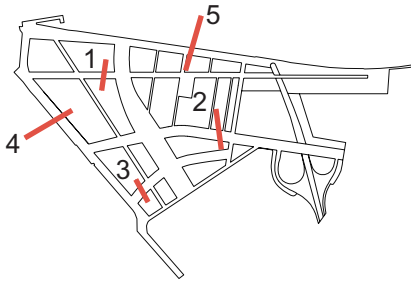
Profiel 3



Profiel 4



Profiel 5







Programma

De tussen de eilandranden en de ontsluitingsinfrastructuur gelegen velden worden gevuld met programma dat bestaat uit vooral woningen, een grote regionale jachthaven met landfuncties, en vrijetijdsfuncties en bedrijvigheid. De financiële eis aan de herontwikkeling (kostenneutraliteit) en de beperkte capaciteit van de hoofdontsluiting hebben de omvang en positionering van deze programma's bepaald. Grote infrastructurele ingrepen om de capaciteit op te rekken, of via overkluizingen het uitgeefbare areaal te vergroten, zijn vooral vanwege de financiële eis uitgesloten. Door het inpluggen van fictieve programma-aantallen in het Genmod-model, dat de dienst IVV voor de verkeersprognoses van IJburg gebruikt, is globaal het absolute programma-maximum, dat net niet meer door de infrastructuur kon worden verwerkt, bepaald. Het hieronder staande programmaresultaat zit onder dit maximum. Hierdoor ontstaat flexibiliteit om aanpassingen in de toekomst te kunnen doorvoeren, of het nu gaat om noodzakelijke verdichting of programmawijziging. Met het voorgestelde programma is echter wel een substantieel aantal woningen geborgd.
Het is dus niet de bedoeling het programma vast te leggen; het moet juist in de loop van de tijd kunnen worden aangepast aan de behoeftes van dat moment. Toch is de rek niet oneindig, want het programma kent ook een zeker evenwicht in functies die spitsverkeer genereren en functies die juist buiten de spits verkeer aantrekken.
De gehanteerde woon-werkbalans houdt in dat er dusdanig ruimte is voor én woningen én bedrijvigheid, al dan niet gemengd, dat het woonklimaat op het Zeeburgereiland in de toekomst een toevoeging vormt in het totale nieuwbouwprogramma van het Oostelijk Havengebied tot en met IJburg. Deze balans tussen wonen en werken bepaalt de aan beide functies toe te kennen ruimte. De fysieke capaciteit van het eiland (ruimtelijk en qua mobiliteit), vormt een andere begrenzing van het programma. De ondergrens van het woonprogramma ligt overigens bij ongeveer 3000 woningen. Dit aantal is nodig om een goed werkend voorzieningenniveau te kunnen garanderen. Hoewel misschien verleidelijk, kan het woningprogramma niet onvoorwaardelijk worden uitgebreid. Zowel vanwege het spitsverkeergenererende karakter van de woningen, als vanwege het kwaliteitsverlies in de open ruimte als gevolg van verdichting.

Wonen

Voor het Zeeburgereiland wordt uitgegaan van circa 5000 woningen (11.000 inwoners) in een stedelijke dichtheid, circa 80 woningen per hectare. Er zal een stedelijk woongebied gecreëerd worden met 25% grondgebonden tegenover 75% gestapelde woningen.
De verdeling over de prijscategorieën is vooralsnog 30% sociale sector, 40 % middensegment en 30% vrije sector. De spanning tussen marktconforme prijs en de vraag naar een groter woonoppervlak wordt op Zeeburgereiland voor de middensegmentgroep niet opgelost: middensegmentprijs betekent dus een kleiner woonoppervlak.
Voor de dure sector wordt uitgegaan van 160 m2 bvo. Binnen dit oppervlak kunnen twee kleinere, maar ook één grote woning gerealiseerd worden. De keuze voor een groter bvo dan gebruikelijk biedt flexibiliteit in de planontwikkeling. Het gemiddelde van de woninggrootte van het totaal komt zo op 125 m2 bvo.

Niet-wonen

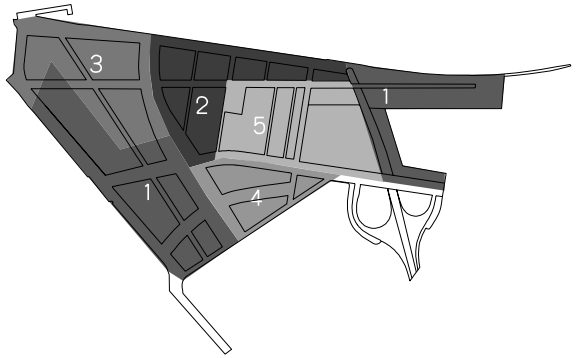
De oppervlaktes voor de basisvoorzieningen zijn gebaseerd op de normering zoals die geldt voor IJburg 1ste fase. Uitgegaan wordt van 5000 woningen en een gemiddelde woningbezetting van 2,2 inwoners per woning. Dit houdt in dat ongeveer 19.000 m2 aan basisvoorzieningen zal moeten worden gerealiseerd en 32.000 m2 aan sportvoorzieningen.
Om aan de vraag naar ligplaatsen voor recreatieschepen in Amsterdam te kunnen voldoen en grote nautische evenementen te kunnen organiseren is een minimale wateroppervlakte nodig van 50.000 m2 (ca. 950 ligplaatsen). Naast het woonprogramma op de landtong is voor een goed functioneren van de haven en voor een levendig gebied ongeveer 25.000 m2 nautische bedrijvigheid, 48.000 m2 horeca (inclusief hotel en casino) en 4000 m2 overige functies nodig.

Voor de ontwikkeling van een vrije-tijdsprogramma wordt een deel van het RI-oost terrein gereserveerd. Op een oppervlakte van 3 á 5 hectare kan een programma van 50.000 m2 worden gerealiseerd met verschillende vormen van vrije-tijdsfuncties, recreatie en horeca.
De omvang van de overige werkfuncties op het Zeeburgereiland is gekwantificeerd met behulp van de woon-werkbalans (2,5:1, ter vergelijking, IJburg 3,8:1). Omdat op korte en middellange termijn de Amsterdamse kantorenmarkt verzadigd is en de vraag naar bedrijfsruimte blijft toenemen wordt ingezet op een hoog aandeel bedrijven. Uitgegaan wordt van 3000 à 4000 m2 nieuwe broedplaatsen op het eiland. Alle niet-woonfuncties bij elkaar zullen zorgen voor circa 4400 nieuwe arbeidsplaatsen.

