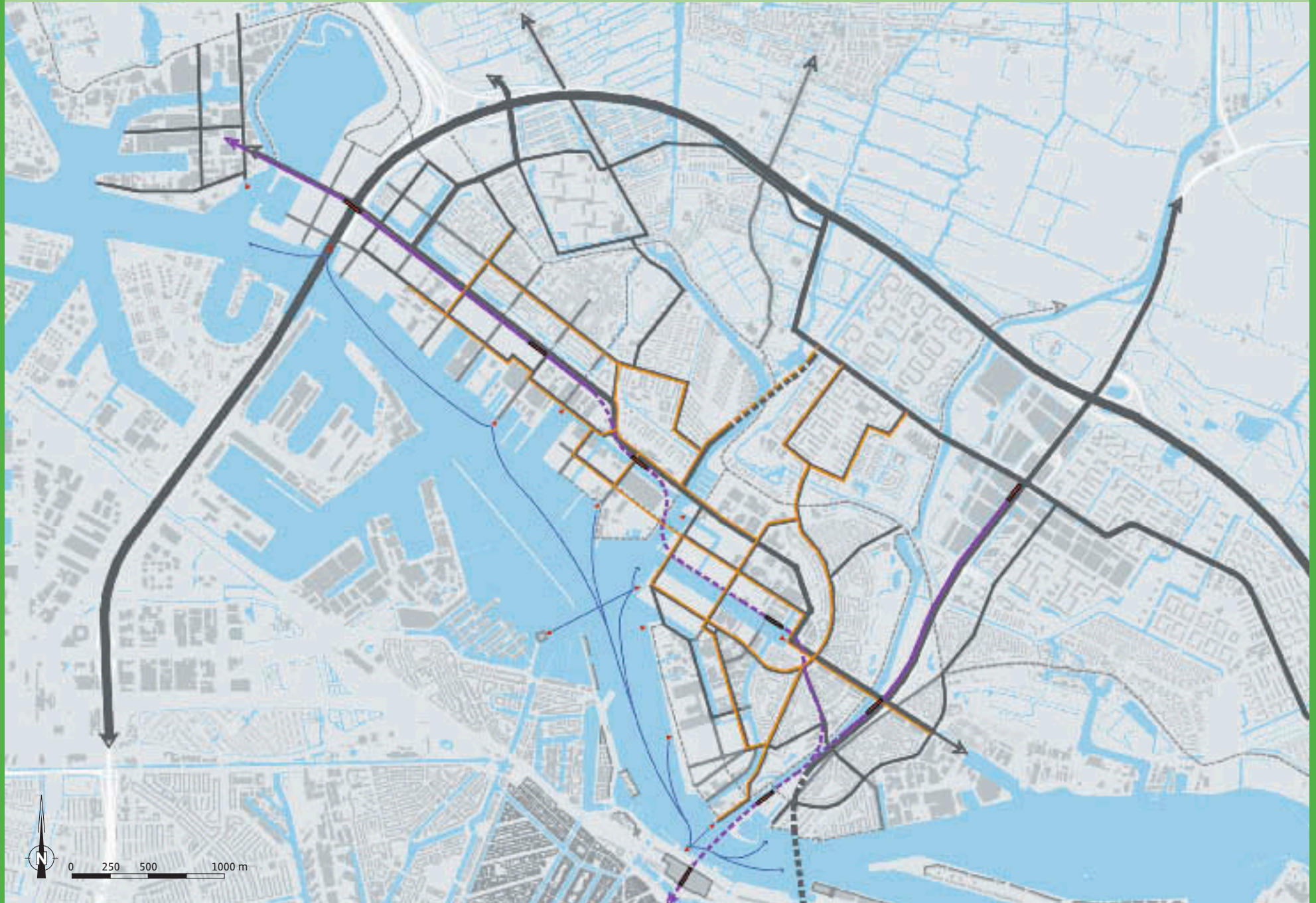


RAAMWERK VERKEER



Stevig raamwerk voor autoverkeer












Een netwerk van wegen zorgt er straks voor dat alle delen van de Noordelijke IJ-oever goed bereikbaar zijn. Het netwerk is zo ontworpen dat het verkeer gelijkmatig over het gebied van de Noordelijke IJ-oever wordt verdeeld. Voor een optimale bereikbaarheid worden de wegen op zo veel mogelijk plaatsen op elkaar aangesloten. Het netwerk bestaat uit wegen evenwijdig en haaks op het IJ en sluit op een aantal logische punten aan op het bestaande wegensysteem in Noord zoals bijvoorbeeld de Distelweg en de Van der Pekstraat. De hoofdroute wordt de Cornelis Douwesweg-Klaprozenweg-Mosplein. De hoofdroute sluit in de toekomst op drie plaatsen aan op de A10. De eerste aansluiting is het knooppunt Coenplein, te bereiken via de Cornelis Douwesweg en de verlengde Stellingweg. Deze aansluiting is vooral bedoeld voor vracht- en doorgaand verkeer. Ten tweede is er de route via het Mosplein en de Nieuwe Leeuwarderweg, vooral bestemd voor verkeer naar het oosten en naar het centrum. En ten slotte komt er mogelijk een nieuwe route naar de A10 via de Bongerdweg en de IJdoornlaan. Deze zal de andere twee routes naar de A10 ontlasten. Zonder de nieuwe Bongerdweg neemt de hoge verkeersdruk op vooral het Mosplein en de Johan van Hasseltweg nog verder toe.

De hoofdroute wordt 2x2 rijstroken. De Cornelis Douwesweg heeft nu al die breedte. De andere delen voldoen in de huidige situatie nauwelijks en zullen bij de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever snel verbeterd moeten worden om de groei van het autoverkeer aan te kunnen. Ook de situatie op het Mosplein, een belangrijke schakel in het netwerk, verdient verbetering om zo de doorstroom en de bereikbaarheid voor langere tijd te garanderen.

Het netwerk wordt onderverdeeld in 50 km- en 30 km-wegen. 50 km per uur voor de langere doorgaande delen, zoals de TT Vasumweg en de Middenontsluiting. 30 km voor de wegen die kleinere deelgebieden ontsluiten.

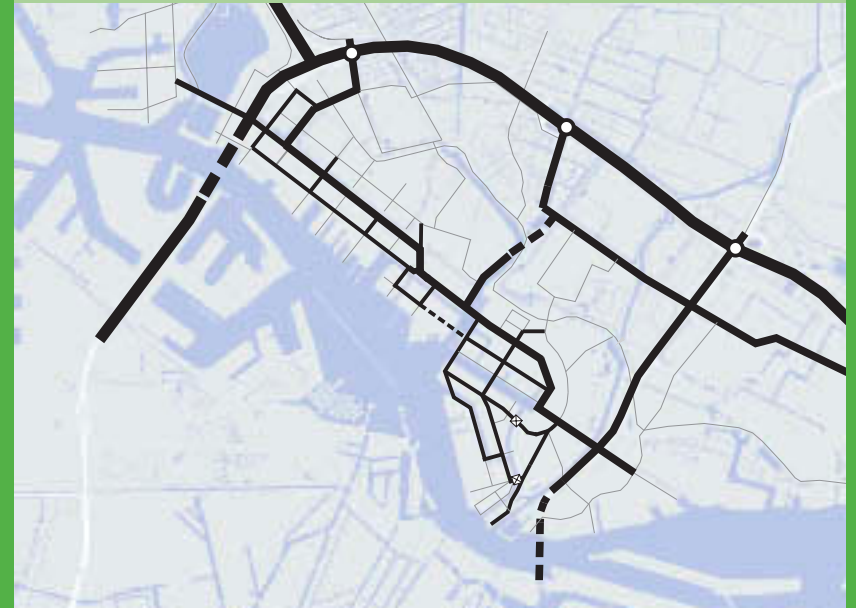
Zaanselaan






Met de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever en de toekomstige transformatie van gebieden aan het water in Zaanstad is de aanleg van een wegverbinding tussen Amsterdam-Noord en Zaanstad bijna vanzelfsprekend. In het Masterplan is daarom rekening gehouden met de komst van de Zaanselaan. De verbinding naar de Achter-sluispolder heeft een lokale functie voor bedrijven en activiteiten rond de Noorder IJ-plas.

-  Ringweg A10
-  Gebiedsontsluitingsweg-hoofdnet auto
-  Gebiedsontsluitingsweg-50 km/u
-  Overig raamwerk auto
-  Langzaamverkeerroute (deels bestemmingsverkeer auto)
-  HOV-tracé ondergronds
-  HOV-tracé bovengronds
-  Reservering stations
-  Veerverbindingen
-  Busroutering
-  Mogelijkheid aanlanding watervervoer



AUTONETWERK



-  Rijksweg
-  Gebiedsontsluitingsweg - hoofdnet auto 50 km/u
-  Gebiedsontsluitingsweg - 50 km/u
-  Busverbinding
-  Doserings maatregel

Parkeren: eerst flexibel, straks strenger

De parkeerdruk op de Noordelijke IJ-oever zal steeds meer toenemen. In de toekomst is dus een vorm van parkeerregulering nodig om te voorkomen dat het gebied te zwaar met auto's wordt belast. Gemeentelijk locatiebeleid en parkeerbeleid zijn nog volop in ontwikkeling. Het parkeerbeleid voor de Noordelijke IJ-oever volgt straks die ontwikkeling. We beperken ons tot het noemen van een aantal globale uitgangspunten, waarbij het verder terugdringen van het autogebruik ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets uitgangspunt is:

- Er komt voor elk deelgebied een parkeerbalans met daarin de omvang en het type parkeerplaatsen en de te kiezen parkeeroplossingen. Uitwisseling van parkeerplaatsen is gewenst.
- Het parkeerbeleid mag niet te streng zijn zolang het gebied nog niet gemakkelijk per openbaar vervoer bereikbaar is en als er nog niet voorzien is in gebouwde parkeervoorzieningen. Op straat en op braakliggende terreinen kunnen voorlopig dus nog extra parkeerplaatsen worden ingericht.
- In de dichtbebouwde gebieden (NDSM, Shell, BuPa) komen zo veel mogelijk gebouwde parkeerplaatsen in plaats van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dubbelgebruik zorgt voor efficiënte benutting. Dat kan in (semi-)openbare parkeergarages.
- Parkeergelegenheid voor kortparkeerders en voor bezoekers van bewoners wordt openbaar toegankelijk. Dat kan met openbare parkeergarages of met parkeren op straat. De openbare ruimte alleen biedt hiervoor niet voldoende ruimte. (Semi-)openbare garages zijn daarom noodzakelijk.
- Voor bepaalde functies (vrijesectorwoningen en kantoren) blijft behoefte bestaan aan parkeerruimte in privé-garages. Deze behoefte kan worden ingevuld, maar bij voorkeur zo beperkt mogelijk.

- Voor kantoren, bedrijven en voorzieningen wordt in de toekomst uitgegaan van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² op eigen terrein, dat is de norm voor een B-locatie. In de (semi-)openbare garages kan beperkt voorzien worden in extra parkeerplaatsen voor deze functies.
- Voor wonen varieert de gemiddelde parkeernorm straks van 0,7 tot 1,5 parkeerplaats per woning, afhankelijk van het marktsegment.
- Voor bestaande (extensieve) bedrijven is gezien de aard van het bedrijf extra parkeergelegenheid gewenst. Deze wordt zo veel mogelijk op eigen terrein gerealiseerd. Nieuwe bedrijven, kantoren en voorzieningen worden genormeerd volgens het nieuwe locatiebeleid.
- Wanneer gebouwd parkeren gerealiseerd is, kan een vorm van parkeerregulering worden ingevoerd op het Shell-terrein, de koppen van de Buiksloterham/-Papaverweg en NDSM-stad.
- De bedrijven die zich op het Cornelis Douwesterrein vestigen zullen het parkeren adequaat op eigen terrein moeten oplossen.

Het openbaar vervoer

De Noordelijke IJ-oever ontwikkelt zich geleidelijk. Het openbaar vervoer zal op een flexibele wijze mee moeten groeien om op elk moment goed te kunnen functioneren. Het streven is daarbij een toename van 5% in het toekomstig gebruik van het openbaar vervoer in Amsterdam-Noord, tot een aandeel van 32% in 2020. Dit percentage kan hoger uitvallen als de Noord/Zuidlijn een aftakking krijgt naar Zaanstad. NDSM-stad en het gebied bij Shell, met de belangrijkste concentraties van wonen, werken en voorzieningen, gaan de knooppunten vormen in het toekomstige openbaarvervoersysteem.

Hier komen verschillende soorten openbaar vervoer bij elkaar: veren, bussen en op termijn de metro. De waterwegen zijn al aanwezig, zodat realisering van een echt vervoernetwerk over water met veerboten, waterbussen en watertaxi's relatief eenvoudig is. Totdat de metro komt, zorgen hoogwaardige busverbindingen voor een goede aansluiting op de knooppunten. En uiteraard worden ook de belangrijkste fietsverbindingen uit Noord aangesloten op het openbaar vervoer, met name op de knooppunten NDSM-stad en het gebied bij Shell.

