

ontwikkelingsplan zeeburgereiland

13 april 2005

ontwikkelingsplan zeeburgereiland

13 april 2005

IJburg



Zeeburgereiland en IJburg

INHOUD

deel 1

1 Inleiding **6**
Kader **6**
Het Ontwikkelingsplan **7**
Leeswijzer **7**

2 Plan **9**
2.1 Karakter **9**
2.2 Ruimtelijke uitwerking **11**
Basisstructuur **11**
Velden **13**
Casco; openbare ruimte & verkeer **19**
2.3 Programma **22**
Woningbouwprogramma **22**
Voorzieningen **24**
Parkeren **28**

3 Ontwikkeling **29**
3.1 Ontwikkelingsstrategie **29**
Financiën **30**
Risico's **30**
Optimalisatiemogelijkheden **32**
3.2 Planning en fasering **34**
3.3 Welstand **37**
3.4 Tijdelijk beheer / te handhaven functies **37**

deel 2 **Bijlagen**

B1 Verkeer **42**
B2 Techniek **45**
Milieuzoneringen **45**
Geluid **46**
Luchtkwaliteit **47**
Water **48**
Civiele techniek **50**
Kabels en leidingen **53**
B3 Niet-woonvoorzieningen **57**
B4 Procedures **59**
B5 Rekenmodellen/referenties **60**
B6 Profielen openbare ruimte **63**

1 INLEIDING

Het voorliggende Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland is het vervolg op de Ontwikkelingsvisie Zeeburgereiland, bestuurlijk vastgesteld in april 2003. Het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland geeft een kader voor de gehele herontwikkeling en brengt alle eilandbrede aspecten in beeld: ontsluitingsinfrastructuur, programmaverdeling over de deelgebieden, bodem, water, veiligheid en ook het financiële instrumentarium voor de herontwikkeling.
Deze aspecten zijn in de Ontwikkelingsvisie al in kaart gebracht, in de afgelopen fase zijn ze met name in relatie tot elkaar verder getoetst en uitgewerkt op technische, procedurele en financiële haalbaarheid. Hiertoe is onder andere een breed onderzoeksprogramma uitgevoerd en is gestart met de procedure van de m.e.r. (milieu effectrapportage), de richtlijnen hiervoor zijn in de gemeenteraad vastgesteld in september 2004. Bovendien is gestart met het opstellen van het bestemmingsplan.

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland is een ingewikkelde opgave. De bodem is zeer slap en ligt vol met (regionale) kabels en leidingen. Geluid, luchtkwaliteit en veiligheid vergen een zorgvuldige afstemming van programma, procedures en fasering. De verwerving van de gronden is vanwege de verscheidenheid aan gebruikers en eigenaren een aparte opgave.

Daar tegenover staat de potentie van het eiland: de goede bereikbaarheid (regionaal via de A10 en richting binnenstad via de Piet Heintunnel of met de IJtram), de strategische ligging tussen het stadscentrum en IJburg, tussen de noord- en oostzijde van Amsterdam en de ligging aan het water. Door de bebouwing en bewoning van IJburg herkent ook de markt telkens duidelijker de strategische en aantrekkelijke ligging van het Zeeburgereiland.

De onderzoeksresultaten, marktontwikkelingen en doorgevoerde optimaliseringen hebben geleid tot een definitief plan voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, een aangepaste fasering en meer inzicht en zekerheid over de haalbaarheid.

Kader

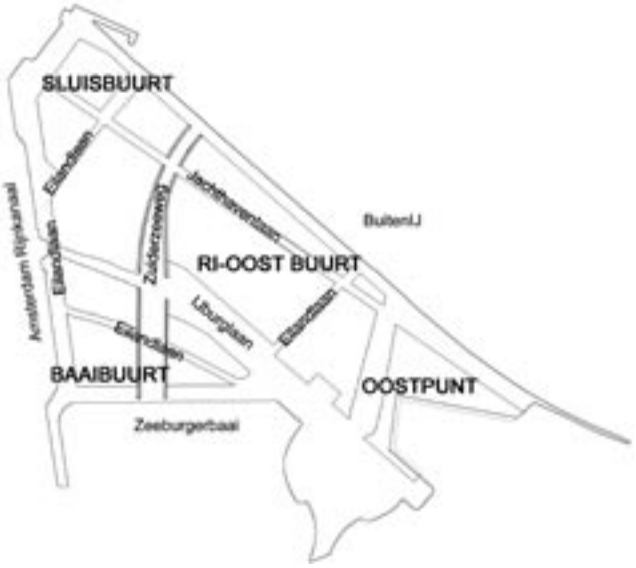
In de Ontwikkelingsvisie Zeeburgereiland is de basis gelegd voor de herontwikkeling van het eiland. Het plan bestond uit een robuust casco van nieuwe ontsluitingswegen en openbare ruimtes waarbinnen een herontwikkelingsprogramma mogelijk was van 4000 tot 6000 woningen en van 125.000 m² tot 264.000 m² niet-woonfuncties. De herontwikkeling dient budgettair neutraal te kunnen worden gerealiseerd.
In november 2003 is de Nota Investeringsprioriteiten vastgesteld. Op basis van het daarbij aangenomen amendement Olij is de opdracht meegegeven in te zetten op de start bouw van 2500 woningen op het Zeeburgereiland vóór 2010.

Binnen dit kader is aan het Ontwikkelingsplan gewerkt: een budgettair neutrale ontwikkeling houdt een stevig herontwikkelingsprogramma in waarbij de mogelijkheden van een snelle ontwikkeling moeten worden onderzocht.

Het Ontwikkelingsplan

Het Ontwikkelingsplan is in Plaberumtermen een samenvoeging van een fase 2- (Nota van Uitgangspunten) en een fase 3-(Stedenbouwkundig Programma van Eisen) product, dus inclusief een grondexploitatie. Hiermee heeft het de status van een fase 3-besluit. Het ontwikkelingsplan schetst geen eindbeeld, maar biedt een ruimtelijk en financieel raambesluit voor een verdere uitwerking in de tijd. In programmatisch opzicht is beschreven welk programma anno 2005 tot een financieel optimaal resultaat leidt. Met name het niet-woonprogramma kan onder invloed van de markt van kleur verschieten of worden uitgebreid. Tijdens het planproces zijn een aantal forse optimaliseringsslagen gemaakt. Zo is bijvoorbeeld de uitvoering van waterkeringen sterk vereenvoudigd en zijn bruggen vervangen door duikers. De wegenstructuur is gewijzigd waardoor een autobrug is komen te vervallen. En in het woningbouwprogramma is in verband met de opbrengsten gekozen voor koop en heeft een verdichtingsslag plaatsgevonden. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een sluitende grondexploitatie. Het eiland wordt compact bebouwd: de milieu- en veiligheidsnormeringen zijn tot het uiterste afgetast om zowel een groot (woning)programma te kunnen realiseren als ook een aangename en duurzame woonomgeving te kunnen garanderen. Aan de kostenkant is alleen het minimaal noodzakelijke opgenomen. In de grondexploitatieberekening is uitgegaan van de realisatie van 5.500 woningen (30% sociale sector, 70 % marktsector) en 186.000 m² niet-woonprogramma, dat naast de basisvoorzieningen voorziet in bovenwijkse en grootstedelijke voorzieningen en een nautisch programma.

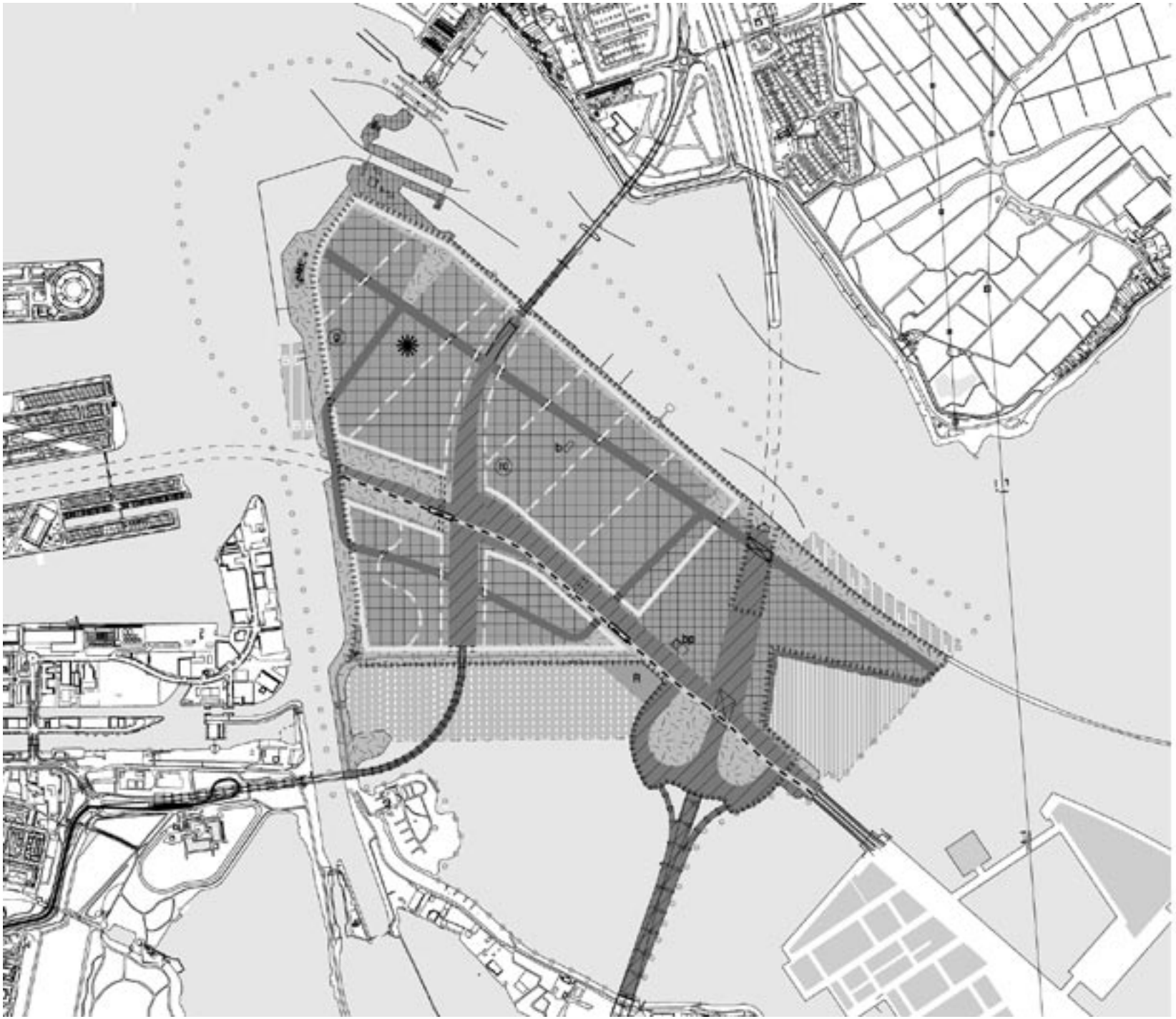
Wanneer de herontwikkeling van het eiland is afgerond zal Amsterdam een nieuw, gevarieerd stedelijk gebied rijker zijn waar wonen en recreëren samengaan met hoogbouw, compacte en vrijstaande bebouwing, een oeverpark met vergezichten en stedelijke voorzieningen. Met de jachthaven krijgt Amsterdam weer vrij zicht op en toegang tot de voormalige Zuiderzee.



Na de vaststelling van dit plan zal er een Openbare Ruimte Plan voor het hele eiland worden gemaakt en zullen de deelgebieden van het eiland worden uitgewerkt in verschillende Stedenbouwkundige Plannen, met daarin gedefinieerd de bouwenveloppen. Uitgaande van minnelijke verwerving en een spoedig verlopende verhuizing van de Rioolwaterzuiveringsoperatie kan als eerste op het RI-oostterrein worden gestart met de bouw, aan het eind van 2007. Volgens de huidige planning is het hele eiland in 2020 klaar.

Leeswijzer

Het Ontwikkelingsplan bestaat uit 2 delen. Het eerste deel beschrijft het plan zelf (Ontwerp, Programma, Ontwikkeling). Omwille van de leesbaarheid zijn in dit deel alleen de belangrijkste aspecten van het herontwikkelingsplan omschreven. In het tweede deel (Bijlagen) kunnen de onderbouwingen, randvoorwaarden en overige aspecten worden teruggevonden.



Legenda

- topografische kaart, bijgewerkt voor ontwikkelingsplan
- Plangrens
- Hoofdinfrastructuur
- Secundaire infrastructuur
- Havenkade
- Uitram
- Halte Uitram
- Wonen
- Wonen en grootstedelijke voorzieningen
- Buurtvoorzieningen
- Werkterrein, sluizen
- R Reservering landmaken
- Groen
- Hoofdwaterstructuur
- Gemaal en gemaalkom (indicatief)
- Secundaire waterstructuur (indicatief)
- Jachthaven
- Locatie woonboten en voorzieningen t.b.v. extensieve watersrecreatie
- Locatie ligplaatsen binnenvaart
- Ligplaats bunkerschepen
- Bestaande bruggen
- Nieuwe bruggen
- Nieuwe duikers
- bp Benzinewerkoop
- b Boostergemaal
- (RC) Rioolclustergemaal (indicatief)
- Waterkering

0 100 400m

Projectbureau IJburg
Gemeente Amsterdam

Plankaart Zeeburgereiland

2 PLAN









2.1 Karakter

Het karakter van het Zeeburgereiland wordt bepaald door de specifieke ligging van het eiland bij de stad, het landschap en het water. De nabijheid van de binnenstad, de rust en ruimte van het IJmeer en Waterland en ligging aan de Ring A10 vormen de belangrijkste troefkaarten waarmee het gebied zal worden getransformeerd van stadsrand tot stedelijk woon-, werk-, en recreatiegebied.

Het Zeeburgereiland wordt voornamelijk woongebied met basisvoorzieningen als winkels en scholen. Er worden compacte woonbuurtjes gerealiseerd in een dichtheid die ligt tussen die van het Oostelijk Havengebied en het Haveneiland op IJburg. Het accent ligt hierbij op gestapelde bebouwing met een gemiddelde bouwhoogte van 5 lagen, afgewisseld met laagbouw. Op de noordwestpunt vormen hogere torens een ruimtelijk accent.

De bestaande groene oevers worden bij de herinrichting uitgewerkt tot een recreatieve, groene zone. Dit gebied biedt de toekomstige bewoners een bijzonder ‘park’ aan het water en sluit met wandel- en fietsroutes aan op grotere groengebieden in de omgeving.

De ontwikkeling van de Oostpunt met een regionale jachthaven en grootstedelijke, recreatieve voorzieningen vormt echter het zwaartepunt van het plan. Op de pier en rond de A10 is een mix van functies mogelijk met nautische bedrijvigheid, grootstedelijke voorzieningen, horeca en wonen die samen een attractief stedelijk gebied vormen voor zowel de bewoners van het Zeeburgereiland als bezoekers van buitenaf.



Voorbeeldinvullingskaart

2.2 Ruimtelijke uitwerking

Basisstructuur

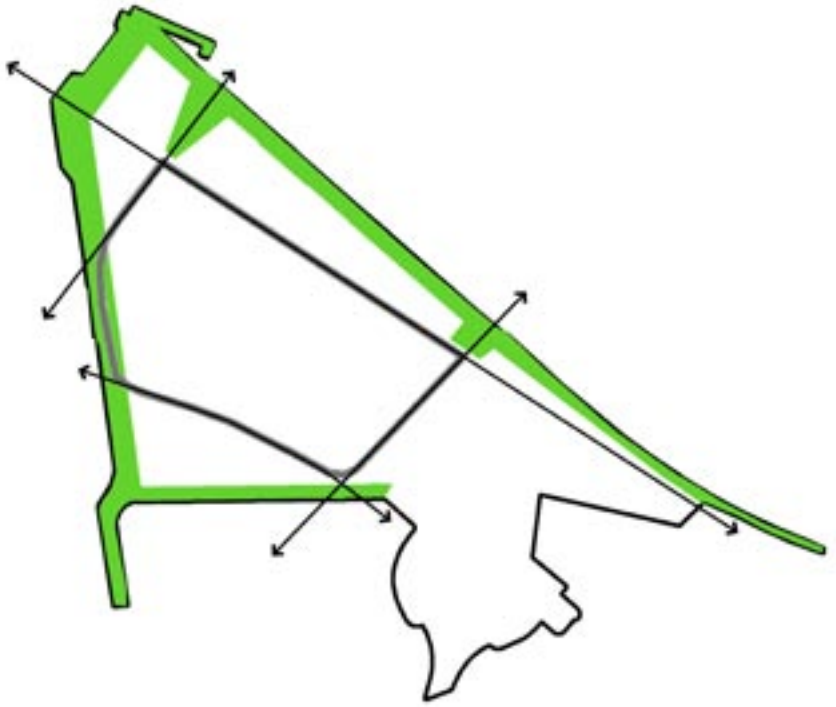
De ruimtelijke basisstructuur voor het Zeeburgereiland bestaat uit een stelsel van openbare ruimten, het casco, en een aantal ontwikkelingsgebieden, de velden. Een simpele en doeltreffende basisstructuur biedt een kader waarmee flexibel kan worden ingespeeld op toekomstige economische en maatschappelijke ontwikkelingen.
In dit Ontwikkelingsplan is deze basisstructuur verder verfijnd en geoptimaliseerd. Het stelsel van openbare ruimten, de wegen, het groen en de waterstructuur, zijn verder op elkaar afgestemd. De invulling van de velden is nader omschreven.

De bestaande infrastructuur op het eiland, de IJburglaan en Zuiderzeeweg, wordt opgevat als een zelfstandig stelsel van doorgaande wegen met een eigen karakter en functie. Hier overheen is een nieuwe wegenstructuur gelegd die het eiland ontsluit, maar ook de samenhang tussen de verschillende delen van het eiland vormgeeft. Via de Jachthavenlaan en de Eilandlaan zijn alle woonbuurten en voorzieningen op het eiland bereikbaar en met elkaar verbonden. De zichtassen op het water vanaf deze lanen versterken het eilandgevoel en maken de maat ervan voelbaar.

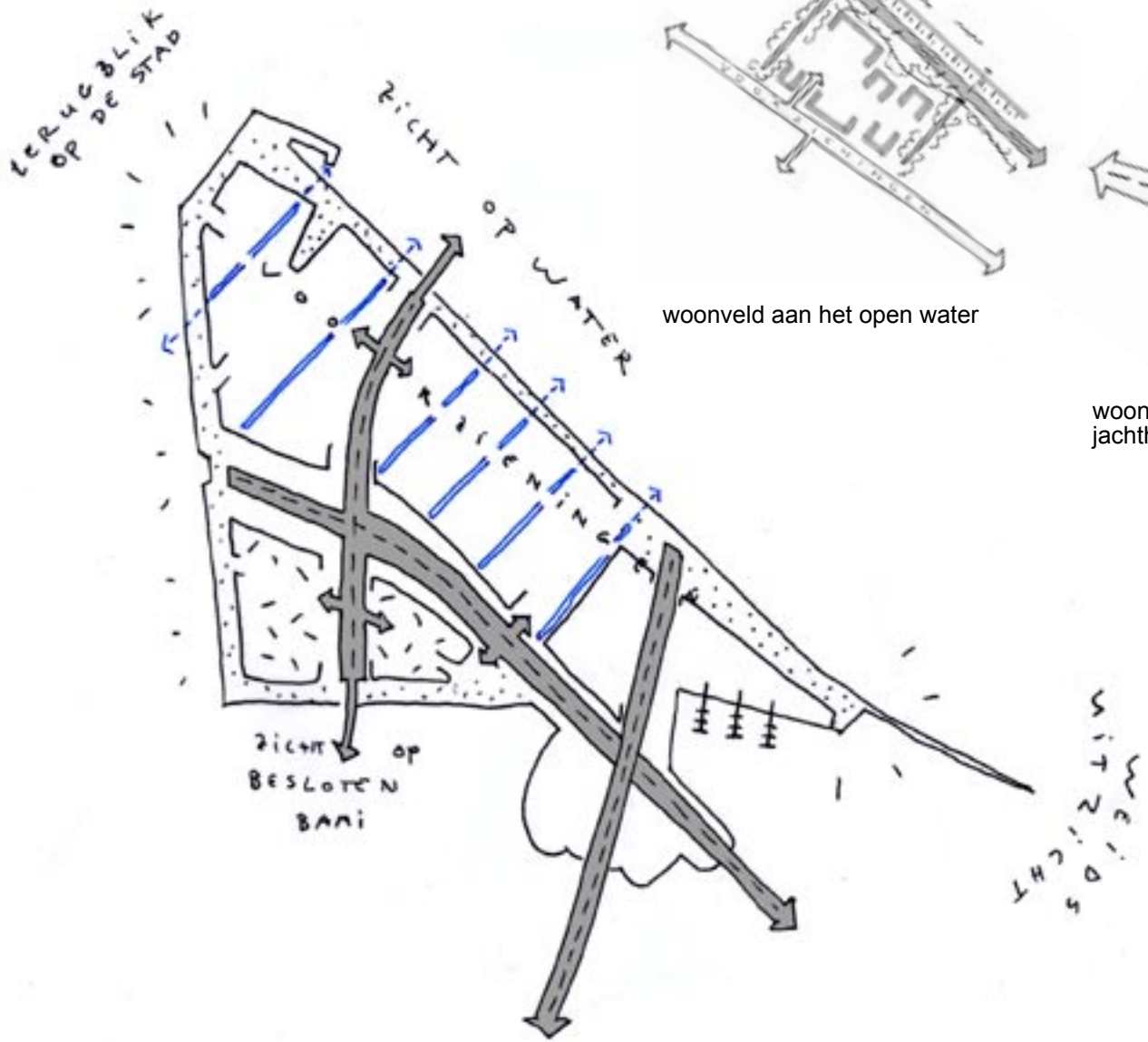
De Jachthavenlaan vormt de ruggengraat van de bebouwing op het eiland en is opgespannen tussen twee hoekpunten: aan de ene kant de noordwestpunt met de sluizen, de oude, groene zeedijk en het zicht op het stadscentrum en aan de andere kant de oostpunt met de jachthaven en de wijde blik op het IJmeer en Waterland. Zowel buurt- als stedelijke voorzieningen worden zoveel mogelijk aan deze as gesitueerd.

De Eilandlaan vormt het interne circuit op het eiland. Op een aantal punten raakt deze weg de randen van het eiland waarmee een aaneenschakeling van verschillende perspectieven naar de oevers en het water wordt geboden.

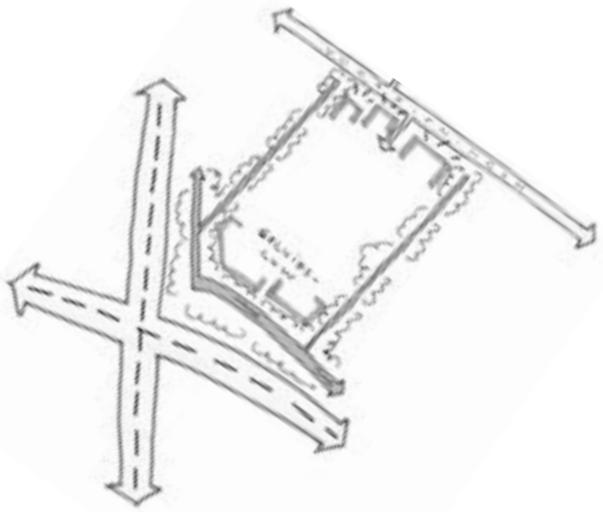
De randen vormen ook een samenbindend raamwerk op het eiland. Een openbare en voor het grootste deel groene zone volgt de contouren van het land en vormt de overgang tussen water en land.



Relatie van de velden met de omgeving



woonveld aan het open water



woonveld tussen hoofdinfra en jachthavenlaan

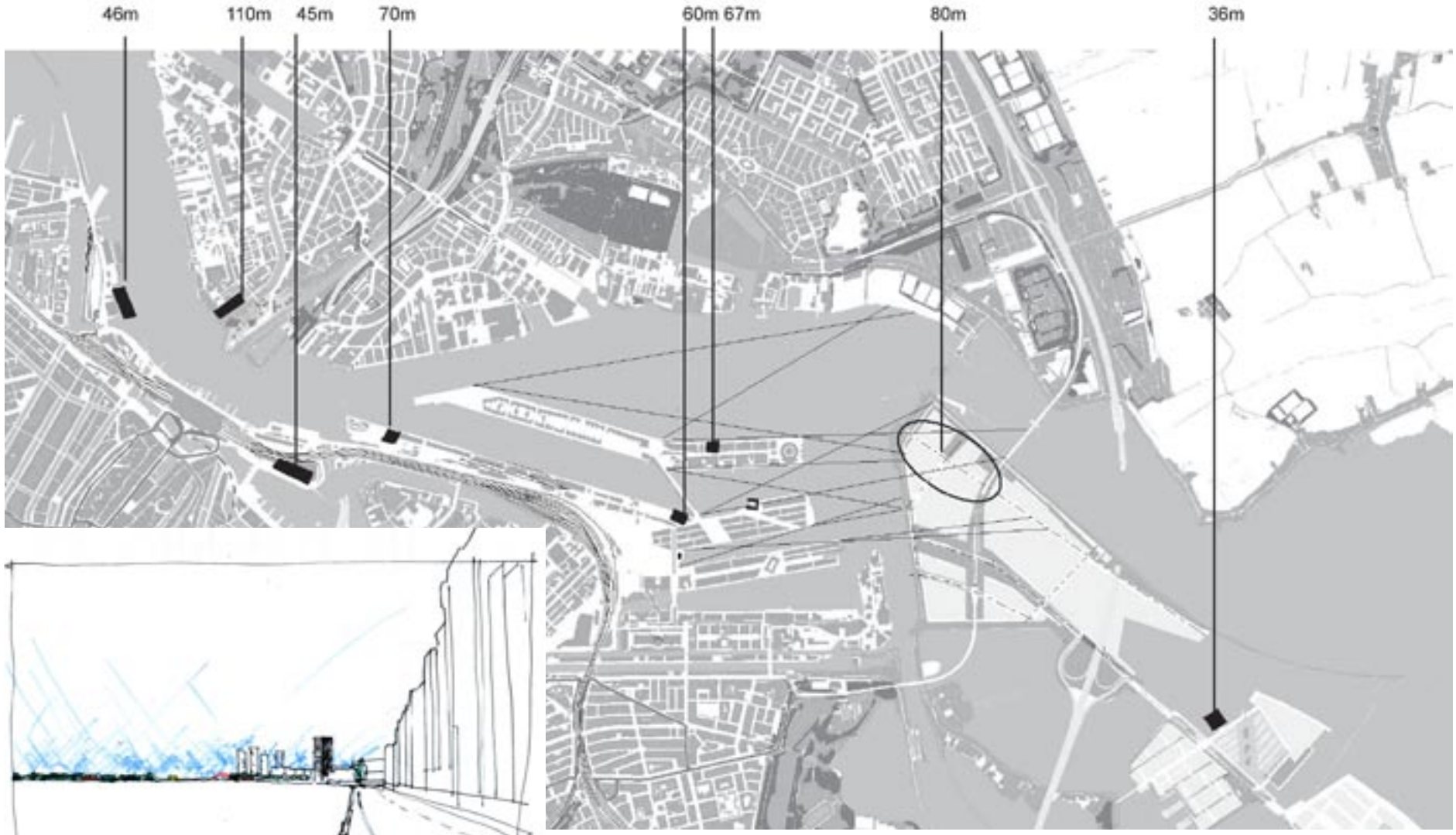
Velden

In eerdere plannen is het Zeeburgereiland gekarakteriseerd als een ‘tentoonstelling van civieltechnische werken’. Infrastructuur, milieuhinderzones, kabels en leidingen en watergangen vormen barrières en delen het eiland op in een lappendeken van buurtjes. Het structurerende casco van openbare ruimte bevordert de samenhang van het eiland. Daarnaast wordt gestreefd naar een specifiek woonmilieu op het Zeeburgereiland dat bijdraagt aan de samenhang en herkenbaarheid. De basis van het woonmilieu is een gevarieerde verkaveling in een groene ruimte, met daarin middelhoge appartementenblokken van klein tot groot formaat.

