

7/12 2.30

0.0013

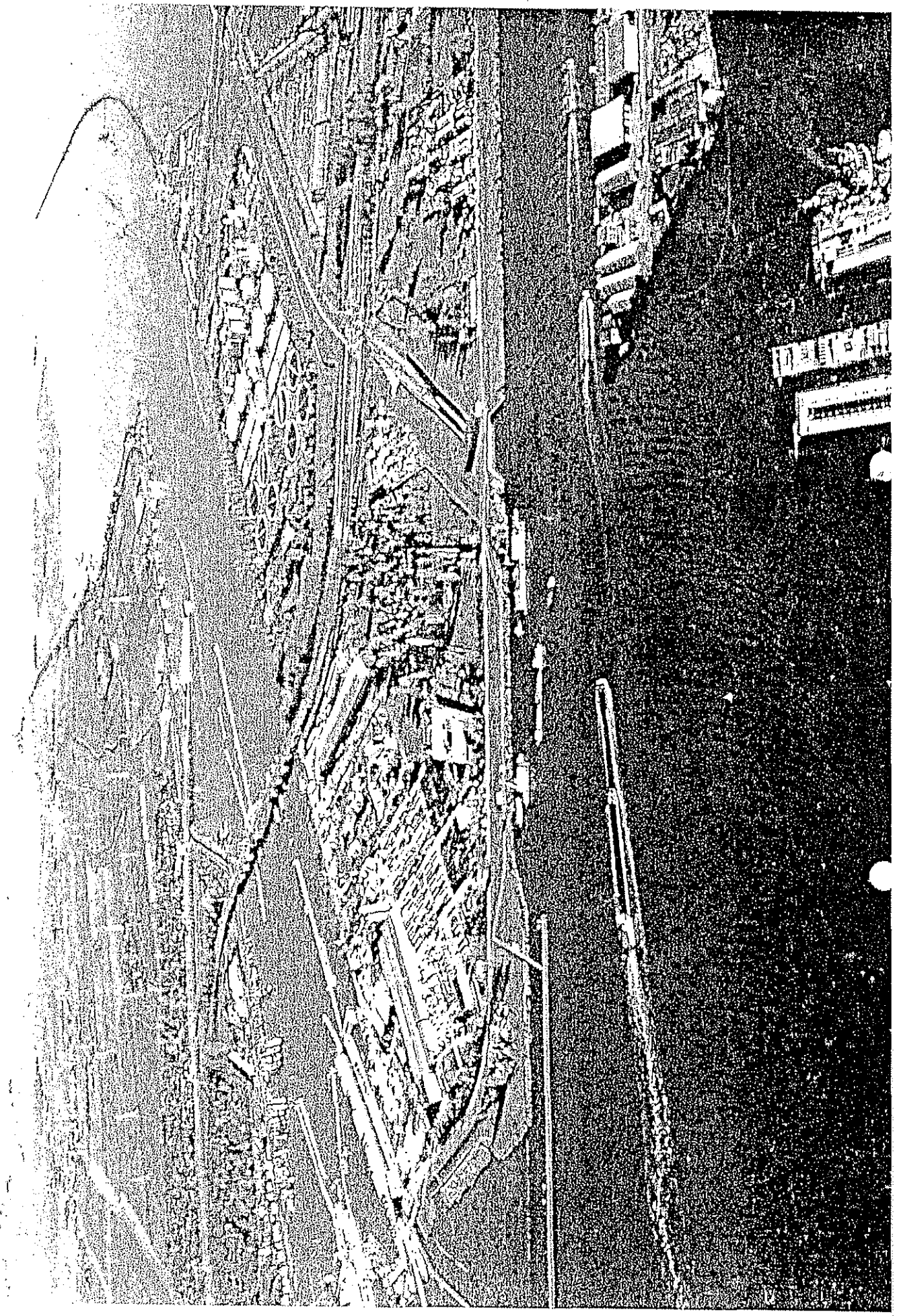
ontwikkelingsvisie zeeburgereiland

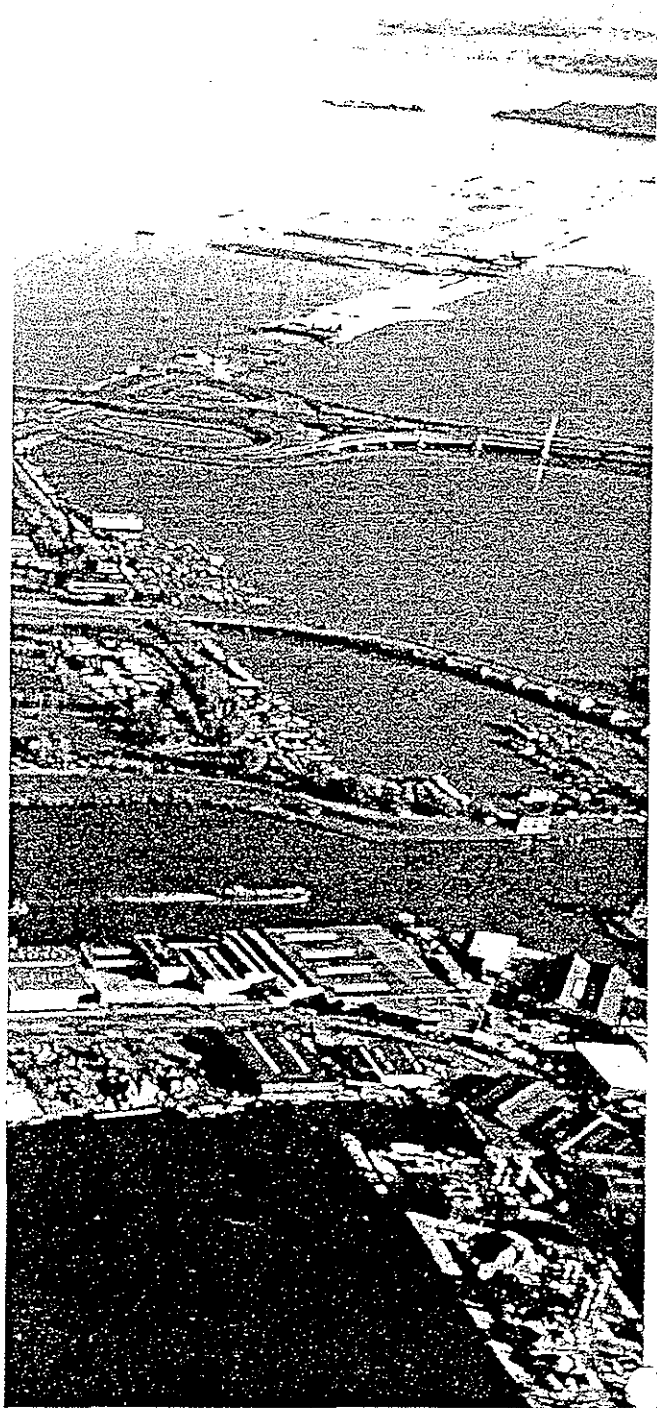


ONTWIKKELINGSVISIE ZEEBURGEREILAND

Projectbureau IJburg

Amsterdam, 27 maart 2003





1. Inleiding	6
2. Basis	9
2.1. Locatie	9
2.2. Planopzet	15
2.3. Programma	19
2.4. Deelgebieden	24
3. Strategie	27
3.1. Ontwikkelingsscenario's	28
3.2. Kosten-baten Analyse	29
3.3. Risicoanalyse	31
3.4. Planning	34
3.5. Ontwikkelingsopgave	37
4. Randvoorwaarden	38
4.1. Veiligheid	38
4.2. Waterhuishouding	40
4.3. Bodem	42
4.4. Kabels en leidingen	43
4.5. Milieu	44
4.6. Communicatie	45

1 INLEIDING

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

Het roer moet dus om. In de planvorming kan niet meer van ambitie worden uitgegaan. Planvormen is anticiperen op ontwikkelingen, en die zijn op dit moment onvoorspelbaar. Sober inzetten op een duurzame ruimtelijke structuur en tegelijk kansen openhouden, daar gaat het dan om. In deze fase van planvorming van het Zeeburgereiland betekent dit de bandbreedtes te zoeken waarbinnen de herontwikkeling richting kan krijgen.

Achtergrond

In 1990 heeft de Gemeenteraad zowel de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, als de ontwikkeling van de nieuwe wijk Nieuw Oost (IJburg), benoemd tot grootstedelijke projecten. Beide grootstedelijke projecten worden door het projectbureau IJburg aangestuurd. De plan-

vorming van het Zeeburgereiland ligt achter bij die van IJburg. Aanvankelijk vanwege discussie over de richting van de herontwikkeling, en later, toen eenduidig voor met name woningbouw is gekozen, vanwege de alom aanwezigheid van de Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost. In januari 2001 heeft de Gemeenteraad definitief besloten de zuiveringsinstallatie te verplaatsen naar het Westelijk Havengebied. Hierdoor zal eind 2005 het eiland en haar directe omgeving verlost zijn van de stankoverlast en kan aan de herontwikkeling van het Zeeburgereiland 24 hectares centraal gelegen areaal worden toegevoegd. Het weg nemen van de hinderbron en de toevoeging van deze voor een optimale herinrichting cruciale hectares zijn reden geweest om het planvormingstraject geheel opnieuw te starten.

Startnota Zeeburgereiland

In de startnota Zeeburgereiland, die in juni 2001 door de Commissie van Advies voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken is vastgesteld, is op hoofdlijnen richting gegeven aan de plannen voor de herbestemming van het eiland.

De startnota is gebaseerd op een verkenning van de potenties van het eiland. De ligging aan de ring A10-oost, tussen het Oostelijk Havengebied en IJburg, tussen de nieuwe ontwikkelingen in Noord en Oost (Noordelijke IJ-oever, Wetenschapscentrum Watergraafsmeer) én tussen stad en Waterland biedt tal van kansen. De omvang van het eiland (100 hectare) geeft de mogelijkheid een substantieel nieuw programma te realiseren. De startnota bepaalt dat het hoofdprogramma bestaat uit wonen en een regionale jachthaven. Ook voor bedrijvigheid en vrije tijd is ruimte aanwezig.

De planvorming krijgt echter geen carte blanche. In de startnota zijn ook de randvoorwaarden en beperkingen opgenomen. Zo bezit op dit moment het Rijk ongeveer de helft van de grond, verspreid over drie grote gebieden. De aanwezige infrastructuur is zwaar en bepalend voor de uiteindelijke ontwikkelingsplannen. Ook zal een groot deel van de gehele Rioolwaterzuiveringsoperatie financieel door de herontwikkeling van het eiland gedekt moeten worden en heeft het Bestuur aangegeven op een kostenneutrale herontwikkeling in te zetten.