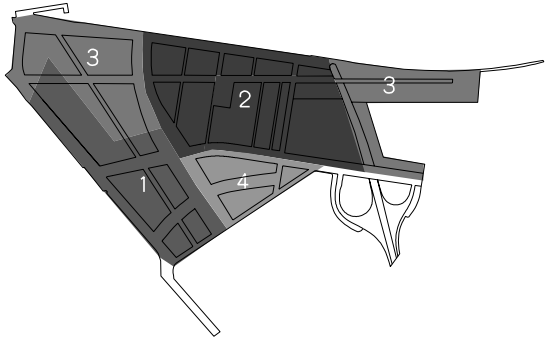
Functie	*Basisvoorzieningen*	*Nautisch Centrum*	*Vrije tijd overig*	*Werken*	*Totaal ruimtebeslag bvo*
Scholen, detailhandel, zorg, cultuur	19.000 m2				19.000 m2
Sport	32.000 m2				32.000 m2
Kantoren		5.000 m2		11.000 m2	16.000 m2
Bedrijven		10.000 m2		103.000 m2	113.000 m2
Broedplaatsen				4.000 m2	4.000 m2
Detailhandel		5.500 m2		10.000 m2	15.500 m2
Jachthaven		max. 950 ligplaatsen			
Havenopstallen + terrein + overig		14.500 m2			14.500 m2
Hotel		40.000 m2			40.000 m2
Casino		3.500 m2			3.500 m2
Horeca		5.000 m2	2.250 m2		7.250 m2
Vrije tijd			50.000 m2		50.000 m2
Totaal	**51.000 m2**	**83.500 m2**	**52.250 m2**	**128.000 m2**	**314.750 m2**

Strategie

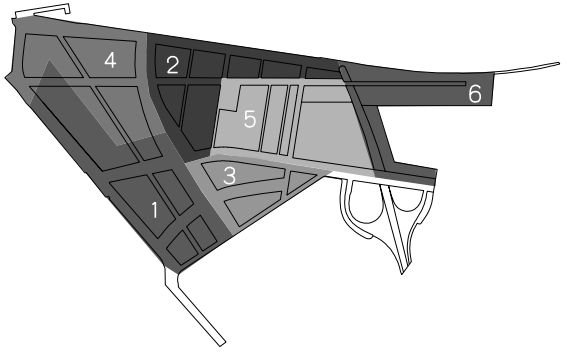
De cascostructuur geeft flexibiliteit aan het Zeeburgereiland. Door het eenvoudige, maar krachtige casco kunnen de Velden afhankelijk van ontwikkelingen in de markt en de politiek invulling krijgen. Het eiland zal aldus op de golven van maatschappelijke trends gefaseerd ontwikkeld kunnen worden. Er komt geen stedenbouwkundige en architectonische blauwdruk voor het eiland als geheel. Per veld zijn verschillende ruimtelijke inkleuringen mogelijk. De invulling van te ontwikkelen velden vindt plaats tegen de achtergrond van de positionering van het Zeeburgereiland ten opzichte van IJburg en andere relevante ontwikkelingsgebieden in Amsterdam.
Voor de ontwikkeling en realisatie van de gewenste invulling van de velden zijn verschillende modellen mogelijk. Per veld kan voor een ander model worden gekozen. De keuze voor een bepaald model hangt onder meer samen met het gewenste programma en het risicoprofiel van het betreffende Veld. Recente ervaringen leren dat het wenselijk is dat er een rolverdeling tussen gemeente en ontwikkelaars ontstaat die recht doet aan ieders deskundigheid en kwaliteiten. Dit is dan ook uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland. In het vervolgtraject (Nota van Uitgangspunten) zal verder gestudeerd worden op de ontwikkelingsmodellen. Uiteindelijk zullen de modellen in de SpvE's van de Velden worden uitgewerkt.
Voor het Zeeburgereiland wordt een ontwikkelingspad voorgesteld dat rekening houdt met de geformuleerde uitgangspunten en een weerspiegeling is van de geschetste visie. Het casco, de conditionerende onderlegger van ontwikkelingsvisie, is deels al aanwezig in de vorm van de bestaande infrastructuur en dient nog deels aangelegd te worden. De aanleg van de lanen als onderdeel van het casco wordt vanwege kostentechnische redenen gekoppeld aan de ontwikkeling van de Velden in het gebied.
Een complicerende factor in de ontwikkelingsstrategie is de eigendomsverdeling van de gronden. De snelheid van de werving van de Rijksgronden bepaalt mede de opeenvolging van de deelgebiedontwikkeling.
Uitgaande van deze eigendomssituatie en de voorgestelde veldmatige ontwikkeling zijn een wensscenario en een tweetal alternatieve scenario'sopgesteld.



Wensscenario



Kostengestuurd scenario



Onteigeningsscenario

Wensscenario

Als eerste veld kan de Zuidwesthoek van het eiland worden ontwikkeld. Hier kan direct tegen relatief geringe investeringen een vrij fors woningbouwprogramma met een basispakket aan voorzieningen worden gerealiseerd. Gestreefd wordt om parallel daaraan de Oostpunt met de jachthaven als gezichtbepalend element van het Zeeburgereiland tot ontwikkeling te brengen. Dit bovenregionale nautisch kwartier zal gefaseerd worden ontwikkeld; dit in verband met het uitgraven van het centrale, eerste deel en het aanplempen en zetten van grond voor de verlengde oostwestas, de Jachthavenlaan. Het nautisch kwartier dient als sfeermaker, wegbereider en dus aanjager voor de overige ontwikkelingen op het eiland te gaan fungeren.
Vervolgens zal het eiland van buiten naar binnen, van de randen naar het hart worden ontwikkeld. Het tempo en ritme waarmee dit gebeurt hangt mede af van de wens naar een hoge bouwproductie enerzijds en een realistische en werkbare bouwstroom anderzijds, en bovendien in afstemming met de ontwikkelingen op IJburg en andere locaties. Het veld waar nu de RI-oost is gelegen zal bij voorkeur als laatste in ontwikkeling worden gebracht. Dit gebied is het slotstuk van de ontwikkeling van het Zeeburgereiland. Het is bij uitstek geschikt als functioneel en programmatische uitwisselingszone, zodat optimaal ingespeeld kan worden op de wensen en behoeften van dat moment.
De ontwikkeling en realisatie van de woonbotenlocatie in de Zeeburgerbaai ten zuiden van het eiland zijn gekoppeld aan de ontwikkeling en realisatie van de Velden aan de betreffende wal. Deze ontwikkelingsstrategie kan beschouwd worden als het wensscenario voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland.