Het casco vormt de randen van de verschillende buurten (velden) van het Zeeburgereiland. Deze randen zijn bepalend voor de wijze waarop op het woonmilieu wordt gevarieerd. De velden worden begrensd door de doorgaande hoofdinfrastructuur, de wijkontsluitingsstructuur en door het buitenwater. Intern worden de velden weer opgedeeld door de interne waterstructuur, waardoor er soms lastige (geen rechte) hoeken ontstaan.
Met de invulling van de velden wordt op deze randen en hoeken gereageerd. Zo zal langs de lijnen van de doorgaande hoofdinfrastructuur, met name op de geluidsbelaste plekken, een meer gesloten verkaveling nodig zijn. Op deze manier ontstaat naast een geluidsbelaste kant een geluidsluwe kant. Waar geluidsbelasting minder pregnant is zal, vanwege externe veiligheid, een meer open structuur wenselijk zijn. De Jachthavenlaan is de centrale as van het Zeeburgereiland, waaraan de wijkvoorzieningen en andere niet-woonfuncties worden gerealiseerd en de bebouwing gemiddeld hogere dichtheden zal kennen dan in het midden van de velden. Daarnaast is het water (intern en extern) een gegeven waarop ingespeeld zal worden. De lastige hoeken zijn bij uitstek geschikt voor een losse verkavelingsstructuur met appartementenblokken in een setting van gezamenlijke tuinen.

De bebouwing van het Zeeburgereiland zal voor een groot deel bestaan uit woningen in de middelhoogbouw met een gemiddelde van 5 lagen. De maximale bouwhoogte bedraagt 26 meter. Op bijzondere punten worden accenten gelegd in de vorm van afwijkende bebouwing: op de noordwestpunt wordt hoogbouw toegevoegd en in de buurten ten zuiden van de IJburglaan zal veel laagbouw worden gerealiseerd. Eventueel hergebruik van de bestaande bebouwing van de RI-Oost betekent een verbijzondering van het middendeel van het eiland. Dit kan overigens alleen in beperkte mate, onder voorwaarde dat het geen verslechtering van het resultaat van de grondexploitatie oplevert.
De bebouwing op de oostpunt en rond de A10 heeft vanwege het bijzondere programma en de locatie een afwijkend karakter van de rest van het eiland.

Woonmilieu
Voor het Zeeburgereiland is gekozen voor een stedelijk, groen woonmilieu. De basis is een gevarieerde verkavelingsstructuur, waarin appartementenblokken op bepaalde plekken worden afgewisseld met gesloten bouwblokken, woontorens en laagbouw. Het woonmilieu heeft een stedelijke dichtheid, maar door de afwisselende bebouwing met relatief veel groene buitenruimte zal het Zeeburgereiland zich onderscheiden van het stenige en formele karakter van het Oostelijk Havengebied en het Haveneiland van IJburg. De losse setting geeft het eiland een herkenbare positie ten opzichte van andere woongebieden in de stad en sluit goed aan bij de karakteristieke elementen op het eiland zoals de groene randen de bomenrijen en de ligging van het eiland in de groenzone tussen Waterland en Diemerscheg. Hieronder wordt per buurt een specifieke invulling van het woonmilieu gegeven. In Bijlage 5 wordt met referenties en rekenmodellen een overzicht gegeven van de verschillende bouwblokvormen die binnen dit woonmilieu mogelijk zijn.

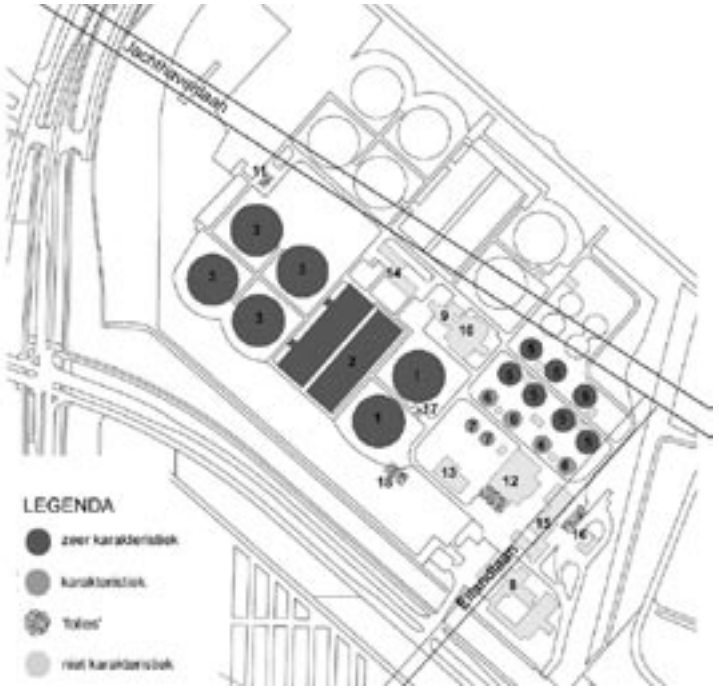


Studie hoogbouw

Zicht vanaf het Java-eiland

Sluisbuurt
De Sluisbuurt bevindt zich op de noordwestpunt van het eiland. Naast de middelhoogbouw zullen hier een aantal hoge woontorens worden gerealiseerd. Hoogbouw op deze locatie voegt op meerdere schaalniveaus iets toe aan de ruimtelijke structuur van de stad.
De torens zijn van verre zichtbaar en markeren op een hoger schaalniveau de sluizen van Amsterdam, de overgang tussen de oude en nieuwe stad en stad en land. Langs het IJ is de afgelopen jaren op diverse punten hogere bebouwing gerealiseerd. De westpunt van het Zeeburgereiland is onderdeel van deze IJ-oever ontwikkelingen. Hoogbouw op deze plek vormt de markante beëindiging van de IJ-oever zone, maar zal niet hoger zijn dan de geplande torens van het Shell-terrein. Lange zichtlijnen over het water maken de plek zichtbaar vanaf de binnenstad.
Op het niveau van het Zeeburgereiland vormt de hoogbouw aan het eind van de Jachthavenlaan de tegenhanger van het nautisch kwartier aan de andere zijde.
Vanuit de woningen is er een prachtig uitzicht op de stad, Waterland en zonsopkomst en -ondergang.
De hoogte van de bebouwing op de noordwestpunt is vastgelegd op maximaal 80 meter. Deze hoogte is gerelateerd aan de bouwhoogtes van de hoogbouw aan de IJ-oevers. Bovendien is uit onderzoek[1] gebleken dat rond deze hoogte de investeringskosten voor woontorens onevenredig sterk stijgen.
De huisjes op de dijk blijven gehandhaafd. Het behoud van volkstuincomplex “Blijkmeer” behoort niet tot de mogelijkheden.

Baaibuurt
Ten zuiden van de IJburglaan bevindt zich aan de ‘luwe’ zijde van het eiland de Baaibuurt. Deze buurt ligt wat betreft wind en water aan de rustige kant van het eiland, maar ligt ook enigzins afzijdig van de ontwikkelingen op de Oostpunt en langs de Jachthaven-laan. Deze kenmerken zijn aanleiding voor een afwijkend woon-milieu, met een accent op laagbouw.



Waarderingskaart bebouwing RI-oost ten zuiden van de Jachthavenlaan

In de Zeeburgerbaai worden de huidige ligplaatsen voor legale woonboten gehandhaafd. De aanpak van de waterkering en de aanleg van de groene zoom betekenen echter dat de boten, tijdens de uitvoering van deze projecten, niet kunnen blijven liggen.
De gemeente doet momenteel technisch en financieel onderzoek naar de wijze waarop de locatie kan worden heringericht. Naast ligplaatsen voor woonschepen is er in de Zeeburgerbaai fysiek ruimte voor steigers met aanlegplaatsen voor kleinere recreatiebootjes ten behoeve van de bewoners van het Zeeburgereiland in de toekomst. Bij de verdere uitwerking daarvan moet rekening gehouden worden met de uitstroomopening van de siphon bij het Amsterdam Rijnkanaal. De Zeeburgerbaai zal ook gebruikt kunnen worden voor extensieve vormen van waterrecreatie.

1 *Wonen in de wolken, Handboek woontorens in Amsterdam,* OGA/DRO, november 2003



Kaart Oostpunt



Profiel Oostpunt

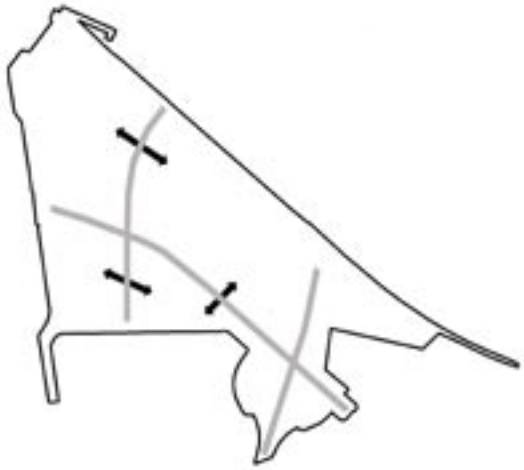
RI-oost buurt
De RI-oostbuurt vormt het middengebied van het eiland. Tussen de Jachthavenlaan en noordoever van het eiland ligt een smallere strook bebouwing die profiteert van de nabijheid van het oeverpark en het water. Ten zuiden van de Jachthavenlaan ligt een groot aaneengesloten woongebied met als bijzonderheden het sportcomplex met voetbalvelden maar ook de voormalige bebouwing van de RI-oost. Hoewel de rioolwaterzuivering slechts 20 jaar op het eiland gevestigd is geweest, heeft het voor een belangrijk deel de identiteit van het Zeeburgereiland bepaald. Het zuiveringsproces en de daarbijbehorende maat en vorm van de bebouwing spreken tot ieders verbeelding. Behoud van enkele van deze elementen biedt de mogelijkheid iets van het industrieel verleden van het eiland voelbaar te maken.
In een studie[2] is bekeken welke onderdelen van de RI-oost ten zuiden van de Jachthavenlaan behoudenswaardig zijn. In de SP-fase zal gezocht worden naar de mogelijkheden voor de invulling hiervan en zal een keuze gemaakt moeten worden welke onderdelen worden hergebruikt.

Oostpunt
Het gebied rond de A10 is het zwaartepunt van het eiland. Een regionale jachthaven vormt samen met functies als nautische bedrijven, horeca en woningbouw een bijzondere plek op de Oostpunt van het eiland. Door land te maken ontstaat een nieuwe piervorm waarbij het programma op een optimale wijze kan worden ingevuld. Met Rijkswaterstaat moet nog wel overeenstemming worden bereikt over compensatie van het wateroppervlak.
Het programma op de Oostpunt is gemengd: de jachthaven met een deel van het bijbehorende landprogramma, woningen en (commerciële) voorzieningen. Grenzend aan de Oostpunt ligt een locatie voor grootstedelijke voorzieningen aan weerszijden van de A10.

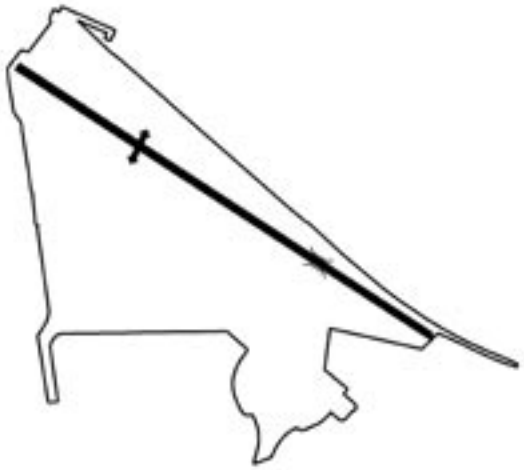
2 *RI-Oost Zeeburgereiland*, dRO, september 2003

Op de Oostpunt komen compacte woonblokken die aan de zuidzijde uitkijken op de jachthaven en aan de noordzijde op Waterland. Aan de kadezijde komen (commerciële) voorzieningen in de plint. De kade is een verblijfsgebied op het zuiden, met ruimte voor horeca, terrassen en flaneren. Tussen het woongebied en de A10-locatie wordt een beschut plein gemaakt.
De Jachthavenlaan wordt verhoogd aangelegd. Het parkeren komt in een gebouwde parkeervoorziening op het oorspronkelijke (huidige) lagere maaiveldniveau, dus tussen de verhoogde Jachthavenlaan en de voorzieningen in de plint aan de lage kade (zie profiel blz.16). Vanaf de Jachthavenlaan zijn doorzichten naar de boten in de jachthaven door kleine dwarsstraatjes tussen de woonblokken door.
Qua maat, schaal en ligging horen de Oostpunt en het aangrenzende water bij het Steigereiland en IJburg. De maten van de bebouwing moeten passen in dat gebied. Hoogbouw is op deze locatie minder geschikt omdat die het Sluishuis in de Zeeburgerbaai tussen het Steigereiland en het Zeeburgereiland zou domineren. De maximale bouwhoogte rondom de A10 is 30 meter.

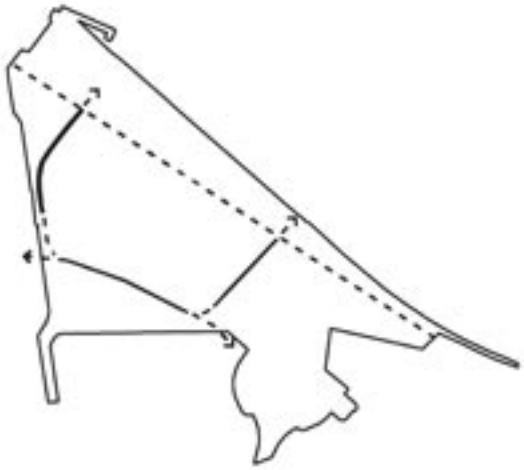
Het gebied aan weerszijden van de A10 heeft zowel beperkingen voor de bebouwingsmogelijkheden als voor de invulling van die bebouwing. Kabels en leidingen beperken de bouwmogelijkheden en daarnaast zorgt de A10 voor geluidsbelasting en een slechtere luchtkwaliteit. Hindergevoelige functies zijn hierdoor niet mogelijk.
Aan weerszijden van de A10 is ruimte voor bedrijfsbebouwing en grootstedelijke voorzieningen die een afscherming vormen naar de achterliggende woonbebouwing.
De gebieden worden verschillend ingevuld: aan de oostzijde is aan de haven ruimte voor havenloodsen, reparatie en winterstalling en langs de Jachthavenlaan zijn voorzieningen gesitueerd. Op het terrein aan de westzijde, bij het benzinestation Kriterion, worden grootstedelijke voorzieningen gerealiseerd.



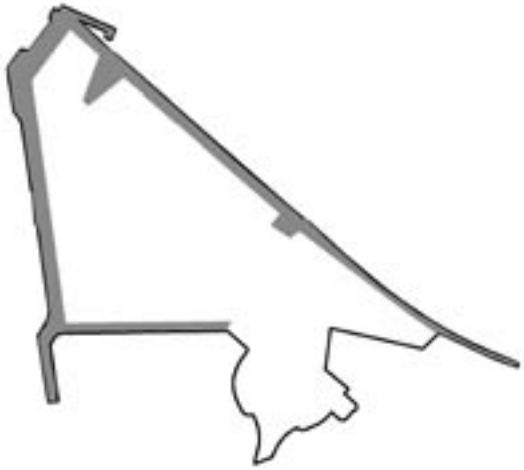
bestaande wegen:
Zuiderzeeweg, IJburglaan, A10



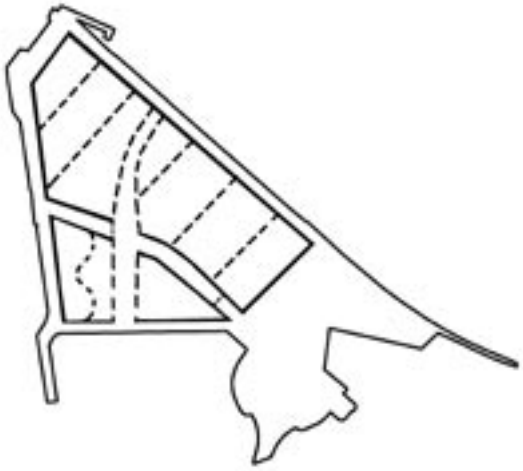
Jachthavenlaan



Eilandlaan



groene randen/Oeverpark



waterstructuur

Casco; openbare ruimte en verkeer

Voor de openbare ruimte wordt een onderscheid gemaakt in twee schaalniveaus. Op eilandniveau zijn er de grotere verkeerswegen, de lanen, de groene randen en de hoofdwaterstructuur. Deze elementen zijn in het kader van dit Ontwikkelingsplan nader uitgezocht en worden hieronder toegelicht. De openbare ruimte binnen de woonbuurten wordt per deelgebied uitgewerkt in de volgende planfase.

IJburglaan en Zuiderzeeweg
Het Zeeburgereiland wordt doorsneden door een aantal bestaande wegen met een doorgaande functie: de A10, de IJburglaan en de Zuiderzeeweg. Deze wegen blijven gehandhaafd en behouden hun huidige doorstroomfunctie.

De brede, groene profielen van de IJburglaan en Zuiderzeeweg zijn kenmerkende landschappelijk elementen op het eiland. Het behoud hiervan heeft een bijzondere visuele waarde als visitekaartje voor het eiland voor zowel bewoners als passanten. Tegelijkertijd is er ook een technische noodzaak om deze brede profielen te handhaven: onder de groene bermen zijn de hoofdtracé's voor kabels en leidingen gelegen en in het profiel van de Zuiderzeeweg is ruimte gereserveerd voor een eventuele vrije OV-baan van Zeeburg naar Amsterdam Noord.
Langs het westelijke deel van de IJburglaan liggen aan weerszijkanten van de weg brede gebieden die vanwege zettingsproblemen bij de tunnelconstructie niet bebouwd kunnen worden. Voor deze terreinen wordt een passende invulling gezocht, bijvoorbeeld groenvoorzieningen, speelterreinen of schooltuinen.

De bestaande wegen worden niet opgehoogd waardoor het noodzakelijk is tussen de wegen en de woonvelden watergangen aan te leggen. De IJburglaan en de Zuiderzeeweg zullen daarom als zelfstandige elementen worden ingepast op het eiland. De nieuwe bebouwing wel zichtbaar vanaf deze wegen maar wordt ontsloten via buurtwegen.

De Zuiderzeeweg is ingericht met brede groene bermen, grote haagvakken en dubbele bomenrijen en blijft als zodanig gehandhaafd. De IJburglaan heeft brede groene grasbermen en is onlangs heringericht met nieuwe verlichting. De aanleg van de IJtram is er in volle gang. Het groene karakter van deze weg zal worden versterkt door de toevoeging van haagvakken en bomenrijen aan weerszijden van de weg en trambaan. Zowel langs de IJburglaan als de Zuiderzeeweg zijn vrijliggende fietspaden gelegen.

Er gelden minimale afstanden tot bestaande kruisingen en er zijn beperkingen voor de op- en afritten van de Amsterdamse brug en de Schellingwouderbrug. Daarom is het op slechts drie plekken mogelijk om op de bestaande wegen nieuwe kruisingen te maken voor de aansluitingen met de buurten.

Jachthavenlaan en Eilandlaan
De Jachthavenlaan en Eilandlaan vormen samen het interne ontsluitingscircuit op het eiland. De lanen zijn de ruimtelijke, continue elementen die de drager vormen voor de diverse ontwikkelingen in de velden. De inrichting van de profielen is een belangrijk middel om de gewenste continuïteit vorm te geven. Beide lanen hebben een 2 x 1 richtingsweg voor auto's met vrijliggende fietspaden. De lanen worden aan weerskanten begeleid door bomenrijen met groene bermen. Het groene karakter van de lanen wordt versterkt door de toepassing van voortuinen. In de Jachthavenlaan zijn deze voortuinen tevens noodzakelijk in verband met de aanwezige gastransportleiding, daar zullen de tuinen om diezelfde reden ook dieper zijn. De afstand tussen bebouwing en trottoir is variabel maar heeft een minimale breedte van 3 meter.

De Jachthavenlaan onderscheidt zich als belangrijkste as op het eiland van de Eilandlaan door de vorm, breedte en inrichting. De Jachthavenlaan heeft een breder profiel met dubbele bomenrijen. De laan eindigt aan beide zijden aan het water met uitzichten aan de oostkant over het water richting IJburg, Durgerdam en



Jachthavenlaan

het IJmeer en aan de westzijde de terugblik op de stad en het IJ. Deze punten zullen worden uitgewerkt als bijzondere plekken in de openbare ruimte. De Jachthavenlaan kruist de A10 met een viaduct.

De Eilandlaan takt aan op de Jachthavenlaan en vormt de ringweg die alle buurten aaneenschakelt. De laan raakt op een aantal punten de oevers of heeft via zichtlijnen een visuele relatie met het water. Deze punten behoeven in de uitwerking extra aandacht.
Aan de westzijde loopt de Eilandlaan gedeeltelijk langs de groene rand. Bij de inpassing van de weg in de groenzone zal rekening moeten worden gehouden met het recreatieve en ecologische karakter van dit gebied.

Groene Zoom
Kenmerkend voor het eiland zijn de grotendeels groene oevers. De groene randen worden gehandhaafd en heringericht tot een langgerekte parkzone met een grote verscheidenheid aan uitzichten. De benodigde waterkeringen maken deel uit van dit gebied.
Langs de hele rand zullen voet- en fietspaden worden aangelegd. Een rondje Zeeburgereiland exclusief de Strekdam is 5 km lang, dat wil zeggen 20 minuten fietsen, 30 minuten hardlopen, of 1 uur wandelen. De randen sluiten tegelijkertijd aan op een groter regionaal fiets- en wandelnetwerk: via de sluizen naar Waterland en de Diemerzeedijk richting Muiden. De Strekdam zelf is tot de opening 1,2 km lang en is in zijn geheel toegankelijk voor wandelaars.
Onderdeel van de groene zoom zijn de watergangen die nodig zijn vanwege de waterhuishouding op het eiland. Deze liggen tussen de woonbebouwing en de randen in. Bruggen en duikers maken de groene zoom toegankelijk vanuit de buurten.
Iedere oever heeft een eigen karakteristiek. Aan de westzijde ligt de hoge, bestaande dijk met een brede, groene vooroever.

Recent is langs de oever een brede rietzone aangeplant ter versterking van de ecologische verbindingsroute. Dit profiel blijft grotendeels ongewijzigd. Deze westelijke zijde van het Zeeburgereiland maakt deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Bij de herinrichting van deze dijk zal rekening gehouden worden met de eisen die deze status met zich meebrengt. De inpassing van de Eilandlaan in dit profiel zal in de vervolgfase nader worden onderzocht.
Aan de noordzijde van het eiland wordt een nieuwe waterkering aangelegd. Langs de binnenzijde van deze dijk wordt een brede watergang gesitueerd waardoor de dijk zich verzelfstandigt en een verlengde gaat vormen van de strekdam. De waterkering wordt aan de buitenzijde bekleed met harde materialen. Aan de binnenzijde wordt een groen talud gemaakt. Aan de landzijde van de watergang ligt een smalle groenzone die incidenteel kan worden verbreed door de groenvoorzieningen van de aangrenzende woonvelden tegen deze zone aan te leggen.
Ook langs de zuidoever zal een nieuwe waterkering worden gemaakt. De hoogte van deze waterkering is ongeveer gelijk aan die van het maaiveld waardoor er goed zicht is op het water. De woonboten die aan de zuidoever zijn gelegen zijn medebepalend voor het karakter van deze oever. Ten behoeve van de ontsluiting en parkeren van deze boten wordt langs de zuidoever een buurtweg met parkeerstrook aangelegd. Deze weg sluit tevens aan op de bestaande weg langs de Diemerzeedijk. Het profiel heeft een groen karakter met grasbermen en een bomenrij.

De inrichting van de oevers zal in de volgende planfase gedetailleerder worden vastgelegd. Daarin zal ook nader worden bekeken hoe ontsluitingswegen en fiets- en voetpaden worden ingepast en hoe de huidige natuurwaarden kunnen worden gehandhaafd of versterkt. Bovendien zal worden uitgewerkt hoe toegankelijkheid, voor bijvoorbeeld het sluiscomplex en de dijkhuisjes, kan worden geregeld.

Water
Het Zeeburgereiland is in de 19e eeuw ontstaan als slibdepot en in de loop der tijd verder opgehoogd. Vanwege de slechte bodemgesteldheid is een dicht net van watergangen nodig. Om voldoende water te kunnen bergen wordt tenminste 10% van het totale oppervlak ingericht als oppervlaktewater (zie Bijlage 2).
De hoofdwaterstructuur bestaat uit een gesloten watercircuit van 12 m breed. Deze loopt langs de randen van het eiland en de IJburglaan.
De overige watergangen hebben een breedte van 5 m. Zij maken deel uit van een stelsel van ‘verborgen’ watergangen die alle aan de achterkant van de percelen zijn gelegen.
Een groot deel van de taluds zal worden uitgevoerd als natuurvriendelijke, groene oevers. Hiermee wordt op het eiland een andere sfeer gecreëerd dan de veelal stenige randen langs het water in het Oostelijk Havengebied en het Haveneiland.

Aan de noordzijde van het eiland zijn de smallere watergangen dwars op de Jachthavenlaan gesitueerd en vormen daarmee een continu thema langs de laan. Zij leggen op een lager schaalniveau de relatie tussen de buurten en de randen van het eiland.
Aan de zuidzijde van de IJburglaan zijn de velden kleiner en kan grotendeels worden volstaan met water aan de randen. Daar waar extra water nodig is kan dit op een informele wijze worden opgenomen in de verkaveling van het deelgebied.
De ligging van de secundaire watergangen in de velden is indicatief, de exacte situering zal in de Stedenbouwkundige Plannen worden vastgelegd.

Om een totaal wateroppervlakte van 10 % te halen worden op diverse plekken waterpartijen aangelegd (onder de Amsterdamse Brug en Schellingwouderbrug, vergrote maalkom, bassin waterzuivering, enz.). Deze zijn indicatief, de definitieve vorm en locatie zullen worden vastgelegd in een volgende planfase.

Tabel woningbouwprogramma en differentiatie

Prijsklasse	Gem. m² gbo	Aantal	Aandeel
Sociale huur	85	1.650	30%
Middensegment koop - 50% van € 200.000 tot € 215.000 (p.p. 2004) - 50% van € 215.000 tot € 230.000 (p.p. 2004)	88	2.200	40%
Dure segment koop - vanaf € 230.000 (p.p. 2004)	115	1.650	30%
Totaal	**95**	**5.500**	

2.3 Programma

Woningbouwprogramma

De ligging van het Zeeburgereiland maakt een stedelijke bebouwingstypologie en een stedelijke dichtheid mogelijk. 90% Van de woningen betreft gestapelde woningen en 10% betreft eengezinswoningen. De woningdichtheid bedraagt bijna 70 woningen per ha. Het woningaantal is op grond van markttechnische en ruimtelijke mogelijkheden bepaald op 5.500 woningen. In de planontwikkeling van de deelgebieden zal op basis van de ruimtelijke en markttechnische mogelijkheden het woningbouwprogramma typologisch nader worden uitgewerkt.

Het woningaanbod zal gevarieerd zijn naar prijsklasse. Het woningbouwprogramma kent de volgende differentiatie: 30% sociaal, 40% middensegment en 30% duur segment. Voor wat betreft aspecten als duurzaamheid en aanpasbaarheid zal worden aangesloten bij het vigerende Amsterdamse beleid. Gestreefd wordt naar gemiddelde woninggrootte in de marktsector van 95 m² gbo. Met een aanbod van wat grotere woningen wordt voldaan aan de vraag van veel mensen naar ruimer wonen. Maar ook de aanwezigheid van kleine woningen zorgt voor een bediening van een deel van de markt en zorgt voor een prettige dynamiek. In de marktsector wordt op basis van financiële overwegingen momenteel gekozen voor 100% koopwoningen. Niet uit te sluiten valt dat deze lijn op termijn herzien wordt.
Voor het woonprogramma geldt dat het afvalbeleid van stadsdeel Zeeburg in principe uitgangspunt is. Dit beleid gaat momenteel uit van inpandige afvalverzameling.

Sociale huur
In Amsterdam is behoefte aan zowel kleinere woningen voor 1- en 2- persoonshuishoudens als aan grotere woningen voor gezinnen met kinderen. De gemiddelde woninggrootte van sociale huurwoningen bedraagt 85 m² gbo.

Amsterdam heeft een tekort aan studentenwoningen. Het Zeeburgereiland is gezien de nabijheid van veel hoger onderwijs (WTCW, Diemen, Wibautas, en binnenstad) en de goede OV-verbinding (IJtram) een goede locatie voor studentenhuisvesting. Een deel van de sociale huurwoningen wordt toegewezen aan studenten. Vooralsnog wordt uitgegaan van 250 studentenunits.