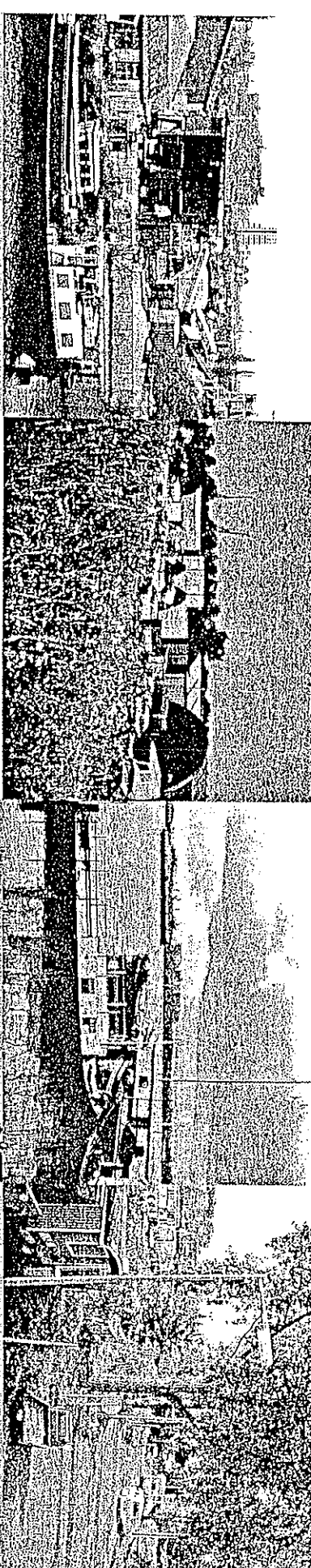
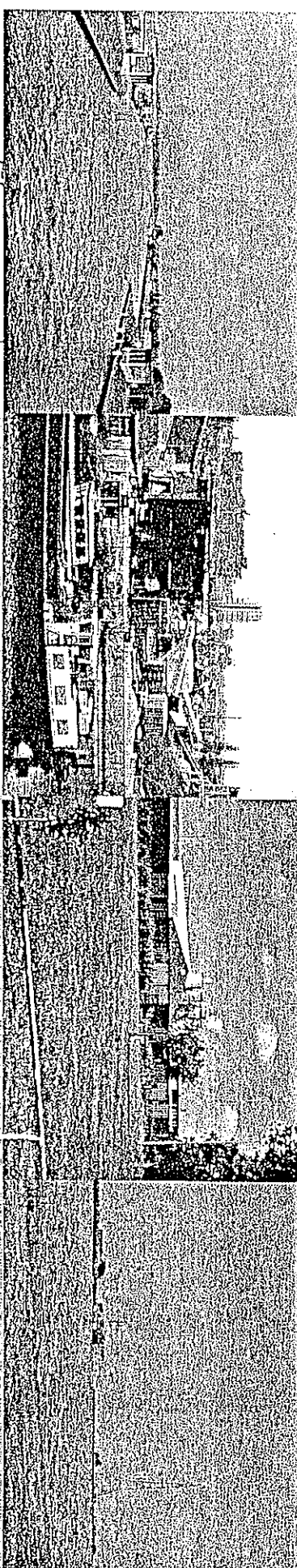
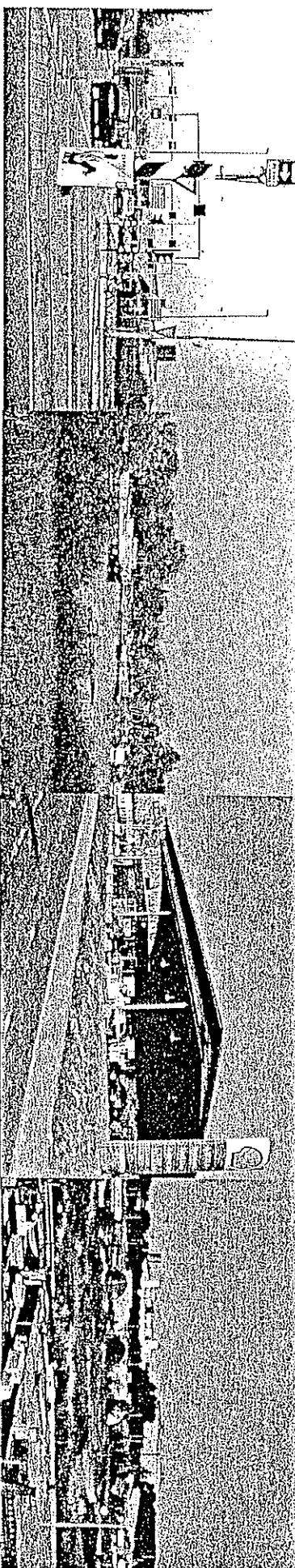
Ontwikkelingsvisie Zeeburgereiland

Om goed vat te kunnen krijgen op de potenties van het eiland in relatie tot haar beperkingen, én om de manier van herontwikkelen te bepalen, is er voor gekozen om vóór het opstellen van een Nota van Uitgangspunten, een visie op de ontwikkeling van het eiland te formuleren. In deze Ontwikkelingsvisie wordt de ruimtelijke, programmatische en strategische richting uitgezet.

Met het streven naar kostenneutrale ontwikkeling en de tegenvallende woningbouw en -verkoop als leidraad, is in het kader van deze visie gewerkt met programmascenario's: welke woningbouwprogramma's zijn mogelijk, aan welke knoppen kan worden gedraaid en wat zijn de effecten daarvan op bijvoorbeeld woningaantallen en het saldo?

Een andere insteek voor deze planvormingsfase vormde de capaciteit van de aanwezige hoofdinfrastructuur. Nu al kan worden geconstateerd dat de aansluiting op de A10 tijdens de spits voor congestie zorgt. In de toekomst zal deze knoop een deel van IJburg én het herontwikkelde Zeeburgereiland extra moeten verwerken. Via het Genmod-model dat de dienst IVV voor de verkeersprognoses van IJburg gebruikt, is als eerste stap de rek in de bereikbaarheid bepaald, oftewel het programmatisch plafond voor de herontwikkeling. Zowel het programmatische als het infrastructurele kader hebben op deze manier de ruimte tussen het kunnen en het willen gedefinieerd.

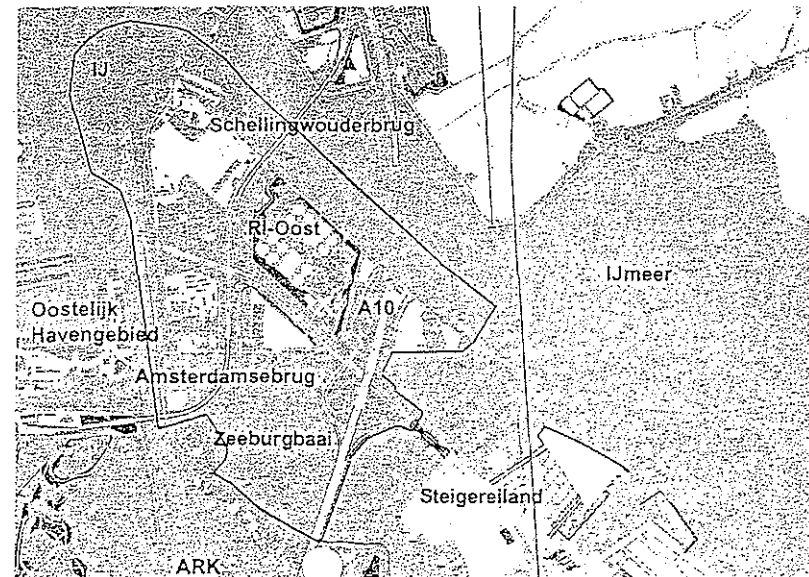
Op basis van het juridisch-planologisch traject en de eigendoms- en verwervingsproblematiek is een ontwikkelingsstrategie opgesteld. In periodes van 5 jaar kan de stad opveren en terugvallen. Om mee te kunnen bewegen met de toekomstige markt- en politieke dynamiek biedt deze Visie een flexibel ontwikkelingskader. Ontwikkeling per deelgebied, inzetbaarheid per deelgebied en een zekere programmatische invulvrijheid (programmabandbreedtes) dienen hierin te voorzien. Als toets op de robuustheid van de visie is een risicoanalyse uitgevoerd. Het ontwerp dat in de visie wordt gepresenteerd kan dan ook worden gezien als een toekomstbestendig en dus ruimtelijk duurzaam casco, waarvan de aankleding binnen gestelde kaders, per fase kan worden bepaald.

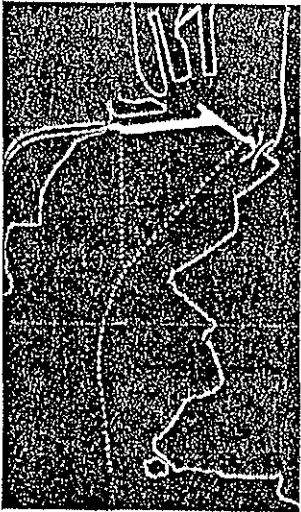


2 BASIS

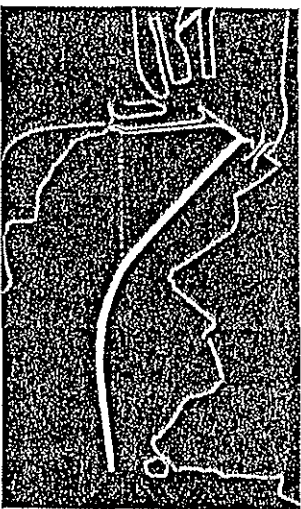
Locatie

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

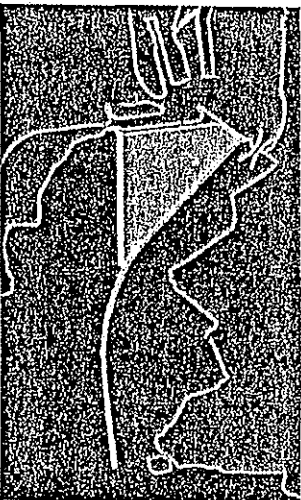




1872 Schellingwouderdam



1893 Sirekdam



1900 Zunderdijk, 1910 Silbdepot



1956 Schellingwouder + Amsterdamse brug



1990 Zeeburger-tunnel, Ring A10



2005 IJttram



Ring

Aan de Ring A10 rond Amsterdam en de A2 richting Utrecht ontwikkelen zich op knooppunten van infrastructuur nieuwe grootstedelijke kerngebieden: de Zuid-as, Ringzone West, Teleport, Centrum Amsterdam Noord, Arenagebied, enz. Het Zeeburgereiland heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een nieuwe ringlocatie. Dankzij de aansluiting van de IJburglaan en IJtram op de Ring wordt het eiland een belangrijke entree tot het oostelijk deel van de binnenstad en IJburg. De locatie krijgt hiermee een centrale positie zowel in de regio als in de stad.

Het Zeeburgereiland kan zich van de andere knooppunten onderscheiden door een eigen 'kleur' en thematiek. Met name de ligging aan het grote open water biedt hiervoor aanknopingspunten.



Water & uitzicht

Het Zeeburgereiland ligt op de grens van het IJ en het IJmeer en heeft raakvlakken met het water binnen en buiten de Oranjesluizen en met het Amsterdam Rijnkanaal. De noordzijde van het eiland is de ruwe uitwaaikant, met zicht op landelijk Durgerdam en Waterland en het weidse IJmeer. Het buitenwater gaat aan de zuidzijde over in de luwe Zeeburgerbaai.

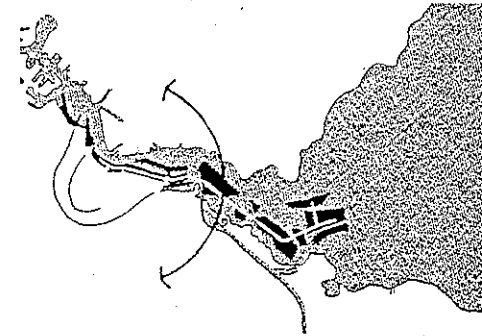
De grote lengte en diversiteit aan oevers bieden mogelijkheden voor verschillende woonmilieus en vormen van recreatie.



IJ-oevers

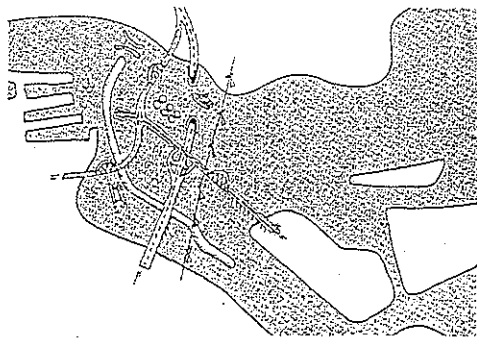
Met de herstructurering van de zuidelijke IJ-oevers en de aanleg van IJburg wordt langs het IJ een nieuwe zone in oost-westrichting ontwikkeld, waarin het Zeeburgereiland een belangrijke schakel vormt. Het Zeeburgereiland bepaalt met name op welke wijze IJburg gekoppeld is aan de rest van de stad. De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

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



Infrastructuur

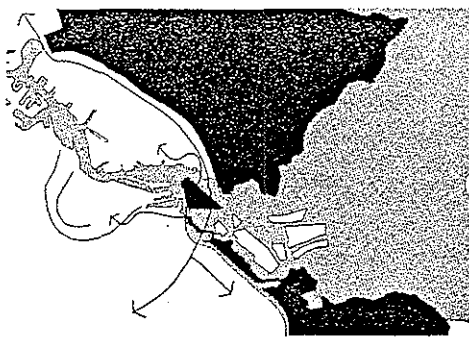
Het eiland wordt gedomineerd door grootschalige infrastructurale werken: wegen, tunnels, viaducten, sluisen en dijken doorkruisen en begrenzen het gebied. De aanwezigheid van deze civieltechnische werken geeft het gebied een geheel eigen karakteristiek, maar tegelijkertijd leggen hinder en barrièrewerking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



Groene schakel

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

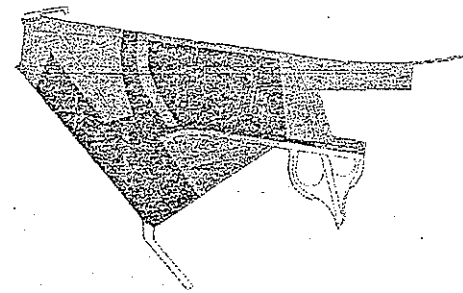
Deze groene relatie is niet alleen van grote betekenis voor de natuur maar heeft ook een recreatieve waarde. Via het Zeeburgereiland en de sluisen kunnen fietsers en wandelaars de oversteek maken van de Diemerzeedijk naar de Durgerdamerdijk.