Alternatieve scenario's

Door de cascostructuur is het mogelijk om bij gewijzigde omstandigheden en/of inzichten af te wijken van het voorgestelde ontwikkelingspad en een andere fasering van de Velden te volgen. Naast het wensscenario zijn daarom ook nog een onteigeningsscenario en een kostengestuurd scenario opgesteld.
Bij het onteigeningsmodel wordt uitgegaan van een moeizame verwerving van de percelen die niet onder controle staan van de gemeente Amsterdam. De fasering wordt in het onteigeningsscenario afhankelijk gesteld van de verwerving en onteigening van percelen. Het grote verschil met het wensscenario is dat de RI-oost niet als laatste deelgebied zal worden ontwikkeld maar al vrij snel op het moment dat de RI-oost vrijkomt in 2006. Vervolgens zullen de overige deelgebieden tot ontwikkeling worden gebracht, waarbij de inzet blijft om de oostpunt zo spoedig mogelijk te realiseren.
Het kostengestuurde scenario gaat uit van een fasering waarbij de deelgebieden met de grootste investeringsopgave zo laat mogelijk in het ontwikkelingsproces zullen worden gerealiseerd. Dit betekent dat het Zeeburgereiland van west naar oost ontwikkeld en gerealiseerd wordt. De deelgebieden met de RI-Oost en het nautisch centrum komen als laatste aan snee. De investeringen zijn hier het hoogste door de overbrugging van de A10 en de sloop- en aanlegkosten van de jachthaven.

5 RANDVOORWAARDEN

In de Uitgangspunten en Uitwerking is ingegaan op de ontwikkelingsrichting die het eiland kan hebben. Die ontwikkeling zal niet los staan van wat hardere randvoorwaarden zoals milieueisen, minimale hoeveelheid oppervlaktewater, bodemgesteldheid.

Milieu

Uitgangspunten voor duurzame stedenbouw liggen in de sfeer van optimalisatie in ruimtegebruik, energievoorziening en grondstoffen- en watergebruik.
De hoge dichtheid en de menging van functies die wordt voorgesteld voor de herontwikkeling staan garant voor een optimaal grondgebruik. Elders in de Visie zijn de wateraspecten, ecologie (blz. 33), verkeer en bodemproblematiek behandeld. Voor het overige milieuprogramma dat in de verdere planvorming zal worden samengesteld, wordt aangesloten bij het milieuprogramma voor de tweede fase van IJburg. Dit programma wordt gebaseerd op de actualisatie van het huidige milieuprogramma IJburg eerste fase, met doorwerking van de recente politieke voorkeur voor simpele en effectieve maatregelen.

Aangezien er meer dan 4000 woningen zullen worden gerealiseerd op het eiland, is een Milieu Effect Rapportage (MER) nodig. Dit MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming van het eerste ruimtelijk besluit dat voor de herontwikkeling zal worden voorbereid (globaal bestemmingsplan). Aan de hand van planalternatieven en de doorrekening van de milieu-effecten daarvan, kan een Meest Milieuvriendelijk Alternatief worden samengesteld. De kennis die met de MER wordt vergaard kan worden ingezet in de Stedenbouwkundige Programma's van Eisen die na de Nota van Uitgangspunten worden opgesteld. Naast de onderzoeken die nodig zijn voor een MER, zal voor het eiland ook een OEI-onderzoek worden gehouden. .

De geluidsbelasting op het eiland als gevolg van verkeers- en industrielawaai is in kaart gebracht. Daar waar de geluidsnormen worden overschreden zal onderzocht worden hoe de geluidsbelasting van gevoelige bestemmingen kan worden gereduceerd, bijvoorbeeld door maatregelen in het overdrachtsgebied of het onder bepaalde voorwaarden vaststellen van een hogere waarde in combinatie met een pakket maatregelen (bijvoorbeeld isolatiemaatregelen aan de woning of een geluidsafschermend kantoorgebouw). Voor het gebied rond de A10 zijn extra maatregelen nodig om woningbouw mogelijk te maken. Gedacht kan worden aan een lichte overkapping van een deel van de ingang van de Zeeburgertunnel. De luchtkwaliteit zal moeten voldoen aan het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit.

Onderzocht wordt of er veiligheidscontouren rond bedrijven (ook tankstations en bunkerschepen) moeten worden vastgelegd en of de plannen voldoen aan de huidige risicogrenswaarden voor o.a. wachtplaatsen die zijn ingericht voor schepen met een gevaarlijke lading (Prins Willem Alexandersluis) en het transport van gevaarlijke stoffen over water en over de weg.

Waterhuishouding

Als gevolg van de verstedelijking zal het water op en rond het Zeeburgereiland extra belast worden. De gevolgen hiervan moeten op het eiland zelf opgelost te worden en daarom wordt er gestreefd naar het realiseren van een duurzaam en zelfvoorzienend integraal watersysteem.

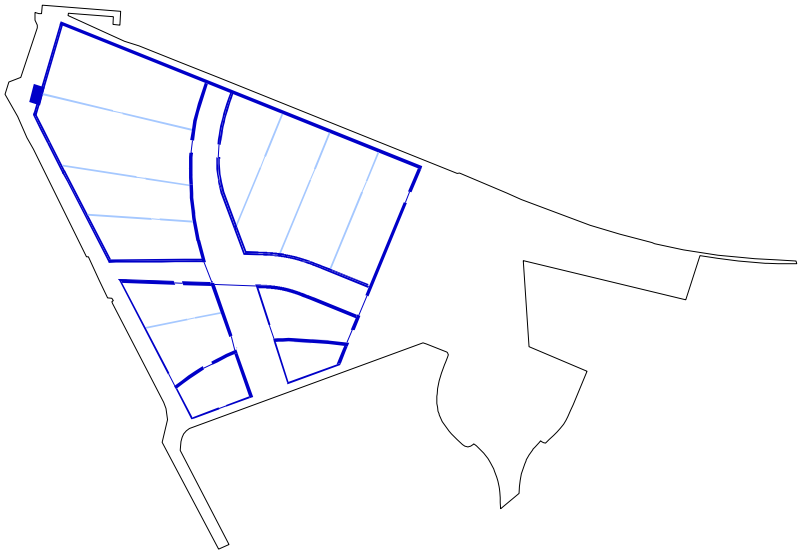
Oppervlaktewater

Als richtlijn wordt aangehouden dat 10 % van het oppervlak voor oppervlaktewater gereserveerd moet worden. Een uitzondering geldt voor de oostpunt waar al het regenwater wordt geïnfiltreerd met een overloop naar het westelijk deel van het eiland.
Het oppervlaktewater op het westelijke deel van het eiland zal niet in verbinding staan met het omliggende water, het Zeeburgereiland vormt een afzonderlijk bemalingsgebied. Het water wordt bij voorkeur zolang mogelijk op het eiland zelf vastgehouden, bij extreme regenval blijft het echter noodzakelijk water uit te pompen. Hiervoor zal een nieuw gemaal op het eiland worden gebouwd.
Hoofdwatergangen zijn minimaal 10 meter breed, de overige watergangen minimaal 5 meter. Alle watergangen zijn minimaal 1 meter diep en tussen de watergangen moet een goede onderlinge samenhang bestaan. Hoewel binnen het plan een aantal duikers/overkluizingen noodzakelijk is, dient men deze zo min mogelijk toe te passen en de lengte daarvan te beperken.