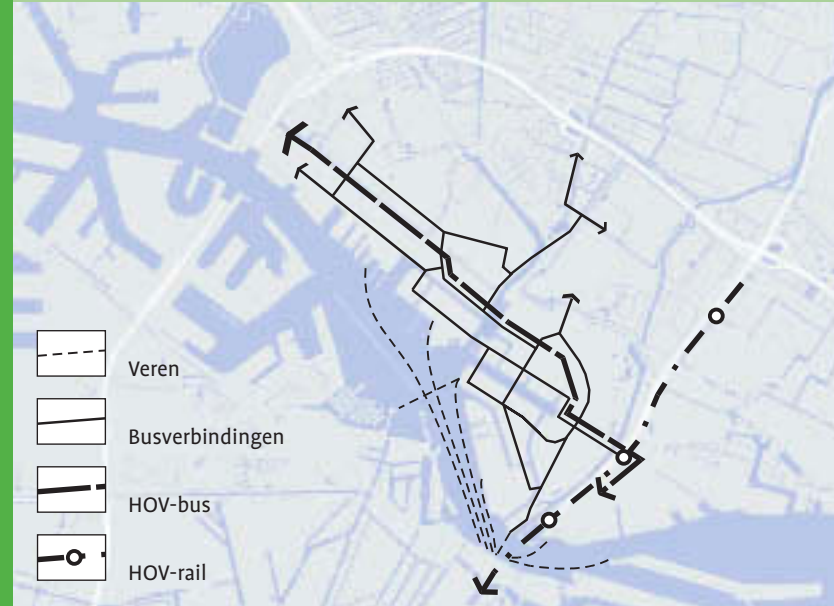
Drie stappen

De uitbreiding van het openbaar vervoer gebeurt in drie stappen. De eerste stap is de geleidelijke opbouw van een fijnmazig netwerk van bussen, veerpontverbindingen en fietsroutes. Deze stap speelt in op de ontwikkeling van het Shell-terrein en het gebied rond Zijkanaal I. In de tweede stap wordt het openbaar vervoer uitgebreid en aangesloten op de stations van de Noord/Zuidlijn. De laatste stap is de aftakking van de Noord/Zuidlijn tot aan Zaanstad. Het Masterplan wijst de busroutes en veeraanlandingsplaatsen aan voor deze stapsgewijze uitbreiding van het openbaar vervoer. Bij de inrichting van de busroutes wordt rekening gehouden met een goede doorstroming voor het openbaar vervoer.

OPENBAAR VERVOER – 1^E FASE



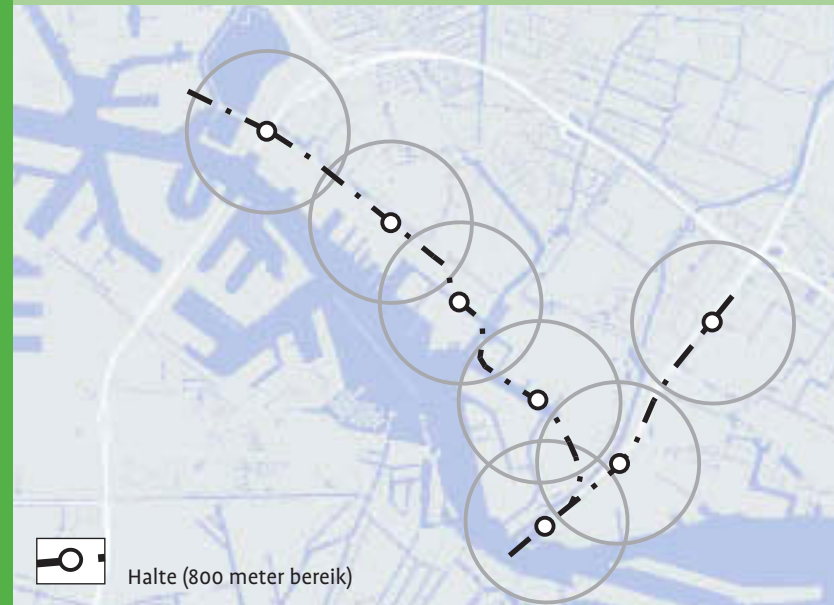
OPENBAAR VERVOER – 2^E FASE



OPENBAAR VERVOER – 3^E FASE



HOV-NETWERK RAIL



MAATREGELN OPENBAAR VERVOER | STAP 1

Fijnmazig netwerk van bussen en veerpontverbindingen.

- 1 Vaste veerverbinding (2004) tussen Centraal Station en NDSM-terrein (Riemsdijkweg)
- 2 Een centrale busroute door de Noordelijke IJ-oever, bestaande uit TT Vasumweg, TT Neveritaweg, Papaverweg, Middenontsluiting, Asterweg, Buiksloterwegveer.
- 3 Een tweede busroute vanuit Buiksloterham via Distelweg en Mosplein naar de Van Hasseltknoop en door naar het Centraal Station.

MAATREGELN OPENBAAR VERVOER | STAP 2

Aansluiting aanvullend openbaar vervoer op de Noord/Zuidlijn (2012)

- 1 Aansluiten fijnmazig busnet Noordelijke IJ-oever op overstapstation Van Hasseltknoop (halte Noord/Zuidlijn).
- 2 Snelle busverbinding met vooral een verbindende functie vanaf Van Hasseltknoop richting Zaanstad (conform Regionet):
 - langs Noordelijke IJ-oever via Van Hasseltweg, Klaprozenweg, Cornelis Douwesweg;
 - of eventueel door Noordelijke IJ-oever via Van Hasseltweg, Papaverweg, TT Neveritaweg, Klaprozenweg, Cornelis Douwesweg.
- 3 Veerverbinding tussen Grasweg (of Distelweg) en Centraal Station
- 4 Veerverbinding tussen Cornelis Douwesterrein en Centraal Station. Dit wordt mogelijk na intensivering van het grondgebruik in dit gebied.
- 5 Bongerdroute gebruiken voor verbetering openbaarvervoerverbindingen met Amsterdam-Noord (Buikslotermeerplein), en voor streekbussen uit Waterland
- 6 Bij voldoende draagvlak kan op termijn aan de Noord/Zuidlijn het metrostation Sixhaven worden gebouwd. Dit maakt het Shell-terrein nog beter bereikbaar per openbaar vervoer. Bus- en fietsroutes sluiten aan op het metrostation.

Aftakking Noord/Zuidlijn

In het Structuurplan Amsterdam is de aftakking van de Noord/Zuidlijn richting Zaanstad als optie voor de toekomst opgenomen. Doel is om het netwerk van railgebonden openbaarvervoerverbindingen verder te complementeren en meer gebieden, waaronder de Noordelijke IJ-oever, per hoogwaardig openbaar vervoer bereikbaar te maken. Een belangrijk doel is ook om het autoverkeer in en rondom de stad te beperken. Deze aftakking is uiteraard van belang voor de gebiedsontwikkeling aan de Noordelijke IJ-oever. De bereikbaarheid vanuit andere delen van de stad en regio gaat dan met sprongen vooruit. Daarom is een reservering opgenomen voor een tracé en mogelijke halteplaatsen waarmee zoveel mogelijk mensen van de metro gebruik kunnen maken. Mensen die werkzaam en woonachtig zijn in gebieden langs de Noordelijke IJ-oever en in de bestaande woonbuurten en tuindorpen tot (bijna) bij de Zeedijk. De stations zijn bereikbaar binnen een kilometer loop- of fietsafstand: maximaal een kwartiertje wandelen of vijf minuten fietsen. Dat bepaalt ook de plaats van de haltes, die gunstig liggen bij de langzaamverkeersroutes. Het verkeersonderzoek wijst uit dat de metrolijn goed gebruikt zal worden bij de realisering van het programma zoals in het Masterplan opgenomen, waarbij de drukte geleidelijk afneemt in de richting van Zaanstad. Tot aan de bocht in de Klaprozenweg is het tracé ondergronds, daarna kan de metro bovengronds rijden. Voor het bovengrondse deel wordt uitgegaan van een constructie op palen, zodat sprake is van ongelijkvloerse kruisingen met het autoverkeer en langzaam verkeer. De doorstroming van het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid worden hierdoor gewaarborgd. Bij de Cornelis Douwesweg is de metro mogelijk in zuid- of in middenligging.



NIEUWE SCHAKELS IN HET FIETSNETWERK

Langs het water van het IJ

- 1 langs het NDSM-terrein aan het IJ, in aansluiting op de Klaprozenweg
- 2 tussen de Klaprozenweg en de Papaverweg/noordkade Johan van Hasselkanaal West, langs Zijkanaal I
- 3 de noordkade van het Johan van Hasselkanaal West
- 4 langs de Badhuisweg en de hele IJ-oever van het Shell-terrein en het NTC-terrein tot aan de Grasweg.

Naar het water van het IJ

- 1 in het verlengde van de Pleiadenweg naar het IJ
- 2 in het verlengde van de Meteorensingel naar het IJ (upgrading huidige verbinding)
- 3 tussen de veerpontaanlanding van Riemsdijkweg en de Klaprozenweg.

Over het water met bruggen

- 1 tussen de Metaalbewerkerweg en Krasseurstraat over Zijkanaal I
- 2 in het verlengde van de Struisgrasstraat naar de Distelweg
- 3 tussen de veerpontaanlanding in de Groene Scheg en de kade op het Shell-terrein
- 4 tussen het Shell-terrein, via de Tolhuistuin naar het Sixhaven-gebied over het Noordhollands Kanaal.

LANGZAAM VERKEER



Vaker op de fiets

De vernieuwing van de Noordelijke IJ-oever heeft gunstige gevolgen voor de toegankelijkheid voor fietsers. Als het Shell-terrein wordt ontwikkeld, kunnen fietsers vanuit de westelijke delen van het plangebied aanmerkelijk sneller doorsteken naar de veerpont naar het Centraal Station. Ook wordt een aantal ontbrekende schakels aangelegd op plaatsen waar fietsers nu nog moeten omrijden. En er komen enkele bijzondere routes via de Zeedijk, langs het IJ en rond de Noorder IJ-plas. Op die wijze krijgt de Noordelijke IJ-oever een fijnmazig netwerk voor het langzaam verkeer. Een aantal van de verbindingen behoort tot het Amsterdamse hoofdnet fiets, een netwerk van snelle, veilige en comfortabele routes tussen de stadsdelen. Een paar verbindingen op de Noordelijke IJ-oever die daar geen onderdeel van uitmaken, zullen toch een kwaliteit krijgen, die met het hoofdnet fiets vergelijkbaar is. Dat zijn de TT Vasumweg, de verbinding met Zaanstad, de verbinding naar de nieuwe veerpontverbinding Riemsdijkweg en de fietsverbinding over de sluisen heen. Omdat het belangrijk is om ook in het donker veilig te kunnen fietsen, leggen we ook fietspaden aan bij de drukere wegen. Het netwerk sluit aan op de routes in de rest van Noord en op het voorgestelde net van veerponten en op bus- en metrohaltes. Daar wordt voor voldoende en veilige stallingsmogelijkheden gezorgd. Maar ook bij grote publiekstrekkers én bij de woningen zelf zal voldoende stallingsmogelijkheid zijn.