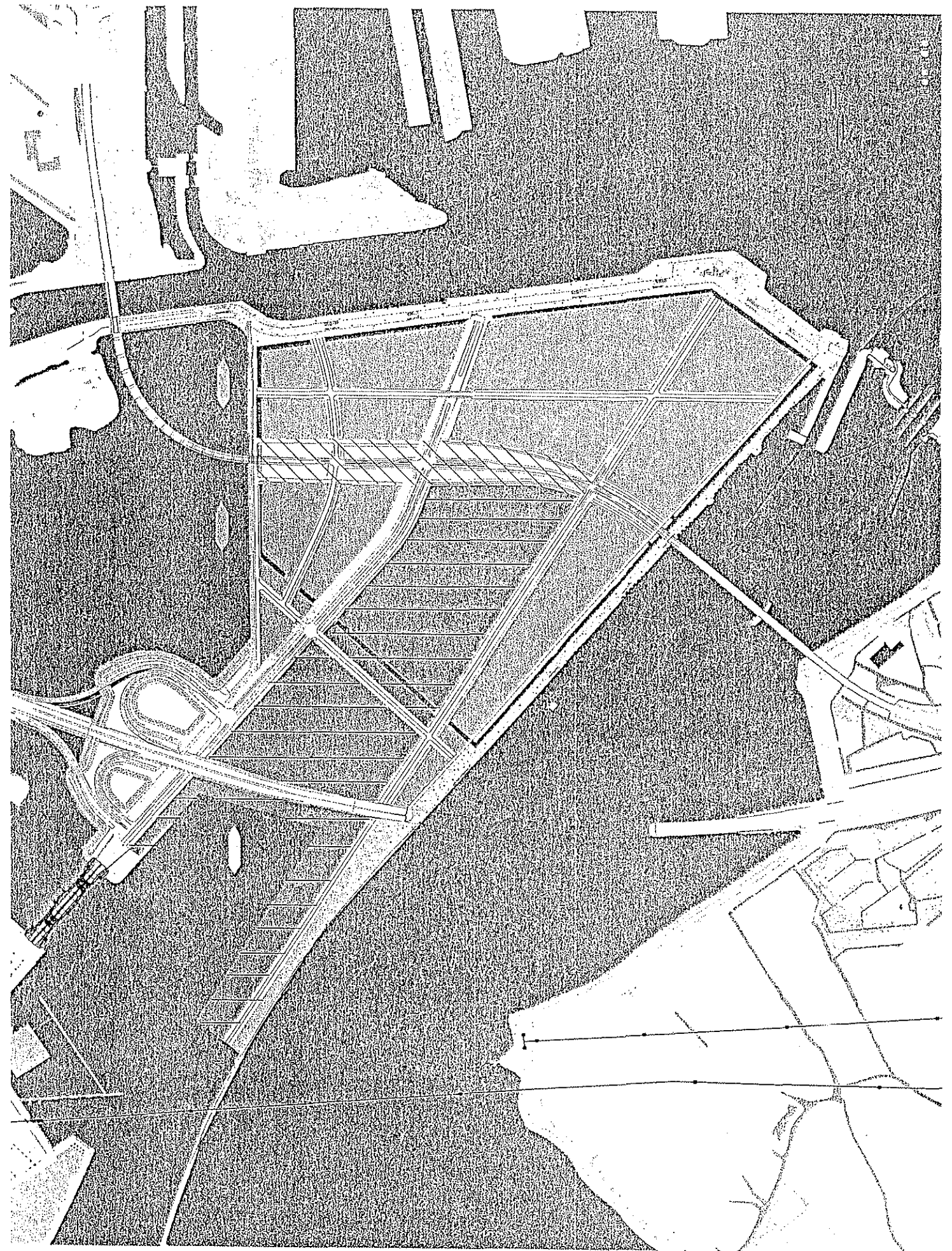


Eigendom en gebruik

Het eigendom van de gronden op het Zeeburgereiland is in handen van Rijkswaterstaat/Domeinen en de gemeente Amsterdam.

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












Planopzet

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

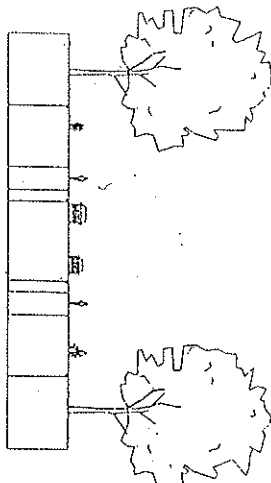
De basisstructuur voor het Zeeburgereiland, het casco voor de toekomstige ontwikkeling, bestaat uit een stelsel van openbare ruimten met infrastructuur, dat een 15-tal ontwikkelingsvelden omsluit. De velden kunnen worden verdeeld in ontwikkelingskavels. Per veld zijn diverse programma's mogelijk.

-  velden bestemd voor woonprogramma
-  velden bestemd voor niet-woon programma gecombineerd met woonprogramma
-  groene rander
-  jachthaven
-  locatie woonboten
-  water
-  profiel Zuiderzeeweg nader te bepalen

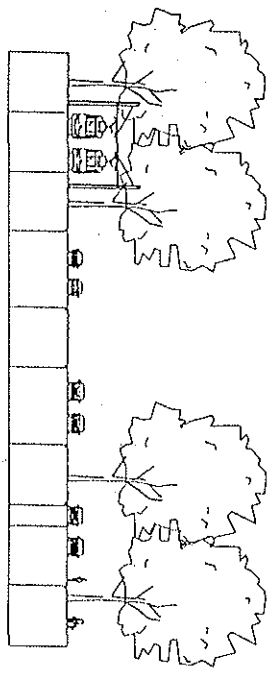


De stedenbouwkundige structuur van wijken gebaseerd op oude polderverkavelingen als het Rotterdamse Kralingen of de Middenweg in de Watergraafsmeer vormt een inspiratiebron: de Kralingseweg heeft zich van polderweg getransformeerd tot verbindinglijn en drager van verschillende stedelijke functies. De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

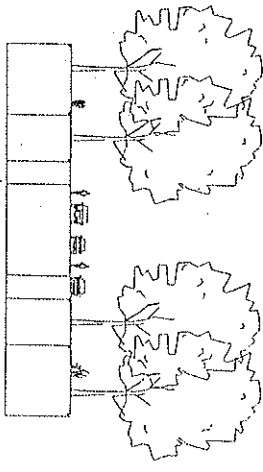




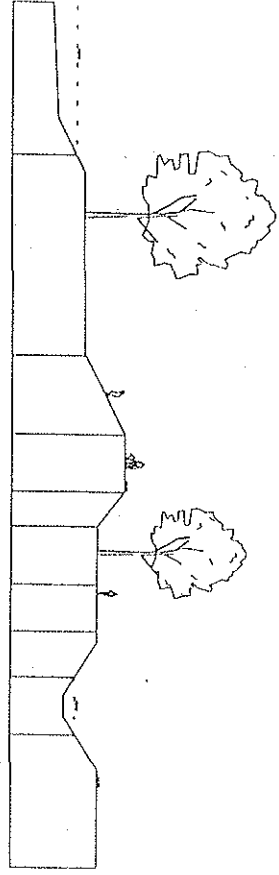
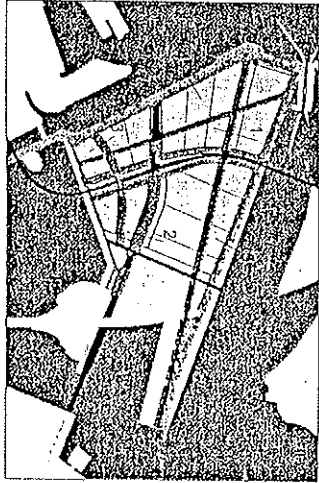
Profiel 1



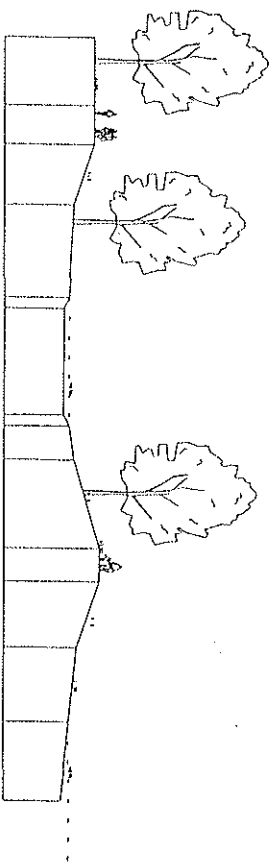
Profiel 2



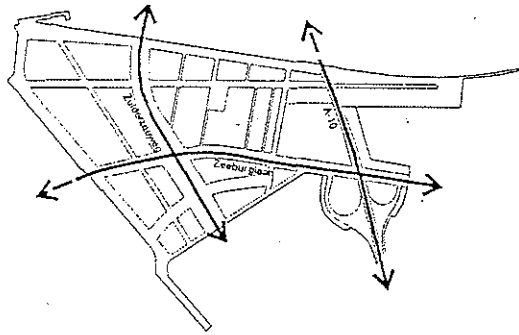
Profiel 3



Profiel 4



Profiel 5



Lange lijnen

Het eiland wordt in de huidige situatie doorsneden door drie grote verkeerswegen die in de eerste plaats een doorgaande functie hebben en die deel gaan uitmaken van het nieuwe casco:

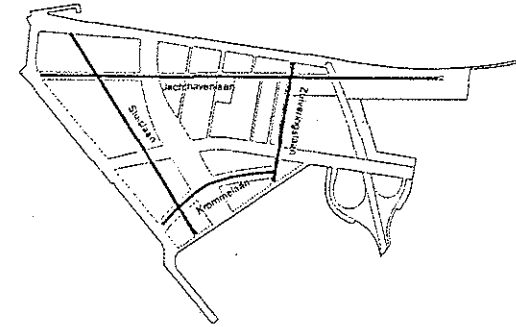
- A10: onderdeel van de Ring Amsterdam.
- Zeeburglaan: vormt de verbinding tussen A10 en het oostelijk deel van het centrum van Amsterdam, en de verbinding tussen Oostelijk Havengebied/ Piet Heintunnel en IJburg. Deze laan bestaat uit dubbele vrij liggende rijbanen voor het autoverkeer, een vrij liggende trambaan aan de zuidkant en met een ventweg ter ontsluiting van de kavels aan de noordkant. Het wordt een groene laan met stevige bomenrijen.
- Zuiderzeeweg: vormt de lokale verbinding tussen stadsdeel Noord en de Indische Buurt. Deze weg heeft vrijliggende fietspaden en drie aansluitingen voor kruisend verkeer. Hier zijn geen adressen rechtstreeks aan de weg mogelijk. De bomen langs de ventwegen zorgen voor een groen karakter.

Aan deze wegenstructuur wordt een raamwerk van wegen of lanen toegevoegd die verwant zijn in schaal en verschillen in profiel. Zo worden de verschillende deelgebieden met elkaar verbonden en ontstaat een intern ontsluitingscircuit.

De lanen lopen van oever tot oever waardoor een casco van openbare ruimte ontstaat dat het eiland ontsluit en omvat en dat de eigenschappen en afmetingen ervan herkenbaar maakt.

De zichtassen op het water versterken het eilandgevoel en maken de grote maten van het eiland voelbaar.

Het nieuwe raamwerk takt aan op de bestaande aansluitpunten van de huidige wegenstructuur. Bij de inritten van zowel de Zeeburgertun-

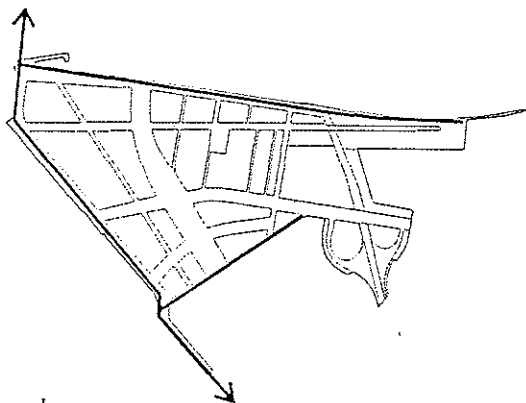


nel als de Piet Heintunnel zijn geen aansluitingen mogelijk. Hier wordt in beide gevallen een overbrugging gemaakt.