Voor een goede waterkwaliteit gelden verder de volgende uitgangspunten:

- De waterkwaliteit moet te voldoen aan de MTRnormen (= Maximaal Toelaatbaar Risico) uit de 4e nota waterhuishou ding.
- Het water op het Zeeburgereiland wordt zogenaamd "stede lijk leefwater" en moet voldoen aan de hiervoor opgestelde richtlijnen.
- Het gebruik van uitlogende materialen zowel in de bebou wing als in de openbare ruimte beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en moet worden voor komen.

Voor het IJmeer geldt het zogenaamde "standstill" beginsel. Dit houdt in dat iedere extra belasting op het IJmeer niet is toegestaan. Het nieuw te bouwen gemaal wordt daarom aan de westzijde van het eiland gesitueerd, zodat al het water op het IJ geloosd kan worden. De jachthaven en de varende woonschepenlocatie ten zuiden van het eiland liggen beide in het IJmeer. Deze activiteiten zullen worden getoetst aan het "standstill" beginsel.



Grondwater

Om te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm moet een optimum worden gevonden tussen de maaiveldhoogte, de afstand tussen de sloten en de doorlatendheid van de bodem. Voor het eiland worden drie principe-oplossingen voorgesteld:
Het deel van het gebied ten westen van de Zuiveringslaan heeft een groen karakter waarbij relatief veel regenwater van nature in de bodem infiltreert. Hier liggen de sloten relatief dicht op elkaar met een afstand van 150 tot 250 meter.
Het gebied tussen de Zuiveringslaan en de A10 zal een stenig karakter krijgen, waardoor weinig regenwater in de bodem infiltreert. De onderlinge slootafstand kan daardoor relatief groot zijn. De maaiveldhoogte varieert hier tussen NAP + 1,00 meter en NAP + 1,50 meter.
Op de oostpunt ten oosten van de A10 wordt vooralsnog geen rekening gehouden met het aanbrengen van extra oppervlaktewater. Al het regenwater wordt in de bodem geïnfiltreerd, met een overloop op het westelijk deel van het eiland. Het maaiveld dient wel hoger te liggen dan ten westen van de A10: tussen NAP + 2,00 meter en NAP + 2,50 meter.

Riolering

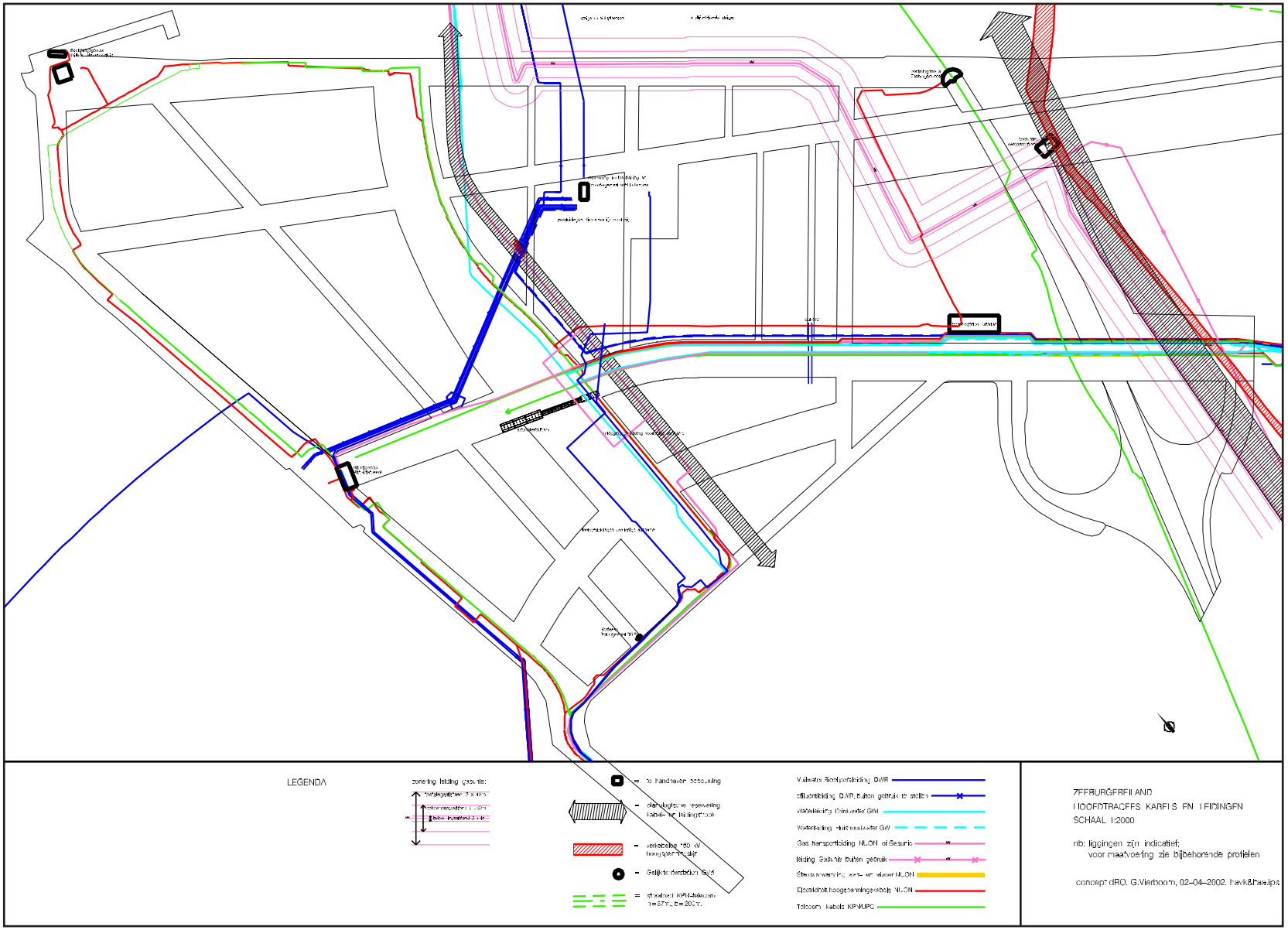
Uitgangspunt voor het rioolstelsel is dat schoon en vuilwaterstromen worden gescheiden. Afvalwater wordt ingezameld en afgevoerd naar de zuivering. Relatief schoon regenwater (daken/ buurtwegen) wordt waar mogelijk benut of mag rechtstreeks naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Regenwater afkomstig van wegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt voorgezuiverd middels een lokale voorziening alvorens het op het oppervlaktewater te lozen. Vervuild regenwater, afkomstig van hoofdwegen, drukke parkeerplaatsen, bedrijfsterreinen, e.d. wordt middels het verbeterd gescheiden (of gelijkwaardig) stelsel afgevoerd naar de rwzi of een lokale voorziening.