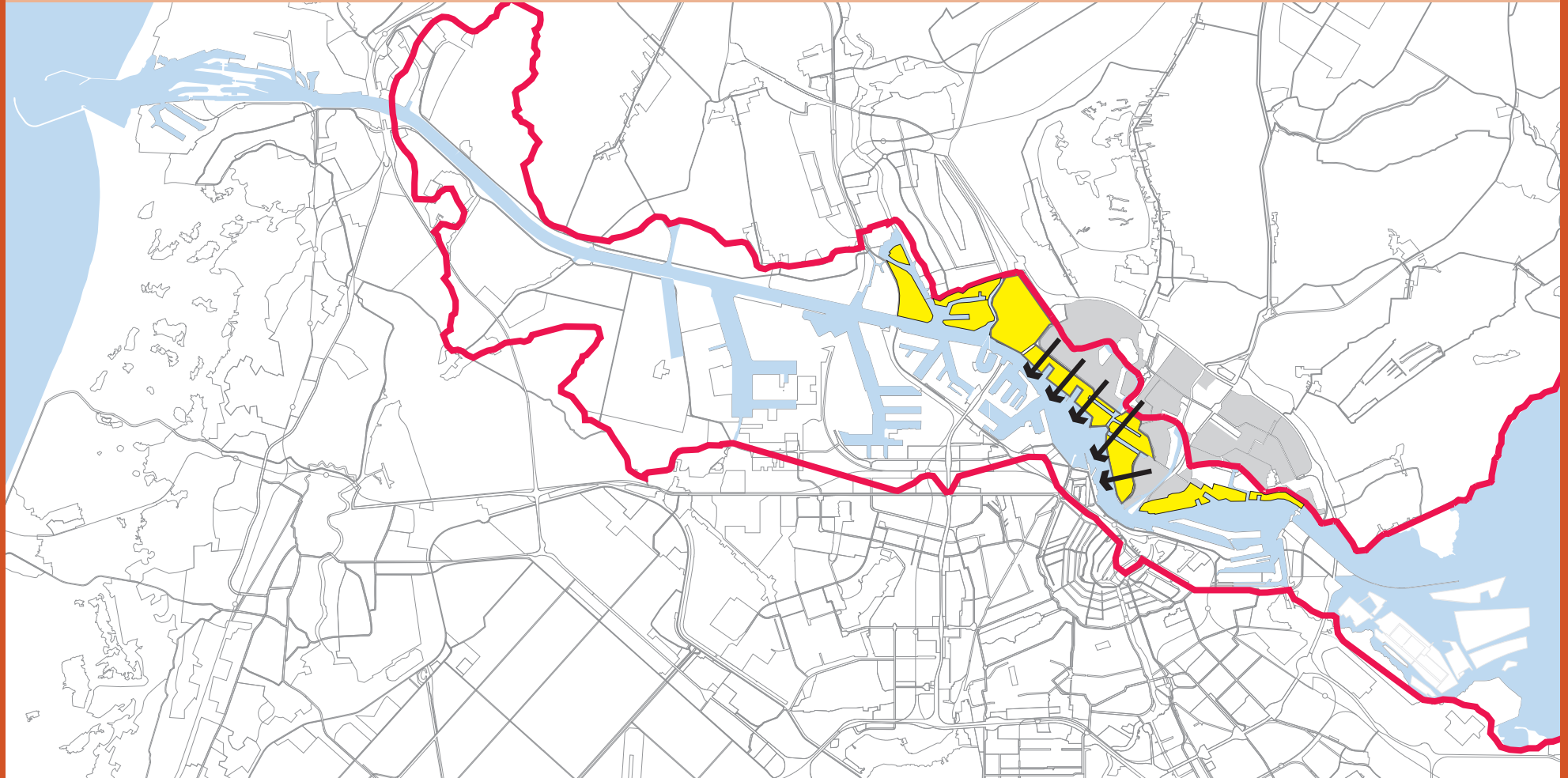


DEEL C

Verkleuring



NOORD AAN HET IJ



Bedrijventerreinen, kerngebieden en transformatiegebieden

De opgave voor de Noordelijke IJ-oever is het behouden en versterken van de economie, terwijl tegelijkertijd nieuwe stedelijke kernen en gemengde zones zullen ontstaan. Daarbij zullen grote delen van het plangebied langdurig als bedrijventerrein hun functie behouden, maar wel intensiever worden gebruikt.

De snelheid van ontwikkelen, het programma en de sfeer die we nastreven, verschillen van gebied tot gebied. We onderscheiden drie bedrijfsterreinen, drie kerngebieden en een transformatiegebied:

- Bedrijventerrein Cornelis Douwesterrein
- Bedrijventerrein Grasweg
- Bedrijventerrein Metaalbewerkerbuurt
- Kerngebied Shell-terrein
- Kerngebied NDSM-stad
- Kerngebied Noorder IJ-plas
- Transformatiegebied Buiksloterham-midden

Bedrijventerreinen

Het Cornelis Douwesterrein, tussen de NDSM-werf en de A10, blijft voor langere tijd bestemd en wordt geoptimaliseerd voor industriële bedrijvigheid. Op het bedrijventerrein Grasweg zal de realisering van het NTC (New Technology Center) door Shell en de naar verwachting daarop aansluitende kennisintensieve en creatieve ontwikkelingen, zoals het Kenniscentrum Duurzame energie, het beeld meer bepalen. De Metaalbewerkerbuurt is een terrein waar nu al veel bedrijven zijn gevestigd, die te maken hebben met mobiliteit. We stellen voor dat dit een leidend thema wordt voor de verdere ontwikkeling van dit terrein.

Wonen en werken

De kerngebieden Shell-terrein en NDSM-stad worden de stedelijke centra langs het IJ. Hier wordt straks in een hoge concentratie gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Er zijn straks veel voorzieningen te vinden. De Noorder IJ-plas wordt een stedelijk centrum, maar op een andere wijze dan het Shell-terrein en NDSM-stad. Het groene karakter en de ecologische waarden worden hier benut om bijzondere economische bedrijvigheid bij elkaar te brengen, die onder andere is gericht op recreatie.

Overgangsgebied

In het transformatiegebied Buiksloterham-midden worden geleidelijk aan meer woningen gerealiseerd tussen de bedrijven. Zo ontstaat een intensiever gebruikt gemengd woon-werkgebied als overgang.

Funciemenging

De gebieden die we onderscheiden, krijgen dus niet allemaal dezelfde verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen. De verhouding wordt bepaald door een groot aantal factoren, zoals de locatiewaarde, de ruimtelijke capaciteit, de ontsluitingsmogelijkheden, de marktmogelijkheden et cetera. De mogelijkheden die het nieuwe structuurplan van de stad en de toekomstvisie van Amsterdam-Noord biedt, vormen belangrijke beleidskaders. Bij het Shell-terrein en NDSM-stad gaan we uit van het hoogste aandeel wonen namelijk zo'n 60 tot 70%. In het transformatiegebied Buiksloterham-midden is het aandeel wonen op termijn 40 tot 60%. Op het Cornelis Douwesterrein, het bedrijventerrein Grasweg en de Metaalbewerkerbuurt gaan we uit van werkfuncties.

Dichtheid

Ook de dichtheid en de menging van functies zullen verschillen per gebied. De hoogste bebouwingsdichtheden zullen te vinden zijn op het Shell-terrein en NDSM-stad, rond Zijkanaal I. Voor het Shell-terrein wordt in de berekening van het maximale bouwprogramma uitgegaan van een fsi 2. Fsi wil zeggen dat voor het totale gebied per vierkante meter grond twee vierkante meter bebouwing gerekend wordt. Dit is inclusief wegen, de dichtheid per netto kavel ligt dus iets hoger. Dit is een zeer hoge dichtheid die aansluit bij de stedelijkheid van de binnenstad. Voor de gebieden rond Zijkanaal I, NDSM-stad gaan we uit van een dichtheid met een fsi van circa 1,5. Deze hoge dichtheid is hier wenselijk omdat de locatie bijzonder aantrekkelijk is. In de gebieden Buiksloterham en Cornelis Douwesterrein is de streefdichtheid fsi bijna 1.

VERKLEURINGS-PERSPECTIEF



Werken

Een van de opgaven voor het Masterplan is het behouden en versterken van de economie aan de Noordelijke IJ-oever. Dit betekent dat niet alleen het woningaantal sterk zal groeien, maar ook de werkgelegenheid, zowel in aantal arbeidsplaatsen als in diversiteit. In het Masterplan gaan we op termijn uit van ruim 25.000 arbeidsplaatsen aan de Noordelijke IJ-oever. Dat is een forse toename ten opzichte van de circa 8000 arbeidsplaatsen die nu in het plangebied aanwezig zijn. Daarmee kan de IJ-oever zo'n 50% van de stedelijke taakstelling tot 2025 (50.000 extra arbeidsplaatsen) voor zijn rekening nemen. De verdeling van de werkgelegenheid en de ruimte is als volgt:

7% kantoren	28 m ² per arbeidsplaats
45% kantoorachtig en intensieve bedrijvigheid	50 m ² per arbeidsplaats
38% extensieve bedrijvigheid	100 m ² per arbeidsplaats
10% voorzieningen	100 m ² per arbeidsplaats

Bedrijven essentieel

Werkgelegenheid, huidige bedrijven en bedrijven die nog zullen komen, zijn essentieel voor een gezonde toekomst van Noord en de IJ-oever. Economische ontwikkelingen, een goede bereikbaarheid en leefbaarheid moeten voortdurend goed in evenwicht met elkaar zijn. Daartoe worden verschillende werkmilieus naast elkaar gerealiseerd, bedrijventerreinen, kerngebieden en transformatiegebieden. Slechts in enkele uitzonderlijke gevallen kunnen bedrijven niet op de huidige locatie worden

gehandhaafd omdat deze bedrijven zich niet laten inpassen in een gemengd woonwerkmilieu. In dat geval wordt in goed overleg gezocht naar oplossingen.

Minder ruimte, meer werk

Binnen de stad blijft er behoefte aan ruimte voor kleinschalige bedrijven die hun klanten in Amsterdam hebben. Er is dus een groeiende vraag naar kleinschalige kavels en bedrijfsruimten, bijvoorbeeld in bedrijfsverzamelgebouwen. In het algemeen kunnen we uitgaan van een dalende behoefte aan ruimte per werknemer. Met minder ruimte kunnen meer arbeidsplaatsen worden toegevoegd in het gebied. Als het gebied straks intensiever wordt bebouwd met woningen en voorzieningen, is dat voor kleinschalige bedrijven aantrekkelijk. De Noordelijke IJ-oever biedt in de kerngebieden en het transformatiegebied uitstekende vestigingsmogelijkheden.

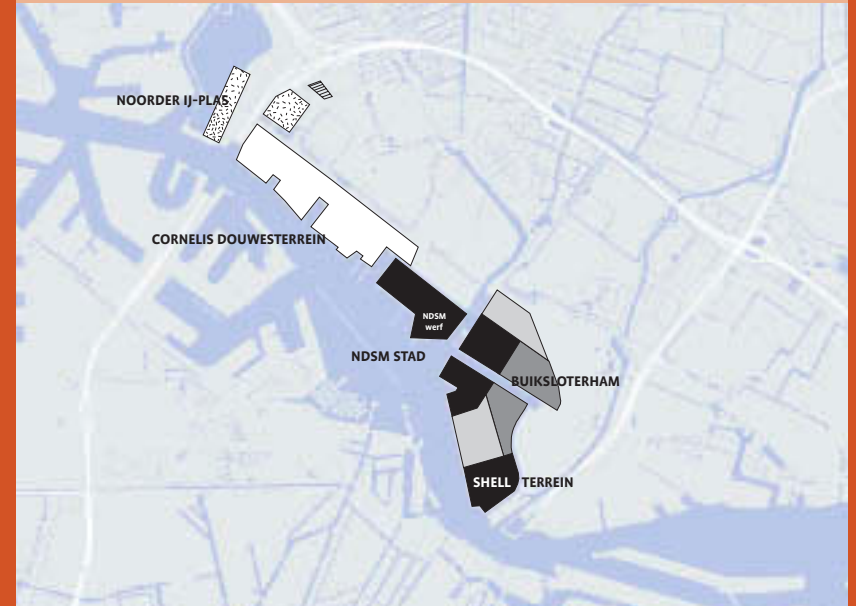
Werken op de bedrijventerreinen

Het Cornelis Douwesterrein is nu en op de langere termijn de locatie voor de grootschalige, meer extensieve bedrijvigheid. We streven ernaar ook hier te intensiveren. In het werkgebied Grasweg wordt het NTC door Shell gerealiseerd. Dit wordt een kennisintensieve activiteit met een grote uitstraling die andere kennisintensieve en creatieve activiteiten zal aantrekken. Doel is deze nieuwe bedrijven te clusteren, niet alleen in het werkgebied Grasweg, maar ook in de aansluitende kerngebieden Shell-terrein en NDSM-stad.

-  Bedrijven- of industrieterrein
-  Locatie Shell NTC
-  Transformatiegebied: 40 - 60% wonen
-  Kerngebied Shell en NDSM-stad: 60 - 70% wonen
-  Kerngebied Noorder IJ-plas: nautische en recreatieve bedrijvigheid
-  Kerngebied Noorder IJ-plas: wonen of werken
-  Stedelijke knoop
-  Stedelijk park
-  Stedelijke as
-  Haven



FUNCTIEMENING EN DICHTHEID



- 60-70% wonen, $f_{si} > 1,5$
- 40-60 % wonen, $f_{si} \geq 1,0$
- 100% werken, $f_{si} \geq 0,8$
- 100% werken, $f_{si} \geq 0,6$
- 100% werken/recreatie
- Wonen mogelijk

De Metaalbewerkerbuurt kent een ontwikkeling die in het teken staat van de mobiliteit. Er zijn bijvoorbeeld veel autobedrijven gevestigd. Hier liggen kansen om dit thema verder uit te werken en daarmee de bekendheid te vergroten. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door hier alle klassieke garages, APK-stations, tuningzaken en hobby-clubs van auto's te verzamelen. Maar bijvoorbeeld ook van tweewielers die al of niet zijn gemotoriseerd. Net als de NTC-omgeving zich profileert als creatieve kennisstad, zou de Metaalbewerkerbuurt de creatieve doestad op het gebied van mobiliteit kunnen worden. Beide clusters kunnen elkaar positief beïnvloeden en stimuleren.