Het gaat om vier lanen met de volgende werktitels:

- De bijna twee kilometer lange Jachthavenlaan sluit aan op de Zuiderzeeweg en verbindt de noordwestelijke punt van het eiland met de nieuw te maken jachthaven. De lengte van deze weg is vergelijkbaar met die van de Overtoom. Het profiel van de openbare ruimte heeft aan weerszijden bomen en vrij liggende fietspaden. Ook de bus maakt van deze weg gebruik.
- De Zuiveringslaan verbindt de noordoever met de woonschepenkade over het terrein van de voormalige Riolwaterzuivering en ontsluit het nautisch centrum. Het is een boomloos profiel met vrij liggende voet- en fietspaden. Aan de noordzijde biedt de laan uitzicht op Waterland en het Buiten IJ.
- De Kromme Laan is de ontsluitingsweg voor het zuidelijk deel van het eiland. Hij verbindt de Diemerzeedijk, via de Zuiderzeeweg met de Zuiveringslaan. De laan heeft een groen karakter met dubbele rijen bomen.
- De Sluislaan is een belangrijke verbindende route tussen tussen de Oranjesluizen in het noorden met de woonschepenkade in het zuiden. De inrit naar de Piet Heintunnel wordt met een viaduct gekruist. Het profiel is smaller, wel met aan weerszijden bomen, maar zonder vrij liggende fietspaden.

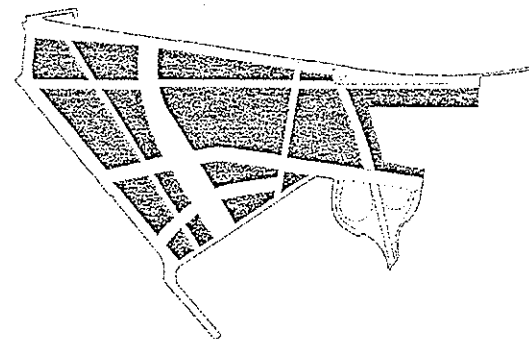
De detaillering en materialisering van de nieuwe lanen geeft uitdrukking aan de verwantschap met de bestaande infrastructuur. Gras, bomen en asfalt zijn voor de hand liggende keuzes. De lanen krijgen bij de aansluiting met de randen van het eiland een bijzondere beëindiging.



Randen

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

- De Westrand is een dijk, onderdeel van de Diemerzeedijk, die het Binnen- van het Buiten IJ scheidt en Waterland met het Diemerpark verbindt. Het is een belangrijke recreatieve fietsroute, boven op de dijk met uitzicht naar het westen over het Amsterdam Rijnkanaal, het Binnen IJ en het Oostelijke Havengebied. De vooroever is recent opnieuw ingericht met brede rietzones ter versterking van de ecologische verbindingroute waar deze dijk deel van uit maakt. Deze ecologische oever wordt geoptimaliseerd.
- De Noordrand is de ruwe zijde van het eiland. Zowel de recreatieve als beroepsscheepvaart voert hierlangs. Belangrijk attractiepunt zijn de sluisen en het uitzicht op Waterland en Durgerdam. In de huidige situatie is deze rand slechts gedeeltelijk toegankelijk. Het ontwerp voorziet in een nieuwe brede zone van wilgen, water en riet, met kansen voor plant en dier. Een openbaar wandelpad tussen wilgen en riet door biedt uitzicht op de vaarroute enerzijds en het eiland anderzijds. Aan de oostzijde van de A10 gaat deze zone over in open gebied met halfverharding dat zal worden gebruikt als park en op hoogtijdagen een overloop voor het parkeren biedt. De strekdam vormt het sluitstuk van deze route aan de noordzijde van het eiland.
- De Zuidrand met de luwe Zeeburgerbaai is de informele zijde van het eiland. Deze groene oever blijft relatief laag met toegang naar de steigers voor de woonschepen in de Zeeburgerbaai.



De Oostpunt ligt aan het open water van het IJmeer met uitzicht over het weidse water naar Steigereiland. Hier komt de jachthaven met daaromheen kades om de boten in het water en de loodsen, huizen en winkels op het land te ontsluiten. De wandeling onderlangs de aansluiting van de A10 op de route naar de Piet Heintunnel blijft openbaar en wordt enigszins verbreed.

Velden

De lange lijnen delen het eiland op in een aantal bebouwingsvelden. Uitgangspunt is dat het middendeel van het eiland een dichtere, compacte bebouwing krijgt. De zichtlocaties langs de Zeeburglaan en Zuidoostweg zijn geschikt voor menging met kantoorachtige bedrijvigheid.

Naar de randen toe wordt de bebouwing opener zodat vanaf de lanen doorzichten ontstaan naar het water toe. Hier bevinden zich met name de woongebieden. De sloten van het interne waterhuishoudingssysteem kunnen worden gebruikt om de velden verder te verdelen in ontwikkelingskavels.

Programma

Uitgangspunten

Een centraal uitgangspunt voor de herontwikkeling is het aanbrenge van flexibiliteit in planstructuur en programma. De herontwikkeling moet toekomstgericht en dus duurzaam in de zin van conjunctuurbestendig zijn. Hierdoor kunnen programmaveranderingen worden doorgevoerd als de maatschappij en/of de economie daarom vraagt. Flexibiliteit in planstructuur en programma zorgt ervoor dat op economische fluctuaties kan worden ingespeeld.

Inszet van de herontwikkeling is dat de opbrengsten de benodigde investeringen moeten kunnen dragen. Specifiek aandachtspunt hierbij is dat een aanzienlijk deel van de kosten van verplaatsing van de RI-Oost ten laste wordt gebracht van de grondexploitatie.

Bij de herontwikkeling van het Zeeburgereiland moet dan ook gestreefd worden naar een optimale ontwikkelingsstrategie, waarbij rekening wordt gehouden met de verwervingsopgave, de verplaatsing van de RI-Oost in 2006, kosten die uitgaan voor de baten, maar ook met het 'vieregwieleffect' voor het hele eiland bij ontwikkeling van specifieke deelgebieden. Een dergelijke benadering vereist dat de vrijheidsgraden ten aanzien van het te ontwikkelen programma relatief groot zijn. De bandbreedtes worden bepaald door minimaal en maximaal te realiseren woon- en niet-woonprogramma's.

Naast de taakstelling om de komende jaren een aanzienlijk aantal woningen binnen de gemeentegrenzen te realiseren is ook het bieden van ruimte aan allerlei soorten bedrijvigheid en voorzieningen een taak voor Amsterdam. De stad zal steeds efficiënter met de beschikbare ruimte moeten omgaan en het conceptontwerp van het Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' gaat er dan ook van uit dat het eiland zich moet kunnen ontwikkelen tot een gebied met 'stedelijk wonen en werken'. De kansen moeten worden benut die de specifieke ligging bij de stad, het landschap en het water bieden. Daarbij zal het eiland een herkenbare positie moeten innemen ten opzichte van het Oostelijk Havengebied en IJburg. Variatie kan hierbij het leidende thema worden. Juist vanwege de vorm en ligging leent het eiland zich voor een afwisseling van hoogbouw, compacte bouw, open verkavelingen en gesloten bouwblokken, van woon- en werkgebieden en recreatie.

De tussen de eilandranden en de ontsluitingsinfrastructuur gelegen velden kan worden gevuld met programma dat bestaat uit respectievelijk woningen, een grote regionale jachthaven met landfuncties, en als de conjunctuur het toestaat, bedrijvigheid en vrijetijdsfuncties. Vanwege de verwervings- en onteigeningsproblematiek (zie hoofdstuk 3) kan de herontwikkeling van het eiland niet op korte termijn worden gestart. Bij wisselende en onvoorspelbare conjunctuur en marktbehoeftes is het vroeg vastleggen van programma's niet verstandig. Dat leidt alleen maar tot noodgedwongen planaanpassingen, met extra vertraging (en extra onderhandelingen) tot gevolg, zoals de afgelopen jaren is gebleken. In die zin dient het programma voor een (deel)gebied zo laat mogelijk te worden vastgelegd. Dan kan adequaat gestuurd worden, en kunnen de behoeftes van het moment effectief worden bediend of kunnen de kansen van het moment optimaal worden benut.

Programmabandbreedtes

In de programmaverkenning voor deze visie is gezocht naar minimale programma's en maximale programma's, oftewel de programma-bandbreedtes voor de herontwikkeling. Er is voor gekozen de bandbreedtes in dit stadium te bepalen aan de hand van (plan)dichtheid en functie (wonen versus niet-wonen).

De bandbreedte wat betreft dichtheid wordt gesteld op 55 woningen per hectare (suburbaan) tot 70 woningen per hectare (stedelijk). Onder 'Wonen' wordt hier verder op ingegaan.

Voor de functionele bandbreedte is berekend wat het basisprogramma is dat minimaal nodig is om het eiland goed voor bewoners en gebruikers te kunnen laten functioneren. Het maximale niet-woonprogramma is bepaald aan de hand van de potentie-inschatting van het eiland. Onder 'Niet-wonen' wordt hier verder op ingegaan. Overigens is het absoluut minimum afhankelijk van voldoende draagvlak voor voorzieningen (3000 woningen) en het maximum van de infrastructurele capaciteit (A10, IJburglaan). Door het invoeren van fictieve programma-aantallen in het Genmod-model, dat de dienst IVV voor de verkeersprognoses van IJburg gebruikt, is globaal het absolute programma-maximum, dat net niet meer door de infrastructuur kon worden verwerkt, bepaald.

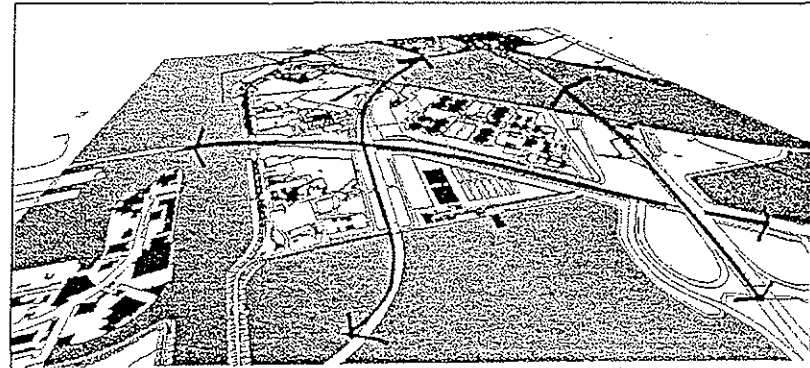
Programmavaststelling

Bij de exacte programma-vestiging (binnen de bandbreedtes) dient rekening gehouden te worden met de volgende twee tegenstellingen: plancomplexiteit versus realiseerbaarheid en herontwikkelingskosten versus herontwikkelingsopbrengsten. Hoe complexer het plan (intensief grondgebruik/stapeling van functies) hoe hoger de bouwkosten en des te moeilijker zal een gedifferentieerd woningbouwprogramma met sociale huur en middensegmentwoningen kunnen worden gerealiseerd. Deze complexiteit heeft niet alleen te maken met dure parkeeroplossingen en hoge kwaliteitseisen. Hoe hoger de dichtheid, des te meer gestapelde bouw en des te hoger de bouwkosten. Het voordeel van hoge dichtheid is echter weer wel dat er meer woningen kunnen worden gerealiseerd en dat er daarmee hogere herontwikkelingsopbrengsten kunnen worden gegenereerd. Dit laatste is van belang aangezien de kosten van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland relatief hoog zijn vanwege de Ri-Oostverplaatsing, verwerving en de benodigde aanleg van waterkeringen.

Het is dus niet de bedoeling het programma tot in de finesses vast te leggen; het programma dat er uiteindelijk zal komen is afhankelijk van de behoeftes en mogelijkheden van het daadwerkelijke realisatiemoment. De rek in het programma is zeker niet oneindig; de huidige berekeningen laten zien dat het programma een zeker evenwicht in functies kent die spitsverkeer genereren en functies die juist buiten de spits verkeer aantrekken.

Bereikbaarheid

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



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

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

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

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

Door de ligging aan de A10 en met de IJtram naast de deur leent het Zeeburgereiland zich voor een P+R voorziening (B&W, 22 juni 1999). Met een capaciteit van 250 parkeerplaatsen is deze P+R voorziening vooral van belang voor bezoekers van cultuur/ recreatieve voorzieningen in de stad. De P+R voorziening kan eventueel worden gecombineerd met een busbuffer voor de Passengers Terminal Amsterdam. Mogelijk kan hier ook het parkeren voor de woonschepenlocatie in worden opgenomen.

In de concept Nota Goederenvervoer is sprake van een overslagstation in het oostelijk deel van de stad. Gezien de krappe infrastructurele capaciteit en de focus op herontwikkeling tot een stedelijke woonlocatie, is het Zeeburgereiland niet geschikt voor deze functie.