In navolging van IJburg wordt ook hier een deel van de woningen gereserveerd voor mensen met een grotere zorgbehoefte. Dit is conform de landelijke trend in het beleid. In de praktijk zal dat aandeel geheel in de sociale sector gerealiseerd worden. Een deel van de sociale huurwoningen wordt bij aanvang al zó gebouwd dat zorgleverantie aan huis mogelijk is. Er wordt van uitgegaan dat het aandeel aangepaste woningen een percentage van 5% bedraagt van het aandeel aanpasbare woningen. Aangepaste woningen kunnen individuele woningen zijn, maar ook groepswoningen of andere woonvormen. Deze woningen worden op maximaal 200 meter vanaf zorgsteunpunten gebouwd. De groeps- en clusterwoningen worden gericht toegewezen aan mensen met een zorgbehoefte of met een rolstoelindicatie. Er wordt nagestreefd naar een aandeel aanpasbare woningen van 60%.

Middensegment
Gestreefd wordt naar een gedifferentieerd aanbod bereikbaar voor inkomens tot 2x modaal. De middeldure woningen hebben een oppervlak van 80 m² gbo tot bijna 100 m² gbo. De helft van deze woningen heeft een VON-prijs van € 200.000,- tot € 215.000,- (prijspeil 2004). De andere helft heeft een VON-prijs van € 215.000,- tot € 230.000,- (prijspeil 2004). Uitgangspunt in het middensegment is dat woningen marktconform worden gebouwd.

Dure segment
De dure sector woningen zijn woningen met een VON-prijs vanaf € 230.000,- (prijspeil 2004). De woningen in het dure segment hebben een oppervlak van 100 m² gbo tot 125 m² gbo. Het betreft net als het middensegment alleen koopwoningen. Op het Zeeburgereiland zullen dus vooralsnog geen markthuurwoningen worden gerealiseerd.

Particulier opdrachtgeverschap/consumentgericht bouwen
Op het Zeeburgereiland is particulier opdrachtgeverschap beperkt mogelijk. De dichtheid en grote hoeveelheid gestapelde woningen maken directe invloed van consumenten op de ontwikkeling en realisatie van het woningbouwprogramma moeilijk haalbaar. Wel kan mogelijk een deel van de eengezinswoningen als vrije kavels worden gerealiseerd. Te denken valt aan individueel en collectief opdrachtgeverschap, aansluitend op de ervaringen op het Steigereiland en aansluitend bij de vraag vanuit de markt.

Voorziening	m² bvo totaal	m² buitenruimte totaal
Basisvoorzieningen	**31.940**	**37.580**
5 Basisscholen c.a.	15.900	4.500
7 Kinderdagverblijven	3.840	1.580
1 Wijkzorgcentrum	2.000	-
3 zorgsteunpunten	700	-
Cultuur	5.000	-
Winkelvoorzieningen	2.500	-
Reservering winkels	2.000	
Speelplekken e.d		31.750
Bovenwijkse voorzieningen	**37.000**	**33.500**
VO-school	15.000	3.000
Reservering VO-school	15.000	3.000
Sportcentrum	5.000	27.500
Tennis	4.000	
Religie	2.000	-
Grootstedelijke voorzieningen	**84.000**	**-**
Nautisch programma	**33.500**	**-**
Totaal Zeeburgereiland	**186.440**	**71.080**

Voorzieningen

Voor de bewoners van het Zeeburgereiland wordt een basisvoorzieningenpakket gerealiseerd dat bestaat uit gebouwde voorzieningen (winkels, onderwijs en zorg) maar ook buitenruimte om te spelen en te sporten (voor een uitgebreide voorzieningentabel zie Bijlage 3).
Het gebouwde basisprogramma is gebaseerd op 5.500 woningen en is in totaal in grote lijnen gelijk gebleven ten opzichte van de Ontwikkelingsvisie. Voor het programma is er van uitgegaan dat de bevolkingssamenstelling op het Zeeburgereiland vergelijkbaar zal zijn met die van het Haveneiland op IJburg. Vóór de stedenbouwkundige uitwerking van het eerste deelgebied wordt een bevolkingsprognose voor het Zeeburgereiland gemaakt. Het basisvoorzieningenprogramma kan dan nog iets wijzigen.

Behalve voor buurtvoorzieningen wordt op het Zeeburgereiland ook ruimte gereserveerd voor bovenwijkse voorzieningen (sport, voortgezet onderwijs) en voor grootstedelijke voorzieningen (bedrijven, vrije tijd, religie, jachthaven). Met het grootstedelijke programma op de Oostpunt en langs de A10 krijgt het Zeeburgereiland een betekenis voor een groter publiek dan alleen de eigen bewoners.

Basisvoorzieningen

Zorg

De zorg op het Zeeburgereiland wordt verzorgd vanuit een wijkgezondheidscentrum. Daarnaast wordt intensieve zorg voor de bewoners van aangepaste woningen verleend vanuit zorgsteunpunten.

Winkels / dienstverlening

Voor de winkelvoorzieningen (food en non-food) wordt minimaal 4.500 m² bvo gereserveerd. Een deel daarvan is voor de dagelijkse winkels inclusief een supermarkt bestemd en een deel is flexibel te bestemmen. Het basisprogramma voor winkels is verlaagd

ten opzichte van de Ontwikkelingsvisie vanwege nieuwe inzichten die zijn voortgekomen uit onderzoek naar de detailhandelsstructuur voor IJburg en het Zeeburgereiland[3]. Hieruit blijkt ook dat het basiswinkelprogramma pas bij 6000 woningen uitgebouwd kan worden tot een buurtwinkelcentrum van ca 6.000 m^2 bvo.

Speel- en recreatieruimte
In het programma voor speel- en recreatieruimte is rekening gehouden met de behoeftes van verschillende leeftijdsgroepen. Er wordt ruimte gereserveerd voor speelplekken voor alle leeftijdsgroepen. Een deel van het programma kan langs of in de groene randen worden gerealiseerd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de schoolwerktuinen, trapveldjes en skateroutes. Of de schoolwerktuinen daadwerkelijk als zodanig gebruikt gaan worden hangt af van de wensen van de scholen in de toekomst.
Op Zeeburgereiland ligt de groennorm op ca. 50 m2 per woning. Dit is, vergeleken met andere plangebieden in Amsterdam, hoog. Dat heeft te maken met de groene randen van het eiland, die tevens de waterkering vormen.

Kleinschalige bedrijvigheid
Hoewel dit niet expliciet in het programma is opgenomen, bestaat de mogelijkheid tot realisatie van kleinschalige, niet-milieubelastende bedrijvigheid in plinten, in woon-werkwoningen of in kleine vrijliggende gebouwen.

Bovenwijkse voorzieningen
Sport
Gezien de te verwachten jonge populatie van IJburg en het Zeeburgereiland is er een grote behoefte aan sportvoorzieningen in de directe woonomgeving te verwachten. Naast de geplande sportvelden in het Diemerpark en op het Middeneiland van IJburg levert het Zeeburgereiland ook een bijdrage aan het sportprogramma voor IJburg en het eiland zelf.[4]

De ruimte voor de sport (gebouwd en onbebouwd) zal zo intensief mogelijk gebruikt moeten worden, bijvoorbeeld door samenwerking met onderwijs. Naast de veldsport wordt een reservering gemaakt voor 6 tennisbanen inclusief accommodatie[5].

Voorgezet onderwijs
Op IJburg komen twee locaties voor het voortgezet onderwijs: op het Haveneiland Oost en op het Middeneiland. Met toevoeging van ruim 5000 woningen op het Zeeburgereiland is een derde locatie nodig en wellicht een vierde. Of de vierde locatie daadwerkelijk nodig zal zijn hangt af van de werkelijke bevolkingssamenstelling van IJburg en het Zeeburgereiland, van de populariteit van de scholen (toe- en afvloeiing) en van de omvang van de scholen. Vooralsnog wordt uitgegaan van twee locaties voor het voortgezet onderwijs op het Zeeburgereiland. Als één van de locaties in de loop der jaren voor een onderwijsfunctie niet nodig blijkt te zijn, kan deze gebruikt worden voor een andere functie.

Grootstedelijke voorzieningen
Het Zeeburgereiland is met de bevolkingsgroei in de directe omgeving een prima locatie voor vrijetijdsvoorzieningen. Bovendien zorgen vrijetijdsfuncties ervoor dat de goede bereikbaarheid van het eiland goed wordt benut, terwijl de extra belasting van de infrastructuur tijdens de spits beperkt blijft. Inmiddels is gebleken dat er vanuit de markt belangstelling bestaat voor het ontwikkelen van diverse soorten vrijetijdsvoorzieningen. Naast een reservering voor grotere functies zoals een hotel is er ruimte in het plan voor kleinschaligere, specialistische of op een kleiner gebied gerichte vrijetijdsfuncties.

Grootschalige consumentgerichte bedrijvigheid
Het oostelijk deel van Amsterdam ontbeert ruimte voor grootschalige consumentgerichte bedrijvigheid zoals bouw- en tuincentra. Zeker als de woningbouw op IJburg vordert is de vraag hiernaar

3 *Amsterdam IJburg. Detailhandelsstructuur*. Droogh Trommelen Broekhuis bv, augustus 2003

4 *Herijking voorzieningenprogramma sport IJburg,* DMO/dRO,2003

5 Het totaal voor IJburg en Zeeburgereiland komt daarmee op 26 banen, dit is conform de norm van het KNLTB (1 baan per 2500 inwoners)

groot. IJburg zelf leent zich minder voor zo'n grootschalige functie. Daarom is een dergelijke voorziening onderdeel van het programma voor het Zeeburgereiland.

Religie
De afgelopen jaren heeft zich in Amsterdam een nieuwe groeiende vraag naar levensbeschouwelijke ruimten ontwikkeld. In het programma is een reservering voor een kerk, moskee of tempel opgenomen. Of die reservering als zodanig wordt ingevuld hangt af van de vraag in de komende jaren.

IJtramstalling
Op dit moment wordt een tijdelijke IJtramstalling met keerlus op het Zeeburgereiland gebouwd ten zuiden van de IJburglaan.

Een nieuwe IJtramstalling op het Zeeburgereiland dient zo min mogelijk het woonprogramma van het eiland te verstoren. Realisatie in de lus van de A10 verdient daarom de voorkeur; maar naar het zich laat aanzien zal Rijkswaterstaat hier niet mee instemmen. Voor de definitieve locatie zijn dan nog drie opties voorhanden: op de huidige locatie onder strenge voorwaarden, op nieuw te maken land tussen de baaibuurt en de lus van de A10 of op het Middeneiland. Deze afweging zal met spoed worden gestart. In het geval van realisatie op de huidige tijdelijke plek is dubbel grondgebruik een randvoorwaarde om de stalling goed in te kunnen passen in de omgeving, ten behoeve van het voorkomen van geluidhinder, programma-intensiteit en opheffing van de barrièrewerking tussen deelgebieden.

Jachthaven
De jachthavencapaciteit voor IJburg en het Zeeburgereiland wordt verdeeld naar twee commercieel te exploiteren havens die elkaar in functionele zin aanvullen: één op het Zeeburgereiland, één op het Centrumeiland. [6] De havens zijn de eerste Amsterdamse jachthavens die aan het open water van het IJmeer liggen en zullen daarom vooral schepen trekken die gericht zijn op het grote water.
Op het Zeeburgereiland komt een regionale full-service jachthaven met maximaal 750 ligplaatsen voor vaste ligplaatshouders en passanten en diverse watersportdiensten als loodsen voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden, ruimten voor botenverhuur en havengerelateerde bedrijvigheid, stallingsmogelijkheden, parkeerplaatsen, sanitaire voorzieningen etc. Rond de jachthaven zal ook ruimte zijn voor horeca en detailhandel.
In de volgende planfase worden de mogelijkheden en beperkingen van de locatie verder uitgewerkt.

Ligplaatsen binnenvaartschepen
Aan de noordzijde van de oostpunt wordt een locatie op het water gereserveerd voor overnachtingsplaatsen voor binnenvaartschepen. Deze voorziening vormt een aanvulling op het nautisch programma op de oostpunt.

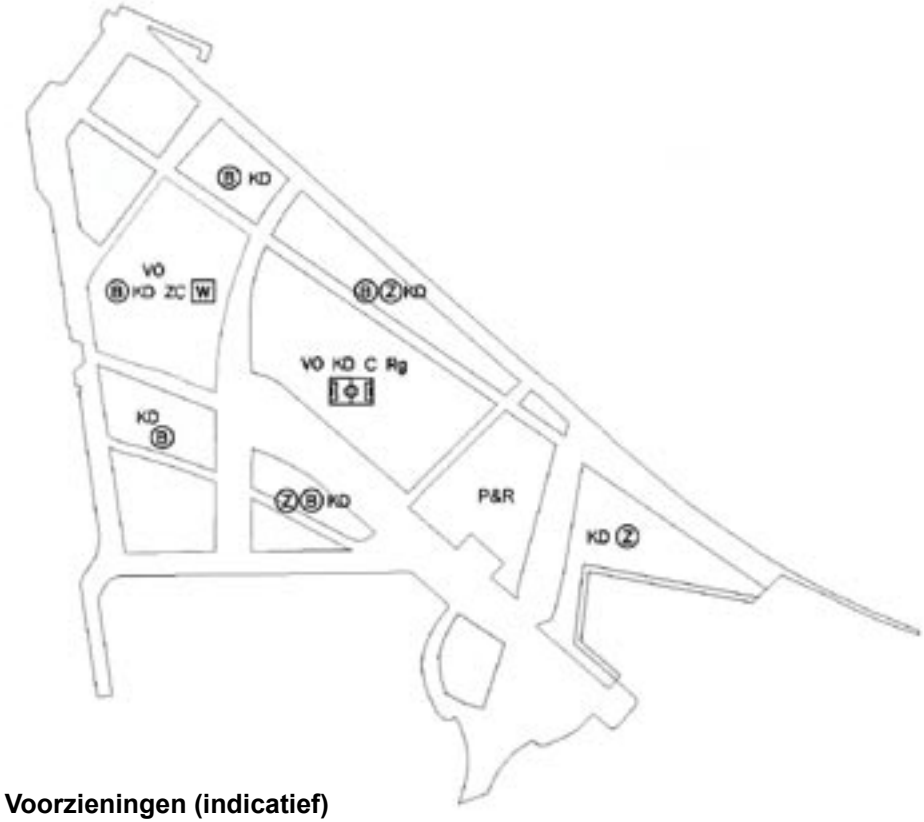
[6] De financiële haalbaarheid en fasering worden uitgebreid beschreven in het rapport *Jachthavens IJburg. Ontwikkelingsplan* van Van Gent Van der Reest en Decisio B.V., 2003

Spreiding en concentratie van de voorzieningen
Voor de basisvoorzieningen wordt uitgegaan van spreiding over het eiland. In ieder deelgebied bevinden zich ten minste één basisschool (met uitzondering van de Oostpunt) en een kinderdagverblijf. De zorgvoorzieningen worden in de volgende planfase uitgewerkt.

Het buurtwinkelcentrum wordt gecombineerd met het zorgcentrum en eventueel een basisschool en/of kinderdagverblijf. Deze buurt-voorzieningencluster is gesitueerd op de westelijke kruising van de Jachthavenlaan en de Eilandlaan: centraal in de woonbuurten en goed bereikbaar vanuit alle delen van het eiland.

Wijkfuncties en bovenwijkse functies zoals het sportcentrum nieuwe stijl, het voortgezet onderwijs en de ruimtereservering voor levensbeschouwing zijn gesitueerd op het RI-oost terrein. Hiermee krijgt dit deelgebied een eigen kwaliteit en identiteit, krijgen de sport- en onderwijsvoorzieningen een centrale ligging dichtbij het openbaar vervoer en kunnen de randen van het eiland, met uitzicht op het water, optimaal benut worden voor woningbouw. Bovendien biedt deze locatie de mogelijkheid om eventueel een combinatie te maken met bijzondere functies in de oude tanks en bassins van de RI-oost.

Ook binnen het model van gespreide basisvoorziening is het mogelijk om enkele voorzieningen met elkaar te combineren (bijvoorbeeld een kinderdagverblijf met zorgsteunpunt of basisschool) als dat een meerwaarde oplevert.
Aandachtpunt is dat basisscholen en kinderdagvoorzieningen bij voorkeur niet ontsloten worden vanaf de wijkontsluitingswegen i.v.m. veiligheid. Daarnaast maakt de ligging aan openbare ruimten zoals pleinen en groenvoorzieningen dubbel ruimtegebruik mogelijk en wordt de sociale veiligheid en levendigheid van deze ruimten versterkt.



Voorzieningen (indicatief)

- B basisschool
- VO voortgezet onderwijs
- KD kinderdagverblijf
- ZC zorgcentrum
- Z zorgsteunpunt
- W winkels
- C cultuur
- Rg religie
- sportcentrum
- P&R parkeer & reis

Parkeren

Parkeren bij woningen

Het uitgangspunt voor het parkeren bij woningen is 1,25 parkeerplaats per woning inclusief bezoekersparkeren. Deze zullen op eigen terrein en deels in de openbare ruimte (maximaal 0,5 parkeerplaats per woning) worden gerealiseerd. Het parkeren van sociale huurwoningen zal in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor marktwoningen wordt zoveel mogelijk gestreefd naar geprivatiseerde parkeerplaatsen. Op het Zeeburgereiland komt er net zoals op IJburg een parkeerregime. Elke buurt zal zelfvoorzienend zijn in de parkeerbehoefte. Overloop van problemen tussen gebieden moet worden uitgesloten.

Parkeren bij voorzieningen

De parkeernorm voor voorzieningen verschilt per soort voorziening. De parkeernormen zijn opgenomen in de voorzieningentabel in Bijlage 3.
In de regel zijn er bij niet-commerciële voorzieningen geen financiële mogelijkheden voor gebouwde parkeervoorzieningen. De parkeerplaatsen moeten dus op maaiveld gerealiseerd worden. Bij de uitwerking per deelgebied zal worden bekeken wat de mogelijkheden van dubbelgebruik met andere functies zijn om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verlagen en het ruimtegebruik te kunnen optimaliseren.
Het parkeren voor de jachthaven vindt in zijn geheel op eigen terrein plaats. Een combinatie met het parkeren ten behoeve van de grootstedelijke voorzieningen langs de A10 maakt het mogelijk pieken op te vangen.

Parkeren bij bedrijven

Op het Zeeburgereiland wordt nu uitgegaan van 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen. Wanneer de soort bedrijvigheid en het aantal arbeidsplaatsen bekend is kan het maximum aantal parkeerplaatsen nader worden bepaald. Het parkeren voor bedrijven dient geheel op eigen terrein plaats te vinden.

Parkeer en reis (P+R)

In het kader van de bezuinigingen is de eerder in de Ontwikkelingsvisie geprojecteerde P&R-voorziening komen te vervallen. Het initiatief van de Kamer van Koophandel voor een zogenaamd Welkomstcentrum biedt echter de mogelijkheid om toch een dergelijke voorziening op het eiland te kunnen realiseren. Een Welkomstcentrum is een commerciële P&R-functie waar naast parkeren ook kleinschalige services worden aangeboden als toeristische- en wegeninformatie, fietsverhuur, snackbar, stomerij, enz. De parkeervoorziening kan eventueel ook voor overtallig bewonersparkeren (Zeeburgereiland, OHG, IJburg) worden ingezet. Bij commerciële realisatie wil dIVV een financiële bijdrage leveren voor voor de exploitatie gedurende 5 jaar van de P&R parkeerplaatsen.
Het Welkomstcentrum is een gebouwde voorziening en is gelegen aan de noordzijde van de IJburglaan, dichtbij de afslag van de A10 en op korte loopafstand van een halte van de IJtram.

3 ONTWIKKELING

3.1 Ontwikkelingsstrategie

Meer dan ooit wordt de woningproductie bepaald door markttechnische en financiële parameters. Sturing door de overheid is door de verzelfstandiging van de corporatiesector en de toegenomen rol van marktpartijen in het productieproces moeilijker geworden. De overheid zal zich daarom moeten richten op het creëren van die condities waaronder de gewenste woningproductie toch tot stand kan komen. Dat betekent bijvoorbeeld zorgdragen voor complexiteitbeheersing en verantwoordelijkheden daar leggen waar ze thuis horen. Op het Zeeburgereiland vertaalt dat zich in een ontwikkelingsstrategie waarbij de gemeente regie voert op de programmatische en stedenbouwkundige opzet, maar de invulling op de kavel zoveel mogelijk over laat aan marktpartijen. En in de keuze voor ontwikkeleenheden waarbij de opgave in beginsel door één partij kan worden gerealiseerd. De gemeente wil rechtstreeks in contact staan met individuele partijen, ze uitdagen om een deel van de opgave te realiseren en ze af te rekenen op hun prestaties.

De programmatische opgave voor het Zeeburgereiland valt uiteen in twee onderdelen: bijna 5.500 woningen en 186.000 m² bvo bedrijven en (commerciële) voorzieningen. Door het vertrek van de rioolwaterzuiveringsinstallatie op het centrale deel van het eiland in 2006 is dat gebied de meest logische plek om de herontwikkeling van het eiland te starten. Daarna wordt gestart met de ontwikkeling van de oostpunt dat een bijzondere plek op het toekomstige Zeeburgereiland gaat vormen. De andere delen van het eiland worden vervolgens gefaseerd ontruimd en bouwrijp gemaakt.

De planning van de herontwikkeling is gebaseerd op een woningbouwproductie van gemiddeld 500 woningen per jaar. De onderliggende veronderstelling is - uitgaande van 30% sociaal en 70% marktwoningen - een realistische geachte gemiddelde marktopname van 350 woningen per jaar. Hierbij is rekening gehouden met de fasering van IJburg en andere concurrerende woningbouwlocaties. De totale ontwikkelingstijd vanaf start uitvoering (sloop RWZI-oost) in 2006 tot de oplevering van laatste woningen in 2019 bedraagt ruim 13 jaar. Deze lange doorlooptijd vraagt om flexibiliteit in de uitwerking van het ontwikkelingsplan in deelplannen. Met het ontwikkelingsplan wordt het ruimtelijk, programmatisch en financieel kader voor deze uitwerking in deelplannen vastgelegd.

Het eerste deelgebied dat herontwikkeld gaat worden omvat een programma van circa 1.720 woningen en 34.000 m2 bvo overig programma. Het gebied zal worden opgedeeld in meerdere ontwikkeleenheden. De ontwikkeleenheid is zodanig van omvang dat deze door een marktpartij kan worden gerealiseerd. Gestreefd wordt naar eenvoudige ontwikkelprincipes: beperkte menging van functies en prijsklassen, één opdrachtgever, geen stapeling van ruimtelijke of kwalitatieve ambities. Parallel aan de rioolwaterzuivering start de ontwikkeling van de bedrijvenstrook ten westen van de A10. Het programma dat hier gerealiseerd wordt, circa 63.000 m² bvo groot, -zal als geluidswerende bebouwing voor het RWZI-terrein moeten fungeren. Om de afhankelijkheid hiervan te verminderen zal een geluidscherm

worden ontworpen. Gezien het specifieke programma van dat gebied wordt hier gekozen voor een andere benadering: er zal in overleg met meerdere marktpartijen een plan worden ontwikkeld zodat het gewenste programma tot stand kan worden gebracht. Dit geldt ook voor het programma ten oosten van de A10. De overige deelgebieden, de Baaibuurt en Sluisbuurt, zullen in kleinere ontwikkeleenheden worden opgeknipt.

Tabel Programmatische opgave per deelgebied

Deelgebied	Aantal woningen*	Aantal m2 bvo niet wonen*
RWZI-oost	1.720	34.000
Oost punt: deel bedrijvenstrook	Nvt	63.000
Oostpunt: deel ten oosten A10	940	55.000
Baaibuurt oost	205	3.700
Baaibuurt west	350	800
Sluisbuurt	2.260	29.500
Totaal	**5.475**	**186.000**

* Getallen zijn afgerond

Financiën

Met de vaststelling van het ontwikkelingsplan wordt tevens de grondexploitatie vastgesteld (fase 3 besluit). Deze grondexploitatie is opgebouwd uit meerdere deelexploitaties. De deelexploitaties zijn richtinggevend voor de uitwerkingen in de volgende planfasen. Aangezien er echter sprake is van één grondexploitatie voor het geheel kan er tussen deelexploitaties verevend worden.

Het totale exploitatiegebied is 126 ha groot. Hiervan is 71 ha openbaar gebied, bestaande uit te handhaven hoofdwegen, groen, water en oevers en nieuw toe te voegen binnenwater, groen en wegen. De overige 55 ha betreft het gebied voor het realiseren van 5.500 woningen en 186.000 m2 bvo niet-wonen.

De investeringen die ten laste komen van de grondexploitatie zijn geraamd op € 26,6 miljoen nominaal -(prijspeil 1-1-2004). De belangrijkste kostenposten zijn kosten die onafhankelijk van de omvang en samenstelling van het programma worden gemaakt, zijnde: de verplaatsingskosten RWZI-Oost, de verwervingskosten, sloopkosten, grondwerken, waterkeringen, kunstwerken en proceskosten. De grondopbrengsten, die juist volledig worden bepaald door de omvang en samenstelling van het programma, zijn geraamd op € 332,2 miljoen nominaal (prijspeil 1-1-2004). Het nominale saldo is € 6,0 miljoen positief. Het saldo op netto contante waarde is als gevolg van fasering van investeringen en opbrengsten (indexeringen en renteverliezen) met € 0,6 miljoen positief (per 1-1-2004). Het resultaat zal ten laste worden gebracht van het Vereveningsfonds. Een eventuele verslechtering van het planresultaat gedurende de looptijd van het project zal in beginsel binnen het plan moeten worden opgelost.

Grondexploitatie-overzicht (x miljoen €; alle bedragen zijn op prijspeil 1-1-2004 en exclusief BTW)

Kosten	326,6
Opbrengsten	332,2
Saldo nominaal Saldo contante waarde	- 6,0 - 0,6
Bodemsaneringskosten (dekking stelpost Bodemsanering VE/ISV	7,4

Bodemsaneringskosten komen niet ten laste van de grondexploitatie, maar worden gedekt door de Stelpost Bodemsanering Vereveningsfonds/ISV. De bodemsaneringskosten zijn geraamd op € 7,4 miljoen.

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van het eiland en in het bijzonder voor het terrein van de rioolwaterzuivering is dat het programma gerealiseerd kan worden door sloop van bestaande elementen. Indien delen van het eiland/de RWZI-oost toch worden gehandhaafd zal dat binnen de programmatische en financiële kaders moeten worden gerealiseerd.

Risico's

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland is een complexe opgave en gaat daarom gepaard met een aantal risico's voor de grondexploitatie. Genoemd kunnen worden:

Grondopbrengsten
De in de grondexploitatie opgenomen grondopbrengsten zijn gebaseerd op het grondprijsbeleid 2004, dat geënt is op de actuele woningmarktsituatie. De laatste woningen worden echter pas in 2019 gebouwd. De ontwikkeling van de woningmarkt in de tussenliggende periode is een onbekende variabele met een grote invloed op het grondexploitatieresultaat en vormt daarmee een risico voor de grondexploitatie. Een daling van de VON-prijzen met 10% leidt tot een daling van de grondopbrengsten met ruim 25%.
Voor de eerste deelgebieden die in ontwikkeling gaan (en ongeveer de helft van het woningbouwprogramma omvatten) zijn de VON-prijzen voor bepaling van grondopbrengsten in verband met het zogenaamde pionierseffect 5% tot 10% onder het potentiële marktniveau ingeschat. Het eiland zal zich immers nog moeten bewijzen als aantrekkelijk woonmilieu.

Stichtingskosten
In dit planstadium is gerekend met normatieve stichtingskosten en grondprijzen voor de gemiddelde meergezinswoningen en eengezinswoningen. Omdat in het plan ook woontorens zijn opgenomen en deze significant hogere stichtingskosten hebben, is in de grondexploitatie rekening gehouden met afwijkende bouwkosten en grondopbrengsten.

IJtramstalling
De locatie van de definitieve IJtramstalling is nog onzeker. Er zijn meerdere locaties mogelijk, zowel op het Zeeburgereiland als op IJburg. Hiervoor zal een goede, IJburg-brede afweging noodzakelijk zijn.

Jachthaven
De ontwikkeling van een jachthaven is een complexe opgave. Het is een specialistisch vak en vereist financiële armslag van partijen. Met name de eerste jaren van een jachthavenexploitatie zijn vaak verliesgevend. Het is de taak van de gemeente om de juiste (mix van) marktpartijen te selecteren, zodat een succesvolle jachthavenontwikkeling mogelijk wordt. In de grondexploitatie is ten aanzien van de jachthaven, gezien het ontwikkelingsrisico, behoudend geraamd.