Werken in de kerngebieden

Stedelijke kerngebieden

De twee stedelijke kerngebieden zijn het Shell-terrein en de gebieden rond Zijkanaal I, voorlopig aangeduid als NDSM-stad. Dit worden de gebieden waar in een hoge concentratie gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Een grote concentratie van voorzieningen op zowel lokaal, stedelijk als regionaal niveau is hier te vinden. Cultuur, horeca, onderwijs, gezondheidszorg, detailhandel et cetera kleuren de kerngebieden ook in type werkgelegenheid. Er wordt dan ook gewerkt in een stedelijk milieu. Dit vindt zijn weerslag in de werklocatie maar ook in het functioneren van de openbare gebieden. Het Masterplan voorziet in een goede bereikbaarheid voor alle verkeerssoorten. De bereikbaarheid over water is daar een onderdeel van. Verbindingen met de oude stad zijn direct en frequent. Voor het werken in deze gebieden wordt onder andere gedacht aan middelgrote kantoren met een oppervlakte van maximum 10.000 m². De beoogde ondernemingen zijn zakelijke dienstverleners, kleinschalige kantoorachtige bedrijven. Een relatie met het NTC van Shell ligt voor de hand. Deze bedrijvigheid kan goed in gestapelde bouw

worden gerealiseerd. Extensievere bedrijven die veel ruimte innemen, zijn hier minder goed in te passen.

De kerngebieden hebben als kenmerken stedelijkheid, een hoge bebouwingsdichtheid, ofwel een hoge fsi, en een hoog aandeel woningen. De dichtheid is te vergelijken met het Java-eiland, delen van de grachtengordel, de VARA-strook of het Entrepotdok. Zo leveren deze kerngebieden het economische draagvlak en de stedelijke kwaliteit waarmee ze als katalysator voor de overige gebieden gaan werken. Hier past een intensieve menging van functies: wonen boven de ontwerpstudio, het kinderdagverblijf naast het advocatencollectief. Binnen hetzelfde blok of gebouw kunnen dus zowel woningen, voorzieningen als bedrijfjes zitten. In de toekomst moet het mogelijk zijn om de functies in een deelgebied opnieuw te veranderen. Daarom worden gebouwen flexibel en indeelbaar ontworpen.

Kerngebied Noorder IJ-plas

Dit gebied is als kerngebied aangewezen omdat het bijzondere groene en blauwe kwaliteiten kan combineren met bedrijvigheid in de recreatieve sfeer. Tevens is het een gebied in de luwte, nu nog niet goed ontsloten, bij velen nog onbekend en daarom onbemind. Het gebied is ook als kerngebied aangewezen omdat we de ontwikkelingen hier goed gecoördineerd moeten aansturen. Dit is nodig om de kwaliteiten van het gebied goed te kunnen ontwikkelen met kwaliteitsbesef voor de lange termijn. Deelinitiatieven van ondernemers kunnen daarin worden ingepast. In de toekomst wordt hier gewerkt in een groenstedelijke omgeving waarin het water, reparatie, onderhoud aan recreatievaartuigen, jachthaven, horeca en sport de sfeer tekent.

Werken in het transformatiegebied

De Buiksloterham-midden is aangewezen als gebied waar veranderingen geleidelijk zullen plaatsvinden. Als hier kavels vrijkomen, komt er bebouwing met een hogere dichtheid voor in de plaats. Nieuwe woningen worden afgewisseld met bedrijvigheid. Dit levert een belangrijke bijdrage om de verzorgende bedrijven binnen dit gebied te houden. Het aandeel wonen is lager dan in de kerngebieden en er wordt in vergelijking met de kerngebieden minder dicht bebouwd. Het gebied is geschikt voor kleinschalige, creatieve en flexibele bedrijven. De bestaande bedrijven kunnen op enkele uitzonderingen na goed worden ingepast. We onderzoeken nog de beste manier om te verdichten en te mengen. Overigens moet de genoemde dichtheid van fsi 1 vooral gezien worden als een gemiddelde dichtheid voor het hele gebied. Als op bepaalde plaatsen de bebouwing intensiever wordt, geeft dat meer ruimte elders.



Wonen

Op de Noordelijke IJ-oever zal de woningvoorraad van Noord worden uitgebreid met zo'n 9000 nieuwe woningen. Hiervan is 30% sociale woningbouw, 70% zal in het middeldure en dure segment worden gerealiseerd. Gezien de omvang en de tijdshorizon beschrijven we geen gedetailleerd woonprogramma. Dat hoeft ook niet omdat de invulling geleidelijk plaatsvindt in nauw overleg met de marktpartijen. Per locatie en per moment zal worden bepaald aan welke woningen behoefte is. Ook particulier opdrachtgeverschap wordt een mogelijkheid op de Noordelijke IJ-oever. Nader onderzoek is nodig over hoe dit precies gestalte zal krijgen.

Noord aan het IJ

De ondertitel van het Masterplan Noord aan het IJ scheidt verplichtingen. Hiermee wordt bedoeld dat een deel van het woningaanbod beschikbaar moet zijn voor Noord. De woningen in de sociale sector bieden mogelijkheden voor de grote groep mensen die een goedkope woning zoeken. Het middeldure en dure segment maakt een wooncarrière binnen Noord mogelijk. Het gevolg is dat door de doorstroming ook woningen vrij zullen komen in de bestaande woningvoorraad. Een volkshuisvestingsinstrumentarium dat specifiek op deze situatie is gericht, moet tijdig worden ontwikkeld om de stroom verhuisbewegingen in gewenste banen te leiden. Samenwerking met corporaties, gemeente en marktpartijen is daarbij noodzakelijk.

Doorstromers

De woningbouw aan de Noordelijke IJ-oever heeft een belangrijke functie voor de mensen in Amsterdam-Noord en hun toekomstige woonkansen. Het woningbouwprogramma biedt echter ook mogelijkheden voor woningzoekenden uit de rest van de stad en de regio. Met de bouw aan het IJ en de hieruit voortkomende doorstroming kunnen verschillende groepen worden bediend. Het gaat daarbij onder andere om de volgende groepen: ouderen, lagere inkomens, grote gezinnen, jonge creatievelingen en studenten.

Ouderen

Een eerste groep doorstromers zijn de ouderen die aan kapitaalvorming hebben kunnen doen (eigen huizenbezit en pensioenopbouw) en die gebaat zijn bij een zogenaamde levensloopbestendige woning. Dat wil zeggen een woning waar ze gedurende lange tijd zelfstandig kunnen wonen in een beschermde omgeving, dus veilig en voorzien van een zorgaanbod. De gestapelde woonvorm in een bepaalde concentratie kan die mogelijkheid bieden. Deze woonvorm wordt daarom opgenomen in de randvoorwaarden die meegegeven worden aan de marktpartijen.

Lagere inkomens

Een tweede doelgroep wordt gevormd door bewoners van Noord die rechtstreeks willen doorstromen naar een sociale huurwoning. Hoewel veel bewoners in Amsterdam-Noord een voorkeur hebben voor suburbaan wonen, zal er ook zeker belangstelling zijn voor woningbouw aan het IJ.

Grote gezinnen

Een derde groep doorstromers kan bestaan uit de grote gezinnen die op dit moment in kleine aantallen in de tuindorpen wonen en voor een groot deel in de naoorlogse woningbouw. Zij wonen over het algemeen te krap. Over hun woonwensen en financiële mogelijkheden is echter nog weinig bekend. Gericht onderzoek moet hier antwoord op geven. De 30% sociale woningbouw zal vooral op deze laatst genoemde groepen moeten worden gericht. Sobere, maar niet te kleine woningen, aangepaste grondprijzen plus een bijdrage van woningcorporaties in de onrendabele top, aangevuld met individuele huursubsidie, zijn middelen om de woningen betaalbaar te houden. Daarvoor zijn samenwerkingsverbanden tussen marktpartijen, woningcorporaties en gemeente noodzakelijk.

Jonge creatieven

Een vierde doelgroep zijn bewoners uit Amsterdam en de regio. Vanuit verschillende invalshoeken is benadrukt dat Amsterdam zich moet ontwikkelen als creatief, cultureel kenniscentrum. Deze groei en bloei wordt echter nog niet gevolgd door een huisvestingscomponent: 'Amsterdam heeft als rijke kennisstad nog de woningvoorraad van een arme industriestad'. Deze potentiële bewoners zijn jong en goed opgeleid, ze wonen tijdelijk samen, werken veel thuis, nemen deel aan het openbare leven in de stad, maar zijn soms gevestigd in de regio (Haarlem, Hoofddorp et cetera). Ze zoeken vaak een sobere, loftachtige woning die veel aan de fantasie overlaat, in een inspirerende omgeving. Wil Amsterdam zich als kenniscentrum ontwikkelen, dan zal de huisvesting zich ook moeten richten op deze groep. De Noordelijke IJ-oever is een zeer geschikte locatie, gezien de nabijheid van het centrum.

Studenten

Een vijfde categorie zijn de studenten, van oudsher wonend op kamers. Amsterdam is populair onder deze groep, maar de kamernood is op dit moment schrikbarend groot. Daarom onderzoeken we oplossingen in de tijdelijke sfeer. In een definitieve vorm kan de oplossing worden gevonden in casco-achtige woningen met een grote mate van flexibiliteit, mogelijk in combinatie met de huisvesting van de jonge carrièremakers.



Voorzieningen

Voorzieningen spelen een belangrijke rol in het levendig en aantrekkelijk maken van de nieuwe woon- en werkgebieden. De bedoeling is om ongeveer 200.000 m² bvo voorzieningen te realiseren in het plangebied. Die voorzieningen zullen op verschillende schaalniveaus van belang zijn. Ze hebben gemeen dat ze complementair zijn aan het bestaande voorzieningenniveau in Amsterdam en Amsterdam-Noord. Zo zijn er stedelijke, stadsdeel- en lokaal verzorgende voorzieningen. De stedelijke voorzieningen hebben betekenis voor de gehele regio, de stadsdeelvoorzieningen voor bewoners uit Stadsdeel Amsterdam-Noord en de lokaal verzorgende voorzieningen zijn direct gerelateerd aan de nieuwe bewoners en werkers in het gebied.

Stedelijke voorzieningen

De ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever betekent de ontsluiting van een tot nu toe bij velen onbekend, maar uniek stuk stad. Dit stuk stad biedt aanknopingspunten voor de vestiging van stedelijke voorzieningen. Voorzieningen, ongeveer 75.000 m² bvo, die voor alle stadsbewoners en bezoekers van belang zijn. Uitgangspunt is de ontspannen stedelijkheid, waarbij vooral wordt gekeken naar functies op het recreatieve en culturele vlak. Het gebied leent zich bij uitstek als vestigingsplek voor nieuwe en innovatieve functies en voorzieningen. Juist functies en voorzieningen in de ontwikkelfase zijn gebaat bij een creatief milieu, waarin voldoende ruimte wordt geboden voor vernieuwende concepten. De Noordelijke IJ-oever wil daarmee broedplaats én centrum

combineren. We denken bijvoorbeeld aan vernieuwende toepassingen van techniek op het gebied van theatrale, museale en recreatieve functies. Voorbeelden zijn een nieuwe bibliotheek, art, 3D-bioscoop, design en nieuwe media, maar ook de combinatie met nieuwe vormen van ambacht. Gezien de ligging aan het IJ zijn ook voorzieningen op het gebied van watersport en nautische activiteiten gepland. In het raamwerk water is hier al op ingegaan. Er zijn drie gebieden die zich lenen voor de vestiging van stedelijke functies: het voormalige NDSM-terrein, het Shell-terrein met de Sixhaven en de Noorder IJ-plas.

Stadsdeelvoorzieningen

Met de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever groeit Stadsdeel Noord tot zo'n 100.000 bewoners. Daarmee groeit ook de behoefte aan voorzieningen, zoals scholen voor voortgezet onderwijs, bibliotheken en artotheken, en welzijnsvoorzieningen als zorgvoorzieningen voor ouderen en een stedelijk jongerencentrum met poppodium. Een deel van deze voorzieningen kan zich op de Noordelijke IJ-oever vestigen. Er is ruimte in het plan voor 50.000 m² bvo stadsdeelvoorzieningen. Zo wordt bijgedragen aan een betere spreiding van stadsdeelvoorzieningen in Amsterdam-Noord, vooral voor het westelijke deel. Het spreekt vanzelf dat de vestiging van deze voorzieningen goed moet worden afgestemd met ontwikkelingen elders.

Lokaal verzorgende voorzieningen

Lokaal verzorgende voorzieningen zijn vooral bestemd voor de nieuwe bewoners en werkenden in het gebied. Het gaat om voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs, kinderopvang, welzijn, religie, sport en spel, supermarkten en andere winkels voor dagelijkse artikelen. De niet-commerciële voorzieningen als zorg, welzijn en onderwijs zijn gebaat bij een evenwichtige spreiding in het gebied. In totaal gaat het om ongeveer 75.000 m² bvo lokaal verzorgende voorzieningen (inclusief buitenruimte). Bij de uitwerking van de deelgebieden en in nauw overleg met betrokkenen zal de precieze vorm en locatie van deze voorzieningen worden gekozen. Voor de winkels wordt nauw aangesloten bij de bestaande structuur in Noord. De ontwikkelingen op de Noordelijke IJ-oever versterken het draagvlak voor het stadsdeelcentrum Buikslotermeerplein en de verdere ontwikkeling van het nabijgelegen wijkcentrum Mosplein-Van Hasseltknoop. In het plangebied zelf is ruimte voor een lokaal verzorgend centrum. NDSM-stad met zijn 5000 nieuwe woningen biedt voldoende draagvlak voor een aantal winkels en wijkvoorzieningen. Vanwege de centrale ligging kan rond de westelijke kop van het Van Hasseltkanaal een aantrekkelijk lokaal verzorgend centrum komen: winkels, een multifunctioneel zorgcentrum (gezondheidscentrum, kindoudercentrum, apotheek, fysiotherapie) en een vrijetijdscentrum (buurt- en jongerencentrum) in combinatie met een aantrekkelijke openbare ruimte. Gecombineerd met de stedelijke voorzieningen op de NDSM-werf, waterrecreatie en horeca ontstaat op deze manier een speciale plek met een geheel eigen identiteit. Tussen de kop van het Van Hasseltkanaal en het Mosplein is er op de verkeersluwe en op de zon gelegen kade ruimte voor voorzieningen in de plint. Aan deze stedelijke as liggen cafés en restaurants met terrassen, maar ook winkeltjes.