Waterkering

De huidige waterstaatkundige status van het Zeeburgereiland is 'buitendijks land'. Alleen de Zuider IJdijk, de westelijke dijk langs het Amsterdam Rijnkanaal, heeft de status van primaire waterkering, en beschermt Amsterdam tegen hoogwater vanaf de zijde van het IJmeer en het Markermeer. De kades langs de noordelijke en zuidelijke oevers, en de oostpunt zijn in het verleden opgeworpen ten behoeve van het slibdepot, niet ten behoeve van waterstaatkundige veiligheid voor bewoning. Deze kades zullen dus moeten worden opgewaardeerd tot primaire waterkering.

Nederland is waterstaatkundig ingedeeld in zogenaamde dijkringen. Een dijkring is een samenhangend gebied dat wordt beveiligd tegen overstroming, waarbij voor het betreffende gebied één veiligheidsnorm geldt. Het Zeeburgereiland zal voor de herontwikkeling ook opgenomen moeten worden in zo'n dijkring. Deze opname is een beslissingsbevoegdheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Er staan in principe twee mogelijkheden open: opname in de dijkring 44 ("Kromme Rijn", waaronder ondermeer Amsterdam bezuiden het IJ valt) of opname in de dijkring IJburg. Dijkringgebied 44 kent een veiligheidsnorm van 1:1250 (waterkeringen moeten voldoen aan een profiel met een kans op falen van kleiner dan 1 keer per 1250 jaar); dijkring IJburg een veiligheidsnorm van 1:4000. Bij een veiligheidsnorm van 1:4000 zullen de dijken dus zwaarder moeten worden uitgevoerd (ongeveer 0,5 m hogere kruin).
Onafhankelijk van de waterstaatkundige veiligheidsnorm moeten de waterkeringen met 0.70 meter extra ophoogbaarheid worden uitgevoerd om eventuele toekomstige hogere waternivo's van het IJmeer het hoofd te kunnen bieden.

De waterkeringen op het Zeeburgereiland bestaan in de toekomstige situatie voornamelijk uit grondlichamen met een taludhelling. Het exacte tracé van de toekomstige primaire waterkering moet nog formeel vastgelegd worden. Ten aanzien van de haven op de oostpunt van het eiland zal nader onderzocht dienen te worden of de watergebonden havenactiviteiten binnendijks van de waterkering dienen te komen te liggen, of dat het gewenst is deze activiteiten – gezien de directe relatie met het buitenwater van het IJmeer en Markermeer – buitendijks van de waterkering te realiseren.


LEGENDA
zonering leiding gasunie:
= te handhaven bebouwing
= planologische reservering kabel- en leidingstrook
= verkabeling 150 kV hoogspanningslijn
= Gelijkrichterstation GVB
= afbeelding KPN-telecom n=37m., b=200m.
Vuilwater Riooltransportleiding DWR
Afluwerleiding DWR, buiten gebruik te stellen
Waterleiding Drinkwater GW
Waterleiding Huishoudwater GW
Gas transportleiding NUON of Gasunie
leiding Gasunie buiten gebruik
Stoomverwarming aan- en afvoer NUON
Electriciteit hoogspanningskabels NUON
Telecom kabels KPN/UPC
ZEEBURGERFILAND
HOOFDTRACEES KABELS EN LEIDINGEN
SCHAAL 1:2000
nb: liggingen zijn indicatief;
voor maatvoering zie bijbehorende profielen
concept dRO, G.Vierboom, 02–04–2002. havk&haa.ips

Bodem

Het Zeeburgereiland is in de 19de eeuw ontstaan als baggerplaats en in de loop der tijd verder opgehoogd tot grofweg NAP + 0,5 m. Tot circa NAP 12,0 m bevinden zich onder het baggerslib sedimenten die overwegend zandhoudend zijn, maar plaatselijk ook veen bevatten.
Het westelijke deel van het eiland wordt doorkruist door de Oergeul. Deze eb en vloedgeul heeft in het verleden de draagkrachtige zandlagen weggeslagen en vervangen door slappe klei die tot een diepte van NAP 25,0 m voorkomt.
Door de slappe afzettingen is het terrein relatief zettinggevoelig en zeer waterondoorlatend. Dit betekent dat de zettingstijden lang zijn (10 á 15 jaar) en dat voor het ophogen van het maaiveld zettingversnellende maatregelen toegepast moeten worden. Uit onderzoek is gebleken dat op het grootste gedeelte van het eiland kan worden gefundeerd op NAP 17,0 m tot 20,0 m. Ter plaatse van de Oergeul en rond de oostelijke toegang van de Piet Heintunnel zullen andere oplossingen moeten worden gevonden. Het funderingsniveau bevindt zich in die zone op grofweg NAP 60,0 m.

Recentelijk is een historisch bodemonderzoek (HO) op het Zeeburgereiland uitgevoerd. Het HO geeft inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. In het onderzoek is gekeken naar voormalige (bedrijfs)activiteiten op het eiland, de resultaten van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken zijn geïnterpreteerd en er is aandacht besteed aan het mogelijk voorkomen van asbest in de grond. Uit de resultaten blijkt dat met name in het noordwestelijke deel van het eiland verontreinigd is. Afhankelijk van nader onderzoek zal hier moeten worden gesaneerd. Op basis van het HO wordt een plan van aanpak opgesteld voor nader te onderzoeken locaties, de aanpak van asbest en de opzet van bodemkwaliteitskaarten.