Wonen

Amsterdam wil een stad voor iedereen zijn, met een gedifferentieerd woningaanbod in uiteenlopende woonmilieus binnen een stedelijke context, want de schaarse ruimte binnen de stad moet optimaal worden benut. De vraag naar goede, en vooral betaalbare woningen voor met name de middengroepen blijft groot. Binnen het totale programma voor wonen ligt het accent dus vooralsnog op woningen voor de middengroepen. 40% Van het aanbod is voor hen bestemd, naast 30% sociale huur en 30% vrije sector.

Als de economische groei niet aantrekt en de vraag naar dure vrije sector-woningen blijft stagneren, kan voor het eiland qua dichtheid het best rustig worden ingezet (55 woningen per hectare). Wanneer de tijden gunstiger worden kan op het eiland worden gestreefd naar een dichtheid van 70 woningen per hectare. Een dergelijke keuze kan per deelgebied worden gemaakt.

Bij een dichtheid van 55 woningen per hectare kan er minder complex worden gebouwd, met meer grondgebonden woningen. Bij lagere dichtheden kunnen bijvoorbeeld goedkope, snelle bouwsystemen, zoals prefab, in grotere aantallen worden gerealiseerd dan bij hogere dichtheden. De huidige doelgroep middeninkomens kan dan dus beter worden bediend. Daartegenover staat bij een lagere dichtheid de realisatie van minder woningen en een negatiever herontwikkelingssaldo (zie hoofdstuk 3). Met 55 woningen per hectare kunnen er afhankelijk van de omvang van het niet-woonprogramma ongeveer 4000 tot 4600 woningen worden gerealiseerd. Met 70 woningen per hectare kunnen er ongeveer 5200 tot 6000 woningen worden gerealiseerd, met een veel gunstiger saldo.

Verder dient vanuit de huidige woningmarkt te worden gekoerst op eenvoud: menging van functies op gebouwniveau niet als doel maar alleen wanneer dit functioneel wenselijk is, geen menging en verevening van sociale woningbouw en koopwoningen, gebouwd parkeren alleen waar financieel haalbaar, geen verevening tussen programmaonderdelen, enkelvoudig opdrachtgeverschap, rationele gebouwontwerpen, beperkte kavel- en bouwplangrootte, etc.

De gemiddelde woninggrootte van het totaal komt op 95 m². gbo. De spanning tussen marktconforme prijs en de vraag naar een groter woonoppervlak wordt op Zeeburgereiland voor de middensegment-

groep niet opgelost: middensegmentprijs betekent dus een kleiner woonoppervlak.

Niet-wonen

Het niet-woonprogramma is opgebouwd uit verschillende bouwstenen: basisvoorzieningen (maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en winkelvoorzieningen), nautisch programma (havengeralateerde voorzieningen), bovenwijks programma (kantoren en consumentverzorgende bedrijven) en het marktvraag programma (horeca, vrije tijd en winkelvoorzieningen).

Bouwstenen

- De basisvoorzieningen

Voor wat betreft de dagelijkse voorzieningen wordt het Zeeburgereiland een zelfstandig functionerende wijk. De benodigde oppervlakte voor basisvoorzieningen zoals scholen, welzijns- en sportvoorzieningen en buurtwinkels wordt bepaald aan de hand van het verwachte aantal inwoners. Voor de berekening van het voorzieningenprogramma is uitgegaan van een bevolkingssamenstelling zoals op het Haveneiland en de Rieteilanden West.

Het Zeeburgereiland wordt net als IJburg een 'wijk zonder scheidslijnen' waarbij voor de zorgvoorzieningen wordt uitgegaan van het leveren van zorg op maat. Dit concept speelt in op de trend binnen de gezondheidszorg naar schaalverkleining en buurtgebondenheid en heeft als doel de zelfstandigheid en keuzevrijheid van mensen te vergroten. Aan de hand van de ervaringen met dit concept op Haveneiland, kan het voor het Zeeburgereiland worden aangepast.

- Het nautisch programma

Een grote aantrekkingskracht van Amsterdam is de ligging aan en in het water. Ondanks de toenemende vraag naar watersportrecreatiemogelijkheden is het aanbod in Amsterdam achtergebleven bij dat van andere plaatsen aan het Marker- en IJsselmeer. Met de ontwikkeling van IJburg komt Amsterdam weer aan het IJmeer, aan open water te liggen. Amsterdam kan een prominente plek aan het Marker- en IJsselmeer innemen door een grote, op de regio georiënteerde jachthaven te maken met een breed scala aan faciliteiten. De haven kan met deze voorzieningen ook een soort thuisbasis vormen voor de boten die elders op IJburg en het Oostelijk Havengebied liggen. Naast lig-

plaatsen voor bewoners en passanten kunnen ook de chartervaart en eventuele ferryverbindingen hier terecht. De omvang van zo'n haven zou grotere watersportevenementen als de HISWA te water moeten kunnen herbergen.

De jachthaven is een vrijetijdsfunctie die aan het eiland sfeer, een aparte dynamiek en identiteit geeft. Een ander voordeel is dat deze (recreatieve) functie juist buiten de spitsuren klandizie aantrekt, waardoor de infrastructurele capaciteit op de cruciale momenten niet zwaarder wordt belast.

- Het bovenwijks programma:

De komende jaren is in de stad veel kantoorontwikkeling in voorbereiding, met name op knooppunten van verschillende soorten van openbaar vervoer en infrastructuur. Voor de middellange termijn is geen behoefte aan nog een grote locatie. Bovendien is de capaciteit van de infrastructuur van het Zeeburgereiland een beperkende factor voor grootschalige kantoorontwikkelingen. Op stedelijk niveau is wel een tekort aan kleinere flexibele bedrijfsruimten en kantoorachtige bedrijfsverzamelgebouwen die ook met wonen gemengd kunnen worden. De opgenomen 40.000m² is relatief van beperkte omvang en kan aan deze vraag tegemoet komen.

Het toekomstige Zeeburgereiland, IJburg en het Oostelijk Havengebied vormen tezamen een nieuw verzorgingsgebied ter grootte van een stad als Delft (75.000 inwoners). Er is dus behoefte aan vestigingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld schilders, garagebedrijven en andere reparatie- of productiebedrijven. Hetzelfde geldt voor verzorgende bedrijven die vanwege de schaalgrootte, hindercategorie of verkeersaantrekende werking niet gemengd kunnen worden met wonen. Hierbij kan worden gedacht aan een bouwmarkt, tuincentrum of een regioverzorgende megasupermarkt.

Net als op het Steigereiland kan dan ook een bedrijventerrein gereserveerd worden, maar dan specifiek voor gebiedsverzorgende bedrijven tot en met milieucategorie 3, en grootschalige verzorgende bedrijven. Dit terrein kan dan het best, vanwege de bereikbaarheid en geluidszonering, direct ten westen van de A10 komen te liggen.

- Het 'marktvraag' programma:

Door de ligging aan de ring is het Zeeburgereiland een bijzondere locatie waar vrijetijdsfuncties (zoals bijvoorbeeld health center, duikcentrum, klimhal) aan het gebied sfeer, dynamiek en identiteit kunnen

geven. Deze functies genereren opbrengsten terwijl de verkeersbelasting in de spits beheersbaar blijft, en maken van het eiland een plek voor een middaguitje voor Amsterdammers. De potentie voor vrijetijdsfuncties van het eiland wordt bevestigd door de huidige belangstelling van de markt voor het eiland.

Ook het maritiem recreatieve programma kan vanuit de marktvraag aangevuld worden met een grote diversiteit. De jachthaven heeft aantrekkingskracht op bedrijven die direct of indirect een relatie hebben met water, zoals horeca, hotels, casino, zeilscholen, en detailhandel gericht op de watersport.

Bandbreedte

Afhankelijk van de conjunctuur en de behoefte vanuit de woningmarkt kan naast de dichtheid ook de verhouding tussen wonen en niet-wonen worden aangepast. Deze verhouding drukken we uit in bandbreedte van een minimaal en een maximaal niet-woonprogramma. Bij het minimale niet-woonprogramma kunnen meer woningen worden gerealiseerd. Het eiland heeft zeker ook een potentie voor niet-woonfuncties. Het maximum niet-woonprogramma is op deze potenties gebaseerd.

Bij de minimale niet-woonvariant wordt uitgegaan van zoveel mogelijk woningen, een bijbehorend basisprogramma, een regionale jachthaven en een beperkt bovenwijks programma. Het totaal hiervan bedraagt een oppervlakte van 125.000 m². Voor een goed functionerende regionale jachthaven is op de landtong, naast het woonprogramma, aan havengerelateerde voorzieningen minimaal 30.000 m² nodig. Om de geluidsoverlast van de A10 op te vangen kunnen kantoren langs de A10 gebouwd worden (40.000 m²).

Wanneer er gewerkt wordt naar een maximum niet-woonvariant kan verder ingegaan worden op het bovenwijks programma en op het marktvraagprogramma. De 40.000m² kantoren uit het minimaal niet-woonprogramma hoeft in deze variant niet ingezet te worden als geluidswand voor woningen en kan dus ook bestemd worden voor consumentverzorgende bedrijven. Bij het bovenwijks programma gaat het dan om een maximum van 122.000 m². Voor het marktvraagprogramma geldt een maximum van 57.000 m².

Tabel niet-woonprogramma

Minimaal-niet woonprogramma

Basisprogramma		
maatschappelijke voorzieningen	: basisonderwijs	8000 m ²
	: kinderopvang	4500 m ²
	: zorg	3000 m ²
	: cultuur	5000 m ²
sportvoorzieningen		
	: gymzalen	2000 m ²
	: sportzaal	2500 m ²
	: veldsport	2500 m ²
winkelvoorzieningen		
	: buurtwinkels/supermarkt	5000 m ²
Subtotaal		55000 m²

Nautisch programma

havengerelateerde voorzieningen; havenkantoor		
	: loods	500 m ²
	: haventerrein	7500 m ²
	: bedrijven	2500 m ²
	: kantoren	10000 m ²
	: detailhandel	5000 m ²
	: horeca	3500 m ²
		1000 m ²
Subtotaal		30000 m²

Bovenwijks programma

Kantoren	40000 m ²
Subtotaal	40000 m²

TOTAAL minimaal niet-woonprogramma 125000 m²

Aanvullend programma voor maximaal niet-woonprogramma

Bovenwijks programma		
Bedrijven	: consumentverzorgend	82000 m ²
subtotaal		82000 m²

'Marktvraag' programma

horeca*		
	: hotel	40000 m ²
	: casino	3000 m ²
	: restaurants/café's	3500 m ²
vrije tijd*		
	: festivalhal	1500 m ²
	: duikcentrum	1500 m ²

winkelvoorzieningen		
	: kinderspeelparadijs	1500 m ²
	: sportschool	2500 m ²
	: grote supermarkt	3500 m ²
subtotaal		57000 m²

TOTAAL NIET-WOONPROGRAMMA 264000m²

*indicatief

Deelgebieden

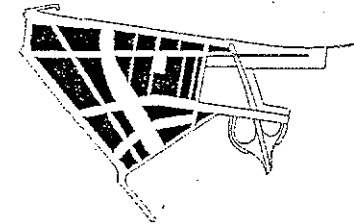
Woonbuurten

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

Het casco voor het Zeeburgereiland biedt de mogelijkheid om flexibel te differentiëren in typologie en dichtheid per deelgebied. In de één kan de dichtheid hoog zijn, in de ander wat lager. De ene kavel heeft meer privé-terrein, de ander meer openbaar. Per veld kan dus ook gekozen worden voor goedkope of dure woningen, snelbouwwoningen, hoog- of laagbouw. Hierdoor kan op het schaalniveau van het eiland een grote diversiteit in woonmilieus ontstaan. In een volgende fase zal worden onderzocht in hoeverre er voorwaarden voor ontwikkeling meegegeven moeten worden.

De diversiteit in de velden komt tot uitdrukking door de verschillende bebouwingsvormen (typologieën en dichtheden) én door de inrichting van het maaiveld (de omgeving van de bebouwing en het inrichtingsgroen). Elk veld kan een ander bebouwingstype en daarmee ook een andere verhouding bebouwd-onbebouwd krijgen, wat de variatie en aantrekkelijkheid op een kleinschalig niveau ten goede komt.

Het groen van de lanen rond de velden wordt vastgelegd. Het inrichtingsgroen van de velden en kavels kan net als de bebouwing daarvan variëren en zal dus met die bebouwing samen een grote diversiteit in vorm en gebruik laten zien. Groen op balkons en terrassen, binnen de gesloten bouwblokken, rond woontorens, bouwblokken en villa's, in voor- en achtertuinen van laagbouw kan zich onderscheiden van het structuurgroen, en maakt picknicken aan een groene oever, beschut

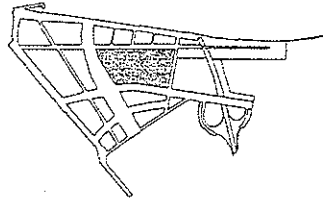


spelen binnen een gesloten bouwblok, of borrelen met de burens in een keurtuin mogelijk.