Het Shell-terrein heeft te weinig volume voor een eigen voorzieningencentrum en is dus grotendeels aangewezen op het nabijgelegen Mosplein en Van der Pekstraat. Wel is er ruimte voor een basisschool en kleinschalige zorgvoorzieningen.

Alle getallen op een rijtje

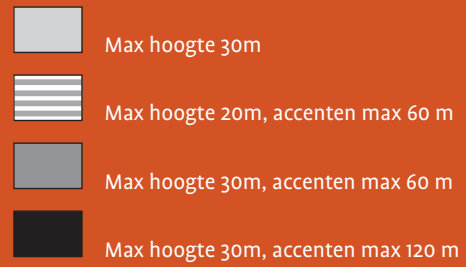
In dit hoofdstuk zijn op verschillende plaatsen getallen voor wonen, werken en voorzieningen genoemd. Deze zijn afgeleid van het volgende overzicht:

DEELGEBIEDEN	OPPERVLAKTE	MINIMUM BRUTO-FSI	BVO M ²	WONEN		WERKEN		VOORZIENINGEN	
				%	aantal	%	m ²	%	m ²
Shell*	24	1,8	440.000	70%	2.200	16%	70.000	14%	60.000
NDSM-stad	67	1,4	940.000	70%	5.250	20%	190.000	10%	90.000
IJ-plas			235.000			90%	210.000	10%	25.000
Buiksloterham werken**	38	0,8	300.000			97%	290.000	3%	10.000
Buiksloterham gemengd	31	1	310.000	60%	1.500	37%	115.000	3%	10.000
CD-terrein	78	0,6	470.000			99%	465.000	1%	5.000
Totaal	238		2.695.000		8950		1.340.000		200.000

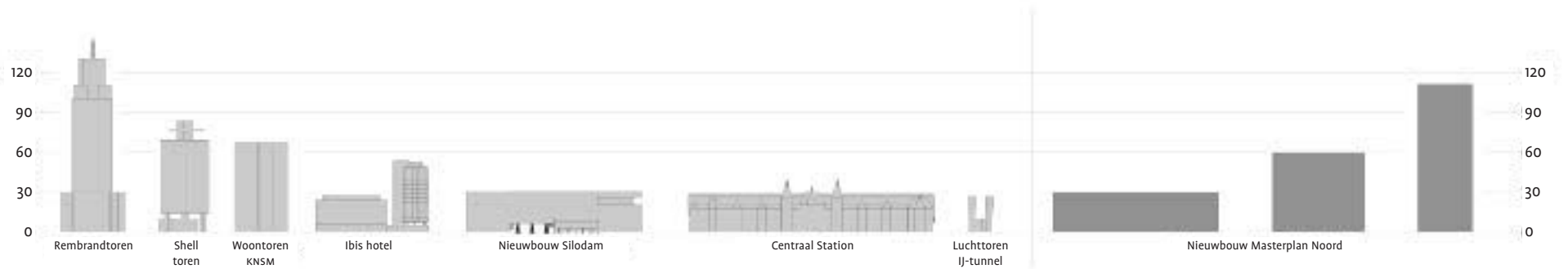
* inclusief groene oever

** inclusief NTC 70.000 m²

BOUWHOOGTEN



HOOGBOUW IN AMSTERDAM





Kwaliteit

Een stad is meer dan een structuur met invullingen. Je kunt er niet alleen wonen, werken en recreëren, maar je maakt er ook iets mee. Een stad is pas echt een stad als hij niet alleen voldoet aan praktische eisen, maar ook verrast, bekoort en ontroert. Niet alleen de functionaliteit is van belang, maar ook de kwaliteit. Daarom vragen een paar thema's om een aparte toelichting. Het zijn de bouwtypologie van de Noordelijke IJ-oever en de positie van kunst en cultuur.

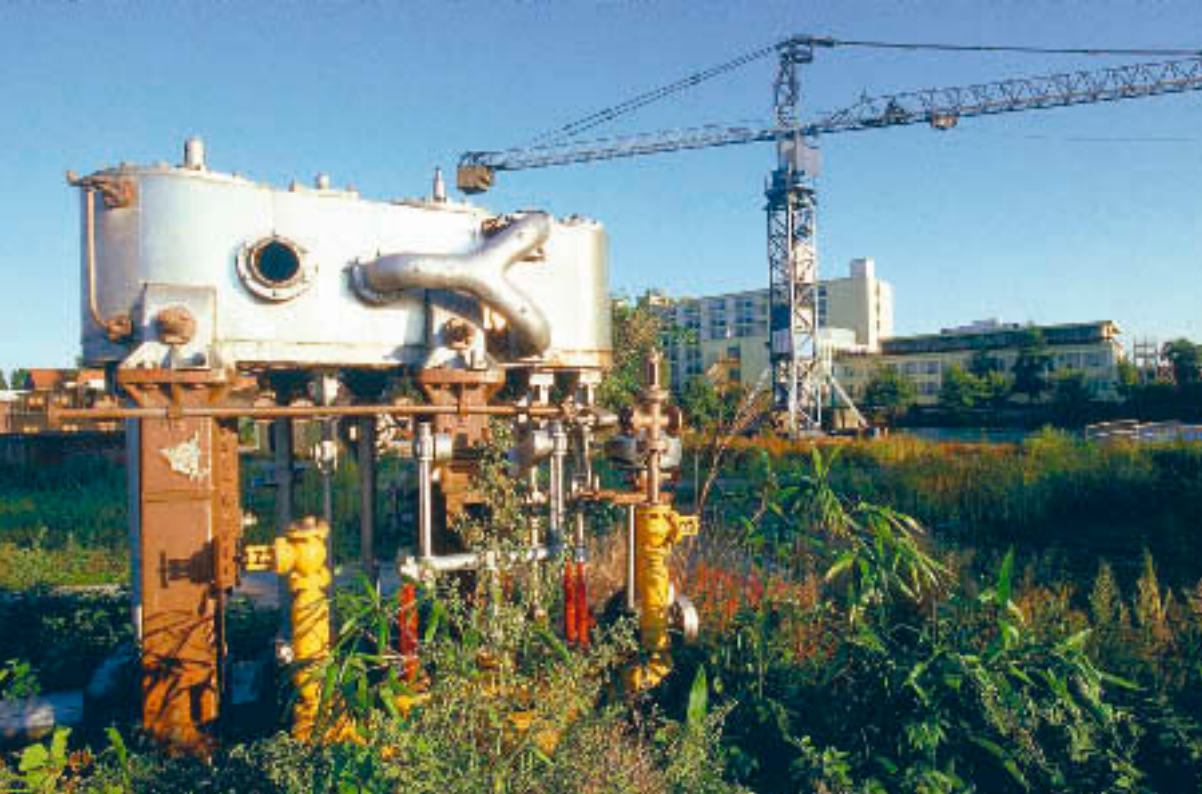
Bouwen

Voor het gehele plangebied gaan we uit van een maximale bouwhoogte van 30 meter, dat wil zeggen acht tot tien bouwlagen. Dit is een maat die aansluit bij de maat en schaal die elders langs het IJ te vinden zijn. De bebouwing, die dus relatief hoog mag worden, moet ook altijd in verhouding zijn tot de breedte van de open ruimte bij het gebouw. Op de maat van 30 meter zijn uitzonderingen mogelijk: de accenten. Met accenten tot maximaal 60 meter kunnen bijzondere punten of lijnen geaccentueerd worden. We denken bijvoorbeeld aan de koppen van de Buiksloterham bij het Zijkanaal I, delen van het Shell-terrein of langs de kade aan de noordzijde van het Van Hasseltkanaal. Een belangrijk principe is dat de hoogbouw niet wordt gesitueerd direct aan het IJ op de eerste rang. Dat zou immers betekenen dat in de gebieden erachter de relatie met het IJ moeilijker wordt. Men komt daar letterlijk in de schaduw te staan. De hoogteaccenten worden daarom niet direct aan het IJ gemaakt maar in de zone daarachter, op de tweede rang.

Door de bouwhoogte is er ook vanaf die plekken uitzicht over het IJ. Op twee plekken wordt een grotere hoogte toegestaan; namelijk op het Shell-terrein, ter plaatse van de strip langs het Buiksloterkanaal, en in NDSM-stad. Deze gebieden nemen een bijzondere positie in als programmatische zwaartepunten van de transformatie, op een knooppunt in het raamwerk van land- en waterwegen. De strip in het Shell-terrein ligt naast de Tolhuistuin en vormt vanaf de pont het startpunt van de Noordelijke IJ-oever. Bij NDSM-stad is het IJ op zijn breedst, uit alle richtingen zijn er zichtrelaties over het open water. Op deze plekken mogen hoogteaccenten daarom uitsteken tot 120 meter. Hierbij moet opgemerkt worden dat in Amsterdam voor bouwplannen met een bouwhoogte boven de 90 meter altijd eerst een HER (Hoogbouw Effect Rapportage) gemaakt moet worden. Als de gebouwen in hoogte sterk verschillen van hun omgeving begint de HER-plicht al bij 30 meter.

Kunst en cultuur

Stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische uitingen hebben een culturele betekenis. Dat stelt eisen aan de kwaliteit van de ontwerpen. Amsterdam-Noord heeft de potentie om zich te ontwikkelen tot een centrum van kennisintensieve en creatieve activiteiten. De Noordelijke IJ-oever kan daar een bijdrage aan leveren door kunst en cultuur als component mee te nemen in de stedelijke ontwikkeling. Het gaat dan niet alleen om de vrije kunst die binnen de cultuur een min of meer autonome positie inneemt. Het gaat ook om de vestiging



van culturele instellingen, het behoud van cultureel erfgoed en het stimuleren van de creatieve industrie.

Creatieve industrie en culturele instellingen

“Amsterdam vormt een goede biotoop voor creatieve bedrijven: de stedelijke netwerken en ontmoetingsplekken, de structuur van de (diensten)economie, een van oudsher sterke grafische sector, goede verbindingen met het buitenland, de aanwezigheid van universiteiten en hogescholen, de veelheid van producerende en presenterende kunstinstellingen. De toekomstige ontwikkeling van de creatieve industrie in Amsterdam zal vooral afhangen van mensen met creatieve ideeën waardoor innovatieve bedrijven ontstaan, en van het vestigingsklimaat.”¹ Dat zegt de gemeentelijke beleidsvisie Cultuur.

Op dit moment is er een duidelijke interesse van culturele ondernemingen voor vestiging in Noord. Studio's voor film en televisie, grafische ontwerp bureaus, architecten-, stedenbouwkundige- en landschapsbureaus vestigen zich op de Noordelijke IJ-oever. Ook andere culturele bedrijvigheid komt naar Noord. Zo is de Stichting André Volten een inspirerend en educatief centrum begonnen in het atelier en woonhuis van de overleden beeldend kunstenaar. Daarnaast is Kinetisch Noord in een grote hal op de NDSM-werf bezig de grootste culturele broedplaats van Amsterdam te realiseren. Een manifestatierrein past daar goed bij.

Voor sommige creatieve bedrijvigheid is nieuwbouw, zeker in een hoge dichtheid, niet goedkoop. Voor deze functies kunnen bestaande, industriële hallen worden ingezet als tijdelijke vestigingslocatie. Deze benadering leidt tot een zeer specifieke wijze van ontwikkelen: geef het tijdelijke de ruimte in de definitieve planvorming.

¹ Langetermijn-visie Cultuur, Amsterdam 2015, 18 juni 2003

Een voorbeeld: het KNSM-eiland is opgebouwd uit relatief kleine bestaande elementen die hergebruikt zijn, en grote woongebouwen: zo is het oude kantinegebouw van de KNSM naast Pireus nu als atelierruimte in gebruik. Het tijdelijk bestemmen van bestaande gebouwen geeft de mogelijkheid om in een later stadium functies toe te voegen, die in een gemengd stedelijk milieu thuishoren. Daarnaast is er op het Shell-terrein ruimte gereserveerd voor een culturele instelling. We denken aan de vestiging van het Filmmuseum, een functie die uitstekend past bij de opkomende filmindustrie in Amsterdam-Noord.

Om accommodaties voor kunst en cultuur in het gebied van de Noordelijke IJ-oever te realiseren, zullen er initiatieven ontplooid moeten worden. Een trekker in de vorm van een accountmanager of projectleider die de wereld van de kunsten en de te bewandelen wegen kent, zal nodig zijn om dit te bewerkstelligen.