Grondverzet

Naar verwachting zal het gehele Zeeburgereiland, met uitzondering van de bestaande infrastructuur worden opgehoogd. Een deel wordt afgegraven voor de aanleg van de jachthaven. Hierbij en door het maken van waterlopen en ondergrondse parkeerplaatsen zal veel grond in het gebied vrijkomen. Vanuit het oogpunt om zoveel mogelijk met een gesloten grondbalans te werken wordt ernaar gestreefd om deze grond binnen het Zeeburgereiland weer toe te passen. Voor zover dit niet toereikend is, wordt voor het ophogen zoveel mogelijk hergebruik grond uit andere gebieden in Amsterdam toegepast.

Kabels en leidingen

Op het Zeeburgereiland liggen twee reserveringen voor kabels- en leidingenzones. Eén zone ligt parallel aan de oostzijde van de Zuiderzeeweg en heeft een breedte van 20 meter. De andere zone bevindt zich ten oosten van de A10 en is 50 meter breed. In deze laatste zone ligt al een leiding van de Gasunie met een aftakking richting Schellingwouderbrug.
Hoewel de RI-oost zal worden verplaatst zal het centrale aanvoerpunt voor de riolering wel op het Zeeburgereiland worden gehandhaafd, inclusief de bestaande persleidingen over het eiland. Ten behoeve hiervan zal op het RI-oostterrein een zogenaamd boostergemaal worden gebouwd. Verder is op dit terrein ook een gasontvangststation aanwezig.
De nieuwe aansluitingen naar IJburg zijn inmiddels gerealiseerd of in uitvoering; ze zijn hoofdzakelijk getraceerd in de midden- en noordbermen van de Zeeburglaan.

Het PTT Telecom straalpad stelt beperkingen aan de bouwhoogte van objecten die hierbinnen worden gerealiseerd. De maximaal toegestane bouwhoogte binnen deze zone is 37 meter.

6 VERANTWOORDING

Kosten-batenanalyse

Financiële randvoorwaarde voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland is een kostenneutrale ontwikkeling. De grondopbrengsten moeten dus de investeringenkosten minimaal compenseren. De grondopbrengsten komen voort uit het programma dat gerealiseerd kan worden. De kosten zijn tweeledig van aard. Ten eerste zijn er de zogenaamde locatie-afhankelijke kosten, zoals verwervingskosten van gronden in bezit van derden en verplaatsingenkosten van de RI-Oost. De tweede kostensoort zijn de locatie-onafhankelijke kosten, zoals inrichtingskosten van de openbare ruimte.
Inherent aan de planfase is de uitgevoerde kosten-batenanalyse globaal van karakter. In de Nota van Uitgangspunten wordt een meer exacte financiële paragraaf opgenomen.

De conclusie luidt dat met de visie een kostenneutrale ontwikkeling mogelijk is. De grondopbrengsten zijn voldoende groot om de investeringskosten te kunnen dragen. De grondopbrengsten bedragen circa € 385 miljoen op prijspeil 2002, de kosten daarentegen zijn circa € 360 miljoen. Rekeninghoudend met de fasering conform het wensscenario levert dit op contante waarde een beperkt batig saldo op. De alternatieve ontwikkelingsscenario's leveren een iets gunstiger saldo op. Het financiële effect is echter gering omdat het in dit planstadium nog niet mogelijk is een kostentoedeling in de tijd te maken die recht doet aan de verschillende ontwikkelingsscenario's.
Aan de kostenzijde is rekening gehouden met een aantal bijzondere kostenposten dat ten laste wordt gebracht van de grondexploitatie Zeeburgereiland. Ten eerste zal een deel van de verplaatsingskosten van de RI-Oost ten laste komen van de grondexploitatie, namelijk € 72,3 miljoen prijspeil 2001 (ƒ 159,4 miljoen). Dit is conform de raadsvoordracht behorend bij het principebesluit van de gemeenteraad van 19 april 2000. Ook zijn in de kosten baten-analyse de reeds eerder vastgestelde kostenbijdragen (raadsbesluiten nr. 281 en nr. 602) in de aanlegkosten van de IJ-tram (ƒ 3.175.000,-, prijspeil 2001) respectievelijk in de stanksanering van de RI-Oost (ƒ 4.000.000,- boekwaarde 2000) verwerkt. Ten slotte is rekening gehouden met investeringskosten van een fietsopgang bij de Amsterdamse brug. In de grondexploitatie IJburg is hiervoor reeds een beperkt bedrag gereserveerd (ƒ1.330.000,-, prijspeil 2001). Het aanvullende deel zal ten laste komen van de grondexploitatie Zeeburgereiland.

Een bijzondere kostenpost die niet ten laste wordt gebracht van de grondexploitatie is de bodemsanering. Deze kosten worden separaat gedekt door de stelpost Bodemsanering van het Vereveningsfonds. De hoogte van de saneringskosten zijn sterk afhankelijk van de af te graven grond en in hoeverre het eiland wordt opgehoogd. Bij het graven van waterpartijen en ondergrondse parkeermogelijkheden zal vrijkomende grond zoveel mogelijk binnen het eiland moeten worden toegepast. Vrijkomende ernstig verontreinigde grond moet worden afgevoerd. Op basis van de huidige zeer globale gegevens over grondverzet en de te verwachten ontwikkelingen, worden de saneringskosten geraamd op ca. € 5.000.000 voor het landgedeelte. Voor het baggeren ten zuiden van het Zeeburgereiland zijn de saneringskosten van het slib geraamd op ca. € 2.000.000.

Risicoanalyse

De gepresenteerde ontwikkelingsvisie laat een sluitend financieel resultaat zien. De vraag is echter hoe robuust de resultaten zijn. Om inzicht te krijgen in de gevoeligheid van het resultaat op economische en maatschappelijke ontwikkelingen is een viertal scenario's doorgerekend, namelijk:

- Scenario 1: een substantiële kostenstijging, bijvoorbeeld hogere verwervingskosten
- Scenario 2: een substantiële wijziging van verkoopprijzen van woningen

a) Stijging;
b) Daling.

- Scenario 3: een substantieel kleiner programma, bijvoorbeeld als gevolg van stringentere regelgeving met betrekking tot woon- en werkmilieus.

Tevens is waar mogelijk aangegeven welke theoretische optimalisatie nodig is om de kosten en opbrengsten weer in balans te brengen.

Scenario 1

Tegenvallende verwervingskosten leiden tot een negatief grondexploitatiesaldo. Het effect op het saldo is ongeveer gelijk aan de omvang van de tegenvaller. Door extra programma toe te voegen kan het effect worden geneutraliseerd. Per € 10 miljoen hogere verwervingskosten dienen circa 140 woningen en 9000 m² overig programma extra te worden gerealiseerd. Een negatief neveneffect van een dergelijke verdichting is een stijgende verkeersdruk op het eiland.