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

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

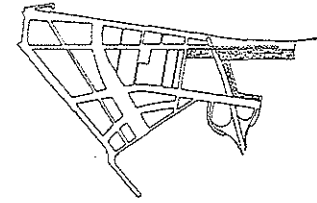
De grootste concentratie aan buurtvoorzieningen bevindt zich in het westelijk gedeelte van het eiland op het kruispunt van de Jachthavenlaan en de Sluislaan. Hier komt het buurtwinkelcentrum en is ruimte gereserveerd voor aanvullende functies gecombineerd met bedrijfsruimte en woningen. Daarnaast is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



Waterzuiveringsterrein

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

Dit centraal gelegen en goed ontsloten terrein is naast de functie Wonen uitermate geschikt voor ook de functie Niet-wonen. Afhankelijk van de uiteindelijke programmavaststelling kan dit deel van het eiland dus (bij doorvoering van het minimale niet-woonprogramma) een echte woonbuurt worden, maar indien de behoefte daartoe bestaat, ook een gemengde wijk worden van wonen en niet-wonen. Als het om niet-woonfuncties gaat, dan is dit terrein vooral geschikt voor het 'markt-vraag'-programma.

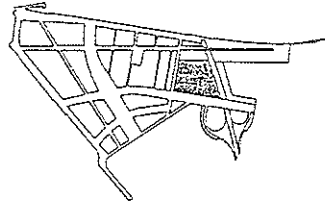


Nautisch centrum

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

Op de pier ten oosten van de A10 is een mix van functies mogelijk: nautische bedrijven, hotels, horeca en woningbouw vormen samen een levendig, stedelijk gebied. Aan de zuidzijde hiervan ligt de jachthaven die plaats biedt aan maximaal 950 boten van verschillende afmetingen. Temidden van de masten ligt het havenkantoor met de maritieme club. Tussen de A10 en de IJburglaan én de haven is ruimte voor winterstalling, onderhoud en reparatie en andere bedrijfsfuncties. Ook kan een deel gereserveerd worden voor tijdelijke nautische evenementen.

Aan de noordzijde van de oostpunt ligt een brede open zone in het verlengde van de brede groenblauwe zone langs de noordrand van het eiland. Een plek om uit te waaien, en als reservering voor parkeren bij evenementen.



Bedrijvenlocatie

Op het kruispunt Zeeburglaan/A10/Zuiveringslaan bevindt zich een terrein dat vanwege de goede bereikbaarheid en de gunstige ligging tussen het Nautisch Centrum en het RI-Oost terrein aantrekkelijk is voor met name het Bovenwijks Niet-woonprogramma: ambachtelijke bedrijven (categorie 3) en grotere bedrijven die veel verkeer aantrekken. Het reeds gerealiseerde Kriterion benzinstation zet de toon voor de beoogde soort bedrijvigheid en verschijningsvorm: functies als een bouwmarkt, drivethru, megasupermarkt, enz. met een goede parkeeroplossing. Dit bedrijventerrein vult dan de geluidszone van de A10 op, zodat zonder aanvullende geluidswerende maatregelen elders op het eiland goed kan worden gewoond.

Maar ook dit gebied kan van kleur verschieten. Als uiteindelijk de voorkeur uitgaat naar woningen, dan kan dit terrein daar ook geschikt voor worden gemaakt. Wel is dan noodzakelijk goede geluidswerende voorzieningen bij de A10 te nemen. Gezien de locatie wordt hier dan vooral gedacht aan kantoren als geluidsscherm.

3 STRATEGIE

De cascostructuur geeft flexibiliteit aan het Zeeburgereiland. Door het eenvoudige, maar krachtige casco kunnen de deelgebieden en de daarin gelegen Velden afhankelijk van ontwikkelingen in de markt en de politiek invulling krijgen. Het eiland zal aldus op de golven van maatschappelijke trends gefaseerd ontwikkeld kunnen worden. Er komt geen ruimtelijke en programmatische blauwdruk voor het eiland als geheel. Per deelgebied en veld zijn verschillende inkleuringen mogelijk. De invulling van de te ontwikkelen deelgebieden en velden vindt plaats tegen de achtergrond van de positionering van het Zeeburgereiland ten opzichte van IJburg en andere relevante ontwikkelingsgebieden in Amsterdam. Om optimaal in te kunnen spelen op de markt- en politieke omgeving zal het programma en stedenbouwkundig ontwerp per deelgebied zo dicht mogelijk tegen de geplande uitvoering worden opgesteld. Er zal daarom per deelgebied een gecombineerd SP worden gemaakt. Behalve een beter op maat gesneden planvorming levert dit ook lagere planproceskosten op. Naast flexibiliteit is complexiteitbeheersing een belangrijke sleutel in de ontwikkelingsstrategie van het Zeeburgereiland. Gestreefd wordt naar kostenbewuste en afzetbare bouwplannen met een optimale korrelgrootte. Complexe ontwerpen worden vermeden. Menging van functies, menging van prijsklassen en menging van opdrachtgevers zal slechts bij uitzondering op gebouwniveau plaatsvinden. Het leidende ontwikkelingsprincipe voor het Zeeburgereiland is het scheiden van functies, van prijsklassen en van opdrachtgevers op gebouwniveau en menging te laten plaatsvinden op een hoger ruimtelijk schaalniveau. Door te (ont)mengen op het juiste schaalniveau worden afhankelijk-

heidsrelaties voorkomen en kunnen risico's in de planontwikkeling en -realisatie worden geïsoleerd. Dergelijke ontwikkelingsprincipes, gebaseerd op complexiteit- en risicobeheersing, dragen bij aan een eenvoudige en doelmatige planontwikkeling en zijn condities voor een vlotte woningbouwproductie.

Een derde element in de ontwikkelingsstrategie is een optimale rolverdeling tussen gemeente en marktpartijen. Voor de ontwikkeling en realisatie van de gewenste invulling van de velden zijn verschillende rolverdelingen tussen gemeente en marktpartijen mogelijk. De keuze voor een bepaald model hangt onder meer samen met het gewenste programma en het risicoprofiel van het betreffende veld. Recente ervaringen leren dat het wenselijk is dat er een rolverdeling tussen gemeente en ontwikkelaars ontstaat die recht doet aan ieders deskundigheid en kwaliteit. Dit is dan ook uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland. In het vervolgtraject (Ontwikkelingsplan/NvU en de SP's per deelgebied) zullen deze ontwikkelingsmodellen verder worden uitgewerkt.

Ontwikkelingsscenario's

Uitgangspunten voor de fasering van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland zijn in volgorde van afnemend belang:

1. zo snel mogelijk bouwen in het kader van de woningproductie
2. zo spoedig mogelijk realiseren van de jachthaven om het eiland gezicht te geven en invulling te geven aan de vraag naar een regionale jachthaven binnen de Amsterdamse agglomeratie.

Daarnaast zijn er in de randvoorwaardelijke sfeer factoren die van invloed kunnen zijn op de fasering. Genoemd kunnen worden de eigendoms- en gebruikssituatie, het juridisch-planologische kader, financiële randvoorwaarden, veiligheidszonerings, milieuhygiënische en civieltechnische aspecten, kabels en leidingen, waterhuishouding en waterkeringen. De meest complicerende factor in de fasering is de eigendoms- en gebruikssituatie op het eiland. De snelheid van verwerving en het tempo waarin gronden vrijkomen voor herontwikkeling bepalen in grote mate de volgorde van de deelgebiedontwikkeling.

Ondanks de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden zijn er meerdere ontwikkelings- of faseringsscenario's mogelijk. Er bestaat niet één logisch en dwingend te volgen ontwikkelingspad. Door middel van verschillende aannames over het verwervingsproces is er een range van ontwikkelingsscenario's. In het Ontwikkelingsplan (NvU) zal op basis van nader onderzoek een voorkeursscenario worden opgesteld.

Ideaal scenario

Uitgaande van een voorspoedige minnelijke verwerving en beschikbaarheid van terreinen kan de Noordwesthoek van het eiland als eerste worden ontwikkeld. Door de omvang van het gebied kan er direct een vrij fors woningbouwprogramma met een basispakket aan voorzieningen worden gerealiseerd. Parallel daaraan kan de Oostpunt met de jachthaven als gezichtsbepalend element van het Zeeburger-eiland tot ontwikkeling worden gebracht. Het nautisch centrum dient als sfeermaker, wegbereider en dus aanjager voor de overige ontwikkelingen op het eiland te gaan fungeren. Vervolgens kunnen de woonbuurten ten zuiden van de IJburglaan (de Zuidwesthoek en het Domeinenterrein, inclusief de nieuwe woonbotenlocatie) worden ontwikkeld. Het tempo en ritme waarmee dit gebeurt hangt mede af van de wens

naar een hoge bouwproductie enerzijds en een realistische en werkbare bouwstroom anderzijds, en bovendien in afstemming met de ontwikkelingen op IJburg en andere locaties. Sluitstuk van de ontwikkeling is het voormalige RI-oost terrein. Het is bij uitstek geschikt als functionele en programmatische uitwisselingszone, zodat optimaal ingespeeld kan worden op de wensen en behoeften van dat moment.

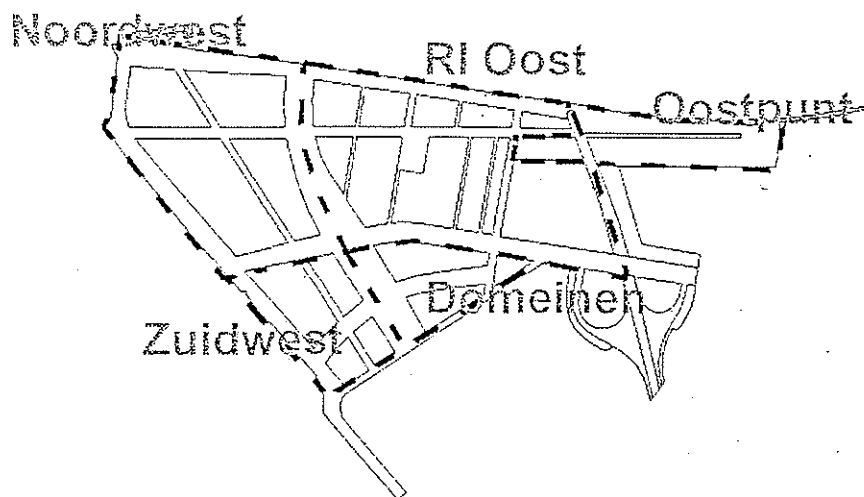
Onteigeningsscenario

Bij het onteigeningsmodel wordt uitgegaan van een moeizame verwerving en ontruiming van de benodigde percelen. De fasering wordt in het onteigeningsscenario afhankelijk gesteld van de inzet van het onteigeningsinstrumentarium. Dit betekent dat de herontwikkeling van het eiland met uitzondering van het RI-oostgebied met 2 à 3 jaar wordt vertraagd. Consequentie is dat het RI-Oostterrein nu niet het sluitstuk van de herontwikkeling is maar het begin vormt van de herontwikkeling. In dit scenario zal het, gezien de programmatische opgave, wenselijk zijn om het RI-oostgebied vooral in te zetten voor woningbouw. Vervolgens zullen de Noordwesthoek en Oostpunt tot ontwikkeling worden gebracht. De deelgebieden ten zuiden van IJburglaan komen als laatste aan snee.

Opportunistisch scenario

Het impliciete uitgangspunt van een deelgebiedsgewijze herontwikkeling uit de vorige scenario's wordt in het opportunistische scenario losgelaten. In het opportunistische scenario is het adagium bouwen op elke plek die beschikbaar is, ongeacht de omvang van de locatie. In dit scenario worden eerst de reeds beschikbare reststroken langs bestaande infrastructuur en oevers ingezet. In een later stadium, afhankelijk van de voortgang van de verwerving en ontruiming, worden de velden achter de stroken ingevuld. Een voordeel van dit scenario is dat de opbrengsten de investeringen dicht in de tijd volgen, zodat de faseeringskosten geminimaliseerd worden. Nadeel is dat de ontwikkeling gefragmenteerd plaatsvindt en er inefficiënties in de uitvoering zullen ontstaan. De onvermijdelijke overlast in de realisatiefase kan moeilijk worden beperkt tot een of enkele plekken (overal wordt een beetje gebouwd). Hierdoor blijft het eiland een lange tijd voor veel bewoners een bouwput. Een gefragmenteerde ontwikkeling kan er ook toe leiden dat voorzieningen pas later aanwezig zijn. Door deze punten kunnen

er risico's in de afzetbaarheid van de woningen ontstaan. Daarnaast kunnen de eerste generatie-bewoners een risico vormen voor de planvorming van de tweede fase (nimby-gedrag). Dus ondanks een optimale fasering tussen kosten en opbrengsten is het risicoprofiel aanzienlijk.