Kunst in de openbare ruimte

Kunst geeft betekenis aan de openbare ruimte door deze van een eigen identiteit te voorzien. Een kunstwerk zal voor elke bewoner of bezoeker een andere betekenis hebben, andere gevoelens uitlokken of discussies opwekken. Hiermee zorgt het werk voor betrokkenheid van mensen bij de omgeving. Amsterdam-Noord, en specifiek de Noordelijke IJ-oever, biedt in zijn groene setting veel kansen voor publieke kunst. Zo kan de groene, openbare oever in de Buiksloterham ruimte bieden aan een prominente kunstuiting, een groot gebaar.

Door in een vroeg stadium in te haken kan kunst optimaal worden ingebed in het stedenbouwkundig plan en het architectonisch ontwerp in alle deelgebieden. Ook in dit geval is een trekker nodig, in de vorm van een adviseur of projectleider, die de wereld van de kunsten en de te bewandelen wegen kent.





DEEL D

Gebieds- uitwerkingen



Het Shell-terrein: van gesloten industrieel naar openbaar stedelijk

Het Shell-terrein is een gesloten, campusachtig terrein, onbekend voor de buitenstaander. Gebouwen, wegen, buizen en mensen vormen samen een hecht systeem met een eigen ordening. Dat zal echter de komende jaren veranderen. Het Shell-terrein verandert van een gesloten bedrijventerrein in een stedelijk gemengd gebied met woningen, kantoren, bedrijven en recreatieve en culturele voorzieningen in een zeer hoge dichtheid.

De ontwikkelingen bij Shell staan niet stil. Laboratoriumonderzoek kan in toenemende mate met computers worden gesimuleerd. Voor het vergroten van de efficiency is de oplossing gezocht in nieuwbouw in een compacter gebied dat goed aansluit op het wegennet. Daarvoor is een locatie gekozen ten westen van het Shell-terrein, in de Buiksloterham. Het huidige terrein komt vrij voor nieuwe functies. Gezien de ligging ten opzichte van de binnenstad is het mogelijk hier een nieuw, intensief bebouwd, gemengd stedelijk gebied te maken. Het is het eerste deelgebied waar de transformatie van de Noordelijke IJ-oever wordt gerealiseerd. De nieuwe voorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte voegen iets toe aan de IJ-oever, voor bewoners van Noord én voor bewoners uit de stad. Het wordt een plek waar je graag naartoe gaat. De bebouwingsdichtheid is ongeveer anderhalf keer zo hoog als die van het Java-eiland. De ligging is uniek: enerzijds wat afzijdig in de luwte, anderzijds vlakbij het centrum. Het stedenbouwkundig ontwerp benut deze bijzondere ligging maximaal. De relaties met het omringende woongebied, zoals de Van der Pekbuurt, en met het centrum van Amsterdam worden verbeterd. De oriëntatie op het zuidwesten en

de toevoeging van een groene oever in het hart van de stad nodigen ertoe uit om van dit deel van de Noordelijke IJ-oever een aantrekkelijke en voor een publiek toegankelijke verblijfplaats te maken.

Gebiedsdelen

Het stedenbouwkundig ontwerp voor het Shell-terrein bestaat uit twee duidelijk onderscheiden delen. Ze worden met elkaar verbonden door een uitloper van het oeverpark. Deze groene wig dringt diep door in het plangebied, bijna tot de Van der Pekbuurt. Het zuidelijk deel is het dichtst bebouwde deel. In dit deel staan nog enkele historisch waardevolle objecten, zoals de twee laboratoriumgebouwen aan het Buiksloterkanal en de Shell-toren. Vast staat dat de toren *Overhoeks* en het oude laboratorium in de toekomst behouden zullen blijven. Ook voor het nieuwe laboratorium wordt onderzocht of behoud een mogelijkheid is. De oude bedrijfsgebouwen worden opgenomen in een strip met hoogbouw rond hoven, waarin overwegend stedelijke voorzieningen zijn ondergebracht. Lobby's van hotels, entrees van kantoren en appartementencomplexen, horeca, vergaderfaciliteiten en culturele functies zijn bereikbaar via de hoven en via de openbare ruimte. Hier zal de nieuwe stadswijk zijn stedelijke karakter moeten krijgen. Voorwaarde is de aanwezigheid van een grote diversiteit aan culturele en recreatieve functies. Op deze plek, goed in het zicht en dicht bij het openbaar vervoer, is de kans op het aantrekken van stedelijke voorzieningen het grootst. Een overdekte tuin aan de voet van de toren *Overhoeks* kan het hele jaar door voor een stedelijke ambiance zorgen. De hoge gebouwen hebben in de meest letterlijke zin van het woord een stedelijke oriëntatie. De torens overzien het IJ en Amsterdam-Noord en ook een groot deel van de binnenstad.

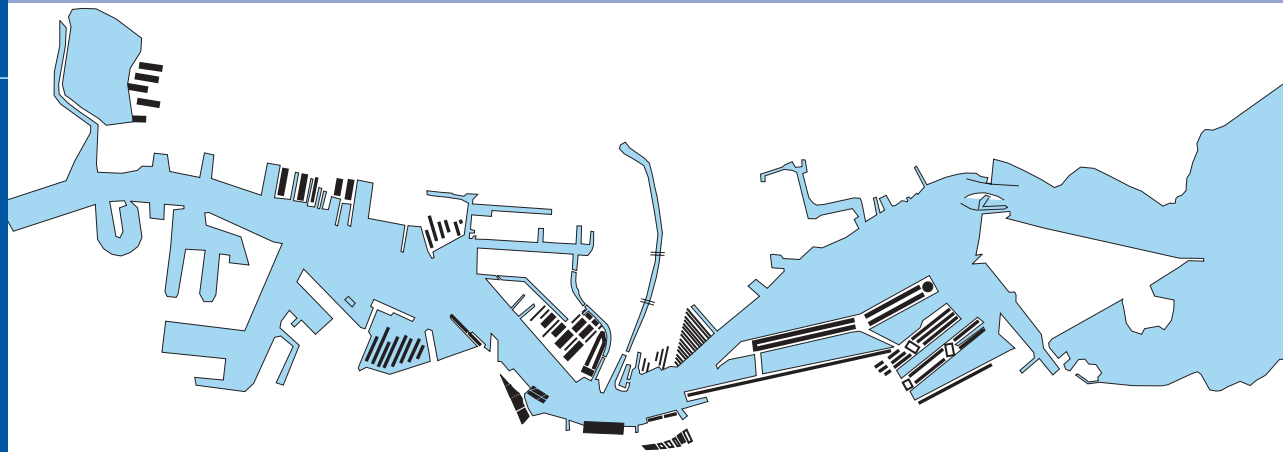
LUCHTFOTO SHELL-TERREIN



VOORBEELDUITWERKING SHELL-TERREIN



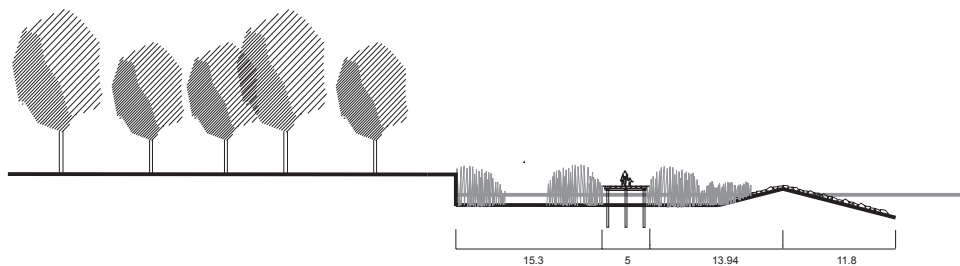
BEBOUWINGSSTRUCTUUR IJ-OEVERS



VOORBEELD GROENE OEVER SHELL-TERREIN



VOORBEELD OEVER NTC



OPENBARE RUIMTE SHELL-TERREIN



Ruim 60% van het programma is ondergebracht in het noordelijk gelegen deel. Dit gebied bestaat uit stukken land die haaks staan op het IJ, zodat er vanuit bijna het hele gebied zicht is op het IJ. De woningen en kantoren zijn hier in circa zeven lagen hoge, solitaire gebouwen gegroepeerd rond rustige binnenhoven. De hoven zijn goed zichtbaar vanaf de omringende straten en geven een groen straatbeeld. Ze zijn alleen toegankelijk voor de omwonenden. De gebouwen zijn bereikbaar via lift-hallen die tot in de parkeergarages doorlopen. In het pand bij de voetgangersentree is rekening gehouden met ruimte voor de stalling van fietsen. De entrees kunnen vanaf de straten en vanuit de binnenhoven worden bereikt. De appartementen en kantoren op de bovenste twee lagen en langs de randen hebben vrij uitzicht over de omgeving. De overige ruimten kijken aan de ene kant uit op de straat en aan de andere kant op een groen binnenhof.

Met de ontwikkeling van het Shell-terrein wordt een belangrijke, eerste stap gezet in de transformatie van de Noordelijke IJ-oever. Met dit plan is het mogelijk om een aanzienlijk programma te realiseren van 2200 woningen en 130.000 m² vloeroppervlak voor bedrijven, kantoren en voorzieningen. Van het totale vloeroppervlak is 70% bestemd voor wonen. Het aandeel sociale huurwoningen is in dit deelgebied 20%.

Optimale aansluiting op weg, water en groen

Een absolute voorwaarde voor een optimale ontwikkeling van het Shell-terrein is een goede aansluiting op de omgeving. De nieuwe raamwerken van wegen, groen en water zorgen hiervoor. In het Ontwikkelingsplan Shell is de bebouwingsstructuur sterk op het IJ gericht. Daarmee komt Amsterdam-Noord werkelijk aan het IJ te liggen.

Dat wordt nog versterkt door een groene scheg die vanaf het IJ tot aan de Van der Pekbuurt reikt. Een oeverpark zorgt ervoor dat er aan het IJ ook echt wat te beleven is. Voor de nieuwe bewoners van het gebied, maar ook voor de bewoners van de rest van Noord. Dit oeverpark vormt een verbinding tussen de Tolhuistuin en de nieuwe gebieden rond Zijkanaal I. Doordat dit park er komt, wordt het mogelijk de hoeveelheid openbare ruimte in het plangebied minimaal te houden. Een stringent doorgevoerd raamwerk van straten zorgt voor een efficiënte verkaveling. Het raamwerk openbare ruimte met de eerder beschreven standaardprofielen wordt via de Asterweg doorgetrokken tot op het Shell-terrein. Zo ontstaat een directe verbinding tussen het Shell-terrein en de route Klaprozenweg/Cornelis Douwesweg. De Grasweg is binnen dit raamwerk een uitzondering. Hier wordt de profielbreedte aangepast aan de bestaande situatie met aan de noordkant van de straat de tuinen van de woonschepen.

Het Shell-terrein krijgt verder een aansluiting tussen de Badhuisweg en de Van der Pekstraat. Door de ontwikkeling van het gebied worden de Van der Pekstraat en de Distelweg drukker, maar in het verkeersonderzoek is gebleken dat dat binnen de huidige profielen goed is op te lossen. Bovendien worden zo ook de winkels en voorzieningen rond het Mosplein en de Van der Pekstraat beter bereikbaar voor de nieuwe bewoners. De straten op het Shell-terrein hebben puur een functie voor verkeer. Speciale verblijfsplekken zijn vooral geplaatst binnen de bouwblokken in de vorm van royale binnenhoven die vanaf de straat zichtbaar zijn maar niet voor iedereen toegankelijk.

Ook per openbaar vervoer wordt het Shell-terrein goed bereikbaar. Er komt een centrale en hoogwaardige busverbinding met aansluiting op de ponten en – in de toekomst – het metrostation Van Hasseltlaan.



NDSM-stad: karakter van industrieplein

Het kerngebied NDSM-stad neemt in het Masterplan een centrale positie in, geografisch maar ook strategisch en programmatisch. Het is een knooppunt van land- en waterwegen op een heel centraal punt op de Noordelijke IJ-oever. Bovendien ligt hier de voormalige NDSM-werf, een belangrijke plek aan het IJ waar veel inwoners van Noord gewerkt hebben. Dit werfterrein wordt in het uitgevoerde historisch onderzoek van internationale, cultuurhistorische waarde genoemd. Die ligt niet zozeer in individuele gebouwen of hellingen, maar juist in het ensemble van gebouwen, hellingen en pleinen, waar het productieproces nog geheel afleesbaar is. Dit historische industrieplein is een belangrijke troefkaart voor de identiteit van het gebied. Bovendien is deze ruimte uitstekend geschikt gebleken voor evenementen, waarmee de werf ook een belangrijke culturele functie heeft in Amsterdam. Dit alles biedt een kans het werfterrein nog meer tot een belangrijke plek te maken. Een plek waar het hart van de nieuwe IJ-oever direct aan het IJ komt te liggen.

