



Buiksloterham en Papaverhoek: aantrekkelijk rommelig

Groot naast klein, mooi naast lelijk, oud naast nieuw... De Buiksloterham is een bedrijventerrein waar continu veranderingen en nieuw gebruik te zien zijn met een grote diversiteit aan kavels, functies en dichtheden. Het is precies deze gevarieerde en wat rommelige ontwikkeling die het gebied een eigen aantrekkelijk karakter geeft. Maar het gebied is slecht ontsloten. Door het ontbreken van bruggen moeten ondernemers en bezoekers ver omrijden. De waterkant, een van de potentieel aantrekkelijkste kansen van het gebied, is vaak niet of slecht toegankelijk. Daarnaast is er in grote delen sprake van bodemvervuiling en slechte ontwatering. Met de herontwikkeling van het Shell-terrein komt de ontwikkeling van de Buiksloterham in een stroomversnelling. De ontsluiting wordt verbeterd en wonen wordt hier mogelijk gemaakt. De doelstelling die we nastreven in het Masterplan Noordelijke IJ-oever voor de Buiksloterham, is de extra kansen te benutten. Met behoud van de specifieke kwaliteit van het gebied: een gevarieerd, gemengd stedelijk gebied.

Ontsluiting verbeterd

De Buiksloterhampolder wordt geordend door een water- en wegenstructuur in steeds wisselende richtingen met de verkaveling haaks hierop. Er zijn kleine en grote kavels, brede en lange, smalle. Opvallend is dat ten zuiden van het Van Hasselkanaal de meeste kavels direct aan het water grenzen, terwijl dat aan de noord-zijde niet het geval is. Maar voor alle kavels geldt dat de ontwikkelingskansen voor een belangrijk deel bepaald

worden door de ligging aan wegen of water. En juist aan deze ontsluiting ontbreekt het een en ander. Daarom wordt een raamwerk van wegen gemaakt met extra bruggen en straten met bomen. Ook wordt de inrichting verbeterd. De Middenontsluiting is een van de routes die op korte termijn voor verbetering zal zorgen. Om de kop van de Grasweg spoedig te kunnen ontwikkelen, wordt halverwege de Grasweg een brug over het water gemaakt, die aansluit op de Middenontsluiting. In de beginfase is dit een waardevolle aanvulling op het auto-netwerk, waardoor bijvoorbeeld het NTC optimaal op de Middenontsluiting aangesloten kan worden. Op termijn is het wenselijk deze brug alleen voor langzaam verkeer toegankelijk te maken, als een tweede autobrug over het Van Hasselkanaal gerealiseerd is. Zo wordt de verkeersdruk beter door het gebied gespreid. De Middenontsluiting kan ook de toenemende druk op de Distelweg opvangen. Om deze weg te ontlasten worden in de Distelweg doserende en verkeersremmende maatregelen genomen. De mogelijkheden van het gebied kunnen verder vergroot worden door nog meer zijstraatjes aan te leggen, openbaar dan wel semi-openbaar. Dit zou vooral bij de herontwikkeling van grotere kavels een optie zijn, want de transparantie en de programmatische mogelijkheden van deze blokken worden hierdoor aanzienlijk vergroot. Er ontstaan doorzichten naar het water en langs de zijstraten ontstaan extra mogelijkheden voor kleinere units, voor parkeren en laden en lossen, en voor de individuele ontwikkeling van kleine kavels. Het graven van extra water is geen noodzaak. Het zou wel kunnen, bijvoorbeeld in de vorm van insteekhaventjes, zoals langs het IJ.



LUCHTFOTO BUIKSLOTERHAM-PAPAVERWEGGEBIED



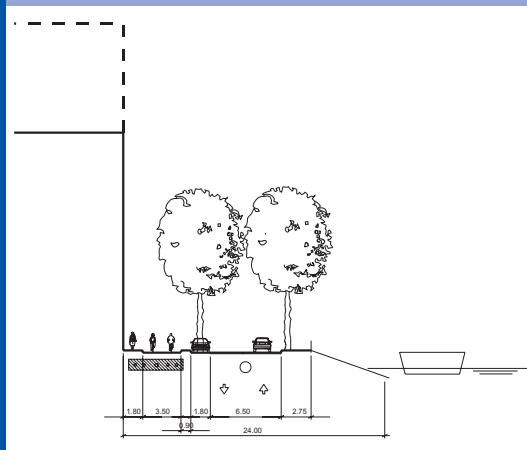
PROFIELEN BUIKSLOTERHAM-PAPAVERWEGGEBIED



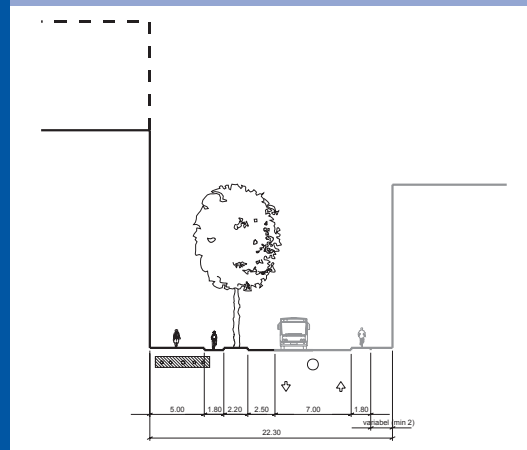
VOORBEELDUITWERKING BUIKSLOTERHAM-PAPAVERWEGGEBIED



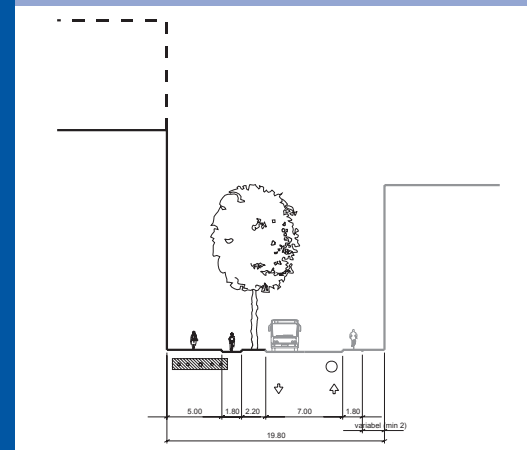
PROFIEL GRASWEG MET TUINEN



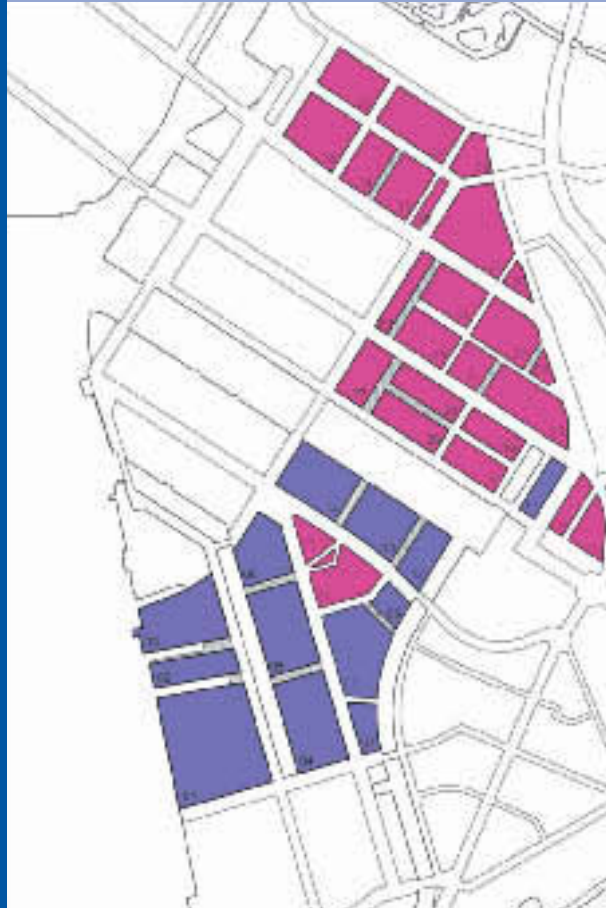
TIJDELIJK PROFIEL 1





TIJDELIJK PROFIEL 2







KAVELTYPLOGIE



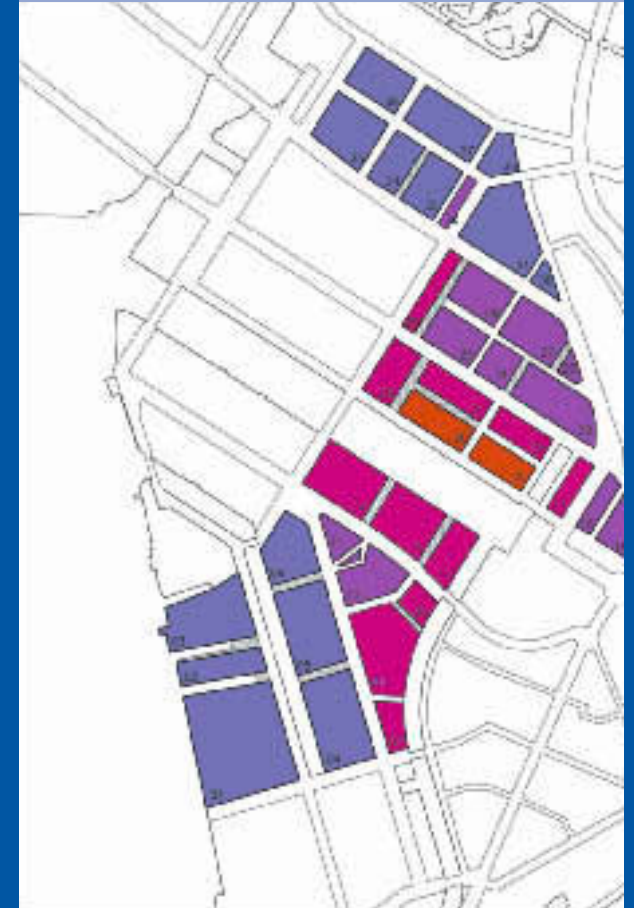
-  Waterkavel
-  Landkavel





VOORBEELD KAVELDICHTHEID



-  FSI: 2,2 - 2,6
-  FSI: 1,8 - 2,2
-  FSI: 1,4 - 1,8
-  FSI: 1,0 - 1,4

VOORBEELD FUNCTIEMIX



-  0% wonen
-  Maximaal 40% wonen
-  Maximaal 60% wonen
-  Maximaal 80% wonen

RAAMWERK WEGEN



 Mogelijke nieuwe zijstraten

Wonen én werken levendiger

Naast de verbetering van de ontsluiting worden de ontwikkelingsmogelijkheden van de kavels verder vergroot. In dit gebied worden werken én ook wonen mogelijk. Maar wonen kan niet overal. Bijvoorbeeld niet langs het Tolhuiskanaal en in de Metaalbewerkerbuurt waar het gebied wordt ingericht voor bedrijven en onderzoeksinstellingen. Daar komt onder andere het New Technology Centre van Shell. Maar in de delen aan weerszijden van het Van Hasseltkanaal kan ook gewoond worden. Dit gebied is de verbindende schakel tussen oud-Noord en de kerngebieden Shell-terrein en NDSM-stad. Door functiemenging wordt het gebied een stuk levendiger, waardoor routes ook 's avonds sociaal veilig zijn. De menging van wonen en werken is op vele manieren mogelijk, op grote en kleine kavels. Soms naast elkaar, soms gestapeld, soms verweven in de vorm van praktijk- of atelierwoningen. Er wordt gedacht aan een gemiddeld percentage wonen van 40 tot 60% in de gemengde gebieden van de Buiksloterham. Milieubelasting en de maatvoering van de bedrijvigheid vormen een belangrijke factor. In een ontwikkelingsplan zullen de ontwikkelingsregels verder uitgezocht moeten worden. Maar duidelijk is dat in de Buiksloterham een breed scala van vestigingsmogelijkheden zal ontstaan.



Verdubbeling van bebouwing

Wat de bebouwingsdichtheid betreft, wordt gedacht aan een gemiddelde dichtheid met een fsi van circa 1. Ter vergelijking: de huidige gebieds-fsi van de Buiksloterham is ongeveer 0,5, de braakliggende kavels niet meegerekend. Het doel is dus een ruime verdubbeling van de hoeveelheid bebouwing. Maar ook hierbij geldt dat sommige gebieden dichter zullen zijn, en andere minder dicht. De combinatie van werken met wonen biedt mogelijkheden voor een hogere dichtheid dan wanneer alleen bedrijvigheid wordt gefaciliteerd. In het centrale deel van de Buiksloterham, langs het Van Hasselkanaal, is een fsi van 1 tot 1,5 aannemelijk. In de delen zonder wonen zou de fsi juist iets lager dan 1 kunnen zijn. Voor het hele gebied wordt uitgegaan van een maximale hoogte van 30 meter. Uitzondering hierop vormt de noordzijde van het Van Hasselkanaal waar de openbare kade de verbinding vormt tussen het Mosplein en het Zijkanaal I. Hier kan langs de kade tot 60 meter hoogte worden gebouwd. In verband met de geleidelijke transformatie van het gebied wordt hier geen integrale ophoging voorgesteld. De keuze voor bodemsanering kan variëren en wordt per gebiedsdeel vastgesteld. Grondverbeterende maatregelen en drainage verbeteren de waterhuishouding.

Eenvoudige procesregels

De Buiksloterham ontleent zijn huidige en potentiële aantrekkelijkheid aan spontaniteit en het ontbreken van (te) veel regels. Toch moet er een aantal zaken geregeld worden, wil het gebied deze kwaliteiten behouden in de toekomstige stroomversnelling en verdichting. Het gaat dan vooral om enkele simpele, maar cruciale procesregels, niet om esthetische regels. Structurele zaken worden vastgelegd, zoals het realiseren van het

raamwerk en een aantal nieuwe dwarsstraten. Voor de ontwikkeling per kavel worden programmatische spelregels opgesteld. Daarnaast moeten er regels zijn voor het oplossen van de parkeerdruk in het blok en het introduceren van een minimum aan groen. De strekking van de regels is duidelijk: een minimumgarantie dat daadwerkelijk een gemengd woonwerkmilieu kan groeien. Een milieu dat een specifieke, aanvullende kwaliteit biedt aan de ontwikkelingen in de Noordelijke IJ-oever. De manier waarop deze regels precies geformuleerd moeten worden, zal in een ontwikkelingsplan voor de Buiksloterham vastgelegd moeten worden.

Op basis van de beperkte gegevens over voorkomende verontreinigingen in de Buiksloterham kan geconcludeerd worden dat zonder een situatie van geleidelijke transformatie integrale ophoging een logische keuze zou zijn geweest. En dat zou tegelijk een probleem in de waterhuishouding oplossen. Het hele gebied is nu erg nat door een lage ligging en slecht doorlatende grond. Zonder maatregelen is het planten van bomen, de aanleg van verharding en nieuwbouw problematisch. Maar de wens tot integrale ophoging staat op gespannen voet met de wens van geleidelijke transformatie. Het zal van de korrelgrootte van transformatie afhangen in welke mate integrale ophoging mogelijk is. Bij een grove korrel is dat mogelijk maar bij een fijne korrel zal naar oplossingen per perceel moeten worden gezocht. Oplossingen voor de verontreinigingen en oplossingen voor de slechte waterhuishouding. Nader onderzoek naar de feitelijke situatie is hiervoor nodig.