Scenario 2

a. Een mogelijkheid is dat de VON-prijzen van woningen sterker stijgen dan de inflatie. Financieel is dit aantrekkelijk, omdat de grondprijzen harder kunnen toenemen dan in de rekenexercities is aangenomen. Een belangrijk nadeel is echter dat de woningen uit het middensegment worden geprijsd, waardoor de doelstellingen ten aanzien van het huidige volkshuisvestingsbeleid niet kunnen worden gerealiseerd. Dit probleem kan opgelost worden door de woningen kleiner te maken. De vraag is dan of met die woningen de gewenste doelgroepen wordt bereikt.

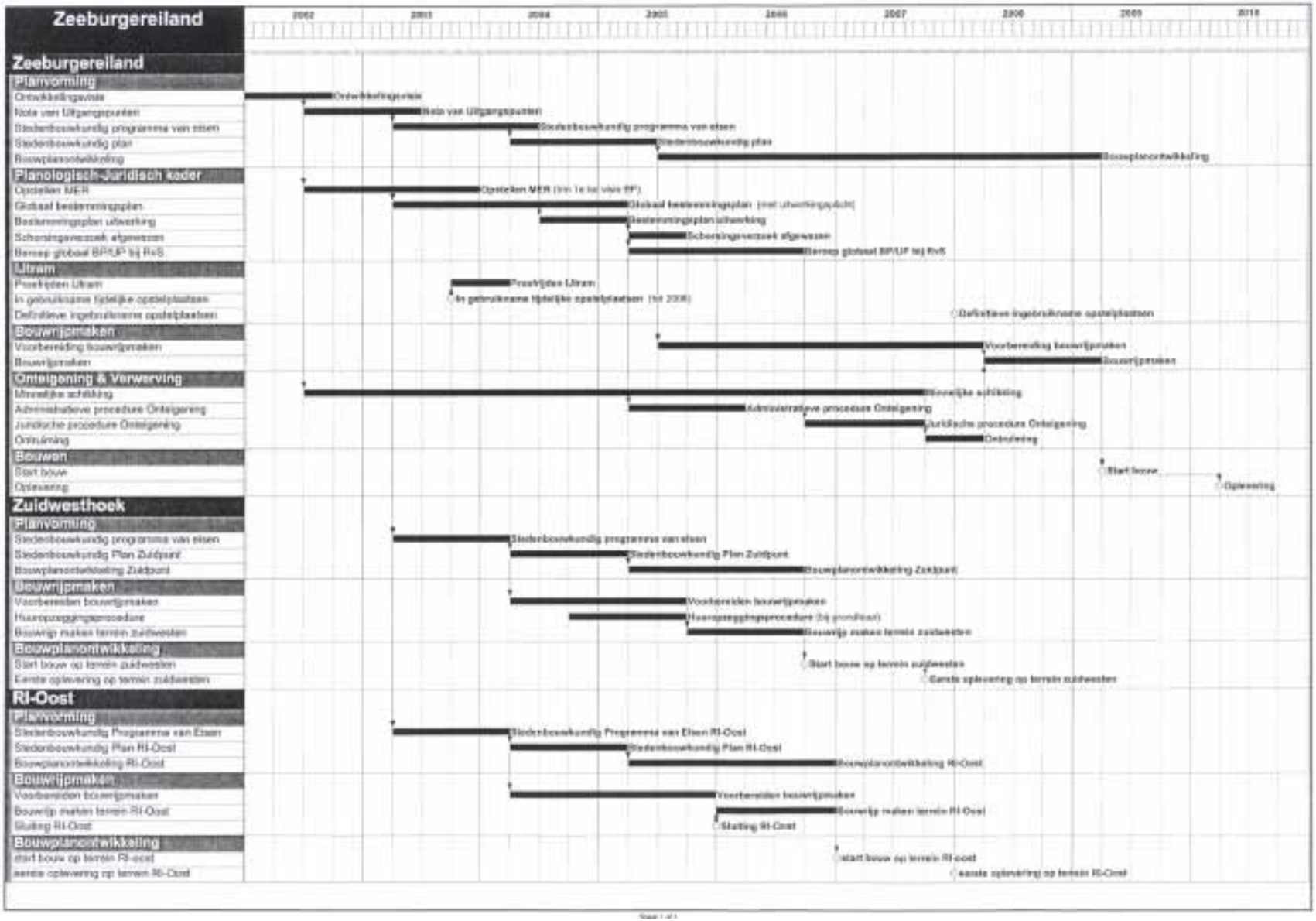
b. De woningmarkt kan zich evenwel de andere kant op ontwikkelen. Daarom is tevens een scenario opgesteld waarbij is uitgegaan van een substantiële daling van de VON-prijzen. Bij gelijkblijvende bouwkosten leidt een daling van de VON-prijs tot een daling van de grondopbrengsten uit het woningbouwprogramma, waardoor een tekort ontstaat op de grondexploitatie. Het tekort kan worden geneutraliseerd door extra programma toe te voegen. Ter illustratie: een tekort als gevolg van een grondopbrengstendaling van 10% kan bijvoorbeeld worden opgevangen met een programmatoename van 300 woningen en circa 18.500 m² overig programma. Wel met als gevolg een hogere verkeersdruk.

Scenario 3

Als gevolg van een toenemende maatschappelijke wens tot risicoreductie wordt de regelgeving ten aanzien van functies met een verhoogd risico aangescherpt. Het effect hiervan zou kunnen zijn dat er minder programmma op het Zeeburgereiland kan worden gerealiseerd dan nu aangenomen. Een programma-afname van 20% leidt tot een financieel te kort van € 60 miljoen. Programmatische aanpassingen om het te kort te reduceren, zijn in dit scenario in beperkte mate mogelijk. Met een verschuiving van het bedrijvenprogramma in een kantorenprogramma, kan wel de opbrengstenpotentie worden vergroot. Daarnaast zullen er in dit scenario kostenoptimalisaties nodig zijn.

Conclusies

De voorliggende ontwikkelingsvisie levert een sluitende kosten-baten balans op. Ontwikkelingen in de markt en maatschappelijke ontwikkelingen kunnen er toe leiden dat het resultaat van de kosten en opbrengsten negatief wordt. Deels kunnen risico's worden afgedekt door programmatische optimalisaties. Vraag hierbij is in hoeverre optimalisaties andere doelstellingen, zoals autobereikbaarheid en het realiseren van het middensegment, onder druk zetten. In de vervolgfase van de planvorming zal meer duidelijkheid moeten worden verkregen over de kans dat de beschreven ontwikkelingen zich daadwerkelijk voor zullen doen, wat de financiële consequenties en welke optimalisaties mogelijk zijn zonder aantasting van andere, sectorale doelstellingen.