Laagwaardige stedelijke functies
Door de gunstige ligging van het Zeeburgereiland is de druk van potentiële functies op het eiland groot. Deze functies hebben echter soms een laagwaardig karakter en passen daardoor niet in het profiel van het toekomstige Zeeburgereiland. Een voorbeeld hiervan is het AfvalOverlaadStation. Plaatsing van een dergelijke functie op het eiland betekent een risico voor de herontwikkelingskansen van het eiland. Direct door de lage grondopbrengsten van deze functies en indirect door de ongunstige uitstraling op de omgeving.
In dit specifieke geval is er sprake van een verlies van minimaal 1 ha ontwikkelingsruimte, wat leidt tot een directe inkomstenderving van circa € 6,5 miljoen. Naast dit directe verlies zal er sprake zijn van een negatieve uitstraling op de omgeving waardoor de afzetbaarheid van de woningen onder druk komt te staan.

Radarpalen langs Amsterdam Rijnkanaal
De radarpalen langs Amsterdam Rijnkanaal kunnen beperkend zijn voor de nieuwbouw in de zone langs de westelijke rand. Hierover moeten nog definitief afspraken gemaakt worden met Rijkswaterstaat.

Techniek
Om het eiland te herontwikkelen zijn tal van investeringen nodig, waaronder slopen, ophogen, (ver)leggen van kabels en leidingen, aanleggen van waterkeringen en kunstwerken. Ten behoeve van het ontwikkelingsplan zijn reeds gedetailleerde ramingen opgesteld. Toch zal een aantal aspecten pas bij de uitwerkingen van deelgebieden helemaal duidelijk worden. Met name rondom de Zeeburgertunnel zijn er nog onzekerheden ten aanzien van de waterkerende functie van de tunnelmond en de aanleg van een viaduct nabij de tunnelmond. Ook is nog nader onderzoek nodig naar de bodemgesteldheid om meer zekerheid over de zettingen in het kader van het ophogen te verkrijgen. In de grondexploitatie is rekening gehouden met deze risico's door bij de verschillende kostensoorten een post onvoorzien op te nemen.

Ontruiming
De ontruiming is een complexe opgave. De ontruiming van de huidige, tijdelijke functies op het eiland kan als risico worden aangemerkt. Het Zeeburgereiland wordt momenteel door tientallen gebruikers (organisaties, stichtingen, verenigingen, bedrijven en instellingen) tijdelijk gebruikt in afwachting van de definitieve invulling van het eiland. In de grondexploitatie is rekeninggehouden met de gangbare kosten voor verplaatsing en ontruiming. Eventuele extra kosten zijn een risico voor de grondexploitatie. Daarnaast is het ontruimingsproces een risico voor de planning (en dus voor de rentelasten).

Rente
Een bijzonder kostenrisico is de rente. Er zijn al verplichtingen aangegaan in verband met de voorgenomen herontwikkeling. De belangrijkste post hierbij is de bijdrage vanuit de grondexploitatie voor de verplaatsing van de RWZI-oost. Daarnaast zijn er in het kader van de verwerving uitgaven gedaan of zullen op niet al te lange termijn volgen. Met andere woorden voordat de uitvoering in 2006 werkelijk van start gaat, is al een derde van de kosten gemaakt. De reeds gerealiseerde kosten geven een hoge rentelast. De rentedruk neem pas af indien de grondopbrengsten kunnen worden geboekt. Deze zijn echter over een periode van ruim 10 jaar uitgesmeerd. Elke vertraging in de planning, van welke aard dan ook markttechnisch, uitvoeringstechnisch, bestuurlijk, procedureel, juridisch-planologisch, zal tot additionele rentelasten leiden.

Optimalisatiemogelijkheden
Omdat een sluitende grondexploitatie uitgangspunt is geweest voor het ontwikkelingsplan en in eerdere conceptversies van het ontwikkelingsplan aanzienlijke tekorten optraden zijn er al diverse optimalisaties doorgevoerd. Zowel aan de kosten als opbrengstenkant. Hierdoor is er een efficiënt plan ontstaan. De kostenzijde biedt nu weinig mogelijkheden meer tot optimalisatie. De belangrijkste kostenposten zijn investeringen die sowieso gedaan moeten worden en voor de investeringen in de openbare ruimte geldt dat zij gebaseerd zijn op een gemiddelde kwaliteit. Ook lijkt verdere verdichting geen reële optie. De dichtheid bedraagt nu circa 70 woningen per ha op bruto woongebied. Er zijn echter grenzen aan de dichtheid. De aantrekkelijkheid van het woonmilieu wordt bij een te hoge dichtheid aangetast. Meer woningen, betekent meer bewoners, meer voorzieningen en een hogere parkeer- en verkeersdruk. Bij de uitwerkingen van de deelgebieden kan zonodig worden onderzocht waar die grens precies ligt. Tevens kan dan worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de aanwezige restruimtes langs de IJburglaan te benutten en kan worden overwogen extra land te maken in de Zeeburgerbaai om (extra) programma te kunnen accommoderen.

Voor zowel de opbrengstenrisico's als de kostenrisico's geldt dat de eventueel benodigde oplossing met name gezocht moet worden in de volgende programmatische optimalisaties:

Differentiatieverschuiving
Een mogelijkheid is aanpassing van de woningdifferentiatie door een andere verdeling van sociaal versus marktwoningen. Een verschuiving in de verdeling van 30:70 naar 20:80 levert ruim € 30 miljoen aan extra grondopbrengsten op.

Programmaverschuiving
In het niet-wonen programma zijn meerdere bovenwijkse voorzieningen opgenomen die niet direct belangrijk zijn voor het functioneren van het toekomstige woonmilieu op het Zeeburgereiland, maar wel van belang voor Amsterdam Oost. Voorbeelden hiervan zijn onder meer sportvelden en scholen voor voortgezet onderwijs. Omzetting van deze financieel minder draagkrachtige functies naar financieel hoogwaardige functies als woningbouw of commercieel vastgoed leidt tot verbetering van het financieel resultaat. Ter illustratie, omzetting van een VO-school in woningbouw levert € 3 miljoen op. In dat geval zal voor deze bovenwijkse voorzieningen een andere locatie in Amsterdam-Oost gevonden moeten worden.

3.2 Planning en fasering

Het Zeeburgereiland zal in fasen herontwikkeld worden. Elk deelgebied kent zijn eigen karakteristieken die van invloed zijn op de snelheid waarmee een gebied herontwikkeld kan worden. Zo is er sprake van een groot aantal verschillende gebruikers. Ook de bodemgesteldheid en de mate waarin de bodem opgehoogd moet worden in verband met de waterhuishouding zijn zelfs ín elk deelgebied verschillend. Verder heeft de Gemeenteraad van Amsterdam, bij de vaststelling van de Nota Investeringsprioriteiten in 2003, verzocht in te zetten op het in aanbouw nemen van 2.500 woningen voor het jaar 2010.

In de planning die ten grondslag ligt aan de fasering is in kaart gebracht wat er nodig is om de ontwikkeling van het Zeeburgereiland te realiseren. Hierbij zijn op enkele punten aannames gedaan:
• de duur van het bouwrijpmaken, (met daarin de aanname van soms lange zettingtijden als gevolg van het oergeulgebied);
• beschikbaar zijn van een gebied ivm eigendom en gebruik;
• oplevering van 500 woningen per jaar op basis van een inschatting van een realistische afzetbaarheid (met uitzondering van deelgebieden I en II, waarbij wordt uitgegaan van een zo snel mogelijke ontwikkeling en oplevering: 700 woningen per jaar).



Deelgebied I: RI-Oost

In het deelgebied waarop de RI-Oost is gelegen is de snelste oplevering van woningen realiseerbaar aangezien het merendeel van het gebied gemeente-eigendom is en het zeker is dat de RI-Oost sluit.
Medio 2005 kan begonnen worden met het stedenbouwkundig plan (SP). In dit gebied staan 1720 woningen gepland. De datum van de sluiting van de RI-Oost, 1 januari 2006, is cruciaal in de planning. De overdracht van het terrein met de gebouwen is juni 2006. Na kappen, sloop, sanering en ophoging, start eind 2007 de woningbouw. Halverwege 2009 wordt de eerste woning opgeleverd. Aanname in de planning is dat de bodem van dit deel van het terrein al is gezet door de aanwezige bebouwing en dat plaatselijke ophoging voldoende is. De randen van het deelgebied - dat deel dat nu onbebouwd is - moet na ophoging nog wel zetten, waardoor de bouw daar medio 2009 kan starten. Laatste oplevering zal zijn medio 2012.



Deelgebied II: Oostpunt

Het tweede gebied dat in aanmerking komt zo snel mogelijk in herontwikkeling te nemen voor wat betreft woningbouw is de Oostpunt. Er staat weinig bebouwing. Verder ligt het deelgebied niet op de oergeul, wat gunstig is voor zettingtijden bij het ophogen van het gebied. Voor het deel ten oosten van de A10 staan circa 940 woningen gepland. Aan deze punt wordt een stuk land ter grootte van 3 ha bijgemaakt. Dit land heeft een zettingtijd van ruim 1,5 jaar. Na de zetting kan begonnen worden met de bouw. Gestreefd wordt halverwege 2005 te starten met het SP van de Oostpunt en voorbereidingen van het landmaken, zodat begin 2007 gestart kan worden met het landmaken en bouwrijp maken van de oostpunt en eind 2009 de bouw van de woningen kan starten. De (ontheffing van de) concessie voor het landmaken en bestemmingwijziging (zie procedures) dienen daarom uiterlijk 1 januari 2007 geregeld te zijn om op tijd te kunnen starten.
Ook hier speelt de geluidhindercontour van de A10 een rol in de fasering van de herontwikkeling: om de woningbouw op de oostpunt af te schermen van het geluid dient ten oosten van de A10 de geluidssanering een feit te zijn voor eerste oplevering. Indien dit met geluidwerende bebouwing wordt gerealiseerd moet deze klaar zijn op het moment dat de woningen worden opgeleverd. Als achtervang kunnen de geluidsschermen die voor het Steigereiland langs de A10 zijn geplaatst worden aangepast. Vanaf medio 2011 tot medio 2013 worden de woningen opgeleverd.

Bedrijvenstrook
De snelweg A10 over de oostpunt van het eiland heeft een geluidhindercontour die deels over het RI-Oost terrein loopt. Tegen de tijd dat de eerste woning wordt opgeleverd binnen deze contour moet geluidswering aan de westzijde van de A10 een feit zijn (2010). De voorkeur gaat uit naar geluidsafschermende gebouwen. De planvorming en ontwikkeling van dit westelijke A10 gebied dienen te worden afgestemd met de planvorming en ontwikkeling van het RI-Oost terrein, om vertraging van de oplevering van de woningbouw te voorkomen. Als achtervang wordt rekening gehouden met de plaatsing van geluidsschermen.

Jachthaven
Op de Oostpunt wordt een regionale jachthaven gerealiseerd van maximaal 750 ligplaatsen. Deze haven wordt samen met de haven op het Centrumeiland gefaseerd tot ontwikkeling gebracht. Uitgaande van het landmaken op de Oostpunt (uitvoering van de taluds rond de haven, aanleg toegangswegen en het uitbaggeren van de havenmonding) kan het eerste deel van de haven op Zeeburgereiland op zijn vroegst geëxploiteerd gaan worden vanaf eind 2009. De bijbehorende jachthavenfuncties zijn dan nog wel in aanbouw. De eerste ligplaatsen in de haven van Centrumeiland kunnen volgens huidige inzichten vanaf de zomer 2008 in gebruik genomen gaan worden. Exacte afstemming tussen ontwikkeling van de havens Centrumeiland en Zeeburgereiland zal in de volgende planfase plaatsvinden.



Deelgebieden III, IV en V: Baaibuurt-Oost, Baaibuurt-West en Sluisbuurt
Ook voor de overige delen van het eiland zijn grondeigendom/-gebruik, bodemgesteldheid en een oplevering van 500 woningen per jaar bepalend voor de fasering van de herontwikkeling. Start bouw is begin 2012. Oplevering van de in totaal ruim 2.800 woningen loopt van medio 2013 tot medio 2019. Het eerste terrein zal al eind 2007 ontruimd moeten zijn om te kunnen starten met bouwrijpmaken. Grote delen van de drie deelgebieden liggen namelijk op het oergeulgebied. Dit heeft tot gevolg dat er op die gebieden extra overhoogte moet worden aangebracht en dat een lange zettingstijd nodig is voordat er gebouwd kan gaan worden. Nader bodemonderzoek zal gaan uitwijzen hoe lang de zettingtijden exact zijn. In de planning wordt nu uitgegaan van 4 á 5 jaar zetting.
Om er zeker van te zijn dat de delen in de toekomst herontwikkeld kunnen worden, zal als vangnet een onteigeningsprocedure worden opgestart (zie Bijlage 4 Procedures). Op basis hiervan zal op zijn vroegst eind 2008 een terrein beschikbaar zijn.

Waterkeringen, waterhuishouding en hoofdnet kabels en leidingen

Als het eiland herontwikkeld wordt zal het geheel binnendijks moeten komen te liggen, dat wil zeggen dat de bestaande dijken opgewaardeerd moeten worden tot (primaire) waterkeringen. Het is planningstechnisch niet haalbaar de keringen geheel te hebben aangepast bij de eerste woningoplevering. Op dit moment ligt bij de Provincie als bevoegd gezag het voorstel om de huidige dijken als tijdelijke kering te gebruiken. Deze zijn onderzocht en voldoen bijna op alle plaatsen aan de vereiste hoogtes voor tijdelijke keringen. Waar nodig zullen tijdelijke maatregelen worden getroffen zodat de veiligheid van de bewoners is gewaarborgd. Inzet is om de waterkeringen eveneens gefaseerd, dat wil zeggen per deelgebied, definitief te maken. Zodra de laatste woningen worden opgeleverd zal de kering compleet zijn en primaire status hebben.
De realisatie van de waterhuishouding (bemaling, ophoging, waterstructuur, waterkeringen) en de aanleg en/of verplaatsing van het hoofdnet kabels en leidingen maken onderdeel uit van de ontwikkeling van het gehele eiland. De exacte fasering van de aanleg van de waterstructuur, waterkeringen en het hoofdnet k&l zal in de volgende planfase worden bepaald.

2.500 woningen in aanbouw voor 2010, haalbaar of niet?

Er is gekozen voor een fasering waarmee zo snel en zo veel woningen als mogelijk gerealiseerd kunnen worden. De gebieden die gezien het huidige gebruik en de bodemgesteldheid het snelst in ontwikkeling genomen kunnen worden zijn het RI-Oost terrein en de Oostpunt. Samen hebben zij een capaciteit van ruim 2.600 woningen. Beide terreinen gaan in aanbouw voor 2010.
De bouw van de eerste woningen start eind 2007. Het maximum aantal woningen dat in aanbouw genomen kan zijn voor 2010 ligt volgens de huidige inzichte op 1.000 woningen.
Uitvoeringstechnisch is een hoger aantal niet mogelijk. De ambitie om 2.500 woningen in aanbouw te hebben voor het jaar 2010 wordt daarom niet haalbaar geacht. In de opgave voor de komende Nota Investeringsprioriteiten wordt voor het Zeeburgereiland ingezet op 1000 woningen voor 2010.
Het parallel aan de eerste twee deelgebieden starten met de overige deelgebieden om toch de woningproductie te halen biedt om dezelfde redenen (benodigde ontruimingstijd, zettingstijd en afzetbaarheidsrisico's) ook geen oplossing. Bovendien vraagt dit extra ambtelijke capaciteit in zowel de planvorming als planuitvoering.

Prognose maximaal aantal woningen in aanbouw, Zeeburgereiland (*)

JAAR / DEELGEBIED	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
RI-oost	100	300	670	500	150									**1.720**
Oostpunt			30	200	480	230								**940**
Baaibuurt-oost						205								**205**
Baaibuurt-west						70	280							**350**
Sluisbuurt							220	500	500	500	500	40		**2.260**
Aantal woningen per jaar	**100**	**300**	**700**	**700**	**630**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**40**	**-**	**5.475**
Cumulatief	**100**	**400**	**1.100**	**1.800**	**2.430**	**2.935**	**3.435**	**3.935**	**4.435**	**4.935**	**5.435**	**5.475**	**5.475**	

Prognose maximaal aantal woningen opgeleverd, Zeeburgereiland (*)

JAAR / DEELGEBIED	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
RI-oost			300	700	500	220								**1.720**
Oostpunt					200	410	330							**940**
Baaibuurt-oost							205							**205**
Baaibuurt-west								350						**350**
Sluisbuurt								150	500	500	500	500	110	**2.260**
Aantal woningen Per jaar	**-**	**-**	**300**	**700**	**700**	**630**	**530**	**500**	**500**	**500**	**500**	**500**	**110**	**5.475**
Cumulatief	**-**	**-**	**300**	**1.000**	**1.700**	**2.330**	**2.865**	**3.365**	**3.865**	**4.465**	**4.865**	**5.365**	**5.475**	

(*) aantallen zijn afgerond op tientallen

Deze prognose is op basis van de faseringsplanning zoals voorgesteld voor het ontwikkelingsplan Zeeburgereiland (stand per oktober 2004). Uitgangspunt is een oplevering van 500 woningen per jaar. Uitzondering zijn de deelgebieden RI-Oost en Oostpunt: voor deze gebieden is uitgegaan van de snelst mogelijke ontwikkeling.

Vervolgtraject

In de tweede helft van 2004 vond de inspraak plaats voor het voorliggend plan, gevolgd door de bestuurlijke besluitvorming. Dit Ontwikkelingsplan is op 13 april 2005 vastgesteld. Binnenkort zal het concept Bestemmingsplan samen met het rapport MER ter visie worden gelegd.
Na het Ontwikkelingsplan wordt per deelgebied een Stedenbouwkundig Plan (SP) met bouwenveloppen en een Inrichtingsplan (IP) opgesteld. De SP's worden met een verantwoording van eventuele voorgenomen afwijkingen t.o.v. het Ontwikkelingsplan en de grondexploitatie, ter instemming voorgelegd aan de Gemeenteraad. In de volgende planfase wordt tevens het Openbare Ruimteplan opgesteld. Hierin wordt de relatie gelegd tussen de ondergrondse en bovengrondse hoofdinfrastructuur (hoofdnet kabels en leidingen, hoofdwaterstructuur, hoofdnet rijwegen, waterkeringen, profielen). Ook zullen afspraken over de waterhuishouding, waterkeringen en riolering in dit plan vastgelegd worden. Bij de vaststelling van dit Ontwikkelingsplan op 13 april 2005 is een motie aangenomen waarin gepleit wordt voor betere bestuurlijke samenwerking, met stadsdeel Zeeburg, gebaseerd op principes van het bestuurlijke coalitiemodel. Parallel aan het opstellen van het eerste Stedenbouwkundig Plan, voor deelgebied RI-Oost, zal het overleg met het Stadsdeel Zeeburg hoerover wordengestart.

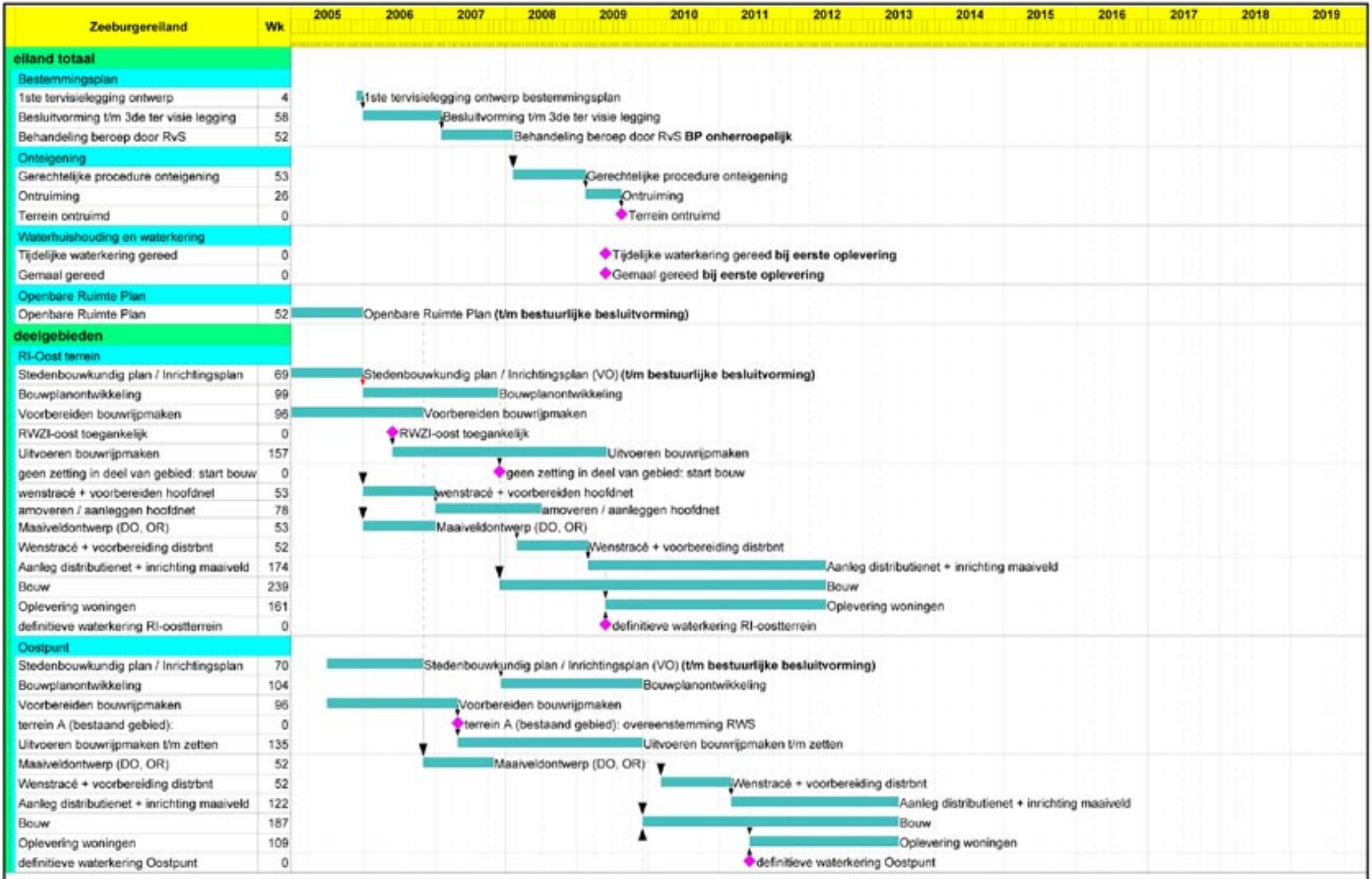
3.3 Welstand

In het beoordelingskader van de welstandsnota worden op basis van dit ontwikkelingsplan eilandbrede gebiedsgerichte criteria opgenomen. Als kenmerken van de karakteristiek van de nieuwbouw, de openbare ruimte, het landschap dan wel de stedenbouwkundige context worden aangemerkt:
- de ontwikkeling van het huidige eiland tot een woongebied, waarbij de specifieke ligging van het eiland bij de stad, het landschap en het water in de bebouwing tot uiting komt.
- de deelgebieden, welke ontstaan door de doorsnijding van infrastructuur, onderlinge samenhang vertonen, doordat het stelsel van openbare ruimte in samenhang met elkaar is ontworpen.
- Het raakvlak met het water dat het mogelijk maakt op het eiland in relatief hoge dichtheid te bouwen, waardoor compacte bebouwing met zichtlijnen naar het water ontstaat, en waarbij het stelsel van watergangen deze relatie met het open water benadrukt.
- de bebouwing van de RI-Oostbuurt, de Sluisbuurt, en de Baaibuurt vertoont in de verschijningsvorm een onderlinge samenhang. De bebouwing van de Oostpunt onderscheidt zich, vanwege de inpassing van grootschalige voorzieningen en de hogere dichtheid.

In het vervolgtraject waarbij de verschillende deelgebieden in SP's worden uitgewerkt zullen ook per deelgebied de gebiedsgerichte criteria worden aangescherpt.

3.4 Tijdelijk beheer / te handhaven functies

Ter voorbereiding op het bestemmingsplan Zeeburgereiland geldt nu een voorbereidingsbesluit. Op basis hiervan kunnen bouwvergunningsaanvragen getoetst worden op passendheid in de toekomstige herontwikkeling van het eiland.
Op dit moment is het grootste deel van de gronden op het eiland nog in gebruik. Inzet is om het huidig gebruik te continueren totdat uitvoering van het Ontwikkelingsplan beëindiging van het gebruik noodzakelijk maakt. Desondanks zullen de komende jaren in het kader van de verwerving en ontruiming gebruikers vertrekken en komen stukken grond vrij. Het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam zal als eigenaar van de gronden deze percelen tot aan de herontwikkeling in eerste instantie zo trachten in te richten dat illegaal gebruik voorkomen wordt. Nieuw tijdelijk gebruik is onder voorwaarden toegestaan, als het bijvoorbeeld om een stedelijk belang gaat én met als voorwaarden dat de tijdelijke functie makkelijk is te verwijderen (bijvoorbeeld parkeren) en er geen risico is voor de voortgang van de herontwikkeling. Op basis van het ontwikkelingsplan kunnen de huidige woningen op de IJdijk en het benzinestation Kriterion gehandhaafd blijven en als zodanig in het bestemmingsplan worden opgenomen.



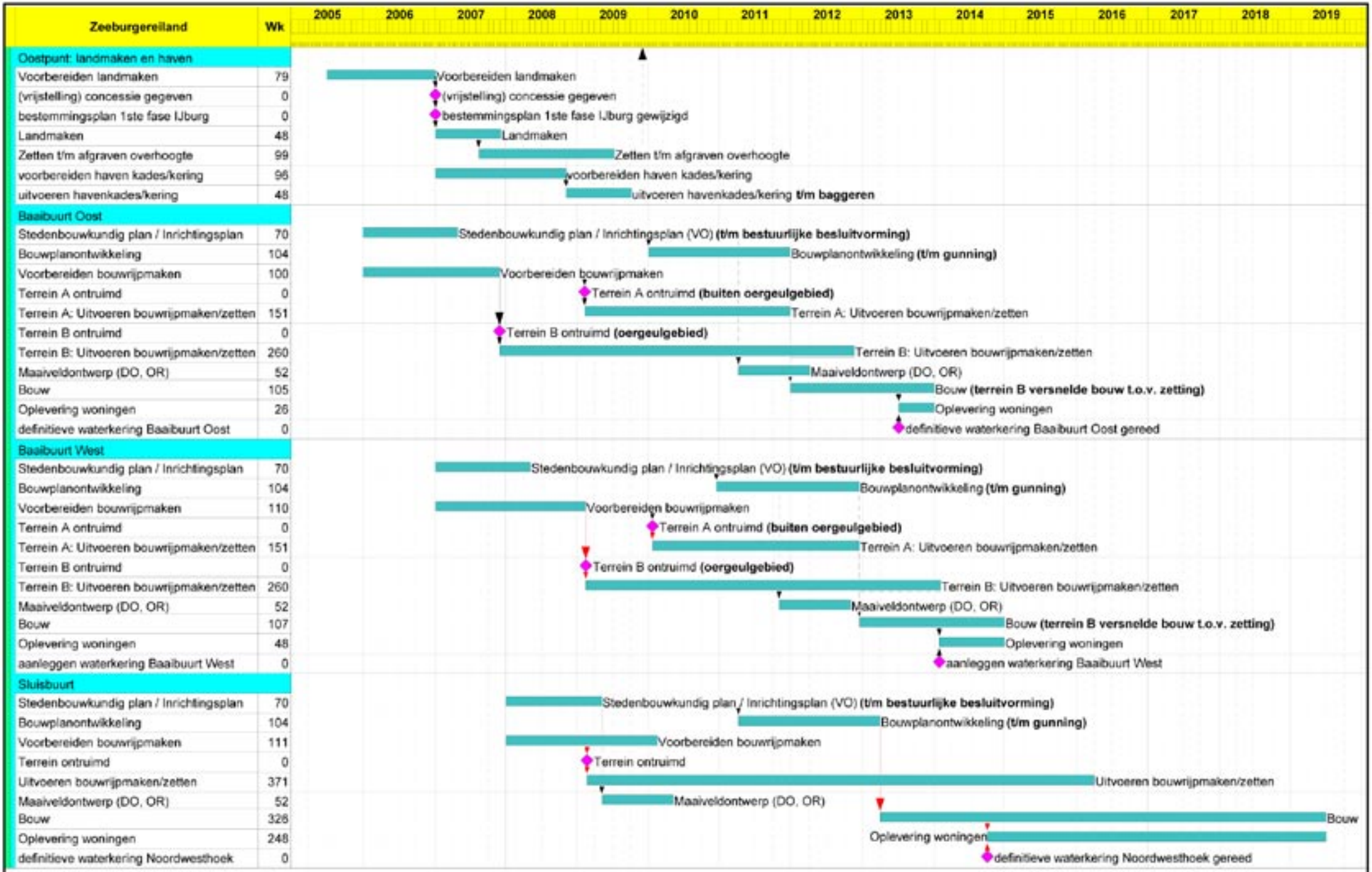
Start Date 29DEC03
Finish Date 26JUN22

© Primavera Systems, Inc.

Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland -
fasering herontwikkeling

- januari 2005 -

Project Bureau IJburg



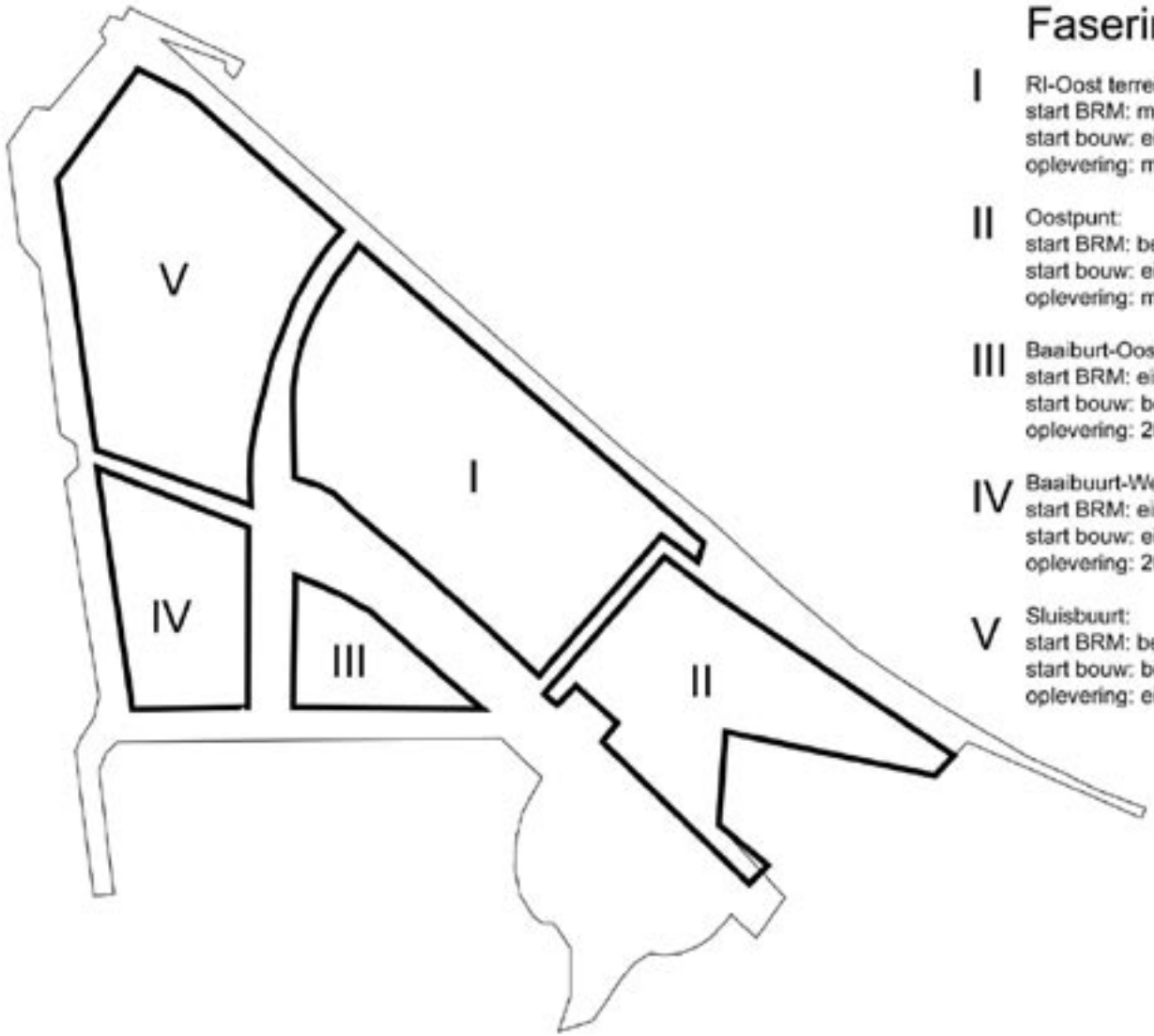
Start Date 20DEC03
Finish Date 26JUN22

© Primavera Systems, Inc.

Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland -
fasering herontwikkeling

- januari 2005 -

Project Bureau IJburg



Fasering

I RI-Oost terrein:
start BRM: medio 2006
start bouw: eind 2007
oplevering: medio 2009 - medio 2012

II Oostpunt:
start BRM: begin 2007
start bouw: eind 2009
oplevering: medio 2011 - medio 2013

III Baaiburt-Oost:
start BRM: eind 2007
start bouw: begin 2012
oplevering: 2013

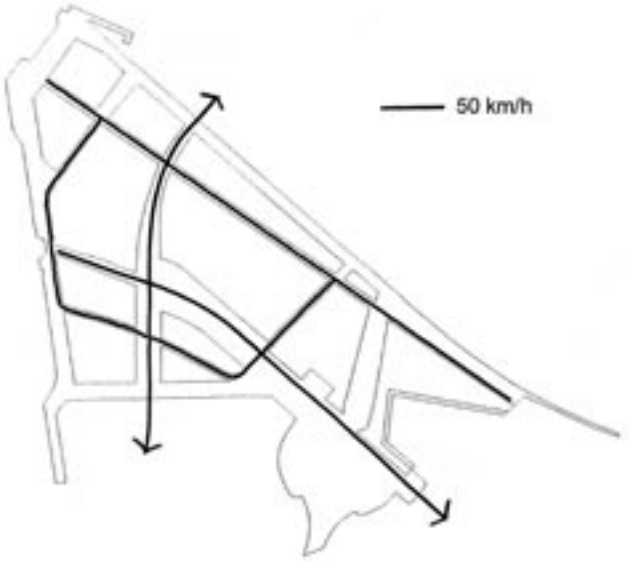
IV Baaibuurt-West:
start BRM: eind 2008
start bouw: eind 2012
oplevering: 2014

V Sluisbuurt:
start BRM: begin 2010
start bouw: begin 2013
oplevering: eind 2014-medio2019

BIJLAGEN

Bijlage 1: Verkeer

Verkeersstromen
Ook in de toekomst zal het autoverkeer op het Zeeburgereiland zonder extra aanpassingen aan de infrastructuur verwerkt kunnen worden. Dat is de conclusie uit de verkeersstudie[7] die in 2003 voor het eiland is gedaan (uitgangspunten: ca 5000 woningen, 4000 arbeidsplaatsen).
De kruising Zuiderzeeweg - IJburglaan heeft weinig extra ruimte om toenames in het programma op te vangen. De brede groene bermen bieden echter de mogelijkheid de kruising in de toekomst uit te breiden.
Bij de A10 blijkt dat op de kruisingen van de op - en afritten de verkeersstromen goed afgewikkeld kunnen worden.
Er is een schatting gemaakt van het verkeer dat door het huidige programma wordt gegenereerd. Uit de schatting blijkt dat de conclusies uit 2003 nog steeds gelden en geen nieuwe verkeersstudie nodig is.



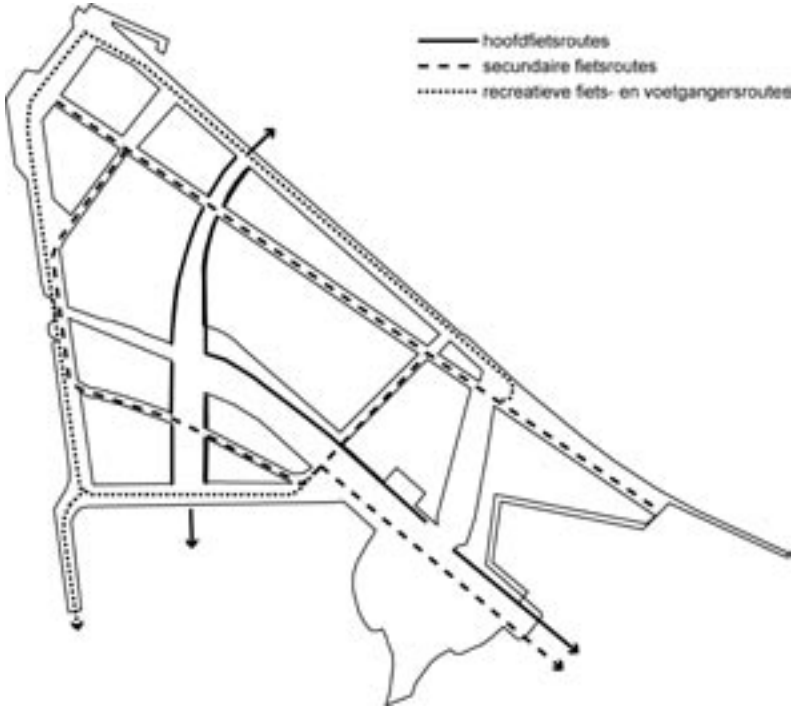
[7] Verkeersstudie Zeeburgereiland, Studie naar de verkeersstromen op het eiland, DIVV, mei 2003

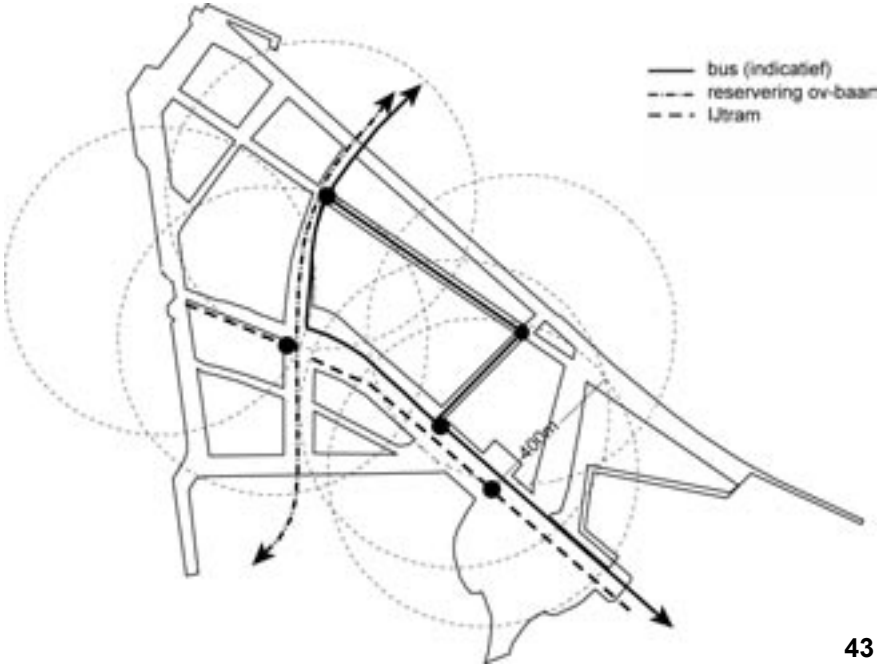
Fiets en voetgangers
Langs de hoofdroutes op het Zeeburgereiland (Zuiderzeeweg, IJburglaan) worden vrijliggende fietspaden aangelegd die onderdeel zijn van het hoofdnet fiets. Deze fietspaden sluiten aan op de routes richting de binnenstad en het stadsdeel Noord en op de recreatieve routes naar verder gelegen buitengebieden (Diemerscheg en Waterland). Van deze routes kan ook door voetgangers gebruik worden gemaakt. Knelpunt is de Amsterdamse brug waar geen gescheiden voetpad is.
Langs de wijkonstluitingswegen Eilandlaan en Jachthavenlaan zullen vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Deze maken onderdeel uit van de secundair net van fietspaden in de wijk. In de woonstraten maken auto en fiets, volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen, gemeenschappelijk gebruik van de rijbaan die wordt ingericht als 30 kilometergebied.
Binnen de woonvelden zal een secundair net van fiets- en voetgangerspaden worden gemaakt ten behoeve van de interne verbindingen. Deze worden in de SP-fase nader uitgewerkt.

Openbaar vervoer
Naar verwachting zal het Zeeburgereiland in 2008 ontsloten worden door minimaal 2 OV-lijnen: een buslijn van Amsterdam Noord naar Amsterdam Oost (nu lijn 37) en een tramlijn tussen IJburg en het Centraal Station. De tramlijn krijgt 2 haltes op het eiland op de kruispunten IJburglaan /Zuiderzeeweg en IJburglaan/Eilandlaan. Aandachtspunt is de oversteekbaarheid van de kruispunten voor voetgangers vanaf de tramhaltes.
Afhankelijk van het tempo van woningbouw op IJburg en de doorstroming op de IJburglaan is het mogelijk dat er één of twee nieuwe buslijnen via het Zeeburgereiland gaan rijden: een lijn van Amsterdam Noord via IJburg naar Amsterdam-Zuidoost (in plaats van de huidige lijn 29) en een lijn tussen IJburg en het Amstelstation.
Volgens het huidige Programma van Eisen Openbaar Vervoer

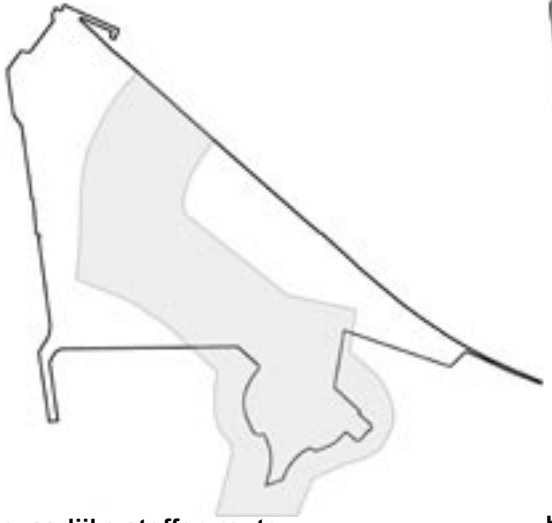
moet ieder woonadres op het Zeeburgereiland binnen 400 meter hemelsbreed een OV-halte krijgen. De vervoerder krijgt voor deze eis een vrijstelling wanneer er sprake is van een busonvriendelijke infrastructuur (te hoge drempels, doodlopende wegen). De ontsluiting van de oostpunt is hierdoor mogelijk een knelpunt.
Realisatie van een tweede tramverbinding is in de nabije toekomst niet aannemelijk. Het inwoneraantal is ook na realisatie van 5.500 woningen op dit eiland te laag voor een nieuwe eindhalte van lijn 14. Het doortrekken van lijn 14 naar Amsterdam Noord lijkt logischer. Later onderzoek zal moeten uitwijzen of exploitatie mogelijk is. In het plan is een ruimtereservering opgenomen voor een vrije OV-baan in de westelijke berm van de Zuiderzeeweg.

Veren
In de toekomst zullen er goede ov-verbindingen vanaf het Zeeburgereiland zijn. Fietsers kunnen de stad via de Schellingwouderbrug en met de IJtram (fiets in de tram) bereiken. Er is voor de centrale stad daarom geen noodzaak om een veerverbinding te realiseren en de daarvoor noodzakelijke financiële middelen ter beschikking te stellen.

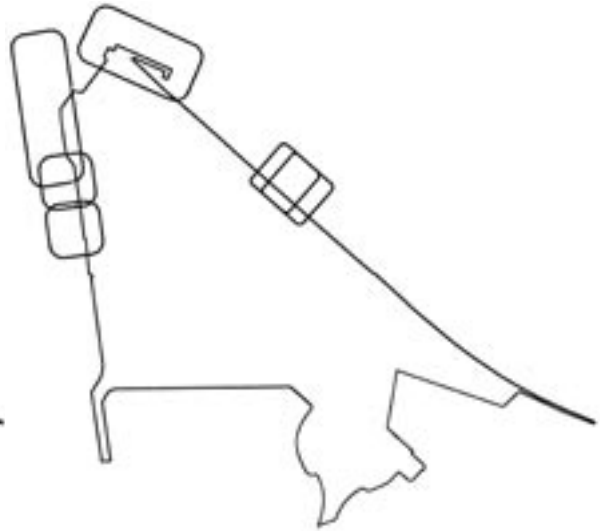




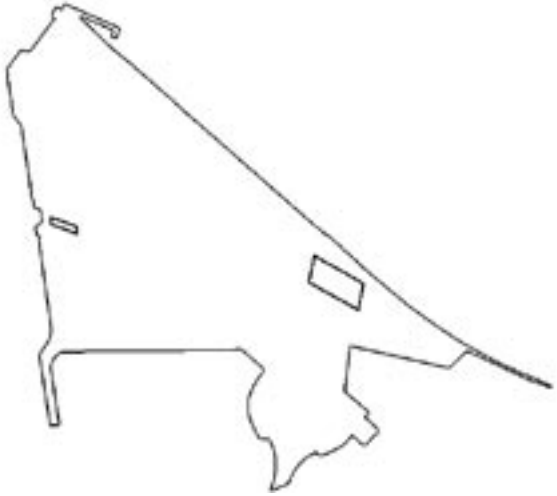
Overzicht van huidige zoneringen



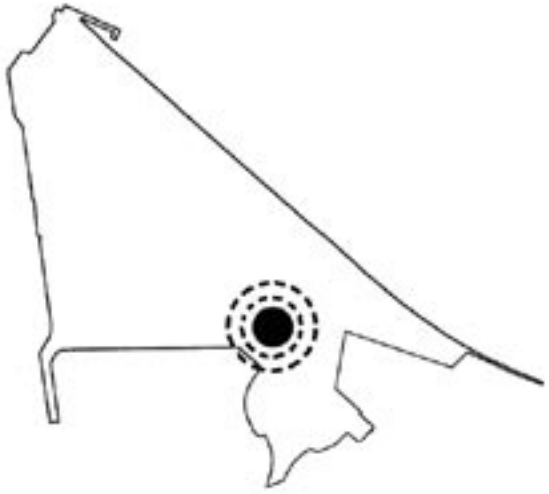
gevaarlijke stoffen route



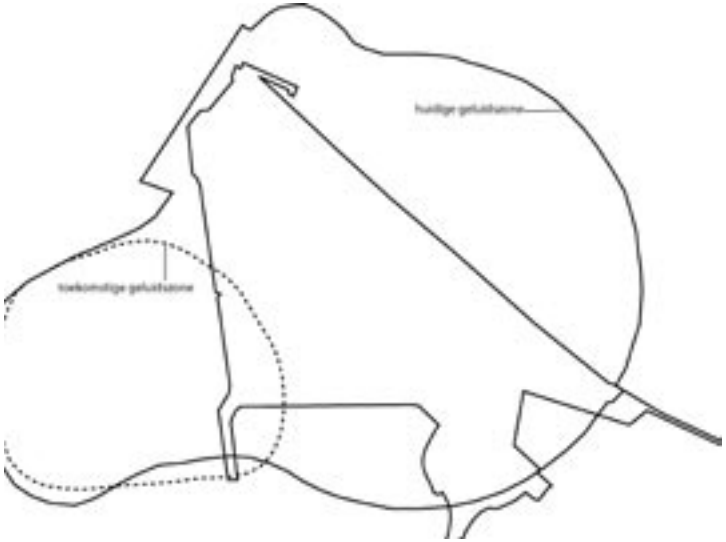
bunkerschepen, Prins Willem Alexander sluis en wachtplaatsen kegel schepen



luchtkwaliteit



LPG instalatie



geluidszone industrie lawaai

Bijlage 2: Techniek

Milieuzoneringen

Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit veroorzaakt door gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht. De risico's worden uitgedrukt in plaatsgebonden- en groepsrisico's. Op en rondom het eiland zijn locaties en routes waarbij sprake is van gevaarlijke stoffen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Het LPG transport over de gevaarlijke stoffenroute IJburglaan-Zuiderzeeweg (circa 1000 tankauto's per jaar) zorgt voor een overschrijding van het groepsrisico bij de toekomstige bebouwing. De bebouwingsmogelijkheden worden sterker beperkt naarmate de afstand tot de route kleiner is.
Uit onderzoek[8] is gebleken dat binnen een zone van 55 m uit de as van de weg niet kan worden gebouwd, tenzij LPG-vervoer op deze route wordt verboden of de overschrijding van het groepsrisico wordt geaccepteerd. Voor het Zeeburgereiland zou dit een overschrijding van de norm van 1,9 betekenen. In het kader van de mer wordt deze globale bereiking nog nader onderzocht.

Op dit moment worden studies gedaan naar de mogelijkheden voor omrijroutes, maar de uitkomsten daarvan zijn nog ongewis. Op de korte termijn zullen omrijroutes geen oplossing bieden.
De overschrijding is in vergelijking met andere plekken op de Ring A10, Zuidas en A10 west, relatief gering. Bovendien laat de landelijke trend een afname zien van het aantal LPG-transporten met zo'n 5-10% per jaar. Als over ca 5 jaar de eerste woningen op het Zeeburgereiland worden opgeleverd is de overschrijding verder afgenomen.

Voorgesteld wordt om, ten behoeve van het behoud van programma in een acceptabele dichtheid, deze geringe overschrijding te aanvaarden.

Vervoer van gevaarlijk stoffen op het water

Rondom het Zeeburgereiland zijn twee hoofdvaarwegen aanwezig, de vaarroute Binnen-IJ/ARK en de vaarroute over het Buiten-IJ. De risico's die hiermee gepaard gaan liggen bij 70 wo/ha onder de oriënterende waarde.
De bunkerschepen van Calpam en Shell in het Amsterdam Rijnkanaal, de Prins Willem Alexandersluis en de wachtplaatsen voor kegelschepen aan de noordzijde van het eiland hebben milieucontouren waarbinnen geen nieuwe bebouwing kan worden gerealiseerd.

LPG-installatie

De LPG-installatie bij het benzinestation Kriterion stelt beperkingen aan de omringende bebouwing. Binnen een cirkel van 80 meter is geen bebouwing mogelijk. In de toekomst wordt deze norm verscherpt naar 110 meter. Binnen een straal van 160 meter is in beperkte mate bebouwing toegestaan. Er wordt ingezet op verwijdering van de installatie.

8 *Risicoanalyse wegtransport Zeeburgereiland, Aviv, september 2003*

Geluid

Verkeerslawaai

Op de doorgaande wegen op het eiland, de A10, de IJburglaan en de Zuiderzeeweg, is op basis van de Wet geluidhinder sprake van geluidszoneringen. Voor de IJburglaan geldt een zone van 350 m aan beide zijden van de weg waarbinnen berekend moet worden of de toegestane geluidsnorm wordt overschreden, voor de Zuiderzeeweg geldt een zone van 200 m. De Jachthavenlaan en de Eilandlaan kennen evenees een zone van 200 meter. De A10 heeft een geluidszone van 600 m. De overige wegen zijn 30 km-gebied en kennen nu geen geluidszones. Dit zal in de loop van dit jaar veranderen. Dit houdt in dat er over het gehele Zeeburgereiland sprake is van een zone.
Waar de voorkeursgrenswaarde van nieuwe woningen wordt overschreden, moet worden nagegaan of deze overschrijding kan worden tegengegaan door de realisatie van geluidsbeperkende maatregelen. Deze maatregelen kunnen bestaan uit maatregelen aan de bron zoals beperking van het verkeersaanbod of de aanleg van geluidsreducerend asfalt of maatregelen in het overgangsgebied zoals de realisatie van schermen of de vergroting van de afstand tussen de weg en de woningen. Wanneer deze maatregelen redelijkerwijs niet of onvoldoende mogelijk zijn, kan de gemeenteraad hogere grenswaarden vaststellen.

De hogere waarden kunnen worden vastgesteld als wordt voldaan aan één van de criteria die zijn vermeld in artikel 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Het enige criterium dat in aanmerking komt in de gegeven situatie is dat de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, een doelmatige akoestische afscherming gaan vormen voor andere woningen, in aantal tenminste de helft van het aantal woningen waarvoor de afschermende functie wordt toegekend.

Volgens het Amsterdamse geluidsbeleid moeten woningen waarvoor een hogere geluidswaarde is vastgesteld in principe een geluidsluwe zijde krijgen waaraan verblijfsruimtes kunnen worden gerealiseerd. Van dit principe kan alleen op grond van zwaarwegende argumenten worden afgeweken. In het verdere planproces moet worden nagegaan of alle woningen geluidsluwe zijden hebben. Wanneer dit niet het geval blijkt zal een sterke onderbouwing van de gekozen stedenbouwkundige opzet in het ontheffingsverzoek moeten worden opgenomen.

Waar de maximaal toelaatbare waarde wordt overschreden kunnen woningen worden gerealiseerd met een zogenaamde dove gevel, dat wil zeggen een gevel zonder te openen delen. De toepassing van vliesgevels of andere afschermende constructies aan de woongebouwen is ook een mogelijkheid. Voor woningen met een dove gevel schrijft het Amsterdamse beleid zonder meer een geluidsluwe gevel voor.

De geluidswaarde in de woningen moet in alle gevallen blijven voldoen aan de wettelijk vereiste norm van 35 dB(A).

IJburglaan en Zuiderzeeweg: De voorkeursgrenswaarde voor woningen in de zone van een bestaande stedelijke weg bedraagt 50 dB(A), een hogere geluidswaarde kan worden vastgesteld tot 65 dB(A).
Op basis van een proefverkaveling met losse blokkenstructuur is gebleken dat de geluidsbelasting van woningen aan de weg hoger is dan 50 dB(A) maar dat de hogere geluidswaarde van 65 dB(A) niet wordt overschreden. Dit betekent dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd een geluidsluwe zijde zullen moeten hebben.
Een punt van aandacht voor de volgende fase is de vraag of in de Baaibuurt voldaan wordt aan het hogere waarde criterium afschermende functie. Nagegaan moet worden of het aantal afschermende woningen niet meer dan 2x zo hoog is als het aantal afgeschermde woningen indien de eerste en de tweedelijn bebouwing samen als afschermende bebouwing worden gedefinieerd.

A10: De voorkeurswaarde voor woningen in de zone van een autosnelweg bedraagt 50 dB(A). De maximaal toelaatbare hogere waarde bedraagt voor deze situatie 55 dB(A). Voor de woningen op de oostpunt die het dichtst bij de A10 zijn geprojecteerd, geldt dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde en dat de maximaal toelaatbare waarde wordt overschreden bij onvoldoende afscherming. Een geluidsscherm van 7 meter hoog is onvoldoende om alle woonbebouwing te vrijwaren van een te hoge geluidsbelasting. Een mogelijke oplossing is afschermende niet-geluidsgevoelige bebouwing te realiseren waarmee de geluidsbelasting op de woningen voldoende wordt teruggebracht. Andere mogelijke oplossingen zijn de woonfunctie in deze bebouwing uit te sluiten of de woningen te realiseren met een dove gevel of vliesgevel.
In dit plan wordt ingezet op afschermende bebouwing aan weerszijde van de A10. In de grondexploitatie is als achtervang een post opgenomen voor eventueel noodzakelijke geluidsschermen.

Industrielawaai
Het Zeeburgereiland is nu voor een groot deel een gezoneerd industrieterrein, vastgesteld met het zoneringsbesluit Oostelijk Havengebied- Zeeburg in 1985. Om woningbouw op het Zeeburgereiland mogelijk te maken is een verkleining van deze zone noodzakelijk. Dit is alleen mogelijk als de relevante bedrijven worden verplaatst.

Als de geluidszone Oostelijke Havengebied-Zeeburgereiland is verkleind resteert de geluidszone rond het bedrijventerrein Cruquius die tot over het zuidwestelijk deel van het Zeeburgereiland reikt. Binnen deze geluidszone is akoestisch onderzoek verplicht voor gevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen en medische voorzieningen. Dit onderzoek zal worden verricht in de SP-fase. De voorkeursgrenswaarde van industrielawaai bedraagt 50 dB(A) en de maximaal toelaatbare waarde 55 dB(A). Analoog aan wegverkeerslawaai zijn voor industrielawaai ook criteria vastgesteld voor de vaststelling van hogere grenswaarden. Deze criteria zijn vermeld in artikel 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen. Het enige in aanmerking komende ontheffingscriterium is de stille zijde. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of dit criterium extra eisen stelt aan de verkaveling.

Luchtkwaliteit
Uit onderzoek[9] is gebleken dat de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide en fijn stof langs de Zuiderzeeweg en IJburglaan volgens huidig beleid onder de grenswaarde liggen uit het Besluit Luchtkwaliteit. Dat geldt ook voor de lanen met een relatief lage verkeersintensiteit. Langs de A10 wordt op een indicatieve afstand van 25 m vanuit de as van de weg voldaan aan de grenswaarde voor fijn stof.