De Papaverhoek

Voor de Papaverhoek geldt een extra opgave, doordat de verkeerssituatie rond het Mosplein om een oplossing vraagt. Nu al is dit één van de moeilijkste verkeersknooppunten in Noord, waarbij een grote verkeersstroom zich door de smalle straten van de buurten grenzend aan het Mosplein wringt. Dit deel van Noord nodigt daardoor niet uit tot een bezoek of tot een verblijf langer dan noodzakelijk. En in de toekomst zal de verkeersdruk alleen maar verder toenemen. Een structurele oplossing is dan ook vereist. Met de kans om oud-Noord weer aan het water te leggen en oud met nieuw te verbinden. Het Masterplan draagt als oplossing aan om het verkeer te ontwarren en lokaal verkeer te scheiden van de hoofdstroom. Een verbinding tussen het Mosplein en de Klaprozenweg via de kop van het Van Hasselkanaal zou kunnen samengaan met een grondige herstructurering van de Papaverhoek, en met de afbraak van het hotel. De Papaverhoek biedt nieuwe ontwikkelingskansen voor het hart van oud-Noord en het Mosplein komt dan weer aan het water te liggen. Deze oplossing is een globaal idee en vraagt om een nadere uitwerking. Maar het is duidelijk dat dit een gecompliceerde opgave betreft, waar alles met alles samenhangt.



Het Cornelis Douwesterrein: ruim baan

Het Cornelis Douwesterrein is bij uitstek een gebied waar bedrijven ruim baan krijgen. In het verleden, nu en ook in de toekomst. Dat past in de afspraak die met het bedrijfsleven is gemaakt en dat past in wat hier volgens de milieucontouren mogelijk is. Op een groot deel van het terrein zijn grootschalige bedrijven gevestigd of gepland. Voor het meest oostelijke deel is de bedrijfsbebouwing kleinschaliger. Shipdock vormt een bijzonder element in het gebied. Deze oude, nog functionerende scheepswerf is één van de weinige overgebleven scheepsbouwgerelateerde functies in het gebied. De imposante kranen en steigers zijn van veraf zichtbaar en geven het gebied, samen met de grote loodsen en de grote zeeschepen die hier aanmeren, een grootschalige industriële uitstraling.

Meer arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het Cornelis Douwesterrein moet gericht zijn op een optimale situatie voor bestaande en nieuwe bedrijven. Optimalisering van het grondgebruik is daarbij van belang, zodat het aantal bedrijven en arbeidsplaatsen uitgebreid kan worden. De streefwaarde voor de dichtheid ligt tussen fsi 0.6 en 1, met een maximale bouwhoogte van dertig meter, met daarin accenten van maximaal zestig meter hoog. Voor een belangrijk deel is het Cornelis Douwesterrein al met het aanbrenge van leeflagen geschikt gemaakt voor het toekomstige gebruik. Een stevig raamwerk openbare ruimte zorgt ervoor dat die ontwikkeling door kan gaan. De TT Vasumweg vormt daarbij de ruggengraat van

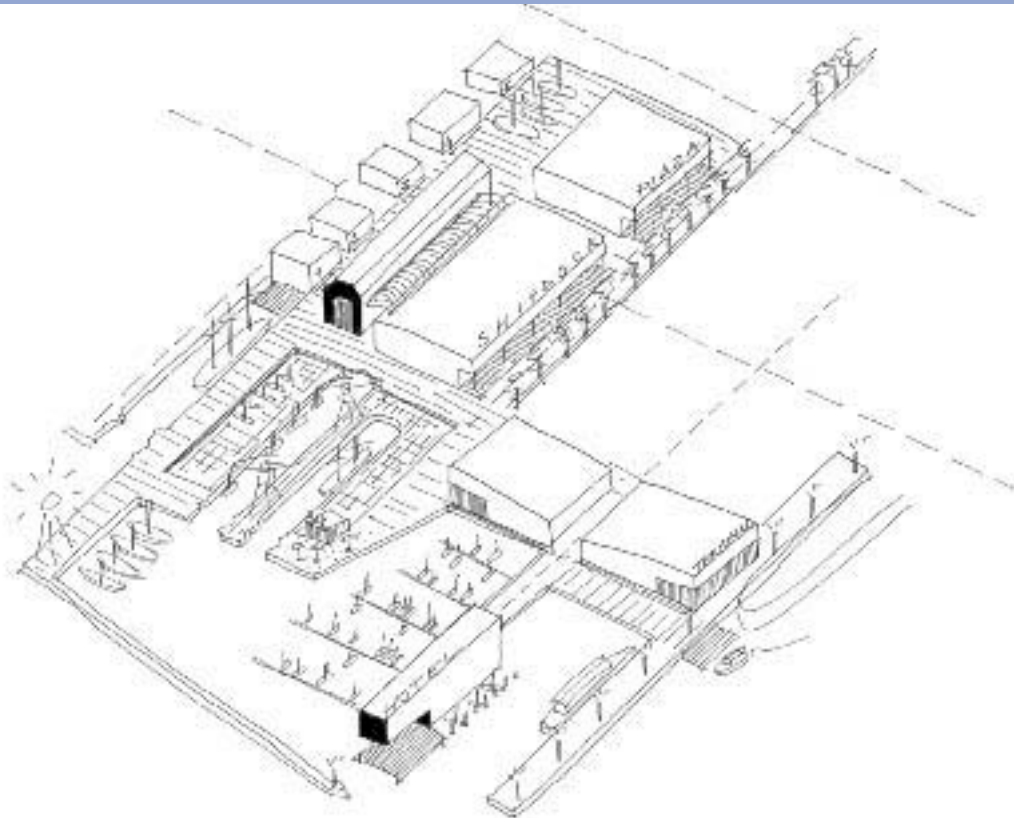
het gebied. De Cornelis Douwesweg is breder dan de standaardmaat van dertig meter, aangezien deze weg één van de hoofdontsluitingswegen van Amsterdam-Noord is. De bestaande ecologische zone bij Tuindorp Oostzaan en het groen bij het Cornelis Douwesterrein vormen samen een parkachtig gebied waar de Cornelis Douwesweg als een parkway wordt ingepast. Hier wordt ruimte gereserveerd voor een toekomstige aftakking van de Noord/Zuidlijn. Het aantal aansluitingen op de Cornelis Douwesweg wordt beperkt gehouden, zodat het verkeer op deze hoofdroute goed doorstroomt en er geen sluipverkeer door de tuindorpen komt. Er is een ruime en veilige oversteek voor voetgangers en fietsers en er komt er nog één bij. Bijzondere plekken in het netwerk openbare ruimte zijn de zone naar de HBG-haven, het Keerkringpark en, bij een eventuele transformatie van het Shipdock-terrein, een zone aan de oostzijde van dit terrein. Hiermee wordt invulling gegeven aan het begrip 'Noord aan het IJ'. Bewoners van Tuindorp Oostzaan kunnen op een prettige manier genieten van de oever van het IJ.

Dokkenlandschap

Shipdock bestaat uit een verzameling terreinen waar een aantal aan elkaar gerelateerde bedrijven gevestigd is. Een scheepswerf gericht op reparatie van schepen, een terrein waar kranen worden gemaakt en diverse kleinere bedrijven. De aanwezigheid van scheepsgerelateerde bedrijven aan de Noordelijke IJ-oever is waardevol, hier is de lange historie van het gebied nog steeds zichtbaar. Het Shipdock-gebied heeft dezelfde kenmerken als de NDSM-werf en is onderdeel van de geschiedenis van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij. Bij een eventuele wijziging van de functie van het gebied moeten we dan ook voorzichtig omspringen met de huidige structuur. De dokkenstructuur en de ligging



VOORBEELDUITWERKING SHIPDOCK



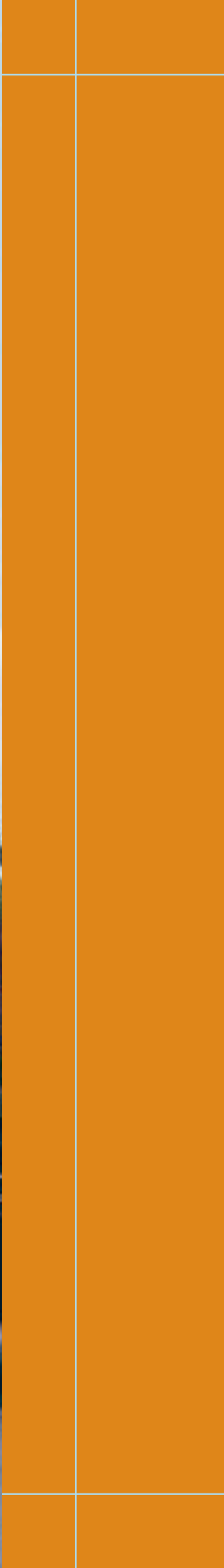
van Shipdock vormen bij transformatie een prachtige basis voor waterrecreatie. Hier gaat het dan niet om ligplaatsen voor kleine bootjes, maar juist de grotere schepen passen in dit grootschalige dokkenlandschap. Nieuwe bebouwing kan hieraan toegevoegd worden. Bij de herinrichting van dit gebied moet rekening gehouden worden met de naar verwachting sterk verontreinigde bodem van met name zware metalen en PAK. De sterke gerichtheid op het IJ kan, net als bij het Shell-terrein, de brug slaan tussen bestaand Noord en het IJ. De historisch waardevolle loods geeft de mogelijkheid om die richting extra te benadrukken door het maken van een verspringing in de TT Vasumweg. Hierbij wordt de openbare ruimte tussen tuindorp Oostzaan en het IJ, aan de oostzijde van het Shipdock-terrein, ingericht als één grote pleinachtige ruimte waarop diverse gebouwen staan. Net als het Keerkringpark en de zone op de kop van de HBG-haven, vormt deze ruimte de brug tussen de tuindorpen en het IJ.





DEEL E

Uitvoerings- strategie



Van industrieterrein naar stedelijk gebied

De opgave van dit Masterplan is het behouden en versterken van de economie aan de Noordelijke IJ-oever, gecombineerd met het ontstaan van nieuwe stedelijke kernen en gemengde zones. Die twee ontwikkelingen zijn te combineren omdat het plangebied niet alleen groot maar ook divers is. Verschillende werelden kunnen er naast elkaar bestaan.

De verandering is zeer ingrijpend. Momenteel wonen er in het hele plangebied, de woonschepen niet meegerekend, niet meer dan 100 mensen en werken er ongeveer 8000 mensen. Bij een oppervlak (exclusief de Noorder IJ-plas en het overige water) van ongeveer 250 hectare betekent dit dat er gemiddeld 35 mensen actief zijn per hectare en dan ook nog hoofdzakelijk overdag. Als we dit vergelijken met het Amsterdams gemiddelde van 210, blijkt dat we te maken hebben met een verzesvoudiging van het activiteitsniveau. Alle reden om het veranderingsproces in de tijd uit te smeren en het zorgvuldig te plannen en te organiseren. Dat laatste is ook nodig omdat alle belanghebbenden in en buiten de Noordelijke IJ-oever voor langere tijd willen weten waar zij aan toe zijn. In dit deel beschrijven we allereerst welke uitgangspunten we hebben gekozen bij de planning van het veranderingsproces. Daarna gaan we in op de belemmeringen die er zijn en de gekozen methoden om die belemmeringen weg te nemen. Ten slotte volgt een beschrijving van het proces in drie fasen tussen 2003 en 2030.

Verbanden respecteren

Om een geleidelijke transformatie van de Noordelijke IJ-oever mogelijk te maken, onderscheiden we in het Masterplan drie raamwerken, namelijk groen en openbare ruimte, water en verkeer. Binnen deze raamwerken kunnen de verschillende deelgebieden of 'velden' flexibel worden ingevuld. Soms vraagt die invulling de realisatie of aanpassing van delen van het raamwerk. De ontwikkeling van het Shell-terrein bijvoorbeeld is niet denkbaar zonder de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Klaprozenweg naar de Shell-locatie. Een deel van het raamwerk verkeer zal dus gelijktijdig met de invulling van het Shell-terrein worden gerealiseerd. Zo zijn ook delen van het blauwe en groene raamwerk gekoppeld aan de transformatie van sommige deelgebieden. We hebben daarom voor het hele IJ-oevergebied geanalyseerd welke verbanden er zijn tussen de invulling van de velden en de realisatie van de raamwerken. Deze verbanden moeten we respecteren.

Veel doen met weinig middelen

Een tweede uitgangspunt in onze uitvoeringsstrategie is het bereiken van een maximaal rendement op investeringen in het gebied. Daarbij gaat het in de eerste plaats om investeringen in de grondexploitatie en de uitvoering van openbare werken. Om die te kunnen beoordelen, hebben we in nauwe samenwerking met het gemeentelijk Ontwikkelingsbedrijf een rekenmodel ontwikkeld. Dat is opgebouwd uit de drie raamwerken van het Masterplan en een dertigtal ontwikkelingsvelden. Bij de investeringen is onderscheid gemaakt tussen twee categorieën, namelijk de investeringen in de hoofden en de investeringen in de velden. Bij de eerste categorie is rekening gehouden met (mede)financiering uit externe fondsen ten behoeve van infrastructuur,



groen en water. Ook voor de kosten van bodemsanering is gerekend met enige (beperkte) co-financiering door het Rijk. Vervolgens zijn voor de velden met behulp van kengetallen de noodzakelijke investeringen en de verwachte grondopbrengsten in beeld gebracht. Deze berekeningen hebben geresulteerd in exploitatiesaldi per veld. Deze zijn in een aantal gevallen positief, doordat de gemeente diverse terreinen met lage boekwaarde in eigendom heeft, waar ontwikkeling financieel aantrekkelijk is. Door positieve en negatieve uitkomsten op een verstandige manier te combineren, hebben we getracht met weinig geld veel resultaat te bereiken. Over de opbouw van het rekenmodel en de uitkomst van de exploitatieberekeningen wordt afzonderlijk gerapporteerd.

Maximaal profijt

Een belangrijk uitgangspunt bij de planning van het uitvoeringsproces was dat gerealiseerde voorzieningen goed moeten worden benut. Als er investeringen worden gedaan om de bereikbaarheid te verbeteren, proberen we maximaal te profiteren van de nieuwe wegen en bruggen, bijvoorbeeld door aangrenzende terreinen aansluitend te ontwikkelen. Als werkzaamheden plaatsvinden voor zware infrastructuur, zoals de aanleg van de tweede Coentunnel, ligt het voor de hand om in de omgeving van de Noorder IJ-plas de aangrenzende terreinen direct aan te passen aan hun toekomstige bestemming. Zo kunnen we 'werk met werk maken' en profiteren we maximaal van investeringen in het gebied.

Waardeontwikkeling

De financiële analyses laten zien dat er gebieden en velden zijn met positieve saldi en gebieden met een negatief resultaat. Sommige ingrepen vragen zulke hoge investeringen, dat ze bij de huidige grondwaarden geen kans van slagen hebben. Deze ingrepen zijn in de fasering uiteraard voor de lange termijn gepland.