Openbaar plein

Het hart van NDSM-stad bestaat uit water, op het punt waar Zijkanaal I en het Van Hasselkanaal samenkomen en het IJ juist op zijn breedst is. Niet alleen waterwegen, ook belangrijke openbare landroutes leiden hiernaartoe. Nu en straks. Een voorbeeld is een groene oever langs het IJ vanaf de Sixhaven en het Shell-terrein. Een openbare kade langs het Van Hasselkanaal vanaf het Mosplein in oud-Noord. En een groene oever langs Zijkanaal I met

woonboten en openbare aanlegplaatsen, vanaf de voormalige zeedijk en het daarachter gelegen Waterland. Op dit knooppunt van routes ligt het werfterrein. De beste manier om dit terrein voor zo veel mogelijk mensen uit Noord en de stad betekenis te geven, is door het te bewaren in de vorm van een openbaar plein. Een deel van het plein is stenig, groot en open, waar de hellingen staan. Dit is een plek voor weidse uitzichten, een multifunctionele ruimte voor evenementen, een plek om uit te waaien. Een ander deel van het plein, het deel tussen de te handhaven gebouwen, is juist kleiner, beschut en gezellig, met bomen en mogelijk terrassen.

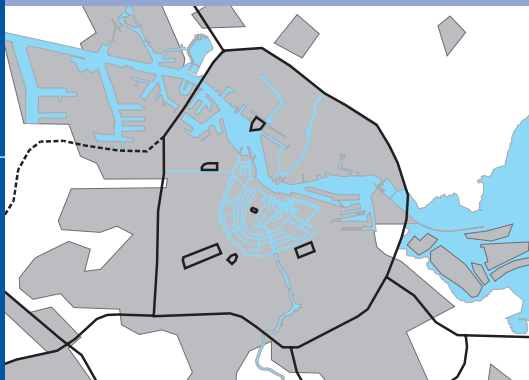
Wat is er te beleven aan de IJ-oever?

De landschappelijke kwaliteiten van dit deel van de IJ-oever en de omvang van de openbare ruimte maken een hoge stedelijke dichtheid niet alleen mogelijk, maar ook wenselijk. Zo kan in het westelijk deel van Noord een levendige plek aan het IJ ontstaan met uitstraling en betekenis voor aangrenzende buurten en delen van Noord. NDSM-stad zal samen met het Shell-terrein de hoogste dichtheid aan de Noordelijke IJ-oever hebben, met een bruto-fsi van circa 1,5 voor NDSM-stad en circa 2 voor het Shell-terrein. Maar stedelijkheid wordt ook bepaald door wat er aan die IJ-oever te beleven is, welk programma er is. Het grootste deel van het programma (70%) voor NDSM-stad bestaat uit circa 5000 woningen. De plek heeft uitstekende woonkwaliteiten. Daarmee ontstaat voldoende draagvlak voor basisvoorzieningen en is er een stevige basis voor levendigheid op straat. Het overige programma betreft circa 20% werken en circa 10% voorzieningen. Voor de voorzieningen is het wenselijk om ze te plaatsen op locaties die de openbare kwaliteiten versterken. Rond de openbare ruimte van de NDSM-werf kan met een (stedelijk) cultureel programma voortgebouwd worden op initiatieven als Kinetisch

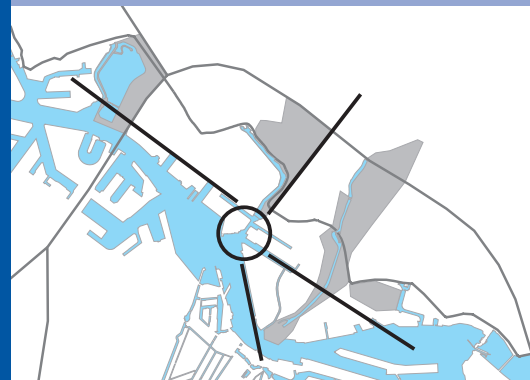
LUCHTFOTO NDSM-STAD



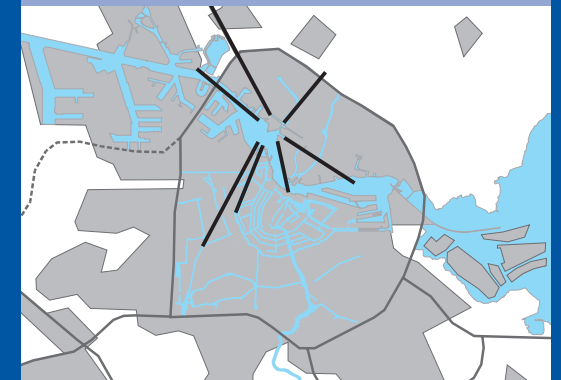
PLEK IN STAD



PLEK IN NOORD



ZICHTLIJNEN



VOORBEELDUITWERKING NDSM-STAD



OPENBARE RUIMTE NDSM-STAD



VOORBEELDUITWERKING PLEIN NDSM-WERF



Noord. Daarnaast kunnen kades en pieren benut worden als haven voor cruise- en chartervaart, als passantenhaven voor grotere schepen, of voor bijzondere (museale) schepen. En dat kan er weer voor zorgen dat de horeca hier kan floreren. Aan de andere zijde van Zijkanaal I, op de kop van het Van Hasselkanaal, is ruimte voor meer lokale, gebiedsgerichte voorzieningen: winkels, scholen, een bibliotheek et cetera. Ook hier is plaats voor aanlegplaatsen en een bijbehorend programma, zolang de openbaarheid van de oevers geen geweld wordt aangedaan. Langs de kade in de richting van het Mosplein is op termijn meer ruimte voor vestigingen met een openbare uitstraling. Hier kunnen bijvoorbeeld historische schepen aanleggen. De bruggen over het Van Hasselkanaal worden daarom bij voorkeur beweegbaar.

Inrichtingsmogelijkheden en ontsluiting

De openbare ruimte biedt structuur, samenhang en verblijfskwaliteit. Daartussen zijn verschillende ontwikkelingsgebieden die op verschillende manieren uitgewerkt kunnen worden. In het reeds ver uitgewerkte plandeel XXL wordt bijvoorbeeld uitgegaan van gesloten bouwblokken en multifunctionele woonwerkcasco's. Voor de bouwhoogte wordt in dit gebied uitgegaan van maximaal 30 meter met de mogelijkheid van accenten tot maximaal 60 meter. Het maaiveld wordt integraal opgehoogd met grond uit het gebied en een leeflaag. De waterkanten blijven laag, zodat het contact met het water behouden blijft.

Langs het Van Hasselkanaal is een hoge bebouwingswand mogelijk (maximaal 60 meter met een enkele hogere toren aan de zijde van het Zijkanaal I). In het gebied ten noorden ervan komt lagere bebouwing (maximaal 30 meter). Voor beide gebieden stellen we voor om extra water te graven.

Langs de Distelweg zou een gevarieerde strokenverkaveling haaks op het water kunnen komen. In dit gebied ten oosten van Zijkanaal I wordt het maaiveld integraal opgehoogd in verband met de aanwezige mobiele en immobiele verontreinigingen. Een interessante optie bij het AVI-GEB-terrein is het hergebruik van de bestaande ondergrondse kelders voor parkeerruimte. Deze mogelijkheid moet verder worden onderzocht.

Bij de NDSM-werf kunnen woontorens aan de hallenstructuren worden toegevoegd. Laagbouw en grondgebonden woningen komen er in NDSM-stad waarschijnlijk niet of slechts zeer beperkt. Het toepassen van hoogbouw is niet zomaar een van de uitwerkingsmogelijkheden om een specifieke woonkwaliteit te realiseren. Hoogbouw wordt ook ingezet om open ruimte te kunnen bewaren, ondanks een hoge bebouwingsdichtheid. Op die manier kan het werfterrein grotendeels als plein gehandhaafd blijven. Bovendien wordt met hoogbouw deze bijzondere plek in Noord van veraf zichtbaar gemaakt. De grote maat van het IJ en de relatief grote afstand tot bestaande woonbuurten maken een hoogte van 90 tot 120 meter mogelijk. Omdat de ruimte van werf en water centraal staat, zouden woontorens niet als objecten op het werfplein zelf moeten komen, maar een onderdeel vormen van de bebouwing om de werf en het water heen. Ook zijn parkeerdruk en windhinder dan eenvoudiger op te lossen. De cultuurhistorische waarde van de locatie stelt dus eisen aan de stedenbouwkundige opzet van het gebied, de maaiveldinrichting en de aanpak van de bodemsanering. De huidige maaiveldhoogte zal daarbij grotendeels worden gehandhaafd. De bereikbaarheid van NDSM-stad kan op korte termijn op relatief eenvoudige wijze verbeterd worden via een busverbinding en een pont. Twee plaatsen zijn zeer geschikt als aanlandingsplaats voor ponten: het plein bij de Baanderij en een plein op de kop van de Distelweg. Daar is ook ruimte om deze pont als

autopont te continueren. Voor de langere termijn is een reservering voor een aftakking van de Noord/Zuidlijn opgenomen. De halte zou in een groenzone aan de Klaprozenweg kunnen komen, tussen NDSM en de Bongerd in. Wijziging van de aansluiting van de TT Vasumweg op de Klaprozenweg maakt dit mogelijk. De nieuwe brug die in de toekomst de Papaverweg en de NDSM-werf verbindt, is uitsluitend voor bus- en langzaam verkeer bestemd.



De Noorder IJ-plas: uniek watergebied met bijzondere waarde

De Noorder IJ-plas is een bijzonder watergebied dat de overgang vormt van Amsterdam-Noord naar Zaanstad. De plas ligt op de plek waar vroeger het Barndegat lag: een komvormige uitloper van het IJ, die tot aan de oude zeedijk liep. Bij de inpoldering van de grote Noorder IJ-polder verdween het water en pas recent, rond 1970 werd de Noorder IJ-plas gegraven. Het is een diepe zandwinplas, zonder verbindingen met het omringende water. Ook in ecologische zin is de plas een geïsoleerd systeem, met hoge en zeer specifieke natuurwaarden die juist aan de isolatie van de plas te danken zijn. Het water heeft een brakke kwel, met ondiepe en diepe delen waar bijzondere dieren en planten voorkomen, maar andere dan in het IJ. Het water is bovendien zeer helder, soms met een voor Nederland bijzonder groot doorzicht van meer dan twee meter.

De achterkant krijgt een gezicht

In de omgeving van de Noorder IJ-plas komen enkele gebieden bij elkaar: de Zaanse Achtersluispolder, de Noorder IJ-plas, de Coentunnel, de sportvelden Melkweg en Oostzonerwerf en het Cornelis Douwesterrein. Momenteel is de plas een soort achterkant van het plangebied, een slecht ontsloten, weinig bekende plek aan de IJ-oever. Volgens het Masterplan moet de Noorder IJ-plas een gezicht krijgen. Tussen 2006 en 2010 zullen ten oosten van de huidige Coentunnel extra rijbanen en een nieuwe tunnel aangelegd worden voor de tweede Coentunnel. Het Masterplan houdt hier rekening mee. Sterker nog, de werkzaamheden die hier verricht worden,

kunnen worden aangegrepen om een start te maken met de herinrichting van het Noorder IJ-plasgebied. In het structuurplan staat de plas en omgeving aangegeven als grootschalig werkgebied in combinatie met het bestaande water. Dat biedt niet alleen kansen voor bedrijvigheid, maar ook voor recreatie, natuur en, voor een deel van het gebied, woningbouw. Het Masterplan zoekt een combinatie van deze functies, maar dan zo dat de kwaliteiten van het gebied benut en uitgebreid worden. Zo wordt de Noorder IJ-plas ook voor bewoners van Noord een waardevol onderdeel van de Noordelijke IJ-oever.

Kerngebied, maar dan anders

De Noorder IJ-plas is een van de drie kerngebieden aan de Noordelijke IJ-oever, met een heel eigen karakter. Het gebied is bij uitstek geschikt om de brug te slaan tussen Zaanstad en Noord. Maar ook om eens lekker een dag te recreëren, te genieten van het water en de natuur of aan een boot te klussen. En om nautische bedrijven een nieuwe plek te geven, bijvoorbeeld bedrijven die elders op de Noordelijke IJ-oever uit hun jasje groeien of een geschiktere locatie zoeken. Daarom worden in dit gebied recreatieve bedrijvigheid en nautische activiteiten ontwikkeld, zodat een aantrekkelijk werk-, recreatie- en natuurgebied ontstaat, dat voortbouwt op de bijzondere natuurwaarde en waterkwaliteit.

Om dat te bereiken, worden de verschillende activiteiten geconcentreerd: stedelijke functies binnen de ring A10 en watergebonden activiteiten, sport en recreatie rond de Noorder IJ-plas. Door concentratie van activiteiten die elkaar versterken, wordt versnippering in het gebied tegengegaan. De bereikbaarheid wordt verbeterd door een nieuwe weg die Zaanstad en Noord met elkaar verbindt: de Zaanselaan. Deze weg is geschikt voor de auto, langzaam verkeer en voor openbaar vervoer.