Zowel in de omgeving van de oostelijke tunnelmond van de Piet Heintunnel als van de zuidelijke tunnelmond van de Zeeburgertunnel wordt de grenswaarde voor stikstofdioxide overschreden, respectievelijk 25 m en 100 m uit de as van de weg. Er wordt uitgegaan van een afstand van 100 m vanuit de tunnelmond waarop de vuile lucht vrijkomt. Op grond hiervan moet voor de tunnelmond van de Piet Heintunnel worden uitgegaan van een overschrijding over een zone met een lengte van 100 m. en een breedte van 25 m. aan weerszijden van de weg. Deze zone valt samen met het gebied waar vanwege zettingsproblemen voor de tunnelconstructie niet kan worden gebouwd (zie paragraaf Civiele techniek). Voor de Zeeburgertunnel geldt een zone met een lengte van 100 m. en een breedte van 100 m. aan weerszijde van de weg waarbij zonder maatregelen geen gevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd. Eventuele maatregelen zijn afscherming door bebouwing of schermen, of het ventilatiesysteem tunnel aanpassen. In dit plan wordt ingezet op afschermende bebouwing.

9 *Onderzoek luchtkwaliteit Zeeburgereiland 2010*, IBA, oktober 2003

Water

Inleiding

Het plangebied is een voormalige baggerbergplaats met een heterogene bodemopbouw. Het gebied is waterstaatkundig gezien buitendijks gebied; het wordt niet beschermd door waterkering in de zin van de Wet op de Waterkeringen. DWR heeft namens het hoogheemraadschap Amstel Gooi Vecht en de gemeente Amsterdam een wateradvies[10] opgesteld. Dit wateradvies is in dit plan op hoofdlijnen overgenomen en vormt een leidraad voor de verdere planvorming.

Het oorspronkelijke bodemmateriaal bestaat uit baggerspecie waarop op diverse plaatsen zand is aangebracht. Door rijping en diverse bodemverbeteringen is de structuur van het materiaal waarschijnlijk enigszins verbeterd. Het is echter onduidelijk waar en in welke mate dit proces heeft plaats gevonden. De doorlatendheid van de bodem kan door de rijping en bodemverbeteringen lokaal verschillen, maar is over het algemeen slecht.

Door de ontwikkeling van het gebied zal het water op en rond het eiland extra belast worden. Op het eiland zal een duurzaam watersysteem worden ontwikkeld. De inrichting en vormgeving van dit systeem zal in de verdere plan- en ontwerpfasen worden uitgewerkt. Deze zal afgestemd worden op de fysieke randvoorwaarden op en rond het eiland; zoals onder meer de slecht doorlatende bodem en de kwetsbaarheid c.q. robuustheid van de omliggende oppervlaktewateren.

In de planvorming wordt thans uitgegaan van handhaving van de bestaande hoofdinfrastructuur. In de huidige plannen is daarom een oppervlaktewaterstelsel voorzien dat hierbij aansluit.

[10] *Wateradvies Zeeburgereiland,* DWR, februari 2004

Oppervlaktewater

Van het huidige oppervlaktewatersysteem is bekend dat het het bestaat uit drie deelsystemen:

1. Het deel ten westen van de A10, wordt bemalen. Het watersysteem bestaat uit een aantal smalle sloten en een poldergemaal aan de zuidzijde van het eiland. Het gemaal slaat uit op het IJmeer. Zowel het percentage aanwezig oppervlaktewater als het gemaal zijn ondergedimensioneerd. Het huidige streefpeil bedraagt NAP-0,4 m, met uitzondering van het ‘terrein der Domeinen’ waar een peil van NAP-0,05 wordt gehandhaafd.
2. De ‘Oostpunt’ van het eiland watert waarschijnlijk vrij af op het IJmeer.
3. Het gebied ‘rond’ de A10 wordt waterhuishoudkundig beheerd door Rijkswaterstaat. Een deel is door middel van afsluitbare duikers verbonden met het IJmeer en *kan* daarop afwateren; deze duikers zijn gewoonlijk gesloten. Een ander deel van het gebied bestaat uit een onderbemaling; het gebied watert af naar het hoger gelegen deel via een klein gemaal.

Het beheer en onderhoud van de verschillende waterhuishoudkundige en waterstaatkundige elementen is verdeeld over AGV, de gemeente, Rijkswaterstaat en de perceeleigenaren.

Conform het wateradvies is in het ontwikkelingsplan Zeeburgereiland gekozen voor minimaal 10% oppervlaktewater (t.o.v. het totaal oppervlak) voor de berging van hemelwater. Het oppervlaktewater is verdeeld in een hoofdwaterstructuur en een secundaire waterstructuur (zie plankaart Zeeburgereiland pagina 8). De hoofdwaterstructuur voorziet in een goede afvoer richting het gemaal. Aandachtspunt voor het beheer van de watergangen is dat bij de uitwerking van het plan gezocht moet worden naar een plek waar het bagger kan worden opgeslagen. Waterberging is de primaire functie van het oppervlaktewater. DWR is daarvan de beherende partij. Eventuele nevenfuncties worden in een later stadium bepaald.

Grondwater
Voor het streefpeil van het grondwater zal worden uitgegaan van het gemeentelijk beleid, vast gelegd in de beleidsnotitie “Grondwaterzorg Amsterdam 2002-2006”. Er wordt uitgegaan van kruipruimteloos bouwen, wat een minimale ontwateringsdiepte impliceert van 0,5 m onder maaiveld die in principe gerealiseerd wordt zonder het gebruik van horizontale drainage.

Om aan deze eis te voldoen zal het gebied opgehoogd moeten worden. De benodigde ophoging staat in directe relatie met het streefpeil van het oppervlaktewater. Daarnaast is de benodigde ophoging afhankelijk van de onderlinge (sloot)afstanden en de doorlatendheid van het ophoogzand.

In overeenstemming met het vigerende beleid is in het wateradvies voor het oppervlaktewater een streefpeil van NAP -0,4m gehanteerd. Of aan deze wens kan worden voldaan zal verder onderzocht worden in de ontwerpfase. Met name de verwachte hoge kosten voor de ophoging zullen daarbij een rol spelen en kunnen leiden tot een aanvraag voor het verlagen van het streefpeil.

Uit een geohydrologisch onderzoek van OMEGAM [Geohydrologisch Onderzoek Zeeburgereiland, augustus 2003] komen verschillen in doorlatendheid naar voren. Het onderzoek geeft geen verder inzicht in het bestaande grondwatersysteem omdat het bedoeld was als een modelstudie ten behoeve van richtlijnen voor de stedenbouwkundige inrichting. In deze modelstudie zijn de verschillen in doorlatendheid van de bestaande ondergrond niet meegenomen. De modelstudie geeft aan dat bij gebruik van ophoogzand met een doorlatendheid van 7,0m/dag (gelijk aan IJburg) en een slootafstand van maximaal 200m het maaiveld naar een hoogte van NAP + 1,70 tot NAP + 2,0m gebracht moet worden. Uitgaande van de gemeentelijke eis ten aanzien van ontwateringsdiepte (0,5m onder maaiveld) en rekening houdend met de relatie tussen slootafstand, ophoging en doorlatendheid van het ophoogzand kan in een nadere uitwerking van bovenstaande waarden worden afgeweken.

Middels onderzoek met behulp van peilbuizen wordt voor de SP fase het bestaande grondwatersysteem in kaart gebracht. Als de resultaten uit dit onderzoek afwijken van de aannames in de modelstudie van OMEGAM, zullen de genoemde benodigde maaiveldhoogte en slootafstand worden bijgesteld.

Gemaal
De bestaande gemaalcapaciteit is onvoldoende voor een stedelijk Zeeburgereiland waarbij het gehele eiland aangesloten is op een gemaal. De capaciteit zal in principe uitgebreid worden tot circa 1000 à 1200 m3/dag. Deze capaciteit sluit aan bij de capaciteiten van de gemalen op IJburg en past in een robuust watersysteem. De gekozen capaciteit biedt enige flexibiliteit voor de huidige en toekomstige planvorming van het eiland. De capaciteit sluit aan bij het wateradvies. Het oppervlak van de bijbehorende maalkom zal minimaal 2750 m2 bedragen.
De locatie van het toekomstig gemaal en de maalkom is de westzijde van het eiland.

Waterstaatkundige veiligheid
Het Zeeburgereiland zal beschermd moeten worden door een waterkering. Daarmee zal de waterstaatkundige status wijzigen van buitendijks naar binnendijks. Op dit moment is overleg gaande met de provincie in welke dijkring het Zeeburgereiland wordt opgenomen:
• dijkring 13a (IJburg) met een veiligheidsniveau 1:4000 of
• dijkring 44 (Kromme Rijn) met een veiligheidsniveau 1:1250.

De huidige keringen zijn beoordeeld en er is een inventarisatie gemaakt van noodzakelijke aanpassingen en verbeteringen. In principe worden alle keringen gehandhaafd en verbeterd en niet vervangen. Alleen aan de zuidoostzijde van het eiland zullen over een beperkte lengte nieuwe keringen worden aangebracht met oog op stedebouwkundige wensen. Als het vereiste veiligheidsniveau is vast gesteld zullen de keringen getoetst worden en kunnen de ontwerpen worden afgerond.

Riolering en Waterkwaliteit
Het streefbeeld is ‘Stedelijk leefwater’. Vuilwater en regenwater zullen worden gescheiden. Vervuiling van regenwater zal zoveel mogelijk worden tegen gegaan door het niet toepassen van uitlogende bouwmaterialen. Waar mogelijk wordt de afvoer van regenwater afgekoppeld. Relatief schoon regenwater (daken/ buurtwegen) mag rechtstreeks naar het oppervlaktewater. Regenwater afkomstig van wegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt voorgezuiverd in een lokale voorziening alvorens het op het oppervlaktewater te lozen. Regenwater van hoofdwegen, parkeerplaatsen en bedrijfsterreinen zal zoveel mogelijk via het verbeterd gescheiden (of gelijkwaardig) stelsel worden afgevoerd naar de rioolzuivering of een lokale voorziening.

Woonschepen of woonboten moeten op het riool worden aangesloten, evenals gebouwen die nu nog niet op het riool aan zijn gesloten.

Civiele techniek

Bodemopbouw
Het Zeeburgereiland is een oud slibdepot. De hoogte van het huidige maaiveld varieert van circa NAP +0.20 m tot NAP +1,60 m. Het (gewezen) slib bestaat in hoofdzaak uit klei met lokaal wat zand en organisch materiaal. Aan de westzijde van het eiland ligt het slib veelal tot 0,5 m onder het maaiveld. Aan de oostzijde van het eiland ligt lokaal een pakket van 1 à 2 m zand op het slib. De dikte van de laag slib varieert van 4 m tot circa 9 m. De doorlatendheid kan door de variatie in samenstelling van het slib lokaal licht verschillen, maar is over het algemeen slecht. Onder het slib aan de oostzijde bevindt zich een normale Amsterdamse bodemopbouw met de top van de eerste zandlaag op een diepte van NAP -10,0 m tot -12,0 m en de top van de tweede zandlaag op een diepte van NAP-17,0 tot -20,0 m.

Maaiveldhoogte
Door de slechte doorlatendheid van het slib en de gemeentelijke eisen ten aanzien van de maximale grondwaterstanden beneden het maaiveld, zal het maaiveld bij kruipruimteloos bouwen naar een hoogte van NAP +1,50 m tot +2,00 m moeten worden gebracht. Deze hoogte komt voort uit de in dit plan opgenomen onderlinge afstand tussen de watergangen, gebruik van ophoogzand met een doorlatendheid van minimaal 7 m per dag en een verhardingspercentage van 50% -60%.
De noodzakelijke maaiveldhoogte zal per gebied licht verschillen omdat per deelgebied een variatie bestaat in de mate van verharding, de onderlinge afstand van de watergangen en de variatie in doorlatendheid van de sliblaag.

Ophogen
Uitgangspunt bij ophoging is een zettingstijd van maximaal 600 dagen met een restzetting van 20 cm.
In verband met de slechte doorlatendheid van het slib moet op-

hoogzand gebruikt worden met een doorlatendheid van minimaal 7 m per dag. Voor het ophogen zal zoveel mogelijk hergebruikgrond vanuit andere gebieden in Amsterdam worden toegepast.

Door de variatie in huidige en toekomstige maaiveldhoogte verschilt de ophoging per deelgebied sterk. Het RI-Oost terrein is voor de aanleg van de RI-Oost in het verleden al opgehoogd. Hier zal relatief weinig ophoging nodig zijn. Het westelijk deel van het eiland wordt doorsneden door de zogenaamde Oergeul. Bij het ontstaan van deze geul zijn draagkrachtige lagen geërodeerd en vervangen door zeer slap materiaal. Om het maaiveld boven de oergeul in 600 dagen te kunnen laten ‘zetten’, is een grote overhoogte (circa 3 m) en dicht net van verticale drains noodzakelijk. Voor een deel van het westelijk gebied is een zettingstijd van 600 dagen waarschijnlijk niet haalbaar en zal een zettingstijd van 900-1500 dagen noodzakelijk zijn.

De bestaande hoofdwegeninfrastructuur zal niet worden opgehoogd. Bij de ophoging wordt rekening gehouden met de constructieve beperkingen van de aanwezige kunstwerken. Het gebied aan de noord- en zuidzijde van de monding van de Piet Heintunnel zal daarom over een breedte van 40 m tot 50 m niet of nauwelijks worden opgehoogd. De monding van de Piet Heintunnel ligt namelijk boven een diepe insnijding van de Oergeul. Om het huidige maaiveld (circa NAP+ 0,50 m) naar de toekomstige hoogte te brengen zijn grote hoeveelheden zand nodig. Deze hoeveelheden vormen een te grote belasting op de constructie. Het gebied rond de Zeeburgertunnel ligt op een hoogte van circa NAP+ 1,30 m tot 1,50 m. De ophoging rond de tunnel zal minimaal zijn en een verwaarloosbare invloed hebben op de constructie van de tunnelmond.

Door insnijding van de Oergeul ontbreekt aan de westzijde van het eiland, nabij de monding van de Piet Heintunnel, lokaal de tweede zandlaag. Dit gebied valt grotendeels samen met de zones langs de tunnelmond die niet bebouwd kunnen worden vanwege zettingsproblemen. Daarbuiten zal in het Oergeulgebied moeten worden gefundeerd op de derde zandlaag (diepte circa NAP -50 m).

Landmaken
Aan de oostpunt van het Zeeburgereiland wordt land gemaakt. Hierdoor zal de oppervlakte van de oostpunt toenemen met circa 26.000 m2. Het landmaken zal gebeuren volgens de zogenaamde pannenkoekmethode. Onderwater zal het zand laagsgewijs worden opgesproeid. Boven water zal het zand worden ingereden met vrachtwagens. In de Zeeburgerbaai ligt ten westen van de afrit van de A10 een reservering voor landmaken.

Waterkeringen
Zeeburgereiland is momenteel buitendijks gebied. De met basaltzuilen beklede dijken aan de noord- en zuidzijde van het eiland hebben hierdoor geen officiële status. Aan de oostpunt van het eiland wordt in het buitenwater een jachthaven aangelegd. De dijk aan de westzijde van het eiland heeft wel de status van primaire waterkering en maakt deel uit van de dijkring 44 (ter bescherming van Amsterdam en het gebied Kromme Rijn).

Vooralsnog worden de eisen die gelden voor de waterkeringen van IJburg ook gehanteerd voor de keringen van het Zeeburgereiland. De minimale kruinhoogte voor waterkeringen van de haven, de zuidzijde en de westzijde van het eiland bedraagt NAP +1,50m. De waterkering aan de noordzijde van het eiland heeft in verband met golfoploop een benodigde kruinhoogte van NAP +1,90m. In verband met een mogelijk peilstijging in het IJsselmeer en Markermeer (WIN-studie) geldt voor de tweede fase van IJburg dat de waterkeringen in de komende eeuw met 70 cm opgehoogd moeten kunnen worden (conform WIN-studie). Deze eis wordt ook voor het Zeeburgereiland gehanteerd.

Momenteel is nog niet duidelijk of het Zeeburgereiland onderdeel zal gaan uitmaken van dijkring 13a (de dijkring van IJburg), die een veiligheidsnorm heeft van 1/4000 per jaar, of van dijkring 44 (Kromme Rijn), die een veiligheidsnorm heeft van 1/1250 per jaar. De keringen van het Zeeburgereiland worden echter zo aangelegd dat ze voldoen aan een veiligheidsnorm van 1/4000 per jaar, zodat ze in beide dijkringen kunnen worden opgenomen en een zelfde veiligheid garanderen als bij IJburg.

De aanleg van de dijkring rond het Zeeburgereiland vindt gefaseerd plaats, parallel aan de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden. Voor de eerste woningen die worden opgeleverd zijn tijdelijke keringen nodig in de periode dat de definitieve dijkring nog niet gesloten is. De huidige oevers van het eiland voldoen grotendeels aan de eisen die aan een tijdelijke kering worden gesteld. Op enkele plaatsen langs de oever (met name bij de onderdoorgangen van de bruggen) moet met een extra zandaanvulling de tijdelijke kering op voldoende hoogte worden gebracht.

Kunstwerken
De Jachthavenlaan kruist middels een brug de monding van de Zeeburgertunnel. Deze brug heeft een lengte van circa 45 m en een breedte van circa 17 m. De brug zal in beton worden uitgevoerd en volledig los staan van de constructie van de Zeeburgertunnel. De bovenkant brug ligt op NAP +6,80 m.
De kruisingen van de hoofdinfrastructuur met de binnenwaterstructuur van het eiland worden gerealiseerd middels duikers.
De woongebieden worden met elkaar en met de buitenrand van het eiland verbonden door 25 houten fiets/voetgangersbruggen.

Bodemsanering
Op het Zeeburgereiland is de bodem vrijwel overal onderzocht op de milieuhygiënische kwaliteit. De omvang van een aantal verontreinigingen is nog niet duidelijk. Hiervoor zal nader onderzoek nodig zijn. Dit geldt tevens voor de mogelijke aanwezigheid van asbest in de bodem. Naar verwachting zullen met name projectmatige saneringen noodzakelijk zijn door het graven van watergangen en eventuele parkeergarages. Voor de saneringen op het Zeeburgereiland zal een raamsaneringsplan worden opgesteld waarin de kaders worden aangegeven voor de uit te voeren saneringen. Door het grotendeels ophogen van het Zeeburgereiland met ten minste 1 meter grond wordt sanering beperkt. Verdere reductie van saneringen en kosten kan worden bereikt door bij het bepalen van de locatie van de watergangen en de verdiepte parkeergarages rekening te houden met bodemverontreiniging. De kosten voor de projectmatige bodemsanering zullen ten laste komen van de Stelpost Bodemsanering (ISV/VE).

Kabels en leidingen

Op het Zeeburgereiland bevindt zich een keur aan bestaande kabels en leidingen waarvan een aantal vanwege de herinrichting van het Zeeburgereiland moeten worden verplaatst en in enkele gevallen verwijderd. Bij verplaatsing gaat het om doorgaande tracés die een stedelijk of regionaal belang hebben en dus in stand moeten blijven. Verplaatsing is nodig omdat ze zich bevinden in gebieden waar gebouwd gaat worden, of omdat ze in toekomstige waterkeringen liggen.
Ook moeten enkele geheel nieuwe tracés worden gelegd die verband houden met de verplaatsing van de rioolwaterzuivering. Tracés die uit ruimtelijk oogpunt op hun plaats kunnen blijven moeten om technische redenen eventueel toch vervangen moeten worden door de ophoging van het maaiveld. Dat betekent feitelijk eveneens opnieuw aanleggen.
De voorgestelde nieuwe tracé's zijn indicatief. In de volgende planfases zal de definitieve tracering moeten worden uitgezocht.

Gehandhaafd blijven:
- de recent (2001) verkabelde150 kV hoogspanningslijn van NUON op de oostpunt van het eiland (1);
- alle doorgaande tracé's naar IJburg gelegen in de midden- en noordberm van de IJburglaan ten oosten van de Zuiderzeeweg;
- hoofdtracé UPC langs de westzijde van de A10 (2).

Verplaatst worden:
Gasunie
De aardgastransportleiding ∅ 400 mm (3) kruist het eiland via de oostpunt, het gebied ten westen van de A10 en de noordrand. Ten behoeve van een optimale inrichting van de oostpunt en het gebied ten westen van de A10 zal dit tracé dichter langs de A10 worden gelegd. De aftakking richting RI-oost wordt verwijderd. Er is rekening gehouden met een risico-zonering.

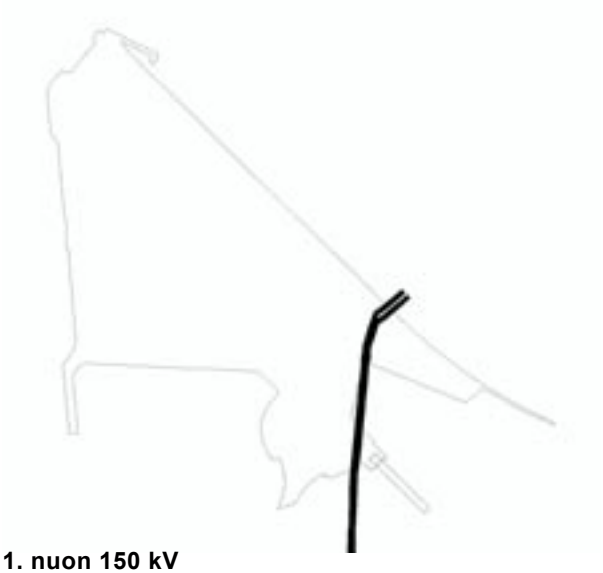
Langs de noordrand is verlegging noodzakelijk vanwege de ligging in de toekomstige waterkering. De leiding zal in de Jachthavenlaan worden gesitueerd. Er moet rekening worden gehouden met de bijbehorende risicozonering. Dit houdt in dat het profiel met voortuinen plaatselijk breder wordt. Een alternatief tracé loopt via de IJburglaan. Dit tracé is langer (duurder) maar levert minder beperking op in fasering en stedenbouw.

Waterleidingbedrijf
Het tracé van de hoofdwaterleiding ∅ 800 mm (4) loopt via de zuidrand en de Zuiderzeeweg naar de noordrand. Vanwege de ligging in de toekomstige waterkering in de zuidrand (straal erosiekrater ca 24 meter) zal de leiding hier worden verplaatst naar de woonvlek. Langs de Zuiderzeeweg zal deze leiding aan de noordkant dichter bij de weg worden gelegd. Bij de noordoever wordt aangesloten op de bestaande zinkers onder het Buiten-IJ. Aandachtspunt voor de volgende planfase is de inpassing van deze zinkers in het inrichtingsplan.
Twee waterleidingen ∅ 300 mm en ∅ 90 mm ter plaatse van Zuiderzeeweg zullen ook moeten worden verlegd.

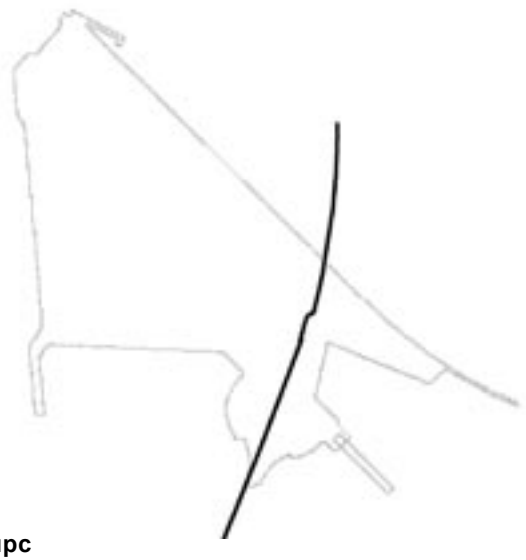
Nuon-G
Het tracé gastransportleiding ∅ 400 mm (5) volgt dezelfde route als bovengenoemde hoofdwaterleiding. Deze leiding zal om dezelfde redenen worden verlegd langs de zuidrand en langs de Zuiderzeeweg. Ook de aansluiting op de zinkers zal nader moeten worden uitgewerkt.

Planologische reservering
De planologische reservering op de oostpunt (6) wordt verder oostwaarts geschoven, buiten het land om.

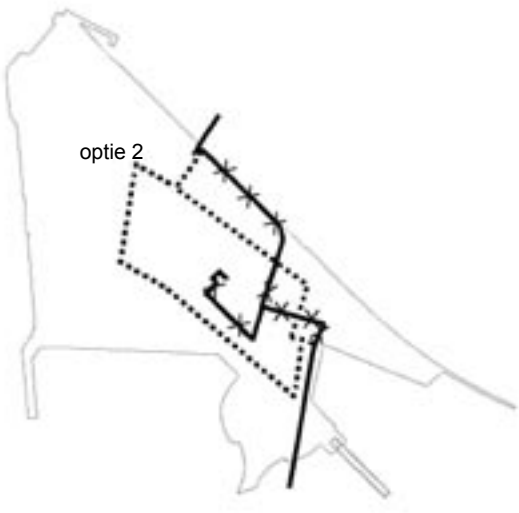
Nuon-W
Op het Zeeburgereiland wordt geen stadsverwarming aangelegd.