Om kostbare projecten op termijn kansrijk te maken, zullen de ontwikkelingen op de korte termijn onder andere moeten zorgen voor waardestijging. Ontwikkelingen die daaraan kunnen bijdragen, zijn bijvoorbeeld de introductie van het wonen op een aantal locaties, het stimuleren van nautische activiteiten, het koesteren van de cultuurcomponent en het starten met de aanleg van een groene openbare oever. Als we ze goed inzetten, komt de Noordelijke IJ-oever geleidelijk 'op de kaart' te staan van bewoners, gebruikers en investeerders. Zodat na een eerste serie projecten ook een tweede tot de financiële mogelijkheden gaat behoren. Het spreekt vanzelf dat dit proces van waarde-ontwikkeling alleen kans van slagen heeft als het in nauw overleg met marktpartijen wordt gestuurd

Marktopname

Bij de planning van het uitvoeringsproces moet ook rekening worden gehouden met het opnamevermogen van de markt. Het gaat daarbij om een groot aantal uiteenlopende en fluctuerende markten op het gebied van bedrijfsruimten, kantoren, woningen en voorzieningen. Het voorspellen van het marktopnamevermogen over een langere termijn is uiteraard bijzonder moeilijk. Omdat voorspellen zo lastig is, lijkt het verstandig om de productie van de verschillende nieuwe functies uit te smeren in de tijd en flexibiliteit in te

bouwen in tempo en typologie. We letten daarbij vooral op de productie van de woningen omdat die zich het best laat sturen.

Een goed aanknopingspunt is de woningbouw op het Shell-terrein waarvan de typologie, de prijsstelling en de productie in grote lijnen bekend zijn. Jaarlijks worden hier vanaf 2007 circa 350 appartementen opgeleverd, waarvan het grootste deel (80%) in de marktsector. De ontwikkeling van de overige IJ-oever moet dus zo zijn samengesteld en gefaseerd dat dat een goede aanvulling vormt op het aanbod op het Shell-terrein. Dat kan door locaties te ontwikkelen met een ander karakter. Niet alleen rustig en groen zoals het Shell-terrein, maar ook (bijvoorbeeld) watergebonden of industrieel. Niet alleen appartementen in de duurdere prijsklassen, maar ook casco's en goedkopere woongebouwen. Op deze manier moet een verdubbeling van de woningproductie aan de Noordelijke IJ-oever mogelijk zijn tot 700 woningen per jaar.

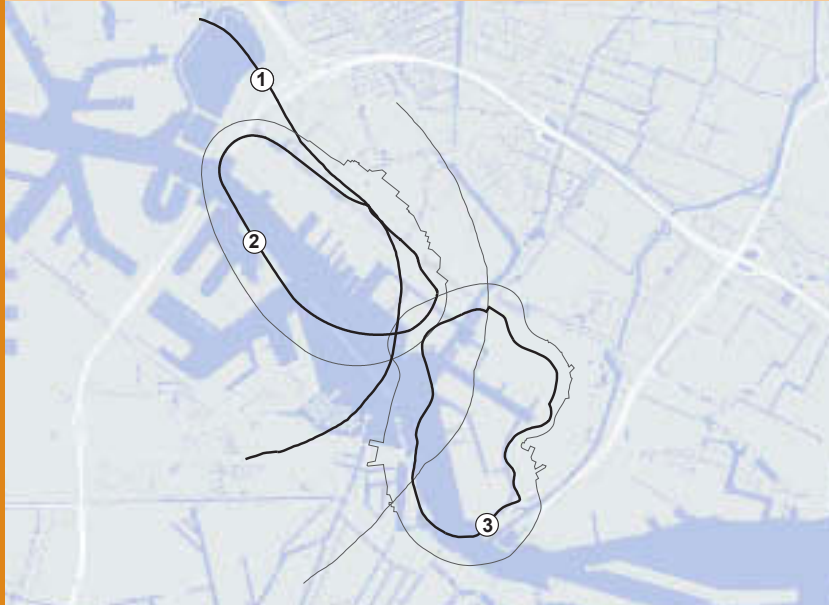
Noord naar het IJ

Het voornaamste uitgangspunt voor onze uitvoeringsstrategie is dat het doel van het Masterplan ermee wordt bereikt. Amsterdam-Noord moet weer aan het IJ komen te liggen. We kiezen dus voor een proces waarin al snel resultaat wordt bereikt voor Noord en de Noorderlingen. Door niet alleen woningen voor hogere inkomensgroepen te bouwen, maar ook sociale huurwoningen. Niet alleen appartementen, maar ook grondgebonden woningen en woonruimte voor studenten. Naast woningen ook de eerste winkels, scholen en voorzieningen op medisch gebied. En niet te vergeten plekken waar je kunt uitgaan of in de zon kunt zitten.

Het werk moet doorgaan

Een belangrijk uitgangspunt is ten slotte dat de bedrijven aan de Noordelijke IJ-oever goed kunnen blijven functioneren. Daarvoor moet het proces zo verlopen dat de bedrijven op elk moment goed bereikbaar zijn. Gebieden die nog niet 'aan de beurt' zijn, worden dus goed beheerd. Tijdelijke bestemmingen worden zorgvuldig gekozen zodat de bedrijven er geen hinder van ondervinden. Verbetering van de bereikbaarheid en uitbreiding van parkeerruimte wachten niet tot er transformatie voor de deur staat, maar krijgen voortdurend aandacht. En in elke fase van het proces weten de ondernemers waar ze aan toe zijn.

GELUIDSCONTOUREN



- ① Geluidscontour Westpoort
- ② Geluidscontour Cornelis Douwesterrein
- ③ Geluidscontour Johan van Hasselkanaal-west

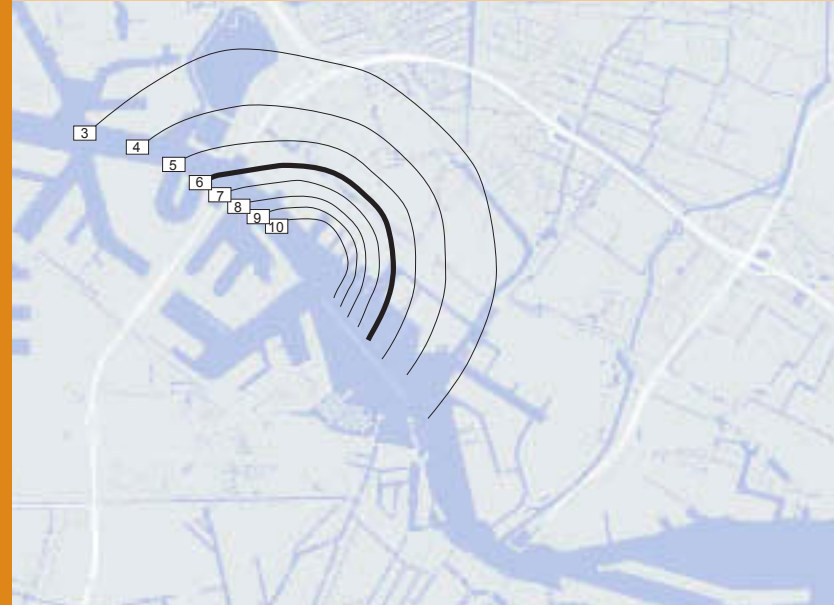


55 dB(A)



50 dB(A)

GEURCONTOUREN



Belemmeringen wegnemen

Het gebruik van de Noordelijke IJ-oever kent een aantal beperkingen doordat het gebied vanoudsher een industrieterrein is. Er mag niet gewoond worden, omdat de milieuwetgeving dat verbiedt. Om die milieubelemmeringen op te heven, moeten er wettelijk verplichte procedures worden doorlopen. Elke uitvoeringsstrategie begint dus met het opruimen van een aantal obstakels. Ze worden hieronder toegelicht.

Geluid: drie contouren

De Noordelijke IJ-oever kent een aantal belemmeringen op grond van de Wet Geluidhinder. Om te beginnen geldt er voor de Buiksloterham (inclusief het Shell-terrein) een in 1993 vastgestelde Geluidszone Johan van Hasseltkanaal West, waarbinnen niet mag worden gewoond. Deze geluidszone kan worden aangepast doordat inmiddels enkele zogenaamde A-inrichtingen uit het gebied zijn vertrokken. Na deze aanpassing is in de Buiksloterham woningbouw mogelijk. Het geëigende middel voor de aanpassing van de geluidszone is de vaststelling van een bestemmingsplan. Bij een start van de bestemmingsplanvoorbereiding in 2003 kunnen in 2007 de eerste vergunningen voor woongebouwen worden afgegeven. Ook na de aanpassing van de geluidszone blijven er in de Buiksloterham enkele bedrijven over met een zogenaamde A-status. Deze bedrijven houden een individuele geluidscontour.

Bij het westelijk deel van de NDSM-werf is sprake van een afwijkende geluidssituatie. Hier gelden twee geluids-

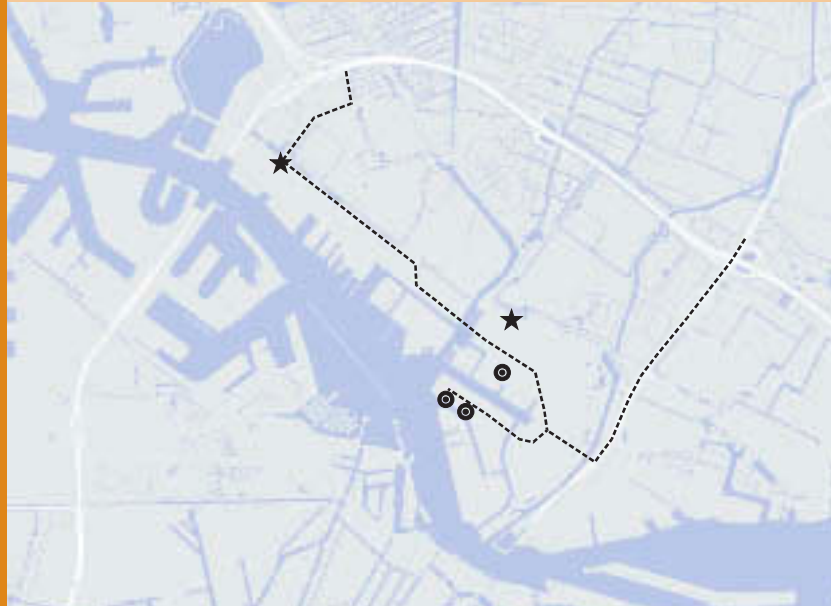
contouren, behorend bij twee aangrenzende industrieterreinen, namelijk het Cornelis Douwesterrein en het havengebied Westpoort. De geluidscontouren van Westpoort en Cornelis Douwesterrein zullen na de komende wijziging van de Wet Geluidhinder in principe geen belemmeringen meer vormen voor de bouw van woningen. De gemeente heeft dan namelijk de mogelijkheid om een hogere geluidsbelasting op de gevels toe te staan. Het is niet bekend wanneer deze wetswijziging, die momenteel wordt voorbereid door het ministerie van VROM, zijn beslag zal krijgen. Ook als de wetswijziging geen doorgang zou vinden, heeft recente jurisprudentie over onder andere het plan Houthavens een goed inzicht gegeven in de wijze waarop met de regelgeving over geluid kan worden omgegaan. In verband met de geluidsproblematiek is in de planning aangenomen dat er voor 2010 geen woningbouw mogelijk is op het westelijk deel van de NDSM-werf.




Een bijzondere bron van geluid is het wegverkeer. Langs de Cornelis Douwesweg en Klaprozenweg en voor alle gebiedsontsluitende wegen aan de Noordelijke IJ-oever zal bij de uitwerking van de plannen geluidsonderzoek worden uitgevoerd om de verwachte geluidsbelastingen te bepalen. Ook het lawaai als gevolg van het scheepvaart- en vliegverkeer zal worden meegenomen bij het bepalen van de totale geluidsbelasting op de gevel. Waar nodig zullen maatregelen worden getroffen om geluidsproblemen te voorkomen.

Geen stof, wel geur

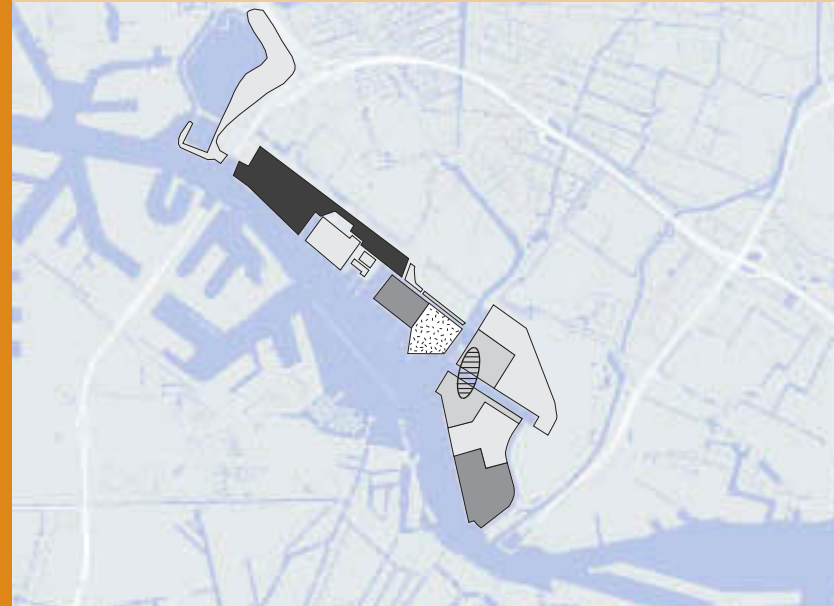
De Noordelijke IJ-oever ondervindt geen hinder van stof als gevolg van industriële activiteiten. Dat blijkt uit de actualisatie 2000 van het Stofonderzoek Houthavens Amsterdam.

GEVAARLIJKE STOFFEN – SANERING



-  LPG (80 m zonering)
-  Gasopslag (80 m zonering)
-  Huidige gevaarlijke stoffenroute

BODEMSANERING



-  Reeds integraal opgehoogd
-  Integrale ophoging opgenomen in plannen
-  Integrale ophoging mogelijk verondersteld
-  Integrale ophoging met beperkingen: maatwerk
-  Geen integrale ophoging
-  In situ sanering VOCL-verontreiniging

Op het gebied van geur bestaat wel enige zorg over de overwaaiende geuren van Westpoort en de geuroverlast van de baggerboten van DWR en de Stadsdeelwerf. Waarschijnlijk is aanpassing van de geurcontour van Westpoort nodig om in het westelijk deel van de NDSM-werf te kunnen wonen. Voor de DWR-werf wordt al langer uitgegaan van een verplaatsing van het bedrijf naar een nieuwe locatie. In de planning is ervan uitgegaan dat het resterende geurprobleem voor de NDSM-werf gelijktijdig zal zijn opgelost met het geluidsprobleem. Dat betekent dat er geen woningbouw zal zijn voor 2010. Ook in de directe omgeving van de DWR zal pas na 2010 kunnen worden gewoond.