LUCHTFOTO NOORDER IJ-PLAS



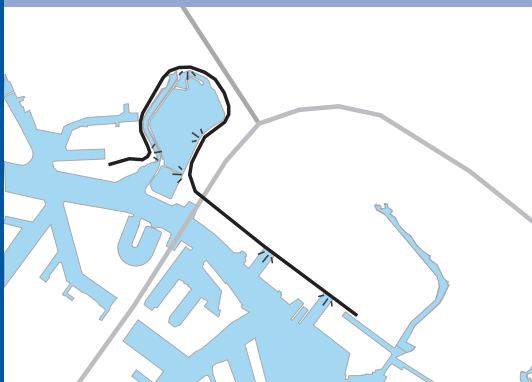
VOORBEELDUITWERKING NOORDER IJ-PLAS



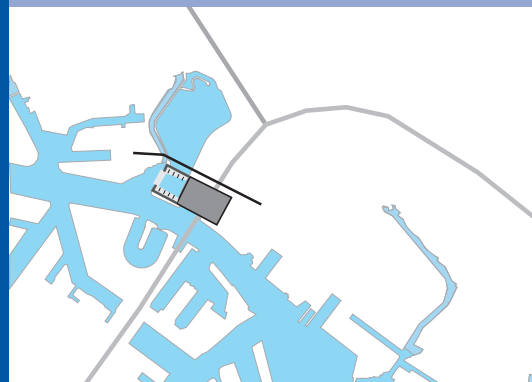
IJ-PLAS ALS KNOOP TUSSEN ZAASTAD EN NOORD



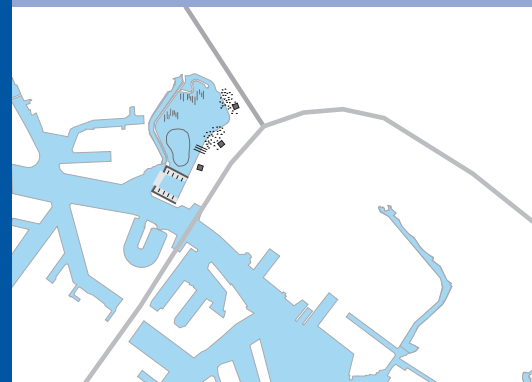
ROUTE NOORDELIJKE IJ-OEVER



VERPLAATSEN NAUTISCHE BEDRIJVIGHEID



RECREATIE EN NATUUR



Hij wordt gecombineerd met een reservering voor de aftakking van de Noord/Zuidlijn. Daarnaast wordt het raamwerk openbare ruimte aan de zuidzijde doorgetrokken tot aan de plas. Ook direct ten noorden van sportpark Melkweg, waar tunneltjes onder de A10 doorlopen wordt de Noorder IJ-plas verbonden met de rest van Noord. Voor fietsers, voetgangers en skaters ontstaat een route rond de plas. Op termijn kan ook een veerverbinding vanaf het Centraal Station of vanaf andere plekken in Noord dit gebied aandoen.

Door kwel is de waterkwaliteit bijzonder goed. Over de kwaliteit van de bodem is minder bekend. Er is in het verleden verontreinigde grond gestort, maar waar en hoeveel is nog niet bekend. Vervolgonderzoek zal duidelijk moeten maken welke saneringsmethode past bij de toekomstige inrichting.

Drie delen

Het kerngebied Noorder IJ-plas is in drie delen in te delen: het gebied rond de kleine plas, het gebied rond de grote plas en het gebied binnen de A10. Zij hebben elk een eigen programmatisch accent.

Kleine plas: nautisch centrum

De kleine plas wordt in de toekomst afgesloten van de grote plas en verbonden met het IJ. Een deel van deze kleine, ondiepere plas wordt gedempt. Hier vestigen zich nautische bedrijven waar zowel op het land als in het water gewerkt wordt aan het maken en repareren van kleine en middelgrote boten. Er is tevens plek voor een jachthaven en voor bijvoorbeeld reparatiewerven, winterstalling, horeca, winkels voor scheepsbenodigdheden en scheepsmakelaars. Het gebied is bereikbaar via de Zaanselaan en de verlengde TT Vasumweg.

Grote plas: sport en recreatie

In het grote deel van de plas wordt zorgvuldig omgesprongen met de bijzondere waterkwaliteit en het groene karakter en de ecologische waarde worden versterkt. Bewoners van Noord en omgeving kunnen straks in dit veelzijdige recreatiegebied genieten van groen, water, sport, recreatieve activiteiten en horeca. Het water van de grote plas blijft geïsoleerd van de omgeving. Het is geschikt voor niet-gemotoriseerde watersport, zoals zeilen met kleine zeilbootjes, kanoën, roeien, duiken, zwemmen en waterskiën. Het gebied rond de plas wordt ingericht als park en natuurgebied met bijvoorbeeld een skatebaan, sportvelden, speelbossen, ligweiden en horeca. Door in de noordoosthoek de overgang tussen land en water heel geleidelijk te maken, ontstaat een ondiep watergedeelte met een strand, afgewisseld door rietlanden. Hier kunnen kleine kinderen veilig in het water spelen en voor planten en dieren die in ondiep water leven, zijn dit soort overgangszones bijzonder waardevol. Het gebied vormt in de toekomst een goed alternatief voor de sportvelden van het Melkweg-complex. Ze liggen hier in een aantrekkelijke omgeving en andere recreatieve activiteiten zijn dichtbij. Bovendien zijn ze goed bereikbaar via de Zaanselaan en via de iets noordelijker gelegen weg onder de A10 door. Aan de zuidoostzijde van de plas worden de gebouwde recreatievoorzieningen geconcentreerd. Bij een verbeterde bereikbaarheid via het openbaar vervoer is deze plek aan het water zeer geschikt voor een hotel, een congrescentrum of bijvoorbeeld een thermencomplex.

Binnen de ring

Als in de toekomst gekozen wordt voor verplaatsing van de sportvelden aan de Melkweg, ontstaat er in het gebied tussen de A10 en Tuindorp Oostzaan ruimte voor werk- en eventueel woonfuncties, ingebed in het groen. Deze sluiten aan bij het Cornelis Douwesterrein en de bestaande woongebieden. Groen- en waterstructuren

rond Tuindorp Oostzaan, zoals de Westertocht, worden doorgetrokken tot aan de A10 en verbreed. Dit draagt bij aan de mogelijkheden voor waterberging rond Tuindorp Oostzaan. De werk- en woongebieden zijn bereikbaar vanaf het Coentunnelcircuit. Een optie is om ook voor sportpark Oostzanerwerf op termijn een verplaatsing naar de Noorder IJ-plas te overwegen. Dan ontstaan nog meer ontwikkelingsmogelijkheden binnen de ring.

Planontwikkeling

Het is van belang om op korte termijn te starten met de verdere planvorming rond de Noorder IJ-plas door met Rijkswaterstaat, Zaanstad en andere belanghebbenden in het gebied rond de tafel te gaan zitten. Op die wijze valt er winst te halen uit het combineren van ieders wensen. Dan kunnen de plannen goed op elkaar worden afgestemd.



Tolhuistuin en Sixhaven: de entree van Noord

De entree van Amsterdam-Noord is het gebied rond het Tolhuis en de Sixhaven. Hier komen pont, bus, wandel-, fiets- én de vaarroutes naar Waterland bijeen. En hier krijgt in de toekomst de Noord/Zuidlijn een station. Die drukte is niet nieuw. Vroeger was dit ook al een overstapplaats van verschillende routes over water en land. En aan het begin van de 20^e eeuw was het de pleisterplaats van Noord. Hier kwamen 's zondags duizenden mensen naartoe om zich te verpozen. Het is een cultuurhistorisch kerngebied met een landelijk karakter, beeldbepalende groen- en waterstructuren en daartussen kleinschalige bebouwing. De sluizen en bijbehorende gebouwen zijn historische, waterbouwkundige werken van betekenis. Het gebied staat op de nominatie voor een aanwijzing als Rijks Beschermd Stadsgezicht. Het is echter ook een gebied waarvan een groot deel niet toegankelijk is voor publiek. Waarvan sommige delen niet of nauwelijks tot de verbeelding spreken. Waar niet alle routes makkelijk te vinden zijn. En waarvan de aansluiting op omliggende gebieden beter kan.

Dat is al voldoende reden om de omgeving van de Tolhuistuin in de nabije toekomst te willen verbeteren. Er is nog een reden. Het Shell-terrein wordt openbaar gebied. Aan de westzijde van het Buiksloterkanaal komt een nieuwe stadswijk met woningen, bedrijfsgebouwen en voorzieningen. Steeds meer mensen zullen dus gebruik willen maken van het groen en de openbare ruimte. Het is dan belangrijk dat dit gemakkelijk bereikbaar is en dat de kwaliteit hoog is. Daarom is het gebied Tolhuistuin en Sixhaven terecht bij de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever betrokken.

Openbaar en toegankelijk

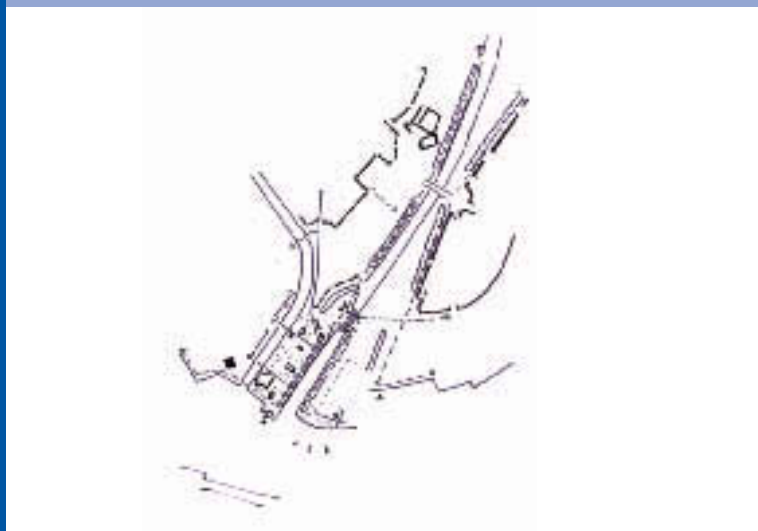
Tolhuistuin/Sixhaven heeft enkele waardevolle, opvallende kenmerken. Het Noordhollands Kanaal met de karakteristieke sluizen, de prachtige bomenrijen langs het kanaal, de historische bebouwing zoals het ponthuis, tolhuis en een aantal gebouwen op het Shellterrein, het arboretum, de jachthaven en het decor van groen en masten waar je vanaf de zuidoever op uitkijkt. Deze moeten uiteraard behouden blijven. Een aantal andere kwaliteiten wordt verbeterd.

Om het gebied toegankelijker te maken voor bezoekers en te zorgen dat de bezoeker zich welkom voelt in Noord, worden private en semi-private delen toegevoegd aan het openbaar toegankelijke groengebied. Het gaat hier onder andere om het arboretum op het Shell-terrein, het gebied tussen het kanaal en de Nieuwe Leeuwarderweg en het gebied rond de Sixhaven. Nu al zijn er het Tolhuis en 't Ponthuys, die ervoor zorgen dat je op een prettige manier kan neerstrijken in het gebied. Door het toevoegen van meer functies zal dit publiekskarakter in de toekomst versterkt worden. De bebouwing en het park moeten samenhang vertonen en de identiteit van het gebied versterken. Uitgangspunt voor de vernieuwing is dat het Tolhuistuin/Sixhaven-gebied zijn groene, landschappelijke karakter behoudt met het kanaal als centraal element. Een betere toegankelijkheid wordt ook verkregen door de bereikbaarheid te vergroten. Daarom krijgt de entree van Noord een goede verbinding met de omliggende woongebieden en andere delen van Noord. De routes worden inzichtelijker en van betere kwaliteit. Zo wordt de route naar Waterland verbeterd door een nieuwe brug te maken over de zijarm van het Noordhollands Kanaal. De route wordt daardoor veel eenduidiger, de vele verkeersbordjes zijn dan niet meer nodig. Ook de twee delen van de Noordelijke IJ-oever worden in de toekomst met een brug over het Noord-

TOLHUISTUIN EN SIXHAVEN: GROENE KOP



KWALITEITEN



LUCHTFOTO SIXHAVEN



VOORBEELDUITWERKING TOLHUIS-SIXHAVEN



hollands Kanaal met elkaar verbonden, die aansluit op de toekomstige halte Sixhaven van de Noord/Zuidlijn en op de Meeuwenlaan en IJ-oever.

Samenhang

De Tolhuistuin en Sixhaven bestaan uit veel waardevol groen met een landschappelijk karakter. Er zijn in het gebied drie karakteristieke delen: het gebied rond de Tolhuistuin, het gebied rond de sluisen en het gebied rond de Sixhaven. De sferen van deze drie gebieden worden verder uitgebouwd en binnen een groter landschap geplaatst. Op strategische plekken wordt bebouwing toegevoegd. Park en bebouwing vormen dan een samenhangend, aantrekkelijk geheel dat in noordelijke richting overgaat in de routes langs het kanaal richting Waterland. Op deze manier wordt het parkgebied opgerekt en toegankelijk gemaakt.

Er is een voorbeelduitwerking voor het gebied gemaakt, die een mogelijke toekomst schetst. Een vervolgstudie moet uitwijzen wat de ruimtelijke en programmatische uitwerking voor het gebied precies zal worden.