Kosten-batenanalyse

In het kader van de ontwikkelingsvisie is een uitgebreide kostenbatenanalyse uitgevoerd teneinde inzicht te krijgen in de financiële bandbreedtes van de programmatische verkenningen.

De berekeningen zijn desondanks - inherent aan de planfase - globaal van karakter. In het vervolgproduct, het Ontwikkelingsplan (NvU) zal een gedetailleerde financiële paragraaf worden opgenomen. Omdat dat het laatste eilandbrede planproduct zal zijn, zal de financiële paragraaf de status krijgen van financieel kader voor verdere planontwikkeling van de deelgebieden.

Bij de herontwikkeling van het Zeeburgereiland wordt gestreefd naar een sluitende grondexploitatie. De grondopbrengsten moeten dus de investeringskosten compenseren.

De grondopbrengsten hangen rechtstreeks samen met de omvang en samenstelling van het programma dat gerealiseerd kan worden. Koopwoningen en kantoren zijn in dit verband aantrekkelijke programmaelementen met hoge grondopbrengsten. Sociale huurwoningen en sociaal-maatschappelijke voorzieningen zijn daarentegen programmaelementen die slechts weinig grondopbrengsten genereren.

De investeringskosten zijn veel minder programma-afhankelijk. De meeste kosten (65%) zijn investeringen die sowieso gedaan moeten worden, zoals verwervingskosten en waterkeringen. Dit zijn de zogenaamde rompkosten. Slechts 15% van de kosten, (de inrichtingskosten van de openbare ruimte), zijn rechtstreeks gerelateerd aan het programma. De overige kosten (20%) bestaan grotendeels uit proceskosten en bijzondere kosten.

Programmatische bandbreedte

Voor de kostenbaten-analyse is uitgegaan van de volgende programmatische bandbreedtes:

- Voor woningbouw geldt een dichtheid van minimaal 55 won/ha (sub-urbaan) en maximaal 70 won/ha (stedelijk);
- Voor de niet-woningbouwfuncties geldt een minimaal programma van 125.000 m² bvo (voor het functioneren van het eiland) en een maximaal programma 265.000 m² bvo (een eiland-overstijgend, stedelijk programma).

Dit geeft vier mogelijke programma's:

- A 55 won/ha met een minimaal niet-wonen programma;
- B 55 won/ha met een maximaal niet-wonen programma;
- C 70 won/ha met een maximaal niet-wonen programma;
- D 70 won/ha met een minimaal niet-wonen programma;

De genoemde dichtheden leveren afhankelijk van de omvang van het niet-wonenprogramma een bandbreedte op voor het woningbouwprogramma van circa 4.000 tot 6.000 woningen. De relatief lage dichtheid van 55 won/ha met een maximaal niet-wonen programma levert het minste aantal woningen op (4.000 woningen); de relatief hoge dichtheid van 70 won/ha met een minimaal niet-wonen programma levert de meeste woningen op (6.000 woningen). Het programma met 55 won/ha met een minimaal niet-wonen en het programma met 70 won/ha met een maximaal niet-wonen leveren respectievelijk 4.600 en 5.200 woningen op.

Financiële bandbreedte

De financiële doorrekeningen van bovenstaande programmatische verkenningen leiden tot de onderstaande financiële bandbreedte. Programma A (4.600 woningen en 125.000 m² bvo) levert het ongunstigste resultaat op en vormt daarmee de onderkant van de financiële bandbreedte; programma D (6.000 woningen en 125.000 m² bvo) geeft het gunstigste resultaat en vormt daarmee de bovenkant van de financiële bandbreedte. De resultaten van B en C liggen tussen deze uitersten in.

Tabel Financiële bandbreedte (in EURO; prijspeil 1-1-2003; excl.btw)

	Programma A	Programma D
Kosten	335 miljoen	345 miljoen
Opbrengsten	315 miljoen	400 miljoen
Saldo CW	- 35 miljoen	+35 miljoen

De investeringskosten variëren slechts in beperkte mate, omdat de kosten maar ten dele afhankelijk zijn van het programma. De kosten stijgen met een toename van de dichtheid. De reden hiervoor is dat de inrichtingskosten stijgen met een toename van de dichtheid als gevolg van een toename van de verharding (hoe meer woningen, hoe meer verharding nodig is). De inrichtingskosten nemen hierdoor toe. De variatie in de opbrengsten is aanzienlijk. Het verschil tussen de onderkant en bovenkant van de bandbreedte bedraagt € 85 miljoen. Dit verschil laat zich eenvoudig verklaren door het verschil in omvang van het programma. Immers, hoe meer programma, hoe hoger de opbrengsten. De bandbreedte van het saldo (op contante waarde per prijspeil 1-1-2003) is als gevolg van de variatie in de opbrengsten groot, namelijk € 70 miljoen. In het ene uiterste er sprake van een tekort van € 35 miljoen, in het andere uiterste is er sprake van een positief saldo van € 35 miljoen.

De parameters voor de bepaling van de grondopbrengsten zijn conform het Grondprijnsbeleid 2003. Wel is in verband met de ligging van de oergruop op het eiland rekening gehouden met hogere stichtingskosten dan gemiddeld.

Zoals eerder is gemeld bestaan de kosten voor het grootste deel uit rompkosten. Binnen de rompkosten vormt het grondverzet een belangrijke kostenpost. Grote delen van het eiland zullen immers moeten worden opgehoogd. Onderzocht wordt of grond van de Grondbank hiervoor hergebruikt kan worden.

Voor de kosten van de inrichting van de openbare ruimte is uitgegaan van een standaardkwaliteit, met uitzondering van de ruimtelijke dragers van het plan (lanen en jachthaven) waar uitgegaan is van een meer dan gemiddelde kwaliteit. De gemiddelde inrichtingskosten bedragen € 55,- per m² inrichtingsgebied. Voor de raming van de verwervingskosten is het uitgangspunt gehanteerd dat het gehele eiland verworven en ontgrond dient te worden.

Aan de kostenzijde is verder rekening gehouden met enkele bijzondere kostenposten die ten laste worden gebracht van de grondexploitatie Zeeburgereiland. Ten eerste zal conform de raadsvoordracht behorend bij het principebesluit van de gemeenteraad van 19 april 2000 een deel van de verplaatsingskosten van de RI-Oost ten laste komen van de grondexploitatie, namelijk € 72,3 miljoen (prijspeil 2001). Ook zijn in de

kostenbaten-analyse die reeds eerder vastgestelde bijdragen (raadsbesluiten nr. 281 en nr. 602) in de aanlegkosten van de IJ-tram respectievelijk in de stanksanering van de RI-Oost verwerkt. Deze kosten en kosten die al reeds in het kader van de verwerving zijn gemaakt (zie kredietbesluit 3 oktober 2001), vormen al vanaf een vroeg stadium een substantiële rentelast voor de herontwikkeling.

Ten slotte is rekening gehouden met investeringskosten van een eventuele fietsopgang bij de Amsterdamse brug. In de grondexploitatie IJburg is hiervoor reeds een beperkt bedrag gereserveerd. Het aanvullende deel zal ten laste komen van de grondexploitatie Zeeburger-eiland.

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

Conclusie

Een budgettair neutrale ontwikkeling is mogelijk, maar stelt wel eisen aan de omvang van het programma. Als gevolg van de hoge rompkosten is er immers sprake van een hoge programmatische drempelwaarde waarbij de grondexploitatie sluitend wordt. Uitgaande van een minimaal niet-wonen programma is een woningbouwprogramma van circa 5.400 woningen nodig om een sluitende grondexploitatie te kunnen realiseren. Bij een maximaal niet-woonprogramma volstaat een woningbouwprogramma van circa 4.700 woningen. De totale grondopbrengsten zijn dan voldoende groot om de investeringskosten, die grotendeels programma-onafhankelijk zijn, te kunnen dragen.

Risicoanalyse

De gepresenteerde programmatische bandbreedte laat een financiële bandbreedte zien die varieert van substantieel negatief tot aanzienlijk positief. De vraag is echter hoe robuust de resultaten zijn en aan welke knoppen gedraaid kan worden om het resultaat desgewenst bij te sturen. Om inzicht te krijgen in de gevoeligheid van het resultaat op economische en maatschappelijke ontwikkelingen is een drietal scenario's doorgerekend, namelijk:

1. een scenario met tegenvallende kosten, bijvoorbeeld hogere verwerkingskosten;
2. een scenario met lagere grondopbrengsten als gevolg van een daling van verkoopprijzen van woningen;
3. een scenario met een vermindering van het programma, bijvoorbeeld als gevolg van stringenter regelgeving met betrekking tot woon- en werkmilieus.

De mogelijkheid bestaat dat scenario's ook gecombineerd voorkomen. Er zullen dan meerdere effecten tegelijkertijd optreden, waardoor het resultaat extra verslechtert. Een dergelijk scenario vergroot de optimalisatieopgave. Om inzicht te geven in de omvang van het individuele effect van een bepaald scenario zijn gecombineerde scenario's hier niet gepresenteerd.

In de scenario's is tevens illustratief aangegeven welke optimalisaties mogelijk zijn om de kosten en opbrengsten weer in balans te brengen. In theorie zijn er meerdere (combinaties van) oplossingen mogelijk. De belangrijkste knoppen waaraan gedraaid kan worden zijn het ruimtegebruik, het programma met de daaraan gerelateerde opbrengsten, de kosten en de fasering.

Ten aanzien van het ruimtegebruik kan geoptimaliseerd worden door de verhouding tussen openbaar gebied en uitgeefbaar gebied te verbeteren ten gunste van het uitgeefbaar gebied, bijvoorbeeld door profielen te versmallen (zie tekstkader). Hierbij treedt een tweeledig effect op. De kosten dalen (er is minder in te richten maaiveld) en de opbrengsten stijgen (er is meer uit te geven terrein).

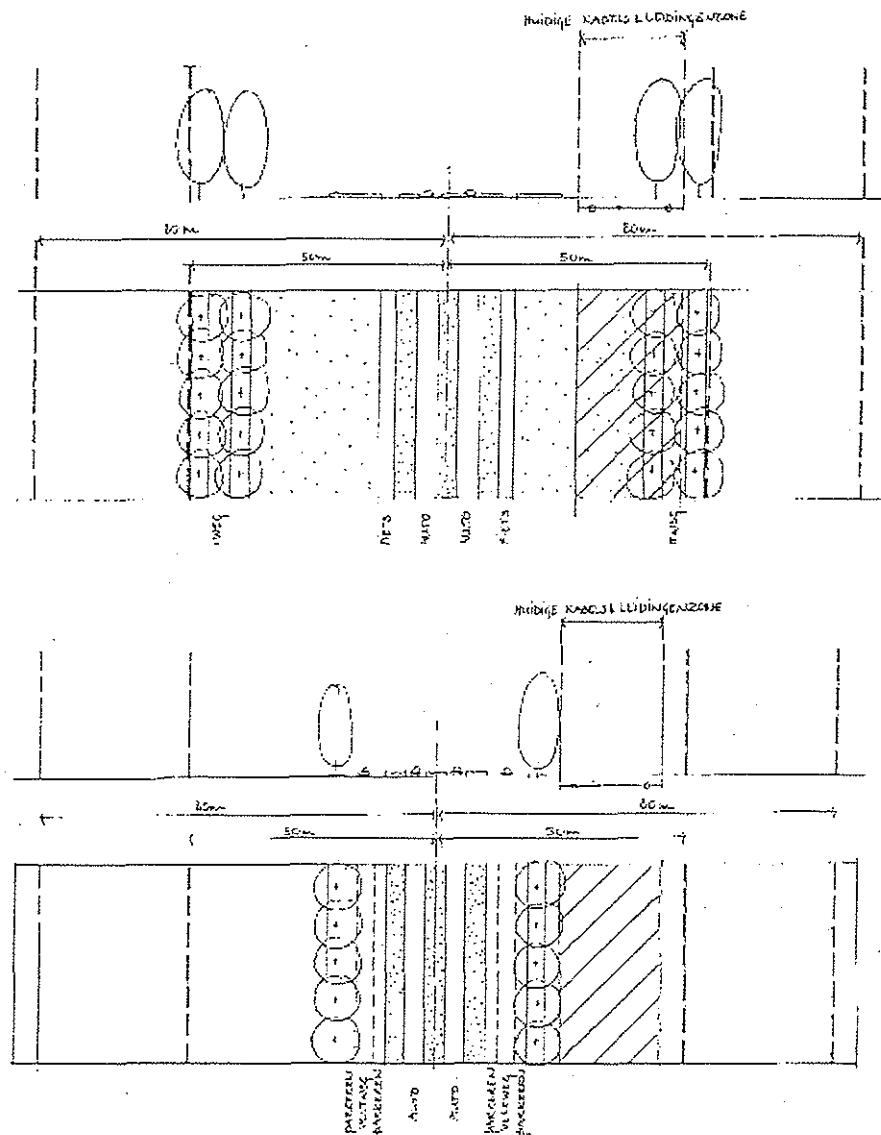
Ten aanzien van het programma zijn er legio mogelijkheden: de omvang en samenstelling van het programma (aantal woningen en aantal m²bvo niet-wonen; verhouding wonen en niet-wonen), de