Veiligheidsrisico's aanpakken

Externe veiligheid houdt verband met de risico's van transport, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen. De overheid heeft normen vastgelegd voor het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsgebonden risico. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu daar aanwezig onbeschermd persoon komt te overlijden als gevolg van een mogelijk ongeluk met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico is de kans per jaar dat in een keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Transport gevaarlijke stoffen

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) heeft in opdracht van het Stadsdeel Amsterdam-Noord onderzocht of de transporten van gevaarlijke stoffen over de weg door het gebied nu en in de toekomst een risico voor de externe veiligheid opleveren. Zowel op grond van de aantallen transporten per jaar als op grond van de gevaarsklassen van de diverse gevaarlijke stoffen is DMB tot de conclusie gekomen dat de normen voor het plaatsgebonden en groepsrisico in het gebied bij lange

na niet worden overschreden. De conclusie is dan ook dat transporten van gevaarlijke stoffen over de weg nu en in de toekomst geen risico opleveren voor de externe veiligheid zolang de aard van de stoffen gelijk blijft en de hoeveelheden niet ingrijpend veranderen. Er zijn dus geen beperkingen voor het bouwen van woningen in het gebied.

Ook over het IJ worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Ook hier is een inschatting gemaakt van het plaatsgebonden en groepsrisico. De transporten over water blijken geen belemmering te vormen voor het bouwen van woningen.

Er zullen in het gebied dus gevaarlijke stoffen getransporteerd blijven worden in kleine hoeveelheden en in een lage frequentie die een te accepteren risico vormen in het kader van externe veiligheid. Toch is besloten om een gevaarlijke stoffenroute in het gebied te handhaven. Het voordeel hiervan is dat zwaar verkeer en de benodigde transporten van gevaarlijke stoffen via één duidelijke route optimaal kunnen worden gefaciliteerd en dat de overige routes binnen het gebied zoveel mogelijk van dit type verkeer worden gevrijwaard. Bedrijven die nu in het gebied gevestigd zijn en die voor hun functioneren afhankelijk zijn van routeplichtige gevaarlijke stoffen, dienen van deze route gebruik te maken. Bedrijven die niet direct aan de route gevestigd zijn, dienen ofwel door middel van ontheffingen ofwel door middel van overslag van gevaarlijke stoffen aan het einde van de aangewezen gevaarlijke stoffenroute het transport af te wikkelen. Deze overslag van gevaarlijke stoffen is uiteraard ook weer aan regels gebonden. De huidige gevaarlijke stoffenroute Distelweg, Johan van Hasseltweg West, Papaverweg en Ribesstraat wordt gewijzigd. Voorstel is om de nieuwe route te laten lopen via Grasweg, Distelweg (westzijde), Tolhuislaan (de zogenaamde Middenontsluiting), Klaprozenweg, Cornelis Douwesweg.

Opslag van gas

Opslag van gevaarlijke stoffen hoort niet in een gebied als de Noordelijke IJ-oever waar in de toekomst veel gewoond gaat worden. Alle reden om de drie plekken voor grootschalige opslag van gasflessen op termijn uit het gebied te halen. Hetzelfde geldt op langere termijn voor de LPG-stations indien er sprake zal zijn van het overschrijden van het plaatsgebonden en groepsgebonden risico conform de nieuwe regelgeving. Een 12 inch 40 Bar regionale aardgastransportleiding heeft voor een deel een tracé dat langs de Cornelis Douwesweg loopt. Het toetsingsgebied blijft buiten het plangebied, behalve dat bij de Badhuisweg een aftakking met een diameter van 6 inch ten behoeve van Shell het plangebied binnenkomt.

Nieuwe bedrijven op een veilige plaats

Ten slotte is in de conceptnota Gevaarlijke Stoffen van Stadsdeel Amsterdam-Noord voorgesteld dat de vestiging van nieuwe bedrijven, die voor hun functioneren afhankelijk zijn van routeplichtige gevaarlijke stoffen, wordt beperkt tot gebieden met overwegend een werkbestemming. Ook voor deze bedrijven geldt de voorwaarde dat het plaatsgebonden en groepsrisico niet mag worden overschreden.

Niet te hoog

De bouwhoogte aan de Noordelijke IJ-oever is beperkt door de aanwezigheid van Schiphol. In het verlengde van de Schiphol-Oostbaan geldt een maximale bouwhoogte van 150 meter boven de baandrempeel. Deze zone loopt oostelijk van een lijn in het verlengde van de grens tussen NDSM-werf Oost en West en beslaat dus de NDSM-werf, de Papaverhoek en de Buiksloterham.



Geen natte voeten

De hoogwaterkering wordt in Noord gevormd door de Waterlandse Zeedijk. Daarnaast vormt de Cornelis Douwesweg een afzonderlijke waterkering voor Tuindorp Oostzaan. De Noordelijke IJ-oever ligt dus buitendijks en dat stelt eisen aan de aanleghoogte. Nieuw te ontwikkelen gebieden moeten hoger worden aangelegd dan het bestaande maaiveld om overstroming te voorkomen. Dat levert geen probleem op omdat de meeste locaties (zie hierna) een verhoging zullen ondergaan met een leeflaag. De drooglegging is daardoor voldoende.

Schone grond

De Noordelijke IJ-oever is voor het merendeel door aanpelingen op het IJ ontstaan. Daarbij is in het verleden meestal verontreinigde bagger of grond gebruikt. Van geen enkel deel is met zekerheid te zeggen dat het niet verontreinigd is. Bovendien is in sommige delen zowel de grond als het grondwater verder verontreinigd door huidige of reeds vertrokken industrie. Het gaat om mobiele en immobiele verontreinigingen van de bodem. Op diverse plaatsen is in de afgelopen jaren bodem- en grondwateronderzoek uitgevoerd. Een groot aantal onderzoeken is gebruikt voor het opstellen van de Bodemkwaliteitskaart. Op de Bodemkwaliteitskaart worden echter alleen de stedelijke achtergrondgehalten aangegeven van de niet-verdachte gebieden. Voor de Noordelijke IJ-oever geldt in het algemeen dat dit nu net wel de verdachte gebieden zijn door met name de industriële activiteiten. Aan de hand van de voorhanden zijnde bodemonderzoeken en de kennis van verdachte plekken is een risico-inventarisatie gemaakt.

Leeflaag

Een algemeen gangbare methode voor het aanpakken van immobiele verontreinigingen zoals die van de Noordelijke IJ-oever, is de leeflaagmethode. Op de verontreinigde grond wordt dan een schone laag grond aangebracht, waardoor contactrisico wordt uitgesloten. Het toekomstige gebruik bepaalt de dikte van de leeflaag. Deze methode richt zich dus niet op het wegnemen van de verontreiniging maar op het wegnemen van contactrisico's ten behoeve van het toekomstige gebruik. Als gekozen wordt voor ophoging van het maaiveld, is afvoer van de verontreinigde grond niet noodzakelijk, wat veel geld bespaart. Afhankelijk van de soort verontreiniging is het wel mogelijk om die grond te verschuiven. Daar zit echter een beperking aan. Schuiven met grond is alleen toegestaan onder strikte voorwaarden. Zo moet er een goedgekeurd saneringsplan zijn en kan alleen met grond worden geschoven binnen een geval van bodemverontreiniging. Daarbij is het zogenaamde stand-still-principe van toepassing: alleen grond met een vergelijkbare of betere kwaliteit dan de ontvangende grond mag worden herschikt.

Per locatie verschillend

In principe is de leeflaagmethode overal in de Noordelijke IJ-oever van toepassing voor de sanering van immobiele verontreinigingen. Toch is de situatie per plaats verschillend, waardoor ook verschillende saneringsvarianten nodig zijn. Er zijn ten minste vijf verschillende situaties te onderscheiden:

- Het Cornelis Douwesterrein, exclusief Shipdock, is in de afgelopen jaren al opgehoogd met schoon zand. Hier kan verdere sanering achterwege blijven;
- Het Shell-terrein en het westelijk deel van NDSM-stad (XXL) kunnen in de toekomst worden opgehoogd, nadat de mobiele verontreiniging is verwijderd. Datzelfde geldt voor het deel van NDSM-stad ten

oosten van het zijkanaal I. Deze gebieden krijgen dus in de toekomst een leeflaag;

- Op Shipdock, in de Buiksloterham en bij de Noorder IJ-plas is een leeflaagsanering niet zonder meer mogelijk, omdat bestaande gebouwen, dokken en kranen gerespecteerd moeten worden. Hier moeten dus per locatie andere oplossingen 'op maat' worden gezocht;
- In het middendeel van de Buiksloterham is integrale ophoging eveneens niet mogelijk omdat de transformatie hier kavelsgewijs verloopt. Ook daar is maatwerk per locatie nodig;
- Bij de NDSM-werf is het centrale deel van de werf in zijn geheel cultuurhistorisch van belang. Hier zal de verontreinigde bodem worden afgedekt met een gesloten verharding.

Mobiele verontreinigingen

Bij mobiele verontreinigingen wordt vaak gekozen voor totale verwijdering of het verwijderen van de kern en het reinigen door spoelen en behandelen van het vrijgekomen grondwater. Daarbij wordt steeds meer gebruikgemaakt van het stimuleren van natuurlijke afbraakmethoden. Niet alleen in de reinigingsinstallatie bovengronds, maar eveneens in de bodem. Met uitzondering van VOCL-saneringen, waaraan strenge eisen worden gesteld, zal een grondwatersanering in het algemeen nauwelijks een beperking opleveren voor het ontwikkelingsproces.

Ter plaatse van de Distelweg 90 heeft een carbidfabriek gestaan waardoor stoffen in grote hoeveelheden in de bodem terecht zijn gekomen. De omvang is niet precies duidelijk maar een vlek van gechloreerde koolwaterstoffen (VOCL) heeft zich verspreid van onder het Van Hasseltkanaal tot het voormalig AVI-GEB-terrein. Bovendien zakt de stof, doordat die zwaarder is dan water, ook steeds dieper het grondwater in, nu tot een

diepte van dertig meter, waar ze wordt tegengehouden door een afsluitende kleilaag. De verontreiniging kan als zeer urgent worden beschouwd en de saneringsaanpak kan veel tijd kosten. Op basis van de huidige techniek moeten we rekening houden met zes tot acht jaar en op enkele plekken zelfs met tien tot vijftien jaar. De sanering moet bij voorkeur gecombineerd worden met het bouwrijp maken van de terreinen. Alleen dan kunnen we voorkomen dat locaties lange tijd braak liggen. Dat geldt voor de Distelweg 90, het Van Hasseltkanaal en het voormalig AVI-GEB-terrein.

Waterproblematiek

Op basis van de beperkte gegevens over voorkomende verontreinigingen in de Buiksloterham concluderen we dat zonder een situatie van geleidelijke transformatie integrale ophoging een logische keuze zou zijn geweest. En dat zou tegelijk een probleem in de waterhuishouding oplossen. Het hele gebied is nu erg nat door een lage ligging en slecht doorlatende grond. Regenwater kan slecht wegstromen. Zonder maatregelen zijn het planten van bomen, de aanleg van verharding, het aanleggen van nieuwe kabels- en leidingentracés en nieuwbouw problematisch. Daarnaast zijn er ook nog voor woningbouw aanvullende eisen, zoals minimale drooglegging waardoor ophogen met goed doorlatend zand noodzakelijk is. Reden temeer om zoveel mogelijk te streven naar ophoging.

Maar de wens tot integrale ophoging staat op gespannen voet met de wens van geleidelijke transformatie. Er zullen delen zijn waar een perceel wordt herontwikkeld maar waar de bebouwing ernaast nog jaren blijft staan en dus de straat op dezelfde hoogte blijft liggen. We zullen dan oplossingen per perceel moeten zoeken. Voor de aanliggende percelen wordt perceelsafhankelijk gekozen voor een combinatie van zoveel mogelijk herschikken onder de leeflaag en gedeeltelijk ontgraven.

Voor alle ophogingen geldt dat ze moeten worden gedaan met goed doorlatend materiaal, zoals grof zand. Bovendien is voor een goede waterafvoer de verbinding met de kanalen en het IJ belangrijk. Regenwater moet weg kunnen stromen. Kades zullen daarvoor waterdoorlatend moeten worden gemaakt.

Kort samengevat, zijn verontreinigingen in de bodem en het grondwater van veel invloed op de wijze waarop het gebied zal worden ontwikkeld. Integrale ophoging zou veel problemen oplossen, maar staat op gespannen voet met de gewenste geleidelijke transformatie van sommige gebieden en de wens om sommige gebouwen en bouwwerken te behouden. In veel situaties moet daarom maatwerk worden geleverd.

Minder CO₂

Een belangrijk aspect van de transformatie aan de IJ-oever is een duurzame energievoorziening. Het Stadsdeel Amsterdam-Noord streeft naar een aanzienlijke beperking van de CO₂-uitstoot. Doel is een reductie in 2010 met bijna 35% tot circa 255.000 ton. In het in 2003 vastgestelde klimaatplan van het stadsdeel staan meer dan vijftig projecten om tot duurzame energie-infrastructuren te komen. Een kansrijke optie voor de Noordelijke IJ-oever is de aanleg van een warmtenet binnen de ring met gebruikmaking van de restwarmte van een elektriciteitscentrale. De mogelijkheden daarvan zullen in 2003 en 2004 verder worden onderzocht.



Procedures volgen

Er zijn aan de Noordelijke IJ-oever drie procedures nodig om een transformatie van werken naar wonen en werken mogelijk te maken. De eerste is de wettelijk verplichte milieu-effectrapportage. Daarnaast zullen bestemmingsplannen worden opgesteld en/of gewijzigd. En ten slotte zijn er procedures nodig om sommige eigendommen te verwerven.

Milieu-effecten onderzoeken

De Wet op de Milieu-effectrapportage schrijft voor dat een Milieu Effect Rapport (MER) wordt opgesteld als er in een aaneengesloten gebied meer dan 4000 woningen worden ontwikkeld binnen een periode van circa tien jaar. Omdat de transformatie van de Noordelijke IJ-oever zich afspeelt over een langere periode en gespreid is over verschillende kern- en transformatiegebieden, is onderzocht of kan worden volstaan met een zogenaamde MER-beoordeling per deelgebied. Juridisch advies heeft echter uitgewezen dat de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever moet worden beschouwd als een MER-plichtige operatie.

Vervolgens zijn we nagegaan of één integrale MER voor het hele IJ-oevergebied moet worden opgesteld of afzonderlijke rapportages voor deelgebieden. Gebleken is dat bij afzonderlijke rapportages steeds een ruimer gebied moet worden bestudeerd om alle relevante milieuvragen te kunnen beantwoorden. Er ontstaan dus aanzienlijke overlappingsen tussen de rapportages. Daarom gaat de voorkeur uit naar één integrale MER,

waarin alle milieu-aspecten in één keer in beeld worden gebracht. Dit is de meest efficiënte en voor alle betrokkenen ook de meest duidelijke methode. Voorwaarde is wel dat de ontwikkeling van het Shell-terrein geen vertraging ondervindt door deze integrale benadering.