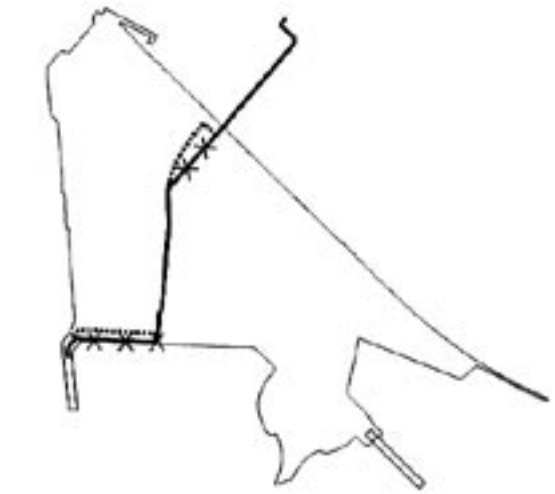
1. nuon 150 kV



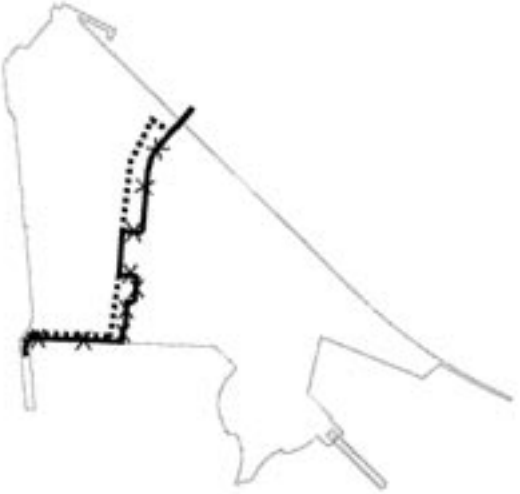
2. upc



3. gasunie



4. waterleiding 800

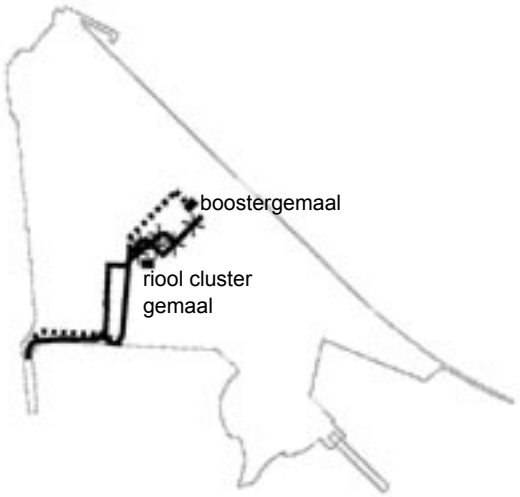


5. nuon- gas

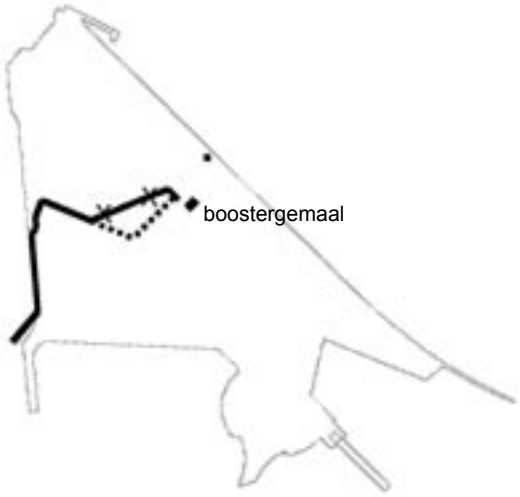


6. planologische reservering

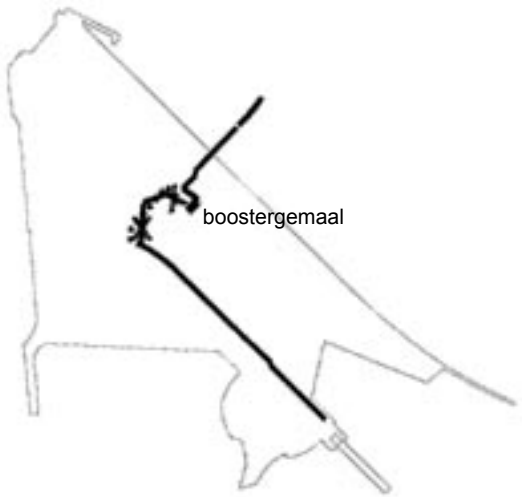
bestaand
verwijderen
nieuw tracé



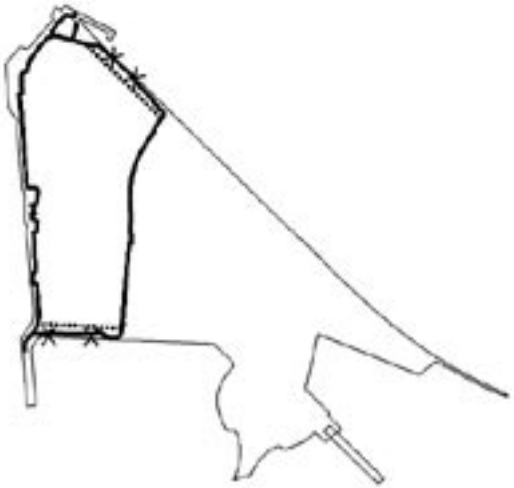
7. rioolpersleiding 125



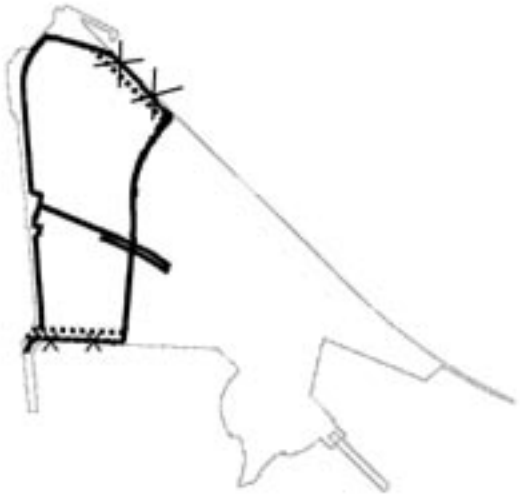
8. rioolpersleiding 1500



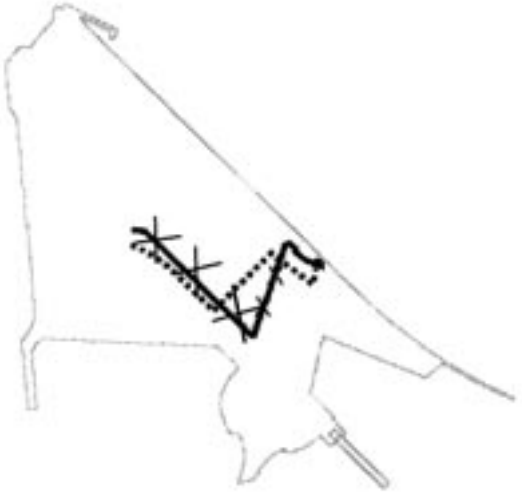
9. rioolpersleiding



10. nuon 10kv



11. KPN



12. kabel naar kontrole gebouw

DWR-riolering
De drie rioolpersleidingen ∅ 125 mm (7) in de zuidrand zullen worden verplaatst vanwege de ligging in de toekomstige waterkering.
De rioolpersleidingen ∅ 1500 en ∅ 1800 mm (8) lopen via de westrand en de noordzijde van de IJburglaan naar het boostergemaal. De ligging van de leiding ∅ 1500 langs de waterkering (erosiekrater van de te handhaven persleiding ca 12 m) wordt nog getoetst met de beheerder. De ∅ 1800 mm leiding verliest zijn functie. Het is de wens van DWR deze buis eventueel te handhaven voor hergebruik.
Ten behoeve van de inrichting van het woongebied zal de leiding aan de noordzijde van de Zeeburglaan dichter bij de weg worden gelegd.
Een deel van de leidingen op het RI-oost terrein (7,9) komt te vervallen. Voor de overblijvende tracé's wordt uitgegaan van enige stroomlijning (= verlegging) van de overblijvende tracés, in samenhang met de nieuw aan te leggen persleidingen van en naar het boostergemaal.

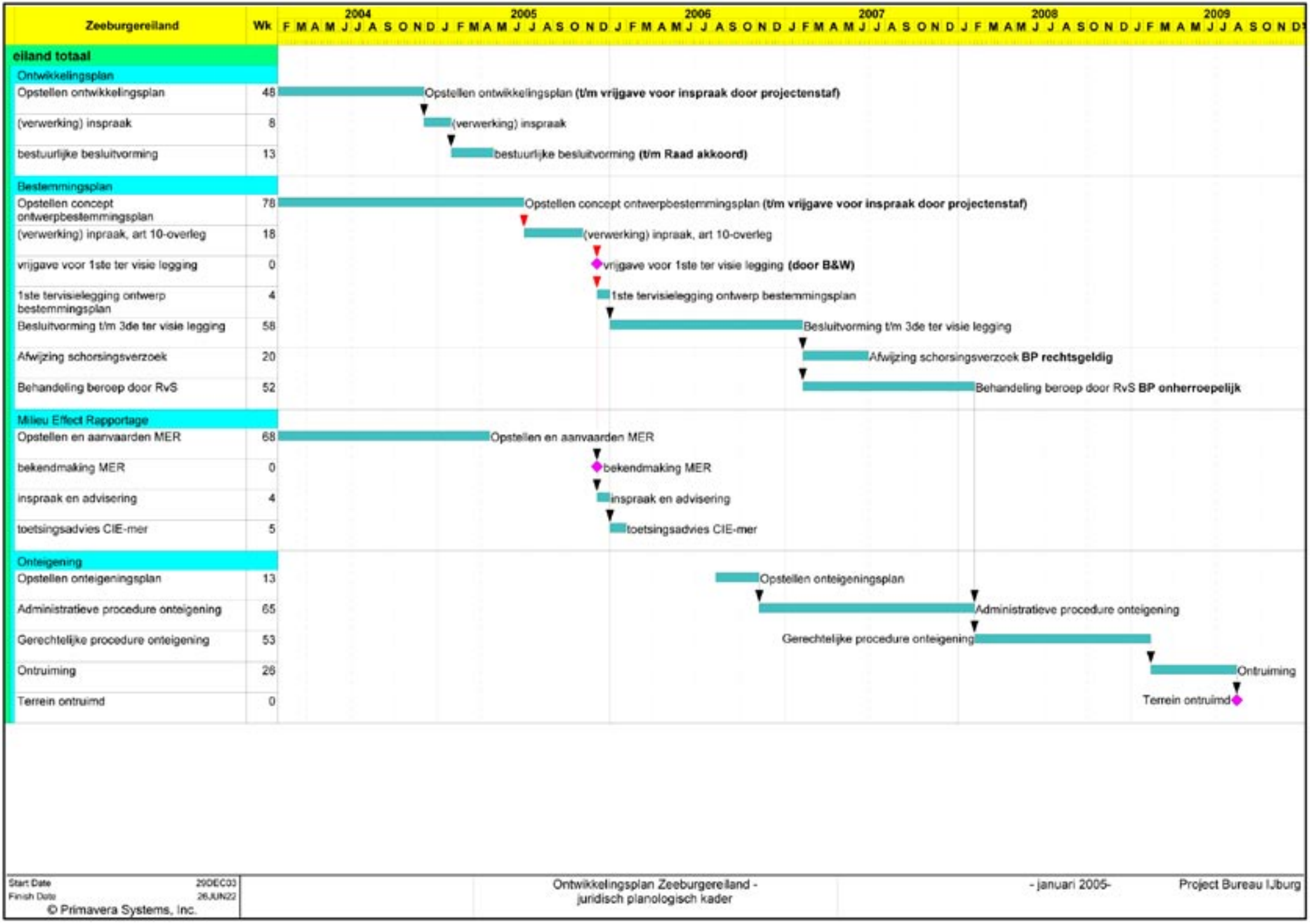
Nuon-E
De ring van het 10 kV-tracé (10) ligt aan de westzijde van de Zuiderzeeweg. Ter plekke van de noord- en zuidoever zal het tracé worden verlegd vanwege de waterkering. Langs de Zuiderzeeweg is ook een gedeeltelijke verlegging noodzakelijk.
De 10 kV-kabel (12) naar het controlegebouw van de Zeeburgertunnel ligt voor een groot deel binnen de woonvlekken en wordt daarom verplaatst naar de IJburglaan en Eilandlaan.
Het 10 kV-tracé naar IJburg langs de westzijde van de Zuiderzeeweg moet worden verplaatst vanwege de toekomstige woonbestemming.

KPN
Het KPN-tracé (11) volgt dezelfde route als de bovengenoemde 10 kV-leiding in het westelijk deel en zal om dezelfde redenen worden verlegd langs de noordoever, de Zuiderzeeweg en de zuidoever.
De aansluiting van het Zeeburgereiland op de nieuwe KPN-Centrale in het Oostelijk Havengebied is nog nader te bepalen: via zinkers onder het Amsterdam Rijnkanaal of door de Piet Heintunnel (onder de Amsterdamse brug is geen ruimte meer).

Bijlage 3: Niet-woonvoorzieningen

Voorziening	Aantal lagen	m² bvo per voorziening	m² buitenruimte per voorziening	m² terrein beslag	pp et	pp or	m² bvo totaal	m² buiten-ruimte totaal	m² terrein beslagtotaal	pp et totaal	Pp or Totaal	Bijzonderheden
Basisvoorzieningen							**31.940**	**37.830**				
5 basisscholen	2,0	3.180	900	2.490		10	15.900	4.500	12.450		50	.
5 kinderdagverblijven	1,0	480	200	680		1,3	2.400	1.000	3.400		7	
2 kinderdagverblijven	1,0	720	290	1.010		2,6	1.440	580	2.020		6	
1 wijkzorgcentrum	2,0	2.000		1.000			2.000		1.000		20	
2 zorgsteunpunten	1,0	300		300		7	600		900		21	In plint?
1 zorgsteunpunt	1,0	100		100		3	100		100		3	In plint?
Cultuur/welzijn	2,5	5.000		2.000		40	5.000		2.000		40	
Winkelvoorzieningen	1,0	2.500		2.500	71		2.500		2.500	71		in plint, wonen erboven; pp 1:35 m2 bvo
Reservering winkels	1,0	2.000		2.000	16		2.000		2.000	16		in plint; flexibel bestemmen
Speelplekken								31.750	31.750			
Bovenwijkse voorz.	**totaal**						**37.000**	**37.500**				
2 VO-scholen	3,0	15.000	3.000	8.000	50		30.000	6.000	16.000	100		DMO heeft voorkeur een kavel van 10.000 m2 per voorziening. Deze wens kan nu niet worden gehonoreerd, maar zal in SP-fase worden onderzocht.
Sportcentrum	2,0	5.000	27.500	30.000	70		5.000	27.500	30.000	70		indien bouwen in 2 lagen onhaalbaar blijkt, moet probleem op bestaande kavel worden opgelost.
6 tennisvelden	1,0	4.000	4.000	4.000				4.000	4.000			1 à 2 velden overdekt, locatie nader bepalen
Religie	1,5	2.000		1.300	40		2.000		1.300	40		
Grootstedelijke voorz.	**totaal**						**84.000**					
Vrije-tijdsfuncties		53.000			530		53.000		53.000	530		
Bouwmarkt		31.000		23.500	250		31.000		23.500	60		
P&R					250					250		
Nautisch programma							**33.500**					
Haventerrein onbebouwd		7.000										
Havenfaciliteiten		2.000										
Reparatie en onderhoud/ winterstalling overdekt		5.000										
Bedrijfsruimten en horeca		3.000										
Winterstalling buiten/ zomerparkeren vaste gasten		16.500										
Winterparkeren vaste gasten					160							
Parkeren bezoekers					100							
Totaal Zeeburgereiland							**186.440**	**75.330**				

Speelvoorzieningen	M2 terreinbeslag	Bijzonderheden
Speelplekken 0-6 jr.	2750	1 per 300 won. Minimaal 150 m2 per plek
Speelterreinen 6-12 jr.	7200	1 per 500 won. Minimaal 720 m2 per terrein
Bouwspeelterrein	5800	1 per 1500 won. Minimaal 1920 m2 per terrein
Speelterreinen 12 +	6000	minimaal 1200 m2 per terrein (trapveldjes, basketbalkooi, skatelandschap)
Schoolwerktuinen	10000	
Totaal	**31.750**	


Zeeburgereiland
Wk
2004
2005
2006
2007
2008
2009
F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D J F M A M J J A S O N D
eiland totaal
Ontwikkelingsplan
Opstellen ontwikkelingsplan
48
Opstellen ontwikkelingsplan (t/m vrijgave voor inspraak door projectenstaf)
(verwerking) inspraak
8
(verwerking) inspraak
bestuurlijke besluitvorming
13
bestuurlijke besluitvorming (t/m Raad akkoord)
Bestemmingsplan
Opstellen concept ontwerpbestemmingsplan
78
Opstellen concept ontwerpbestemmingsplan (t/m vrijgave voor inspraak door projectenstaf)
(verwerking) inpraak, art 10-overleg
18
(verwerking) inpraak, art 10-overleg
vrijgave voor 1ste ter visie legging
0
vrijgave voor 1ste ter visie legging (door B&W)
1ste tervisielegging ontwerp bestemmingsplan
4
1ste tervisielegging ontwerp bestemmingsplan
Besluitvorming t/m 3de ter visie legging
58
Besluitvorming t/m 3de ter visie legging
Afwijzing schorsingsverzoek
20
Afwijzing schorsingsverzoek BP rechtsgeldig
Behandeling beroep door RvS
52
Behandeling beroep door RvS BP onherroepelijk
Milieu Effect Rapportage
Opstellen en aanvaarden MER
68
Opstellen en aanvaarden MER
bekendmaking MER
0
bekendmaking MER
inspraak en advisering
4
inspraak en advisering
toetsingsadvies CIE-mer
5
toetsingsadvies CIE-mer
Onteigening
Opstellen onteigeningsplan
13
Opstellen onteigeningsplan
Administratieve procedure onteigening
65
Administratieve procedure onteigening
Gerechtelijke procedure onteigening
53
Gerechtelijke procedure onteigening
Ontruiming
26
Ontruiming
Terrein ontruimd
0
Terrein ontruimd
Start Date 20DEC03
Finish Date 28JUN22
© Primavera Systems, Inc.
Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland -
juridisch planologisch kader
- januari 2005-
Project Bureau IJburg

Bijlage 4: Procedures

Voorbereidingsbesluit en bestemmingsplan
Op basis van het ontwikkelingsplan wordt het bestemmingsplan opgesteld. De eerste ter inzage legging is eind 2005 gepland. Het bestemmingsplan is op zijn vroegst medio 2007 rechtsgeldig, indien er geen beroep wordt ingediend, en begin 2008 onherroepelijk. Op basis van een rechtsgeldig bestemmingsplan kan de bouw starten. Voorafgaand aan het opstellen van een bestemmingsplan kan een voorbereidingsbesluit worden genomen. Hiermee wordt voorkomen dat er zich tijdens het opstellen van het bestemmingsplan ontwikkelingen voordoen die tegenstrijdig zijn met dit plan. Voor het Zeeburgereiland is het voorbereidingsbesluit begin 2004 door het college van B&W verlengd.

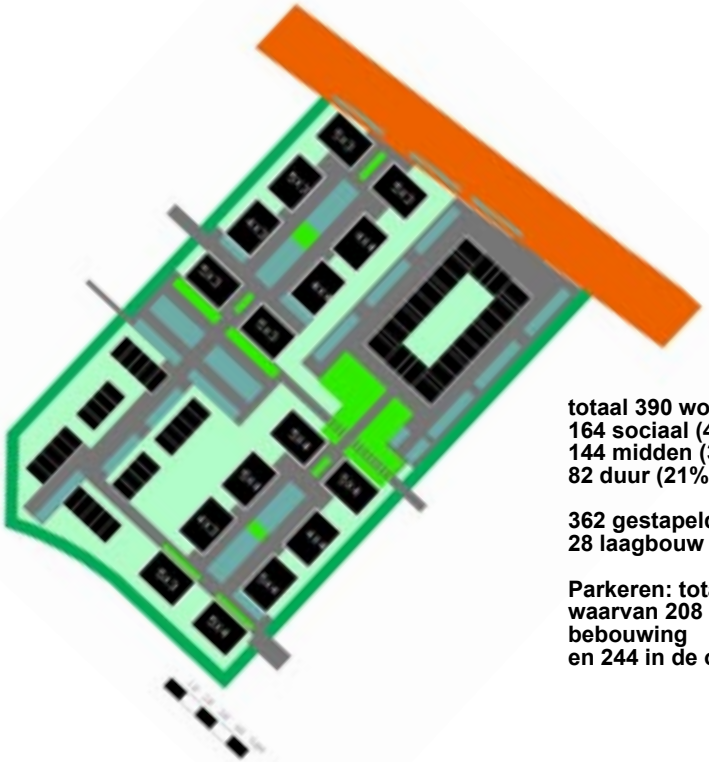
Verwerving en onteigening
Voor zover mogelijk zullen alle terreinen in den minne worden verworven. Uitgangspunt hierbij is dat het terrein ontruimd is op het moment dat het bouwrijpmaken moet starten. Welk moment dat is verschilt per deelgebied en is afhankelijk van de fasering, zie 'planning en fasering'. Als vangnet voor verwerving wordt een onteigeningsprocedure worden ingezet, waarvoor het bestemmingsplan de juridische basis vormt. Het vroegst mogelijke moment dat op basis van de onteigening over een terrein kan worden beschikt, is eind 2008. Na eventuele ontruiming kan het bouwrijpmaken van start gaan.

Milieu-effectrapportage (het MER) en de procedure (de m.e.r.)
De wettelijke m.e.r.-procedure is opgezet met als hoofddoel het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming voor activiteiten die mogelijk van invloed zijn op het milieu. De m.e.r. is gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit dat voorziet in de realisatie van het voornemen in het betrokken gebied. Voor het Zeeburgereiland is dat het bestemmingsplan.
De voorgenomen herontwikkeling van het Zeeburgereiland brengt twee m.e.r.-plichtige activiteiten met zich mee: de bouw van minimaal 4.000 woningen en het aanpassen van de waterkering tot primaire status over een lengte van minimaal 5 km. Voor wat betreft de woningen is het college van Burgemeester en Wethouders de initiatiefnemer en de Gemeenteraad het bevoegd gezag voor het aanvaarden van het MER-rapport. Voor de waterkeringen zijn de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland het bevoegd gezag.
Voor de realisatie van de regionale jachthaven is geen MER nodig aangezien de ligplaatsen reeds be-MERd (IBA 1996, Milieu-effectrapport IJburg eerste fase) zijn en juridisch planologisch zijn vastgelegd in het bestemmingsplan IJburg 1ste fase. Indien voor de jachthaven een uitwerking van het bestemmingsplan nodig is, zal tevens een oplegnotitie MER worden toegevoegd. Deze oplegnotitie zal ingaan op de milieugevolgen van de inrichting van de jachthaven.
De m.e.r.-procedure voor het Zeeburgereiland is inmiddels gestart en zal uiteindelijk resulteren in een milieueffectrapport (MER). Dit rapport zal eind 2005 bij de eerste ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan worden overlegd.

Concessieaanvraag en bestemming nieuw land aan de oostpunt
Aan de Oostpunt wordt een stuk land bijgemaakt van ca 3 ha. Hiervoor dient concessie (wet op droogmakerijen en indijkingen, 1904) te zijn verkregen, of vrijstelling van de concessie, voordat gestart kan worden met landmaken. Ook dient op dat moment de bestemming aangepast te zijn. Het stukje land dat bijgemaakt wordt valt nu in het bestemmingsplan (BP) IJburg 1ste fase. Aanpassing kan hetzij via een wijzigingsprocedure op het BP IJburg 1ste fase, hetzij via een toevoeging aan het BP Zeeburgereiland. Het BP Zeeburgereiland zal op zijn vroegst begin 2008 onherroepelijk zijn, waarna het landmaken kan starten. Een wijziging op een bestaand bestemmingsplan is een kortere procedure. Het is de intentie het landmaken te starten in januari 2007. Om risico op vertraging voor het landmaken te voorkomen wordt ingezet op een wijzigingsprocedure op het BP 1ste fase.
Indien nodig wordt in het water ten westen van de keerlus van de A10 een stukje land bijgemaakt. Hiervoor zullen ook de nodige procedures als het verkrijgen van concessie doorlopen moeten worden. De fasering hiervan wordt in de volgende planfase uitgewerkt.

Bijlage 5: Rekenmodellen/referenties

1. Dicht bouwblok opgenomen in de verkavelingsstructuur

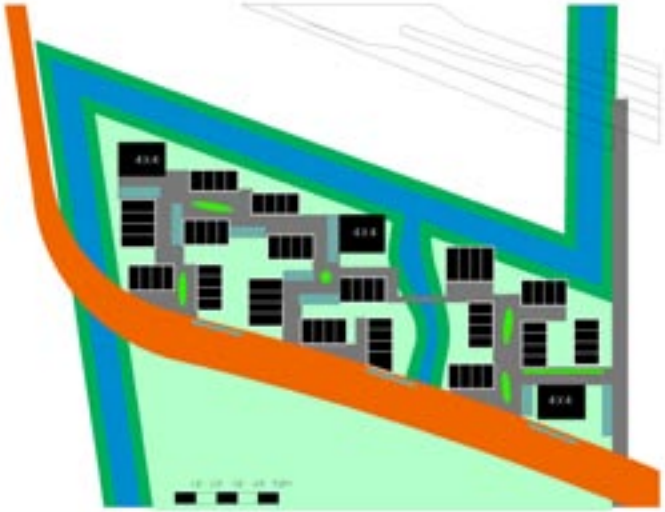


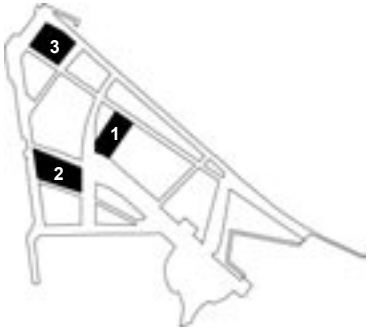
totaal 390 woningen
164 sociaal (42%)
144 midden (37%)
82 duur (21%)

362 gestapeld (93%)
28 laagbouw (7%)

Parkeren: totaal 452 plaatsen
waarvan 208 opgenomen in bebouwing
en 244 in de open ruimte

2. Hoger percentage laagbouw opgenomen in de verkavelingsstructuur





LEGENDA

- Bebouwing (aantal lagen x aantal woningen per laag)
- Hoofdontsluitingsweg
- Parkeerplaatsen
- Buurtontsluiting
- Half verdiept parkeerdek
- Tuin
- Talud naar sloot (hoort bij tuin)
- Gemeenschappelijk groen

totaal 120 woningen
20 sociaal (17%)
28 midden (23%)
72 vrije sector (60%)

48 gestapeld (40%)
72 laagbouw (60%)

Parkeren: totaal 186 plaatsen
68 drive-ins
16 in blokje
64 op open terrein
rest wordt opgevangen in plaatsen op de eilandlaan

3. Torens opgenomen in de verkavelingsstructuur

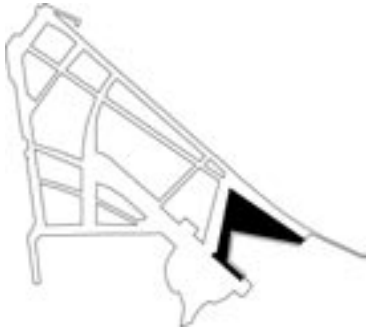


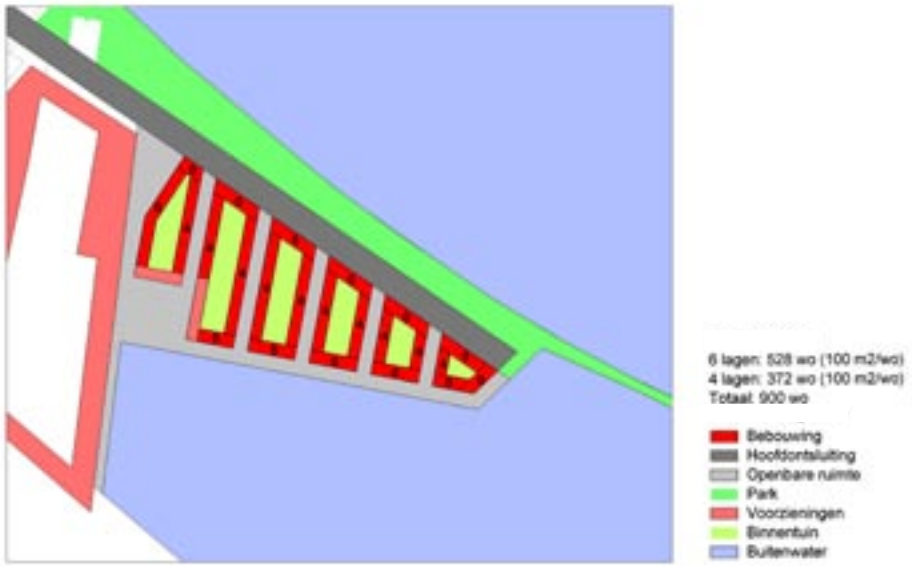
totaal 463 woningen
97 sociaal (21%)
208 midden (45%)
158 duur (34%)

463 gestapeld (100%)

Parkeren: totaal 578 plaatsen
waarvan 310 opgenomen in half verdiept parkeerdek
30 in de bebouwing en 238 in de openbare ruimte