Zeeburgereiland
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
Zeeburgereiland
Planvorming
Ontwikkelingsvisie
Nota van Uitgangspunten
Stedenbouwkundig programma van eisen
Stedenbouwkundig plan
Bouwplanontwikkeling
Planologisch-Juridisch kader
Opstellen MER
Globaal bestemmingsplan
Bestemmingsplan uitwerking
Schorsingsverzoek afgewezen
Beroep globaal BP/UP bij RvS
Uitram
Proefrijden Uitram
In gebruikname tijdelijke opstelplaatsen
Definitieve ingebruikname opstelplaatsen
Bouwrijpmaken
Voorbereiding bouwrijpmaken
Bouwrijpmaken
Onteigening & Verwerving
Minnelijke schikking
Administratieve procedure Onteigening
Juridische procedure Onteigening
Ontruiming
Bouwen
Start bouw
Oplevering
Zuidwesthoek
Planvorming
Stedenbouwkundig programma van eisen
Stedenbouwkundig Plan Zuidpunt
Bouwplanontwikkeling Zuidpunt
Bouwrijpmaken
Voorbereiden bouwrijpmaken
Huuropzeggingsprocedure
Bouwrijp maken terrein zuidwesten
Bouwplanontwikkeling
Start bouw op terrein zuidwesten
Eerste oplevering op terrein zuidwesten
RI-Oost
Planvorming
Stedenbouwkundig Programma van Eisen
Stedenbouwkundig Plan RI-Oost
Bouwplanontwikkeling RI-Oost
Bouwrijpmaken
Voorbereiden bouwrijpmaken
Bouwrijp maken terrein RI-Oost
Sluiting RI-Oost
Bouwplanontwikkeling
start bouw op terrein RI-oost
eerste oplevering op terrein RI-Oost

Planning

Twee aspecten bepalen de juridisch planologische figuur die noodzakelijk is voor de ontwikkeling van het Zeeburgereiland:

- er moet een mer worden opgesteld die gekoppeld wordt aan een ruimtelijk besluit
- er zal onteigend moeten worden om de grond in bezit te krijgen

De mer wordt gekoppeld aan een globaal bestemmingsplan. Onteigening wordt mogelijk door het opstellen van bestemmingsplan uitwerkingen. Voor aanplemping van land bij de haven is onder andere een concessie nodig.

Milieu Effect Rapportage

De mer is nodig ivm het aantal woningen en mogelijk voor de haven. De mer moet worden gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit dat wordt genomen. Op het eiland geldt nu een voorbereidingsbesluit, dit zal worden gevolgd door een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt opgesteld op basis van de nota van uitgangspunten. Omdat in de planvorming nog onvoldoende gegevens voorhanden zijn zal het een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht worden. Het eerste ruimtelijke besluit waar de mer aan gekoppeld wordt is dus het globale bestemmingsplan. De mer loopt dan vanaf de 1e ter visie legging van het bestemmingsplan mee in de procedure. Voorgesteld wordt de mer zo snel mogelijk te starten zodat de resultaten meegewogen kunnen worden in de nota van uitgangspunten.

Onteigening

Voor onteigening is een globaal bestemmingsplan niet voldoende. Er zijn concrete uitwerkingen nodig. Na het tervisie gaan van een uitwerkingsplan kan het onteigeningsplan worden opgestart (ook met een tervisielegging). Het onteigeningsplan is afhankelijk van de onherroepelijkheid van het globale bestemmingsplan. Het uitwerkingsplan wordt gebaseerd op een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Er zal dus per deelgebied een SPvE en een uitwerkingsplan worden opgesteld. Onteigening vindt ook plaats per deelgebied. Na onteigening wordt rekening gehouden met een half jaar ontruimingstijd. Overigens zijn er twee deelgebieden waar geen onteigening nodig is, namelijk de zuidwestpunt en het RI-oost terrein.

Planvorming na ontwikkelingsvisie

Deze ontwikkelingsvisie is de basis voor het opstellen van de Nota van Uitgangspunten (NvU). De basisstructuur zal worden uitgewerkt in een ontwerp met per deelgebied een programma en fasering. In de NvU zullen ook de mogelijke ontwikkelingsmodellen verder worden omschreven. Hierna volgt in de planvorming per deelgebied een Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPvE).

Communicatie

Gezien de grote verscheidenheid in doelgroepen voor het Zeeburgereiland wordt er extra aandacht gegeven aan communicatie. De communicatiedoelstelling is tweeledig:

- De huidige gebruikers en omwonenden op de hoogte houden over de plannen en de gevolgen die de veranderingen voor hen zullen hebben. Daarnaast moeten zij worden geïnformeerd over de inspraakmogelijkheden waarvan gebruik gemaakt kan worden.
- Belangstellenden gedurende het proces informeren over de nieuwe mogelijkheden die het Zeeburgereiland na de herstructurering heeft te bieden. Onder deze groep moet draagvlak worden ontwikkeld voor de nieuwe plannen. Dit zal gebeuren middels een nog verder uit te werken participatieplan.

De huidige bewoners, bedrijven en overige gebruikers worden op persoonlijke manier en via informatieavonden geïnformeerd. De belangstellenden die zich mogelijk in de toekomst willen gaan vestigen zijn voor een groot deel dezelfde mensen of ondernemers als de belangstellenden voor IJburg. Deze groep wordt geïnformeerd via de communicatiemiddelen die voor IJburg ook worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de Nieuwsbrief IJburg, de website, het informatiecentrum en het Bezoekerscentrum IJburg.

COLOFON

Dienst Ruimtelijke Ordening	Sander Dekker, Dennis Jansen, Pieter Klomp, Annenies Kraaij, Frans de Rooy, Gerard Vierboom, Chris Kohout-Berghammer, Ton Schaap, Menno Oostindië
Projectmanagementbureau	Gijs Goosen, Jonel Nugteren, Anke Wellecomme
Stedelijke Woningdienst	Irene van Exel, Vincent Kompier
Grondbedrijf	Alfons Oude Ophuis, Winneke van Wiggen, Ingrid de Wit
Ingenieursbureau Amsterdam	Erwin Hemmelder
Dienst Waterbeheer en Riolering	Örjan van Drongelen
Milieudienst	Anne Elsen
Dienst IVV	Teun Scheltema
Stadsdeel Zeeburg	Marleen Manders
Adecs bv Delft	Sabine Micheels, Erwin van Egmond
Reijndorp BV	Arnold Reijndorp
Met dank aan	Uma Schneider, Floris Hund

Informatie ***www.ijburg.nl***


IJburg