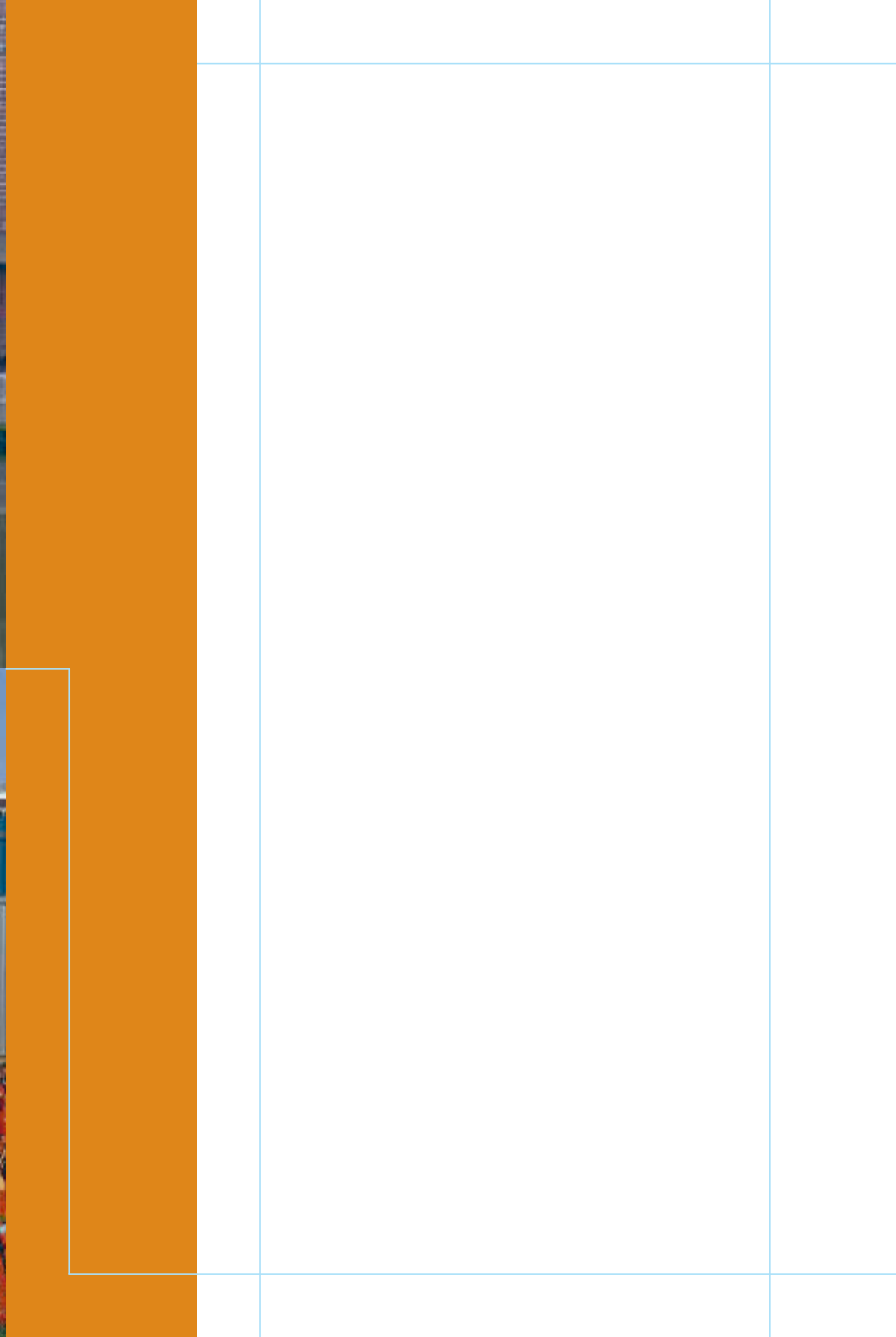
De milieu-effectrapportage is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan voor het gebied. Dat kan een bestemmingsplan zijn, maar ook een bouwplan dat vooruitloopt op een bestemmingsplan. Het eerste ruimtelijke plan aan de Noordelijke IJ-oever is naar alle waarschijnlijkheid het bestemmingsplan Buiksloterham (zie hierna).

Bestemmingsplannen maken

De Noordelijke IJ-oever kent één deelgebied dat vrijwel helemaal belegd is met bestemmingsplannen, namelijk het Cornelis Douwesterrein. Dat houdt verband met de snelle ontwikkeling van dit gebied, die momenteel in volle gang is. Naast gewone bestemmingsplannen geldt voor het Cornelis Douwesterrein ook een zogenaamd facet-bestemmingsplan, waarin de geluidszone rond het terrein is vastgelegd.

Het deelgebied dat na het Cornelis Douwesterrein als eerste gaat veranderen, is de Buiksloterham. De ontwikkeling van het Shell-terrein en de functieveranderingen in de rest van de Buiksloterham maken het noodzakelijk om op korte termijn een bestemmingsplan Buiksloterham op te stellen. Ook de ontwikkeling van het oostelijk deel van NDSM-stad is onderdeel van dit plan. In het bestemmingsplan Buiksloterham wordt verder de aanpassing van de geluidszone Johan van Hasselkanaal West meegenomen.

Het bestemmingsplan Buiksloterham zal een globaal bestemmingsplan zijn omdat veel ontwikkelingen nog



niet in detail bekend zijn. Het plan kent dus voor de meeste deelgebieden een uitwerkingsplicht. Alleen het Shell-terrein, waar de planontwikkeling al flink op streek is, wordt direct gedetailleerd in het bestemmingsplan opgenomen.

Het derde deelgebied waarvoor op termijn een bestemmingsplan nodig zal zijn, is de NDSM-werf. Dit plan kan later worden opgesteld omdat de ontwikkeling van dit deel van NDSM-stad niet voor 2010 zal starten. Bij de opstelling van het plan zal naar verwachting ook het facet-bestemmingsplan Geluid Cornelis Douwesterrein worden gewijzigd om te komen tot een aangepaste geluidscontour. De huidige geluidscontour wordt bepaald door Westpoort. Deze contour kan mogelijk verschuiven in westelijke richting door de modernisering van de Wet Geluidshinder die wordt voorbereid. Om op tijd een bestemmingsplan NDSM-werf te kunnen vaststellen, zal al in de periode voor 2010 een ontwikkelingsplan voor de NDSM-stad moeten worden opgesteld.

Tot slot zijn in de toekomst bestemmingsplannen nodig voor het Sixhaven-gebied en de Noorder IJ-plas. In het Sixhaven-gebied zal daarbij rekening worden gehouden met het vastgestelde bestemmingsplan Noord/Zuidlijn.

Verwerven waar nodig

De gemeente heeft aan de Noordelijke IJ-oever een aantal terreinen in bezit die we, samen met markt-partijen, in de toekomst kunnen ontwikkelen. In een aantal gevallen is het gewenst om dit gemeentelijk bezit uit te breiden door verwerving van particuliere eigendommen. De eerste aanleiding daarvoor is de realisatie van de raamwerken. Waar nieuwe wegen en/of bruggen nodig zijn, is de aankoop van particuliere gronden onvermijdelijk. Zo zijn voor de aanleg van de Midden-

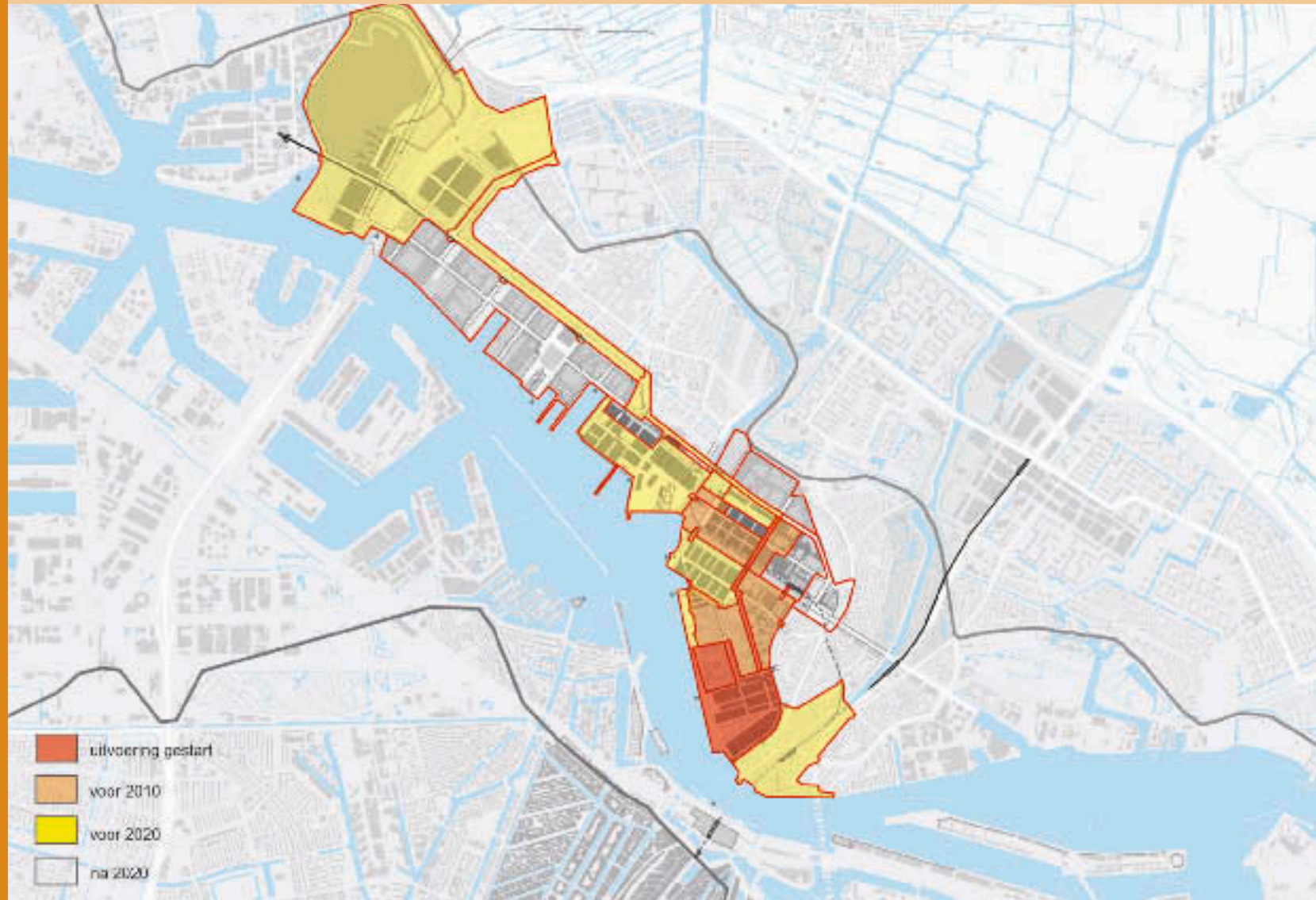
ontsluiting in de Buiksloterham inmiddels diverse terreintjes aangekocht. Daarnaast is verwerving een middel om te komen tot bedrijfsverplaatsing. Daarbij gaat het primair om bedrijven, waarvan de verplaatsing een voorwaarde is voor transformatie, zoals de vestigingen met gasopslag. Maar ook de aankoop door de gemeente van het Shell-terrein behoort tot deze groep. Er is nog een derde categorie van verwervingen, namelijk aankopen die de ontwikkeling van een bepaald gebied of 'veld' kunnen vereenvoudigen of versnellen. Daartoe behoren onder meer 'gelegenheidskoopjes', aanbiedingen van particulieren die hun eigendom niet zelf wensen te ontwikkelen. Deze laatste categorie van aankopen is vooraf niet te voorspellen. Per geval zal met behulp van een residuele waardeberekening worden vastgesteld of de aankoop verantwoord is of niet.

Bij deze verschillende soorten van verwervingen horen verschillende instrumenten en procedures. Voor de aankopen die noodzakelijk zijn om de raamwerken te realiseren en transformatie mogelijk te maken zal waar nodig het middel van de onteigening op basis van de Onteigeningswet worden toegepast. Deze onteigeningsprocedures volgen na de vaststelling van de bestemmingsplannen voor de verschillende deelgebieden. Bij onteigening bepaalt in laatste instantie de rechter de hoogte van de schadeloosstelling aan de desbetreffende eigenaar.

Een tweede procedure om tot verwerving te komen, is de toepassing van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten. Deze procedure kan al in een eerder stadium worden toegepast, namelijk voorafgaand aan de vaststelling van bestemmingsplannen. De eigenaar is daarbij alleen verplicht tot aanbieding van zijn terrein aan de gemeente en dus niet tot verkoop. Deze (lichtere) procedure kan zowel worden toegepast bij verwervingen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het Masterplan als

bij 'gelegenheidskoopjes'. De gemeente is overigens wel verplicht om voor gebieden waarin het voorkeursrecht wordt toegepast, binnen een termijn van twee jaar een bestemmingsplan vast te stellen. De toepassing van het Voorkeursrecht is dus, evenals de onteigening, gekoppeld aan de opstelling van bestemmingsplannen.

REALISERINGSSTRATEGIE



Transformatie in stappen

De Noordelijke IJ-oever is een groot gebied waar niet alle ontwikkelingen tegelijk kunnen plaatsvinden. Het Masterplan beschrijft een langetermijnperspectief van 2003 tot 2030, maar het legt geen eindbeelden en geen tempo vast. Daarom spreken we van een veranderingsproces. We gaan in onze uitvoeringsstrategie uit van een ontwikkelingsfilosofie, waarin gelijktijdig verschillende plekken aan de IJ-oever betrokken zijn bij het transformatieproces. Er is dus geen transformatie 'van oost naar west'. Alleen op die manier kunnen de verschillende kwaliteiten en kansen op de verschillende locaties op een goede manier worden benut en alleen op die manier ontstaan nieuwe entiteiten met een eigen gezicht. Elk gebied krijgt als het ware de kans om op zijn eigen manier en in zijn eigen tempo mee te doen aan het veranderingsproces. De drie kerngebieden in het Masterplan zijn daarbij te zien als de 'stenen in de vijver'. Zij zijn de aanjagers voor nieuwe ontwikkelingen, die tevens zorgen voor rimpelingen, nieuwe impulsen, in hun directe omgeving.

Deze filosofie betekent niet dat overal tegelijk moet worden gestart met vernieuwingsmaatregelen. Wel dat er per gebied een duidelijk toekomstperspectief moet zijn. Alle ontwikkelingen in het gebied, tijdelijke bestemmingen, beheermaatregelen, initiatieven van particulieren, alles staat in het teken van dit perspectief. Alleen door zo 'voor te sorteren' op de toekomst ontstaat een vanzelfsprekend veranderingsproces naar stedelijke gebieden met een eigen karakter. We proberen in onze uitvoeringsstrategie sturing te geven aan het ontwikkelingsproces aan de hand van de uitgangspunten die

hiervoor zijn beschreven. Centraal daarin staat de geleidelijke opbouw van de raamwerken groen en openbare ruimte, water en verkeer. Daarbinnen plaatsen we de ontwikkeling van de 'velden' in de tijd. We onderscheiden drie of eigenlijk vier fasen. De fase 0 waarvan de uitvoering inmiddels is gestart, een fase 1 met ontwikkelingen tot 2010, fase 2 met de opties tussen 2010 en 2020 en fase 3 met mogelijke ontwikkelingen na 2020.

Fase 0: Ontwikkeling Shell-terrein, bouw New Technology Center en aanleg Middenontsluiting

In de periode vanaf nu wordt gefaseerd het Shell-terrein ontwikkeld. In 2007 verschijnen de eerste woningen en werkruimten op de onbebouwde terreinen aan het IJ. Shell concentreert zijn activiteiten in een New Technology Center met 1200 medewerkers, dat eveneens in 2007 wordt opgeleverd. Daarna worden de oude laboratoriumgebouwen gesloopt of gerenoveerd, waarna de tweede en volgende fasen van de woningbouw beginnen. In 2013 staan er op het Shell-terrein 2200 woningen in verschillende prijsklassen en 130.000 m² overige ruimten. Dan is ook de groene oever langs het stedelijk gebied gereed. De Middenontsluiting met brug tussen de Klaprozenweg en de Distelweg wordt in 2006 in gebruik genomen, zodat ook het bouwverkeer er gebruik van kan maken. Voorlopig wordt de Middenontsluiting met het Shell-terrein verbonden via de Asterweg en de Distelweg/Grasweg, maar na 2010 ontstaat een directe verbinding met een nieuwe brug via de Grasweg.