Rekenmodel Oostpunt





Referenties

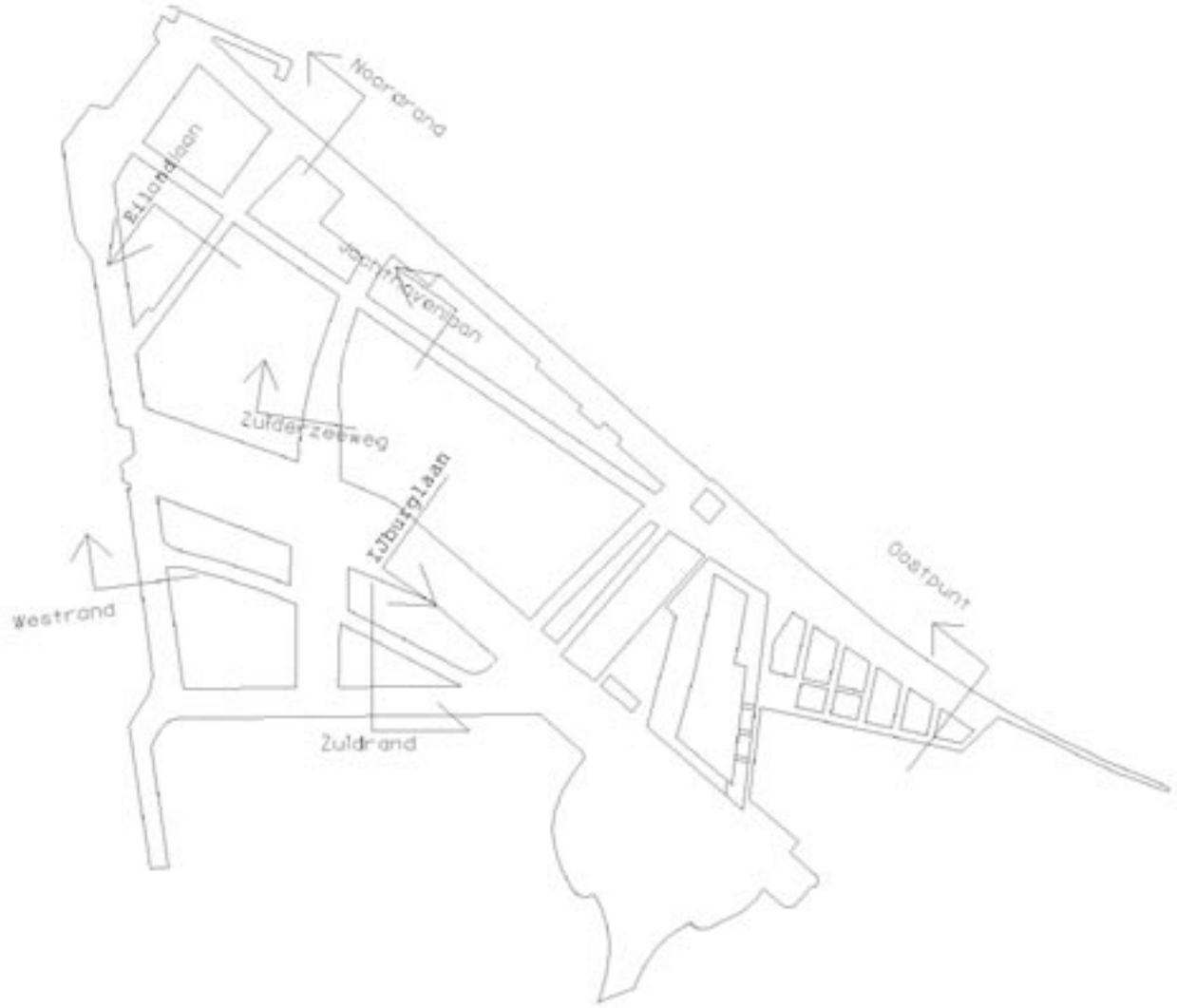




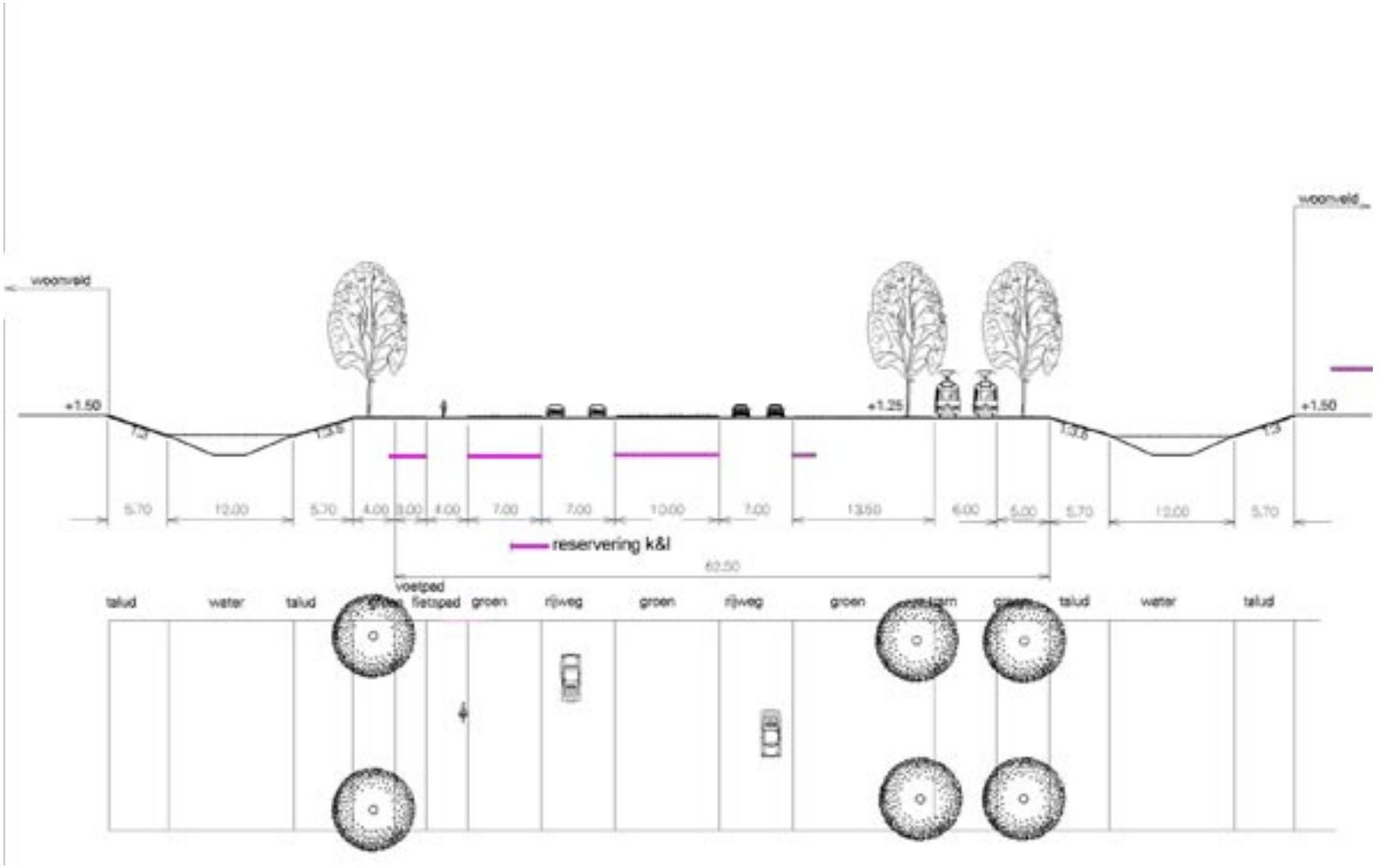




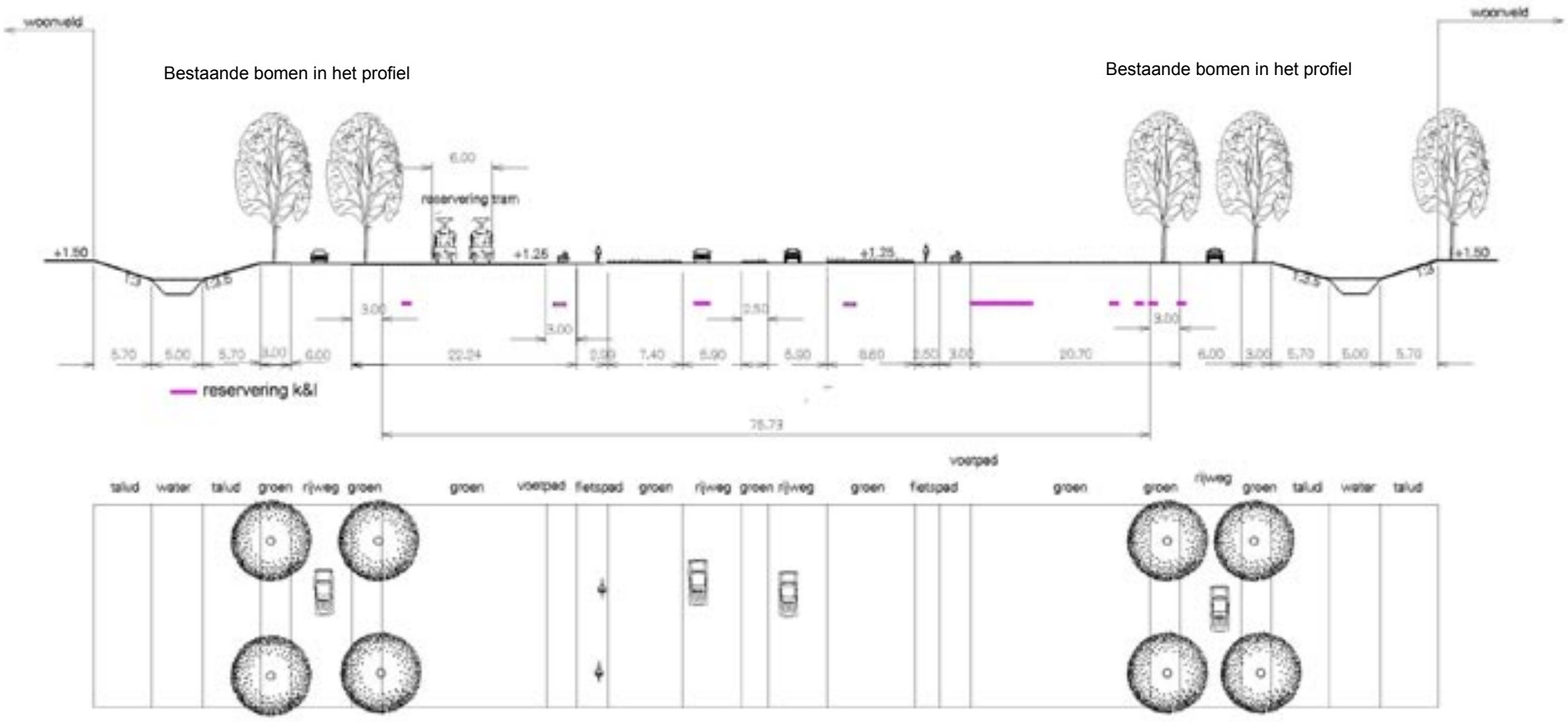

Bijlage 6: Profielen openbare ruimte



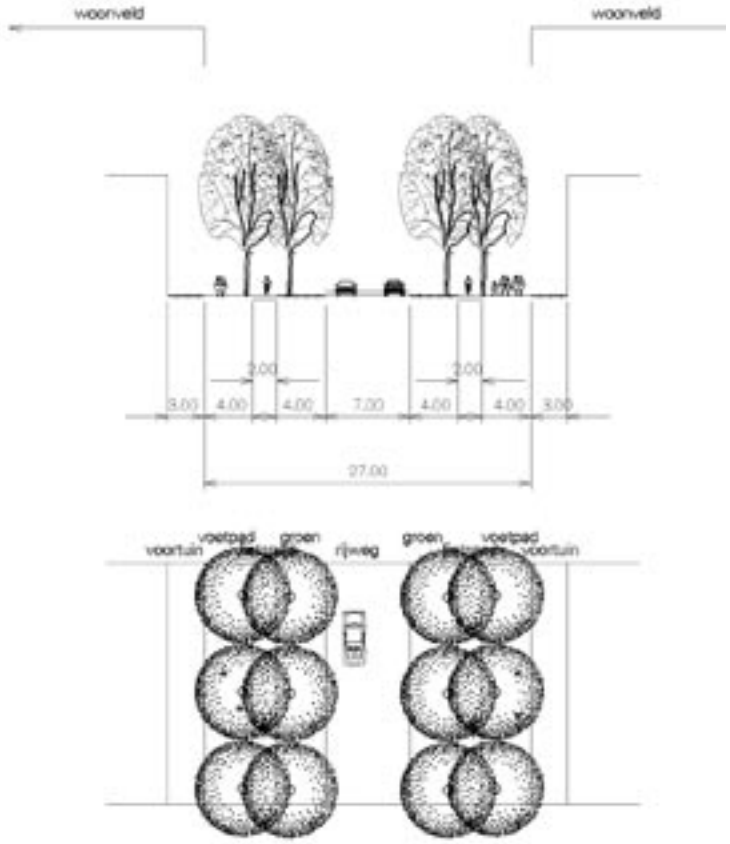
IJburglaan


woonveld
+1.50
+1.25
reservering k&l
voetpad
talud
water
talud
fietspad
groen
rijweg
groen
rijweg
groen
talud
water
talud

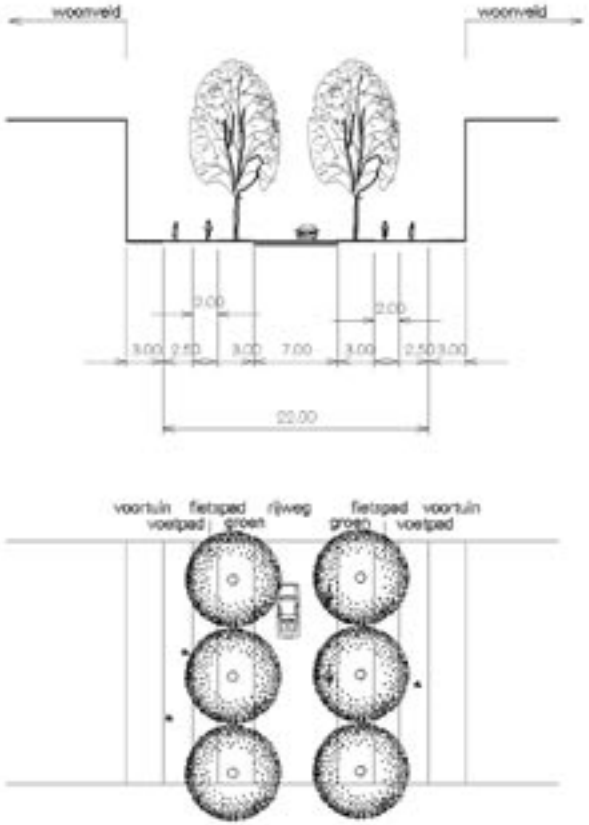
Zuiderzeeweg



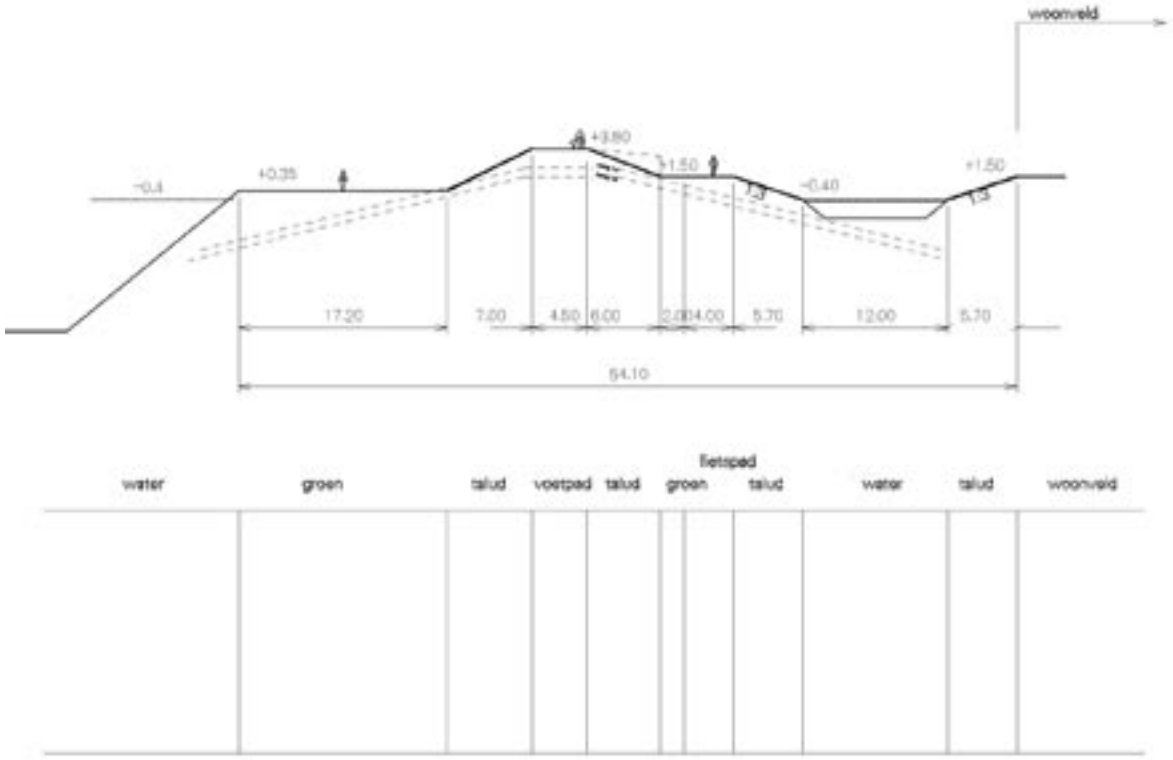
Jachthavenlaan



Eilandlaan

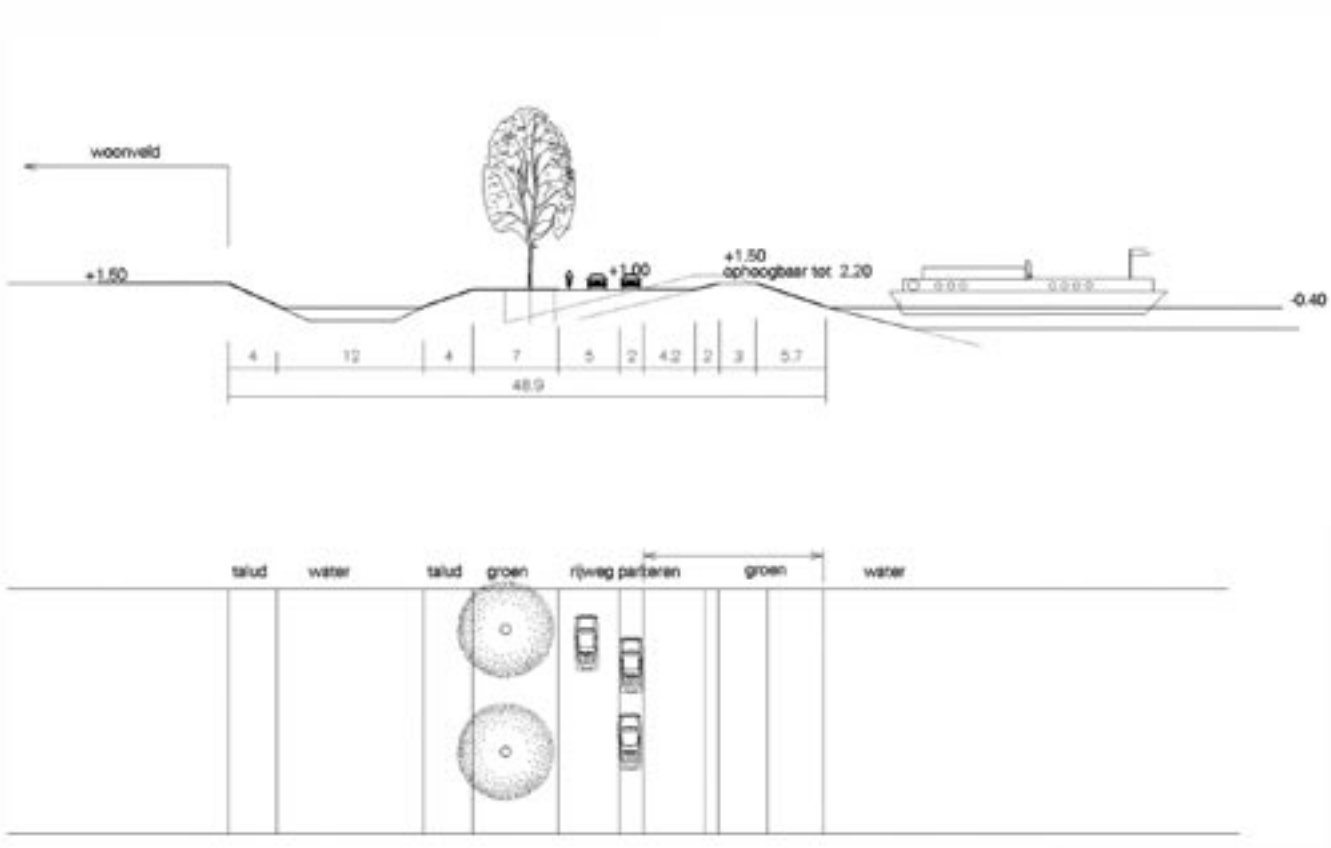


Westrand

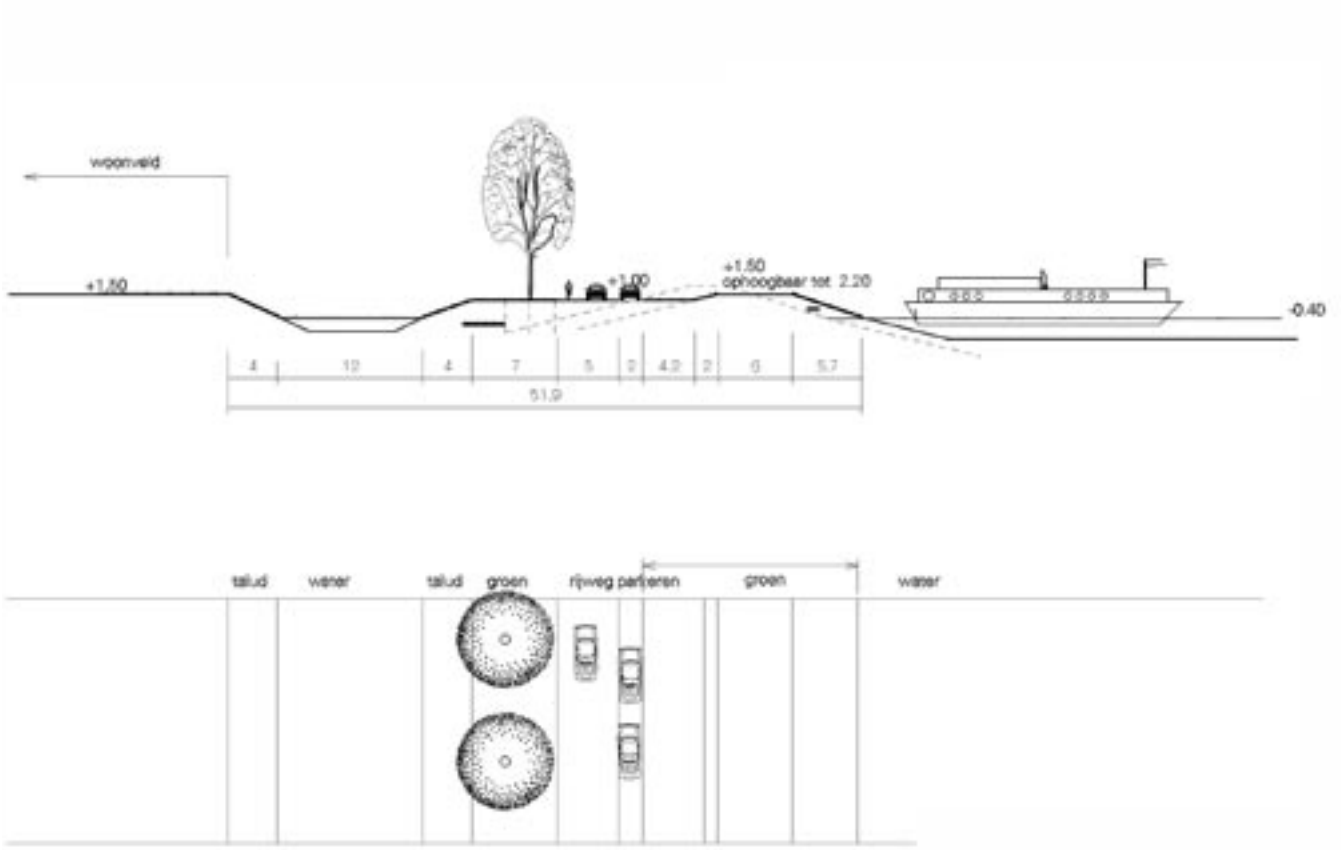

woonveld
+3.80
+1.50
-0.4
+0.35
-0.40
+1.50
1:3
1:3
17.20
7.00
4.50
6.00
2.00
4.00
5.70
12.00
5.70
54.10
fietspad
water
groen
talud
voetpad
talud
groen
talud
water
talud
woonveld

Zuidrand

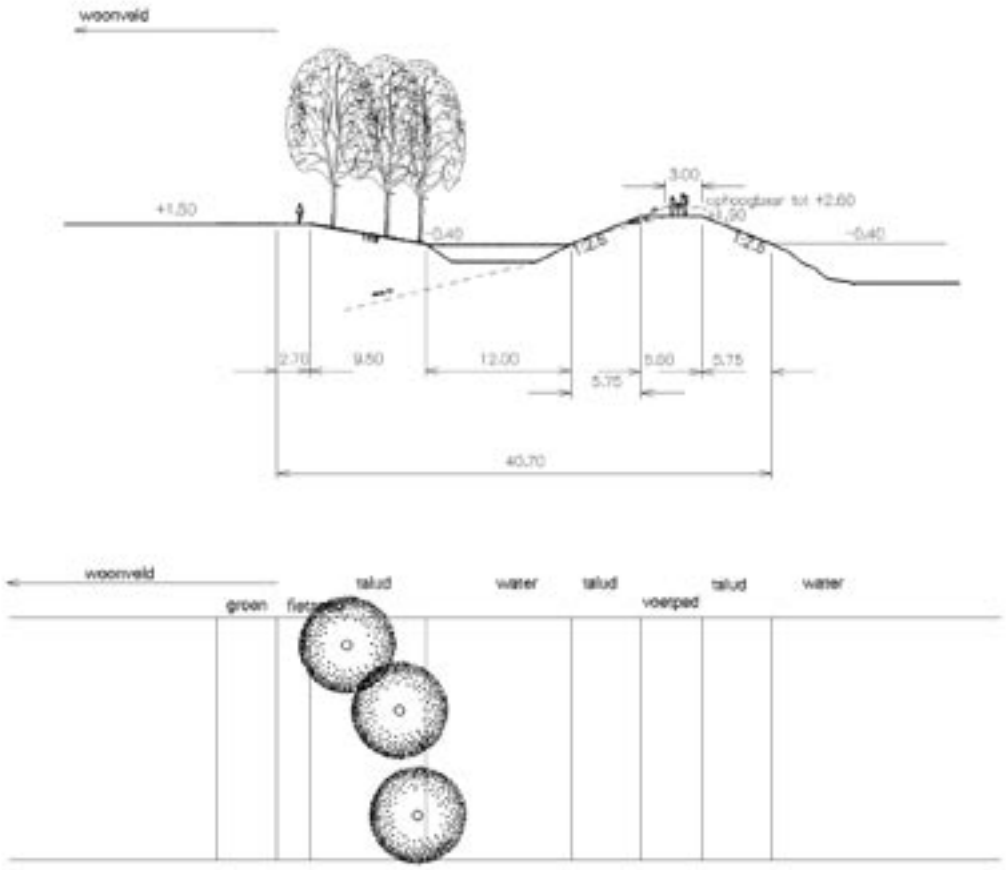
variant A



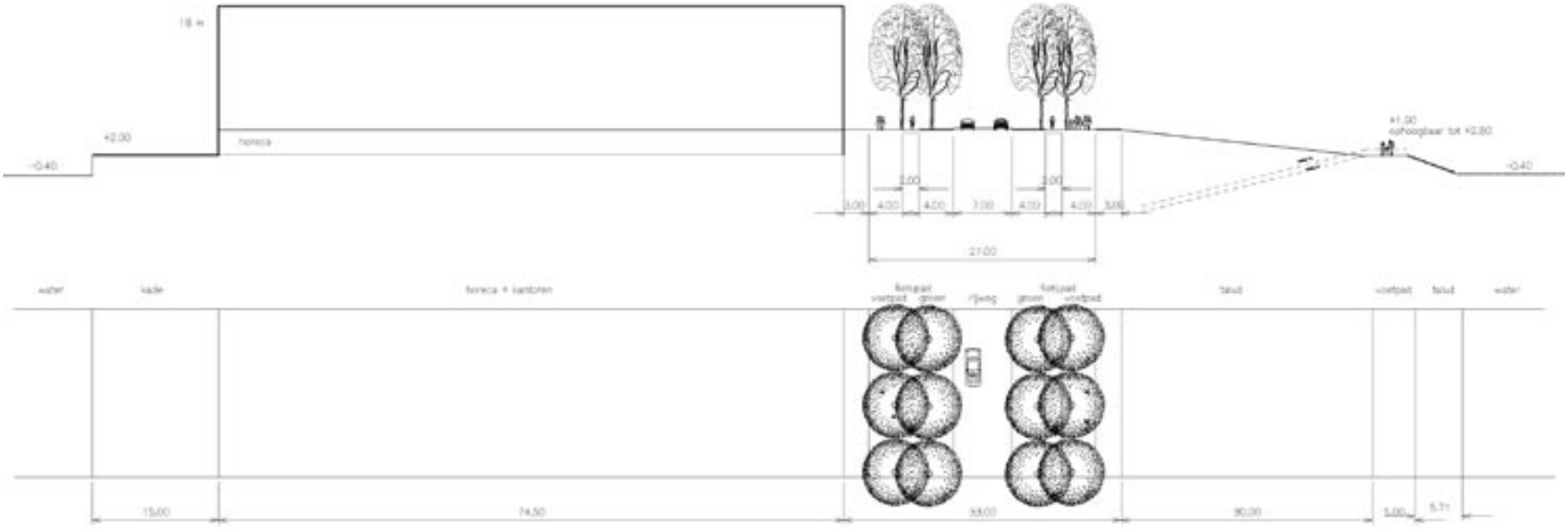
variant B


woonveld
+1.50
+1.00
+1.50
ophoogbaar tot 2.20
-0.40
4
12
4
7
5
2
4.2
2
6
5.7
51.9
talud
water
talud
groen
rijweg
parkeren
groen
water

Noordrand


woonveld
+1.50
-0.40
3.00
1:2.5
1:2.5
-0.40
2.70
9.50
12.00
5.00
5.75
5.75
40.70
woonveld
groen
talud
water
talud
voetpad
talud
water

Oostpunt


18 m
+2.00
horeca
-0.40
2.00
2.00
3.00
4.00
4.00
7.00
4.00
4.00
3.00
27.00
+1.30
-0.40
water
kade
horeca + kantoren
fietspad
wielpad
groen
rijweg
groen
fietspad
wielpad
talud
wielpad
talud
water
15.00
74.50
33.00
30.00
5.00
5.71