De kosten en opbrengsten van deze fase 0 zijn inmiddels opgenomen in de grondexploitatiebegrotingen voor het Shell-terrein en delen van de Buiksloterham. De eerder opgestelde berekeningen voor de Buiksloterham moeten



worden bijgesteld omdat daarin nog werd uitgegaan van het afdammen van het Van Hasseltkanaal. Het saldo van de fase 0 is voor de gemeente aanzienlijk negatief.

Fase 1: Transformatie in de Buiksloterham tot 2010

De aanleg van de Middenontsluiting schept kansen voor ontwikkelingen in de Buiksloterham. Het gebied wordt beter bereikbaar, zowel voor bedrijven en overige economische activiteiten als voor toekomstige bewoners.

Om maximaal te kunnen profiteren van de verbeterde bereikbaarheid, stellen wij voor om de Grasweg in de periode tot 2010 al zijn definitieve plaats langs het Tolhuiskanaal en zijn definitieve profiel te geven. Daarmee krijgt het NTC een goede entree en ontstaan goede ontwikkelingskansen op de aangrenzende terreinen. Dat is in het belang van particuliere ondernemers met bouwplannen, zoals het initiatief Kop Grasweg met 30.000 m² gemengde bestemmingen. Daarnaast ontstaat ook perspectief voor de ontwikkeling van een Kenniscentrum voor Duurzame Technologie, waarvoor Shell en de gemeente samen het initiatief hebben genomen.

Ook de gemeente zelf kan profiteren van de verbeterde bereikbaarheid van de Buiksloterham. Bestaande gemeentelijke terreinen, zoals het AVI-GEB-terrein en het voormalig HBG-terrein worden vanaf 2006 goed ontsloten en kunnen nieuwe gemengde bestemmingen krijgen. De ligging aan het Van Hasseltkanaal biedt daarvoor uitstekende kansen. Ten slotte wordt in de periode tot 2010 rekening gehouden met enkele werkzaamheden bij de Noorder IJ-plas, samenhangend met de aanleg van de tweede Coentunnel.

Samengevat bevat fase 1 een aantal projecten ter verbetering van de infrastructuur, de ontwikkeling van nieuwe economische activiteit en de start van een gemengd stedelijke ontwikkeling aan de oever van het Van Hasseltkanaal. Doordat de verschillende grond-exploitaties zowel negatieve als positieve saldi kennen, kan fase 1 kostenneutraal worden gerealiseerd.

Fase 2: Opties tussen 2010 en 2020

Met de ontwikkeling van een gemengd gebied aan het Van Hasseltkanaal in de periode tot 2010 is feitelijk het startsein gegeven voor de ontwikkeling van de NDSM-werf en omgeving, voorlopig aangeduid als NDSM-stad. Vanaf 2010 nemen we aan dat de milieubelemmeringen voor NDSM-stad zullen zijn opgeheven (zie hiervoor) zodat stapsgewijs een gemengde ontwikkeling mogelijk wordt. De opmaat voor die ontwikkeling zijn de tijdelijke bestemmingen die al veel eerder op de werf worden gerealiseerd. De cultuurfabriek van Kinetisch Noord in de oude hallen van de NDSM, de Museumhaven Noord, het centrum De Baanderij, tijdelijke woonbestemmingen op het land en nautische activiteit op het water zijn mede de kwartiermakers van het nieuwe stadsgebied. Het is aantrekkelijk om met de ontwikkeling van dat gebied niet langer te wachten dan nodig is, omdat de gemeente op de NDSM-werf veel eigendommen heeft. Hier behoort een positief exploitatieresultaat tot de mogelijkheden.

Ook de resterende delen van NDSM-stad in de Buiksloterham komen in deze periode voor ontwikkeling in aanmerking. Het gaat om bestaande bedrijfsterreinen aan weerszijden van de Distelweg, waarvan er enkele werken met gasopslag in de open lucht. Verwerving van deze bedrijven is noodzakelijk in verband met de veiligheid van toekomstige bewoners in de omgeving.

Herontwikkeling van de terreinen leidt tot het ontstaan van een aantrekkelijke woon- en werkomgeving rond de centrale baai van NDSM-stad en voorkomt renteverlies op de aankoop.

We verwachten dat tussen 2010 en 2020 maatregelen nodig zijn aan de hoofdinfrastructuur, onder andere als gevolg van de toename van activiteiten aan de Noordelijke IJ-oever. Daarom is rekening gehouden met een verbreding van de Klaprozenweg in deze periode. Voor de kosten daarvan zal een beroep worden gedaan op stedelijke fondsen. Ten slotte zal tussen 2010 en 2020 de ontwikkeling van de Noorder IJ-plas gestalte krijgen, terwijl ook het Sixhaven-gebied opnieuw wordt ingericht met een uitgebreide haven.

Bij de projecten in fase 2 moet worden gerekend met aanzienlijke verwervingskosten voor de genoemde bedrijven in de Buiksloterham, waartegenover voorsnog bescheiden grondopbrengsten staan. Het eindsaldo van de verschillende grondexploitaties in deze fase is dan ook aanzienlijk negatief. In een later stadium moet de economische uitvoerbaarheid van de projecten opnieuw worden beoordeeld, rekening houdend met de dan geldende grondwaarden.

Fase 3: Ontwikkelingen na 2020

In het Masterplan hebben we een aantal gebieden aangewezen, die voor lange tijd een bedrijfsbestemming houden. Het gaat om een bedrijventerrein rond het New Technology Center, het bedrijventerrein Metaalbewerkerweg en het Cornelis Douwesterrein tot en met Shipdock. In onze uitvoeringsstrategie houden we dan ook geen rekening met ingrijpende veranderingen in deze gebieden. Wel worden stap voor stap de raamwerken verkeer en water gerealiseerd, maar dat gebeurt zonder grote investeringen.

In één gebied zijn wel aanzienlijke investeringen nodig ter verbetering van de verkeersinfrastructuur, namelijk in het gebied Papaverweg en omgeving. De hoofdroute Cornelis Douwesweg/Klaprozenweg kan in de toekomst alleen blijven functioneren als de bestaande bottleneck bij de Papaverhoek wordt aangepakt. Daarom is in fase 3 rekening gehouden met een ingrijpende reconstructie van de Papaverhoek en omgeving.

Daarnaast omvat fase 3 de aanpak van de zogenaamde Noordstrook van de NDSM-werf, het laatste onderdeel van NDSM-stad. De ontwikkeling daarvan is na 2020 gepland omdat er aanzienlijke kosten mee gemoeid zijn. Ook de herontwikkeling van de bedrijvenstrook langs de Klaprozenweg is om die reden voorzien na 2020.

Het spreekt vanzelf dat de exploitatieberekeningen voor de projecten na 2020 een zeer voorlopig karakter hebben, doordat een eventuele intensivering van de bedrijvigheid niet is meegenomen in de berekeningen. Het resultaat is voorsnog negatief.





Begrippenlijst

(onderstreepte woorden zijn ook zelfstandig in deze lijst opgenomen)

BVO, bruto vloeroppervlak, ook wel bedrijfsvloeroppervlak: in m², de eenheid waarin de fysieke omvang van bedrijven(complexen) wordt uitgedrukt, gemeten vanaf de buitenzijde van de gevels; een bedrijf met meer verdiepingen zal meer m² bvo tellen dan het grondoppervlak dat het inneemt.

DB(A) (decibel): de geluidsdruk – het geluidsvolume – gecorrigeerd voor de toonhoogten waar het menselijk oor gevoeliger voor is. 50 dB(A) is te vergelijken met een rustig gesprek in de huiskamer, 70 dB(A) is ongeveer de geluidsterkte van de branding.

DEELUITWERKING als het Masterplan is vastgesteld, zal voor verschillende deelgebieden van het plangebied een nadere uitwerking worden gemaakt, die meer gedetailleerde oplossingen, voorstellen en ontwerpen bevatten.

DELTAMETROPOOL de voor de toekomst voorziene samensmelting van de Randstad tot een stedelijk gebied dat als één geheel functioneert.

DUURZAAMHEID het ontwerppunt dat de keuzes van vandaag de leefbaarheid van de toekomst niet in de weg mogen staan.

EXTENSIEF geringe activiteit per oppervlak; extensief gebruik is dus als relatief weinig mensen (werknemers, bezoekers, bewoners) een gebied benutten. Tegendeel van intensief.

FSI (floor space index): een verhoudingsgetal voor de dichtheid van bebouwing met bijbehorende openbare ruimte; bij een fsi van 1,0 is iedere hectare benut voor 10.000 m² bebouwing met bijbehorende openbare ruimte, en bij een fsi groter dan 1 is dus sprake van gestapeld bouwen.

FUNCTIE in de stedenbouwkunde de term voor de manier waarop grond, gebouwen of een gebied wordt gebruikt: meestal wonen, kantoren, bedrijven, voorzieningen.

FUNCTIEVERANDERING het proces waarbij de ene functie de plaats inneemt van de andere, bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk in een gebied dat van oorsprong een bedrijfengebied is; in dit Masterplan wordt dit proces wel met Verkleuring aangeduid.

GEVOELIGE BESTEMMINGEN woningen, scholen en bepaalde andere in de milieuwetten en -regels omschreven functies waarvoor hinder of onveiligheid zo gering mogelijk moet zijn.

GRONDBALANS de hoeveelheid grond die naar een bouwlocatie wordt aan- en afgevoerd. Bij een *gesloten grondbalans* vindt geen aan- of afvoer plaats; aangezien de afvoer van vervuilde grond kostbaar is, kan dat financieel aantrekkelijk zijn.

GEUREENHEID de wettelijk vastgelegde mate van stankoverlast.

HOV hoogwaardig openbaar vervoer, een snel en comfortabel systeem dat kan worden uitgevoerd met bussen, trams of als metro.

INFRASTRUCTUUR verzamelnaam voor straten en wegen, fietspaden, voetpaden, openbaar-vervoerbanen etc., soms ook bedoeld met inbegrip van vaarwegen. Met ondergrondse infrastructuur worden kabels en leidingen bedoeld.

INTENSIVERING meer doen op hetzelfde oppervlak, bijvoorbeeld een stadswijk bouwen op een terrein waar tot voor kort nog slechts enkele grotere bedrijven staan. Ook: verdichting.

KANAALZONE de benaming voor de centrale groene zone in Amsterdam-Noord, ter weerszijden van het Noord-Hollands Kanaal.

KAVEL in dit Masterplan de kleinste onderscheiden grondeenheid in een bebouwd of te bebouwen gebied, doorgaans voor één gebouw bestemd; een aantal kavels vormt samen een blok, een aantal blokken een deelgebied, de deelgebieden samen vormen het plangebied.

KERNGBIEDEN in dit Masterplan de gebieden die als eerste, en actief, worden aangepakt om zo de vernieuwing van de Noordelijke IJ-oever in een stroomversnelling te brengen.

MAAIVELD het gemiddelde niveau van het omringende terrein, of huiselijk gezegd: de begane grond. In de Noordelijke IJ-oever zijn verschillende maaiveldniveaus te vinden.

MER – MILIEU EFFECT RAPPORTAGE het verplichte onderzoek naar de invloed op het milieu van de voorgenomen aanleg van bijvoorbeeld een woonwijk, of een snelweg. In een MER moeten ook alternatieve oplossingen worden opgenomen en overwogen.

MENGING (OOK: FUNCTIEMENGING) een gebied met verschillende functies – meestal woningen en bedrijven of kantoren – naast (of boven!) elkaar.

MILIEUHINDERCONTOUREN (OOK: MILIEUCONTOUREN) op de kaart aangegeven, wettelijk vastgestelde lijnen die aangeven binnen welke zones geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd vanwege de milieuhinder die bewoners zouden ondervinden; in de meeste gevallen gaat het in de Noordelijke IJ-oever om geluidhinder door bedrijven, dan wordt het ook een (bijvoorbeeld) 55 dB(A)-contour genoemd.

NOORDELIJKE IJ-OEVER het deel van Amsterdam-Noord waar dit Masterplan over gaat, grofweg begrensd door het IJ, de westelijk rand van de Noorder IJ-plas, Cornelis Douwesweg/Papaverweg, doorlopend tot en met de Sixhaven.

OV openbaar vervoer.

PLANGEBIED het deel van Amsterdam-Noord waar dit Masterplan over gaat, de Noordelijke IJ-oever.

PROFIEL de maten en indeling van een weg of straat, gezien over de breedte van die weg.

PROGRAMMA de hoeveelheid functies die in een bepaald gebied aanwezig zijn of die er worden voorzien: aantal en type woningen, hoeveelheid m² bvo aan bedrijven, kantoren, voorzieningen, etc.

RAAMWERK de vaste structuren die in dit Voorontwerp Masterplan Noordelijke IJ-oever worden vastgelegd en die ook op langere termijn in principe niet zullen veranderen, met name de groene zones en landschappelijke elementen, de waterlopen en de verkeersstructuur.

ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam) – samenwerkingsorgaan van verschillende gemeenten in de Amsterdamse regio, houdt zich onder meer bezig met het openbaar vervoer in de regio.

STAANDE MAST (routes voor): vaarroutes die uitsluitend worden gekruist door beweegbare en/of zeer hoge bruggen, waardoor zeilschepen bij doorvaart de mast niet hoeven te strijken.

TRANSFORMATIE het proces van verandering, in dit geval de verandering van de Noordelijke IJ-oever als overwegend industriegebied tot een gevarieerd woon-/werkgebied.

VERDICHTING zie intensivering

VERKLEURING het begrip dat in het Masterplan wordt gebruikt voor de komende functieverandering in de Noordelijke IJ-oever; op een functiekaart krijgen de gebieden namelijk een andere kleur.

VOORZIENINGEN datgene wat in een wijk of stadsdeel nodig is behalve woningen, bedrijfsruimte, openbare ruimte en infrastructuur winkels, horeca, scholen, culturele instellingen, medische en zorginstellingen, etc.

WOONMILIEU een bepaalde soort van woning en woonomgeving. Voorbeelden van verschillende woonmilieus zijn: een tuindorp; groen wonen aan het water; een binnenstedelijk woonmilieu; het woonmilieu van een uitbreidingswijk uit de jaren '50.

Literatuurlijst

Opgesteld voor het Masterplan Noordelijke IJ-oever

Advies watersport- en waterrecreatiemogelijkheden Noordelijke IJ-oever;
Reinier Steensma. Waterrecreatie Advies, augustus 2002

Atlas Noordelijke IJ-oever;
MUST i.o.v. BVR, maart 2002

Concept Masterplan Centrale Deel Noordelijke IJ-oever;
BVR, november 2000

De Noordelijke IJ-oever, een cultuurhistorische effectrapportage;
Aardse, H, H. Bonke en J. Schilt, i.s.m. Hebly Theunissen Architecten en de TU Delft. Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam, augustus 2003

De noordelijke IJ-oever, strategische ontwikkelingsvisie, een werkhypothese;
BVR, januari 2002

Dokwerken: stedenbouwkundige studie naar DCG terrein en omgeving in Amsterdam-Noord;
MUST i.s.m. BVR i.o.v. IMCA Vastgoed B.V. en Stadsdeel Amsterdam-Noord, februari 2003

Gebiedsuitwerking Noorder IJ-plas, inventarisatie en onderzoeksmodellen;
DRO onder supervisie van het kernteam Masterplan Noordelijke IJ-oever (BVR i.s.m. DRO, i.o.v. Stadsdeel Amsterdam-Noord), januari 2003

Inventarisatiewerkboek;
BVR, i.s.m. Stadsdeel Amsterdam-Noord, DRO en Shell, juli 2000

Modellenwerkboek;
BVR, i.s.m. Stadsdeel Amsterdam-Noord, DRO Amsterdam en Shell, juli 2000

Noord naar het IJ: Voorontwerp Masterplan Noordelijke IJ-oever;
BVR i.s.m. DRO, i.o.v. Stadsdeel Amsterdam-Noord, november 2002

Noordelijke IJ-oever, een opzet voor inventarisatie en onderzoek;
BVR, november 2001

Noordelijke IJ-oever, IJken van Bouwplannen;
BVR, november 2002

Noordelijke IJ-oever, IJken van stedenbouwkundige plannen en projecten;
BVR en Stadsdeel Amsterdam-Noord, september 2001

Noordelijke IJ-oever in beeld, economische foto van de Noordelijke IJ-oever West;
Decisio, i.o.v. BVR, januari 2002

Positionering Noordelijke IJ-oever;
rapportage n.a.v. bijeenkomst georganiseerd door BVR, december 2001

Quickscan Sixhaven Amsterdam e.o.;
Klok architectuur_stedebouw, Vista landscape and urban design i.s.m. kernteam Masterplan Noordelijke IJ-oever, juli 2003

Sectorale bouwsteen waterrecreatie ten behoeve van Visie op hoofdlijnen voor het gebied Noordelijke IJ-oever van de Oranjesluizen tot Zijkanaal G;
Reinier Steensma, Waterrecreatie Advies, 2002

Strategische Visie Centrale Deel Noordelijke IJ-oever;
BVR, juli 2000

Verkeersstudie Noordelijke IJ-oever en Amsterdam-Noord;
dIVV i.o.v. SDAN en projectbureau Noordelijke IJ-oever, i.s.m. ROA, augustus 2003

Andere relevante literatuur

10-kilometer noordelijke IJ-oever, aanzet tot een discussie;
Stadsdeel Amsterdam-Noord afdeling Ruimtelijke Ordening,
januari 1988

Aangepaste concept-raadsvoordracht inzake Trajectnota Capaciteits-
uitbreiding Coentunnel. Vergadering dagelijks bestuur Stadsdeel
Amsterdam-Noord;
Gemeente Amsterdam, september 1998

Achtergronddocument Noord Lonkt! 3.0;
Projectbureau Noord Lonkt! UvA, december 1999

Actualisering ontwikkelingsvisie Noordelijke IJ-oever: visie en
segmenteringsmodel;
Inbo, mei 2000

Actualisering ontwikkelingsvisie Noordelijke IJ-oever' werkdocument;
Inbo, Renaval, maart 2000

Actueel verkeersbeeld in Amsterdam-Noordzeekanaal (ANZK) gebied
(eindversie);
Ministerie van Verkeer en waterstaat, Directoraat-generaal
Rijkswaterstaat, adviesdienst Verkeer en Vervoer, februari 2001

Amsterdam in cijfers 2001;
Gemeente Amsterdam i.s.m. O+S, 2001

Amsterdam naar het IJ. Nota van Uitgangspunten voor de IJ-oevers;
DRO, juni 1991

Amsterdam-Noord in kaart;
Stedelijke woningdienst Amsterdam, december 2000

Amsterdam-Noord: Op en top Amsterdam;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, oktober 2001

Amsterdam-Noordelijke IJ-oevers: Nautische Ontwikkeling op
het AVI-GEB- terrein;
Quadrat, januari 2002

Amsterdam: Centrumstad;
DRO, februari 2001

Amsterdam-Noord Supporting 21st Century Business, Strategic study
for flatted factory development, Conclusions form case-studies, concept;
DEGW, Buck Consultants International, april/mei 2000

Amsterdam-Noord, XXL: "het balkon van Noord";
Seinpost adviesbureau BV, mei 2000

Amsterdamse Stationsomgevingen. Bediening, bereikbaarheid,
dichtheid, functies;
Thomas Straatemeier i.o.v. Amsterdams Raad voor de
Stadsontwikkeling, DRO Amsterdam en Coördinatieteam
Optimalisering Grondgebruik, 1999

Basisinformatie Noordwaarts;
DRO-OTS, Stadsdeel Amsterdam-Noord, september 1999

Bedrijfslocaties in Amsterdam 1998;
Gemeentelijk Havenbedrijf, Gemeentelijk Grondbedrijf, EZ, DRO,
mei 1998

Bedrijfslocaties in Amsterdam 2002;
Gemeentelijke Havenbedrijf, Gemeentelijk Grondbedrijf,
Economische Zaken, DRO, januari 2002

Bedrijvenpark Noorder IJ-plas;
Atelier voor landschap it. W. Reh, 1993

Beeldkwaliteitplan Hamerstraatgebied;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, i.s.m. Claus en Kaan, oktober 2001

Beeldkwaliteitsplan Cornelis Douwesterrein (concept);
Stadsdeel Amsterdam-Noord, september 1999

Beleidsindicatoren; Waterhuishoudingsplan provincie Noord-Holland;
Provincie Noord-Holland, 1998-2000

Bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein;
Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Amsterdam-Noord, december 1999

Bestemmingsplan, ontsluiting bedrijventerrein Buiksloterham/Papaverweg;
Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 1997

Bodembeheerplan en bodemkwaliteitskaart Stadsdeel Amsterdam-Noord;
Milieudienst Amsterdam en Stadsdeel Amsterdam-Noord,
november 2001

Bongerd/Zijkanaal I. Stedenbouwkundig Programma van Eisen;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 1999

Buiksloterham/Papaverweg, Stedenbouwkundig programma van eisen;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, Hans Ebberink stedenbouwkundig
bureau, juni 1997

Buitengewoon Nieuwe vormen van wonen, zorg en service op IJburg;
Bart Lammers en Arnold Reijndorp, 2000

Centrum Amsterdam-Noord; Stedenbouwkundig Programma van Eisen,
deel 1: Hoofdlijnen;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, mei 2001

Centrum Amsterdam-Noord; Stedenbouwkundig Programma van Eisen,
deel 2: Toelichting;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, mei 2001

Centrum Amsterdam-Noord; Stedenbouwkundig Programma van Eisen,
deel 3: Deelgebieden;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, mei 2001

Concept Beeldbepalende Plekken Plan;
Stadsdeel Amsterdam-Noord; september 2001

Concept Projectbesluit Shell-terrein;
Palmboom en Van der Bout i.s.m. DRO,
i.o.v. ING Real Estate & Stadsdeel Amsterdam-Noord, mei 2003

Concept stedenbouwkundig ontwikkelingsplan deelgebied 4b;
Rapp en Scheulen, juni 2000

Concept stedenbouwkundige studie naar het voormalige
De Vries Lentsch- terrein Amsterdam;
Architectenbureau Ellerman, Lucas en van Vugt i.o.v.
Pieter Jan Bunder, juni 2001

Conceptnota Goederenvervoer Amsterdam;
dIVV, 2002

Conferentiemap: Waterdag Amsterdam-Noord, Waterschap
de Waterlanden;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, oktober 2001

Cornelis Douwesterrein; Stedenbouwkundig Plan, deelgebied 0: Hoofdlijnen;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, april 1998

Cornelis Douwesterrein; Stedenbouwkundig Plan, deelgebied 1;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 1997

Cornelis Douwesterrein; Stedenbouwkundig Plan, deelgebied 2;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 1997

Cornelis Douwesweg. Visitekaartje of Achterkant? Visie op de inrichting;
Afdeling Ontwerp van Stadsdeel Amsterdam-Noord, 2002

De groene oever van het IJ, de buitendijkse oever van Amsterdam-Noord;
Amsterdam-Noord De Groenen, september 2000

De Industrie gewaardeerd, Visie en strategie voor de regio Amsterdam;
Kamer van Koophandel; juli 2001

Detailhandelstructuurnota 1997;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, oktober 1997

Discussienotitie Structuurplan Amsterdam, 'kiezen voor stedelijkheid';
Gemeente Amsterdam, DRO-werkgroep structuurplan,
september 2000

Doorstroming of Verstopping: Dynamiek in de Amsterdamse bevolking en woningmarkt;
O+S Amsterdam, juni 2002

Economische Betekenis Maritieme Cluster Noord-Holland;
Provincie Noord-Holland, i.o.v. Gedeputeerde staten, maart 2001

Economische structuurnota 2001 – 2005;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, oktober 2001

Een nautisch initiatief op het BuPa-terrein;
SPINN, november 2000

Eilanden in de houthavens;
DRO, juli 2000

Energie op koers, klimaatplan Stadsdeel Amsterdam-Noord;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juli 2003

Extreme Functiemenging, een eerste aanzet tot ideevorming op het NSM-terrein;
M. Lindgreen – de Leeuw, mei 2000

Flexibele woon-/werkgebouwen;
Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik, december 2001

FSI-GSI-OSR als instrumentarium voor verdichting en verdunning;
Case study New West, Permeta Architecten, januari 2002

Functiemenging op de Zuidas;
DRO, concept juni 2002

Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, OV-Catalogus 2001-2002;
2000

Haalbaarheidsanalyse 'Nautisch initiatief';
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juli 2001

Hembrugterrein: ontwapenend... ;
Gemeente Zaanstad, november 2001

Hergebruik SRTC Gebouwen;
Hubert-jan Henket architecten bna, november 2000

Herstructurering bedrijventerreinen in de Randstad provincies, eindrapport;
ETIN Adviseurs i.s.m. Ingenieursbureau 'Oranjewoud' B.V.,
maart 2000

Het Amsterdams Verkeer en Vervoersplan. Beleidsvoornemens tot 2010;
dIVV, 2001

Het Kadoelerbreektracé. Aanvullend onderzoek ontsluiting de Bongerd;
dIVV i.o.v. Stadsdeel Amsterdam-Noord, 1998

*Het Nieuwe Wonen; veranderde woonmilieus en het veranderbare
woongebouw;*
ABF Strategie, mei 2001

Historisch Morfologische Studie: Van Coen tot Overhoeks;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, februari 2002

Hoofdnet Fiets in Amsterdam-Noord;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, 2002

Hotelbeleid 1999-2003;
Gemeente Amsterdam, Economische zaken

Hotellocaties in Amsterdam 2000;
Gemeente Amsterdam, Economische zaken

Ijburg in zicht;
Plan Amsterdam, DRO, maart 2000

IJ-oever Amsterdam-Noord: Voorstellen voor ruimtelijk onderzoek;
Quadrat, december 2001

Imago Amsterdam-Noord als woon- en werkgebied;
O+S, maart 2001

In beeld, structuurplan (1);
Gemeente Amsterdam, DRO, april/mei 2000

In beeld, structuurplan (3);
Gemeente Amsterdam, DRO, april/mei 2000

*Inpassing Noordelijke tunnelmond in de Kadoelerbreek, een
variantenstudie;*
Stadsdeel Amsterdam-Noord, Witteveen en Bos, september 2000

*Inpassing Noordelijke tunnelmond in de Kadoelerbreek.
Een variantenstudie;*
Witteveen + Bos Raadgevende Ingenieurs BV i.o.v. Stadsdeel
Amsterdam-Noord, 2000

Interviews over Noord;
DRO-OTS, Stadsdeel Amsterdam-Noord, november 1999

Kansen in 'netwerkstad' Noord-Holland Zuid. Strategienota Streekplan;
Provincie Noord-Holland, mei 2001

*Kansrijke Ontwikkelingsgebieden voor de optimalisering van grondgebruik
in Amsterdam (concept);*
DRO, Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik; januari 2001

*Klaar om te landen, zet de toekomst naar je hand, Discussie over de
mogelijkheden tot 2030;*
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 2000

Land in zicht!;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, januari 2000

Leren van zonereren; Optimalisering op milieubelastende locaties in Amsterdam;
 Coördinatieteam Optimalisering Grondsgebruik, april 2002

Meten met twee maten. Referentieplannen bebouwingsintensiteit;
 DRO, 2001

Wonen tussen de bedrijven door;
 DRO, juni 2003

Milieuplaberum. Milieuchecklist voor stedenbouwkundige plannen in Amsterdam;
 Milieudienst Amsterdam, oktober 1997

Milieuprestatiesysteem De Bongerd/Zijkanaal 1 (stage: J.M. Tjon Jaw Chong);
 Amsterdam-Noord, afd. Ruimtelijke Ordening en Milieu, maart 1997

Milieuvergunningenbeleid kan veel efficiënter;
 DRO, juni 2000

Milieuzonering Noordelijke IJ-oever Amsterdam;
 NovioConsult, maart 1998

Naar een passende doelgroep voor Bupa, Economische visie;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, Economische Zaken, 2000

Naar een ruimtelijk-economische beleidsvisie voor Amsterdam;
 NEI-KOLPRON i.o.v. gemeente Amsterdam, januari 2001

Nationaal Pakket Duurzame Stedebouw;
 National DuBo Centrum, 1999

Nautisch Noord, een inventarisatie;
 BVR/NAR, juni 2003

Nieuwendam-Noord, actiewijk! Een communicatieplan voor de uitvoering van de projecten van het Grote Steden Beleid;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, september 1996

Noord Lonkt! 2.0, Startdocument Democratisch Dialoog;
 STAR UvA, Annemieke J.M. Roobeek, Erik H.U. Mandersloot, oktober 1999

Noordwaarts op expeditie; acht voorlopige verslagen;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 2000

Noordwaarts! Amsterdam-Noord in 2030;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, december 1999

Nota van randvoorwaarden voor een nautisch initiatief;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, Projectteam Bupa, januari 2000

Notitie: 'Dilemma en opties voor Noord (concept);
 DRO-Ontwerpteam Stad, Amsterdam, november 1999

NSM +, Met durf aan de gang op het NSM-terrein;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 2001

NSM Amsterdam, An inventory of the NSM site, Amsterdam-Noord;
 Max. 1, november 2001

NSM Nota van uitgangspunten;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, sector wonen en werken, oktober 2000

NSM, *Selectie uit werkboek 03*;
 Max.1 architecture urbanism, augustus 2001

Omgeving Chrysantenstraat, stedenbouwkundige randvoorwaarden;
 Wolter van Proosdij Stedebouw, i.o.v. Stadsdeel Amsterdam-Noord,
 juni 2001

*Onderzoek naar mogelijkheden van veerverbindingen over het westelijke
 deel van het IJ*;
 Gemeente Vervoer Bedrijf, april 2003

Ontwerp bedrijfsplan Kunstcentrum Volten;
 Kunstcentrum Volten, versie 30 augustus 2000

Ontwerp Structuurplan Amsterdam 'Kiezen voor Stedelijkheid';
 Het plan en de toelichting. DRO, Amsterdam, mei 2002

*Ontwikkeling in het Grootchalig recreëren en uitwerking voor Amsterdams
 noordrand en Noorder IJ-polder plas*;
 Bureau Bakker en Bleeker B.V., december 1986

Oosterdokseiland, Stedenbouwkundig Programma van Eisen;
 Projectgroep Zuidelijke IJ-Oever i.s.m. MAB oktober 2000

*Organisatieonderzoek sector wonen en werken Stadsdeel Amsterdam-
 Noord, waarin opgenomen: Advies projectenorganisatie Bureau
 Panorama Noord*;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, sector wonen en werken, april 2001

*Overzicht van de vigerende bestemmingsregelingen langs de noordelijke
 IJ-oever tussen de Coentunnel en het IJ-plein*;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, afdeling ontwerp, september 2001

Panorama Noord. Toekomstvisie Amsterdam-Noord;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, februari 2001

Papaverhoek 'Tijdelijkheid als ultieme kans', slotdocument 2.0 2 juli 2001.
Resultaten van de search-conferentie op 13 en 14 juni 2001;
 Striking Concepts, juni 2001

*Parkeercatalogus Amsterdam: Een leidraad over gebouwde
 parkeervoorzieningen in de vooroorlogse stadswijken*;
 Ingenieursbureau Amsterdam, DRO& DIVV

Parkeren in Amstel III: onderzoeksrapport;
 Iris Dudok, Gemeentelijk Grondbedrijf Amsterdam & bureau
 bedrijfshuisvesting, februari 1998

Parkeren in de nieuwe eeuw. Parkeernota Amsterdam-Noord, concept;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, oktober 2000

Plan Amsterdam. De andere IJ-oever;
 Rob Vooren, juni 1995

Plan van aanpak NDSM Kinetisch Noord, definitief concept d.d;
 Kinetisch Noord, 15 oktober 2001

*Positionering Centraal Park Noord: een verkenning van de relaties met
 de omgeving*;
 Stadsdeel Amsterdam-Noord, mei 2001

Programma Ruimtelijke Investerings Amsterdam, 2000-2010;
 Amsterdam, stuurgroep Ruimtelijke investeringen, december 2000

Programma Ruimtelijke Investerings Regio Amsterdam 2002.
 Stuurgroep Ruimtelijke Investerings, Verkeer & Vervoer, juni 2002

Projecten Zuidelijke IJ-oever in uitvoering;
Projectgroep Zuidelijke IJ-oever, juni 2001

Publicatie-Overzicht Onderzoek & Advies Toeristisch Amsterdam;
Leisure Consultancy, januari 2002

Rapportage Milieuzones: Masterplan Noordelijke IJ-oever;
DRO, Ing. W.E.J. Rozendaal, Amsterdam 2002.

Regionale Bedrijfslocatie Monitor;
Economische Zaken Amsterdam, mei 2002

Ruimte voor economische kwaliteit, de visie van de Kamer van Koophandel
op de toekomstige ruimtelijke inrichting van Amsterdam;
Kamer van Koophandel Amsterdam, december 2000

Samenvatting en conclusies beleidsnotitie 'Amsterdam-Noord,
wonen voor iedereen';
Stadsdeel Amsterdam-Noord, 2000

Samenwerken aan ondernemen- Renaval Amsterdam-Noord 1998-2002;
Renaval Amsterdam-Noord, juni 1998

Scenario's voor de ontwikkeling van het Oostelijke deel Westpoort;
NEI Regionale en Stedelijke Ontwikkeling Kolpron Consultants,
i.o.v Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam en DRO Amsterdam;
Rotterdam, september 2001

Scheepvaart in beweging;
Ministerie van Verkeer en waterstaat, Directoraat-generaal
Rijkswaterstaat, adviesdienst Verkeer en Vervoer, december 2000

SPINN nautisch centrum Amsterdam-Noord, haalbaarheidsonderzoek,
bouwstenen voor een kwaliteitsimpuls BuPa-terrein;
SPINN, april 1999

Spreiden van toerisme, de kansen benut;
Amsterdam Tourist Board, juli 2001

Stedenbouwkundig concept Noorder IJ-plas, bouwstenen voor
het stedenbouwkundig programma van eisen;
BGSV Bureau voor Stedebouw i.s.m. Atelier voor Landschap ir W. Reh,
juni 1996

Stedenbouwkundig Plan van Eisen Van Hasseltlaan;
Stadsdeel Amsterdam-Noord; januari 2002

Stadsdelen en buurcombinaties in cijfers, 2002;
Gemeente Amsterdam i.s.m. O+S, 2002

Stadsontwerp Nieuwe Leeuwarderweg, fase 1 verkenning, presentatie;
DRO-Ontwerpteam Stad, september 2001

Startnotitie 'wonen tussen de bedrijven door';
DRO, Juni 2002

Startnotitie hoofdnet Auto. Op weg naar een beleidsnota Hoofdnet Auto;
dIVV, februari 2002

Stationseiland, stedenbouwkundig Programma van Eisen;
Projectgroep Zuidelijke IJ-oever, februari 2001

Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West;
DRO, Architecten Cie, Claus en Kaan architecten, februari 2000

Stedenbouwkundig programma van eisen voor de pier van DCG;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, sector wonen en werken, juli 2001

Stilstaan bij stromen. Waterhuishoudingsplan provincie Noord-Holland;
Provincie Noord-Holland, 1998-2000

Structuurplan Amsterdam in beeld;
DRO, oktober 2001

Tochten langs de jongste woningbouw in Amsterdam-Noord;
De balie/Stedelijke Woningdienst Amsterdam, 1998

Toekomst Amsterdam-Noord. Trends en verkenningen;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, januari 1998

Toekomstbeeld Buiksloterham/Papaverweg;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, april 1999

Toekomstverkenningen Amsterdam-Noord in ontwikkeling. De som der delen;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, januari 1998

Toekomstverkenningen Amsterdam-Noord in ontwikkeling. Het deel cijfers;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, januari 1998

Toekomstvisie Groen Amsterdam-Noord, kaart 2, wensbeeld 2030;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, april 2001

Tolhuislaan, concept ontwerp;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, afdeling ontwerp, 28 juni 2001

Tuindorp Oostzaan; Vogelvlucht van het Tuindorp Oostzaan. Stappenplan Openbare ruimte;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, oktober 1999

Tweede Tussenrapportage Noorder IJplas;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, januari 1998

Uitgangspunten beeldkwaliteit van Hasseltlaan (concept);
Projectgroep van Hasseltzone, januari 2000

Uitzwaaiboekje. Expeditie Noord in de netwerkstad. Toekomstverkenningen Noord;
DRO, Amsterdam, 2000

Vaarweg Amsterdam-Harlingen;
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-generaal rijkswaterstaat, adviesdienst Verkeer en Vervoer, mei 2001

Vanuit het perspectief van de Noord-Amsterdammer;
Merel Ligtelijn i.o.v. De universiteit van Amsterdam, september 2002

Verkeersstudie Amsterdam-Noord naar 2010 (kaartenboek);
DRO, december 1996

Verkeersstudie Amsterdam-Noord naar 2010;
DRO i.o.v. Stadsdeel Amsterdam-Noord, Amsterdam 1996

Verkeersstudie ontsluiting de Bongerd;
dIVV, Amsterdam 1997

Verkeersstudie ontsluiting de Bongerd;
Gemeente Amsterdam, dIVV, augustus 1997

Verkeersveiligheidsplan;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, Amsterdam, januari 2002

Verkenkend onderzoek nieuwe pontverbindingen over het IJ, eindrapport;
Goudappel Coffeng i.o.v. Stadsdeel Amsterdam-Noord, april 2003

Verkenning marktmogelijkheden bedrijfsgebouw 'De Rots';
Buck Consultants International, april 1999

Verkenning Van Hasseltkanaalzone Nieuwe Leeuwarderweg;
DRO-Ontwerpteam Stad i.o.v. Amsterdam-Noord, februari 1998

Verkenning wegverbinding Klaprozenweg – IJdoornlaan;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, Witteveen en Bos, april 1999

Verkenning wegverbinding Klaprozenweg – IJdoornlaan;
Witteveen + Bos Raadgevende

Verlenging voorbereidingsbesluit Buiksloterham-Papaverweg;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, januari 2001

Verslag van de bijeenkomst Flexibiliteit en Functiemenging 24 januari 2002.
Coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik, januari 2002

Verslag van de plenaire bijeenkomst en de workshops van de Waterdag
Amsterdam-Noord op 3 oktober 2001;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, december 2001

Vervoerwaardestudie corridor Amsterdam-Zaanstad;
ROA & divv, augustus 2002

Visie op de Groene Scheg;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, september 2001

Visie Zuidas, stand van zaken;
Projectbureau Zuidas, maart 2001

Waterplan Amsterdam. Water – het Blauwe Goud van Amsterdam, visie
en strategie;
Gemeente Amsterdam, juni 2001

Waterstad Noord, Cornelis Douwesterrein Amsterdam-Noord;
Rapp & Scheulen, i.o.v. Stadsdeel Amsterdam-Noord,
november 2001

Werken en wonen in de Buiksloterham;
Historisch Centrum Amsterdam-Noord, 1992

Westerdokseiland;
Projectgroep Zuidelijke IJ-oever, maart 1999

Westerdokseiland, Stedenbouwkundig Plan Kop;
Projectgroep Zuidelijke IJ-oever, september 2001

Westerdokseiland, stedenbouwkundig plan, stadszijde en IJ-kade;
Projectgroep Zuidelijke IJ-oever, oktober 2000

Wijkplan "Op de bres voor de Banne" Grote Stedenbeleid: Banne Buiksloot;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 1998

Wijkplan Nieuwendam Noord, Grote Stedenbeleid;
Stadsdeel Amsterdam-Noord, juni 1996

Woonbeeldenonderzoek;
De Lijn, MUST & The SmartAgent Company, i.o.v Bureau ParkStad,
FarWest, Prospect Amsterdam en Westwaarts, februari 2002

Lijst medewerkers Masterplan Noordelijke IJ-oever

STUURGROEP PROJECTEN

D. Stadig (Centrale Stad)
J. Peppels (SDAN)
K. Diepeveen (SDAN)
H. Tijl (OGA)
A. Klandermans (SDW)
H. v/d Heerik (DRO)
R. Meyer (DIVV)
A. Verdellen (BWR)
M. Rohling (ROIB)
T. Zwietering (SDAN)
P. Hofstee (SDAN)
E. Loos (SDAN)
K. van Heel (SDAN)

ADVIESGROEP NOORDELIJKE IJ-OEVER

T. Zwietering (SDAN)
H. van den Heerik/K. de boer (DRO)
H. Vlug/E. Arnoldussen (OGA)
W. van Kruiningen (DIVV)
J. Duimelaar (EZ)
T. van den Bergh-Raaijmakers (DMO)
H. van Veldhuizen (SDAN)
R. Bakker/F. Witbraad (BVR)

PROJECTGROEP NOORDELIJKE IJ-OEVER, STADSDEEL AMSTERDAM-NOORD

Bram van Gelder (SDAN)
Hanny van der Meijs (SDAN)
Henk van Veldhuizen (SDAN)
Ineke Bakker (SDAN)
Ingrid Eegerdingk (SDAN)
Iris van der Horst (SDAN)
Jan-Willem Sluyters (SDAN)

Jos Mak (SDAN)
Karel van Douwen (SDAN)
Marja Lindgreen (SDAN)
Marja van Nieuwkoop (SDAN)
Nelleke Stelling (PMB)
Rob Vooren (SDAN)
Rutger Krabbendam (SDAN)
Willem van Leuven (SDAN)
Pieter Klomp (DRO)
Frank Witbraad (BVR)
Nan Raap (BVR)

Verder ook dank aan de andere medewerkers en adviseurs van het Stadsdeel Amsterdam-Noord die hebben bijgedragen aan maken van het Masterplan Noordelijke IJ-oever

BVR

Riek Bakker
Frank Witbraad
Nan Raap
Lizet Keyzers
Albert Koolma
Marieke Baan

DIENST RUIMTELIJKE ORDENING

Pieter Klomp
Sacha Maarschall
Bas Vendrig
Barbara Ponteyn
Chris van Gent
Cor van Hierden
Daiva Stumbraite
Dick Wetzels
Dirk Iede Terpstra

Jaqueline Goosens
Joost Vorstenbosch
Marije Huls
Mohamed El. Faghloumi
Reinier Stuffers
Remco Daalder
Robert Heit
Ronald Wiggers
Simon Sprietsma
Thomas Straatemeier
Wim Roosendaal

DIENST INFRASTRUCTUUR, VERKEER EN VERVOER

Iris van Scheppingen
Paul Siderius
Danny Spee

GEMEENTE ZAASTAD

Jan Jaap Ruijssenaars
Steven Mook

KLOK ARCHITECTUUR STEDENBOUW

Arjan Klok
Bart Witteman

VISTA LANDSCAPE AND URBAN DESIGN

Roel van Gerwen
Leon Emmen
Damar Keim

H+N+S

Berdie Olthof

UPGM CITYTHOUGHTS

Bastiaan Gribling

MUST

Pieter Jannink
Robert Broesi
Wouter Veldhuis
Daryl Mulvilhil
Jan Benden

RAPP + RAPP

Christian Rapp
Harrie van der Meijs

1:1 STADSLANDSCHAPPEN

Saline Verhoeven

BUREAU MONUMENTEN EN ARCHEOLOGIE

Hester Aardse

PROJECT MANAGEMENT BUREAU

Nelleke Stelling
Saskia Radt

ARCHEVENTURE

Tinda van Smoorenburg

DE ROTTERDAMSCH COMMUNICATIE COMPAGNIE

Hetty Peeters
Job de Vogel

WOORD, TEKST EN ADVIES

Birgitta Langen

AMSTERDAMS FONDS VOOR DE KUNSTEN

David Veldhoen

MET DANK AAN

Amsterdam-Noord Groene Stad aan het Water (ANGSAW)
Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS)
Aquadam BV
Begeleidingscommissie Buiksloterham
Bureau Monumenten en Archeologie
Gemeentelijk Havenbedrijf
Gemeente Zaanstad
Kamer van Koophandel
Renaval
Shell Nederland
Stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord
Stichting Particulier Initiatief Nautisch Noord (SPINN)
Vereniging van bedrijven Amsterdam-Noord (VEBAN)
Waterschap AGV/DWR
Watersportvereniging Sixhaven
Wijkcentrum Oud-Noord
Wijkcentrum Tuindorp Oostzaan

Colofon

Masterplan Noordelijke IJ-oever Amsterdam: *Noord aan het IJ*.
Oktober 2003

Opgesteld door BVR, adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur, in samenwerking met Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam (DRO), in opdracht van het Stadsdeel Amsterdam-Noord.

REDACTIE	BVR en DRO
EINDREDACTIE	Woord, Tekst en Advies
KAARTEN	DRO, Amsterdam
FOTOGRAFIE	Wim van der Ende
LUCHTFOTOGRAFIE	RO Vorm, Hans Brons
VORMGEVING	De Rotterdamsche Communicatie Compagnie
DRUKWERK	Thieme MediaCenter Rotterdam
OPLAGE	500

Aan de inhoud van deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal wordt verzocht contact op te nemen met de uitgever. Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