Profielversmalling Zuiderzeeweg

De Zuiderzeeweg heeft thans een tamelijk breed profiel (inclusief ventwegen 100 m). De Zuiderzeeweg is onderdeel van de cascostructuur. De weg heeft een lichtgebogen vorm, een breed, groen profiel met grasbermen, lage hagen en wordt aan weerszijden begeleid door een dubbele rij hoge populieren. Met het huidige profiel en inrichting vormt de Zuiderzeeweg een beeldbepalende entree tot het eiland. Bovendien kan een breed profiel van de Zuiderzeeweg een eventuele doortrekking van tramlijn 14 richting IJburglaan of Noord, zonder meer faciliteren. In die zin zorgt het brede profiel ook voor duurzaamheid van het casco. In het huidige profiel ligt een kabels en leidingenstrook.

Ten behoeve van maximalisering van het aantal woningen en optimalisering van het herontwikkelingssaldo kan worden overwogen het profiel terug te brengen tot het minimaal noodzakelijke. Een dergelijke ingreep is overigens afhankelijk van de manier waarop met de gevaarlijke stoffenroute wordt omgegaan (zie hoofdstuk 4: randvoorwaarden, veiligheid).

Wanneer het gehele profiel wordt versmald kunnen er circa 400 extra woningen worden gebouwd (uitgaande van de hoogste dichtheid). Dit kan circa € 20 miljoen extra opbrengsten opleveren. Versmalling van het profiel betekent overigens weer wel dat de kabels- en leidingenstrook zal moeten worden verplaatst. Op de kabels- en leidingenstrook kan niet worden gebouwd, hetgeen de extra opbrengsten zal drukken. Ook kunnen de kosten van deze verplaatsing ten laste komen van de grondexploitatie. In het Ontwikkelingsplan (NvU) zal een profielkeuze moeten worden gemaakt.



woningdifferentiatie (aandeel goedkoop, midden, duur) en de complexiteit (mate van menging van functies, prijsklasse en opdrachtgevers). Door te sturen op de programmatische aspecten kunnen de grondopbrengsten worden beïnvloed in de gewenste richting.

Aan de kostenkant kan ook op verschillende manieren worden geoptimaliseerd. Bijvoorbeeld door het uitgangspunt voor de verwerving en ontruiming te wijzigen in het herplaatsen van een aantal functies op het eiland in plaats van het uitplaatsen van alle functies. Dit kan overigens wel ten koste gaan van de ontwikkelingsruimte voor het gewenste programma. Andere kostenoptimalisatie zijn mogelijk te vinden in de kwaliteit van de openbare ruimte (lagere eenheidsprijzen) of op civiel- en milieutechnisch vlak. Verder kunnen de proceskosten worden genoemd. Door een efficiënter planproces met minder planproducten kunnen de proceskosten mogelijk worden beperkt.

Ten slotte kan de fasering worden genoemd als knop waaraan gedraaid kan worden. Een optimalisatiemogelijkheid is sturen op tijd. Enerzijds door opbrengsten en kosten zodanig in de tijd te zetten dat negatieve rente-effecten worden geminimaliseerd of zelfs worden omgebogen in renteopbrengsten. Anderzijds kan gestuurd worden door te versnellen of te temporiseren op het moment dat de marktontwikkeling dat ingeeft. Concreet kan dat betekenen dat vastgoedontwikkelingen worden bevroren op het moment dat de markt slechts is.

In onderstaande scenario's is illustratief aangegeven welke kwantitatieve programmatische optimalisaties kunnen worden doorgevoerd om een effect teniet te doen. Tevens is kwalitatief aangegeven welke andere optimalisatie mogelijk is. Voor de berekening is uitgegaan van het programma waarbij sprake is van een sluitende exploitatie (5.400 woningen en 125.000 m² bvo).

Scenario 1: tegenvallende kosten

Tegenvallende verwervingskosten leiden tot een negatiever grondexploitatie saldo dat gelijk is aan de omvang van de tegenvaller. Door extra programma toe te voegen kan het effect worden geneutraliseerd. Om een tegenvaller van € 10 miljoen extra verwervingskosten ongedaan te maken dient een additioneel programma van circa 190 woningen te worden gerealiseerd. Een negatief neveneffect van een verdichting is een stijgende verkeersdruk op het eiland. Een andere

mogelijkheid is een aanpassing van de voorgenomen woningdifferentiatie 30% sociale sector, 40% middensegment en 30% dure segment, zodat de druk op het eiland niet verder wordt vergroot. De eerdergenoemde €10 miljoen extra verwervingskosten kunnen bijvoorbeeld ook gecompenseerd worden door het aandeel van de sociale sector te laten zakken tot 26% ten gunste van het middensegment (44%). Naast deze programmatische optimalisaties zijn er ook andere optimalisatie mogelijk, bijvoorbeeld een efficiënter ruimtegebruik middels smallere wegprofielen of een kostenreductie middels lagere proceskosten.

Scenario 2: tegenvallende opbrengsten

De woningmarkt is na jaren van prijsstijgingen aan het stabiliseren. De kans is aanwezig dat de prijzen de komende jaren gaan dalen. Daarom is een scenario opgesteld waarbij uitgegaan is van een daling van de VON-prijzen. Bij gelijkblijvende bouwkosten leidt een daling van de VON-prijs tot een relatief grote daling van de grondopbrengsten. Een 10% lagere VON-prijs leidt in de residuele benadering al snel tot een 25% lagere grondprijs. De consequenties voor de grondexploitatie zijn navenant. Het effect kan modelmatig worden geneutraliseerd door extra programma toe te voegen en/of door een andere woningdifferentiatie toe te passen. Ter illustratie: een effect van een grondopbrengstendaling van 25% vraagt een toename van het woningaantal met meer dan 25%. De vraag is of een dergelijke toename ruimtelijk nog wel mogelijk is. Een oplossing kan worden gevonden in een wijziging van de woningdifferentiatie. Om het effect van een daling van de grondopbrengsten met 25% te compenseren dient de sociale sector in zijn geheel te worden gewijzigd in middensegmentwoningen. Ook hier geldt dat er andere optimalisaties mogelijk zijn. Een optie hier is temporiseren en wachten op herstel van de woningmarkt. In dat geval zullen echter als gevolg van reeds gedane uitgaven en aangegane verplichtingen (verwervingen, RI-oost, IJtram) substantiële renteverliezen gaan optreden.

Scenario 3: minder programma

Als gevolg van een toenemende maatschappelijke wens tot risicoreductie wordt de regelgeving ten aanzien van functies met een verhoogd risico aangescherpt. Het effect hiervan zou kunnen zijn dat er minder programma op het Zeeburgereiland kan worden gerealiseerd dan aan-

genomen is in de ontwikkelingsvisie. De financiële consequenties zijn dan aanzienlijk. Het aspect van veiligheidszonerings en risicocontouren speelt op een aantal plekken op Zeeburgereiland. Onder andere de risicocontour van de gevaarlijke stoffenroute vormt een potentiële financiële dreiging voor de herontwikkeling. Stel dat als gevolg van risicocontouren 25% minder programma kan worden gerealiseerd, dan heeft dat een evenredig effect op de grondopbrengsten. Compensatie kan worden gevonden door de gehele sociale huursector om te zetten in koopwoningen. Er zijn echter ook andere optimalisaties mogelijk. Bijvoorbeeld kostenreducties in de verwerving door uit te gaan van herplaatsen in plaats van uitplaatsen.

Conclusie

Uit de risico-analyse blijkt dat externe ontwikkelingen kunnen leiden tot een negatieve balans van de kosten en opbrengsten. Met name de woningmarktontwikkeling en de risicocontouren vormen een fors financieel risico in de herontwikkeling. Risico's kunnen, zoals hierboven is aangetoond, worden afgedekt door programmatische optimalisaties, maar ook door optimalisaties in het ruimtegebruik, in de kosten en/of in de fasering. Dit kan echter sectorale doelstellingen, zoals bereikbaarheid en volkshuisvesting, ondermijnen. In de vervolgfase van de planvorming zal meer duidelijkheid worden verkregen over de kans dat de geschetste ontwikkelingen zich daadwerkelijk zullen voordoen, wat de financiële consequenties en welke oplossingen mogelijk zijn. In het kader van de planvorming is het van belang te weten binnen welke kaders gezocht kan en mag worden naar oplossingen. Dit kan betekenen dat er in het vervolgtraject keuzes moeten worden gemaakt tussen verschillende belangen. Bijvoorbeeld veiligheidsnormen versus woningproductie of woningdifferentiatie versus grondexploitatie.

Planning

Verwerving en juridisch-planologische procedures

Het eiland kent vijf deelgebieden met ieder een andere grond- en gebruikersproblematiek:

- Zuidwesthoek: grond is van Gemeente, veel verschillende soorten gebruikers met tijdelijke huurcontracten. Langstlopende huurcontract is die van het asielzoekerscentrum. Zuidwesthoek komt vrij per 01-01-2006.

- Noordwesthoek: grond voornamelijk van het Rijk, maar ook deels van Gemeente. Op de rijksground zitten enkele grote gebruikers waarmee al deels afspraken zijn gemaakt over verplaatsing en ontruiming. Op Gemeentegrond verschillende gebruikers met tijdelijke huurcontracten. Inzet is dat de Noordwesthoek vrijkomt per 01-01-2005.

- Ri-Oosterrein: voornamelijk Gemeentegrond (maar aan de randen ook Rijksground), DWR is vrijwel de enige gebruiker. Het terrein komt per 01-01-2006 vrij.

- Terrein Domeinen/Rijksgebouwendienst. Grond is van het rijk. Oeverzone is in erfpacht uitgegeven (Holland Boat Sport). Datum beschikbaarheid terrein is nog onbepaald.

- Oostpunt: grond is van het rijk en wordt gehuurd door de gemeente als werkterrein voor IJburg. Terrein is nog maar beperkt in gebruik. Na verplaatsing bezoekerscentrum/Kaap Kot zijn er geen gebruikers meer.

Het grondeigendom en grondgebruik van het eiland zijn bepalend voor de fasering van het Zeeburgereiland. De wijze van verwerving, onteigening of minnelijk, en het juridisch-planologisch traject bepalen de snelheid van de ontwikkeling. Het minnelijke traject is het snelst maar ook het meest onzeker, waardoor parallel ook een onteigeningstraject (als vangnet) wordt opgestart. Het onteigeningstraject duurt ca. 2,5 jaar langer, maar biedt wel zekerheid over de uiterste start bouwdatum. In de planning is zowel de onteigeningsvariant als de minnelijke variant weergegeven.

Activiteit	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Zeeburgereiland (obv: onteigening)								
Planvorming								
Ontwikkelingsvisie								
Ontwikkelingsplan								
Stedenbouwkundig plan								
Bouwplanontwikkeling								
Planologisch-Juridisch kader								
Opstellen MER								
Opstellen bestemmingsplan								
Vervolg bestemmingsplan procedure								
Beroepsprocedure bestemmingsplan								
Schorsingsverzoek afgewezen								
Bouwrijpmaken								
Voorbereiding bouwrijpmaken								
Bouwrijpmaken								
Onteigening & Verwerving								
Administratieve procedure onteigening								
Juridische procedure onteigening								
Ontruiming								
Bouwen								
Start bouw								
Eerste oplevering								
Deelgebied (obv: minnelijke verwerving)								
Planvorming								
Stedenbouwkundig plan								
Bouwplanontwikkeling								
Bouwrijpmaken								
Minnelijke verwerving								
Voorbereiden bouwrijpmaken								
Huuropzeggingsprocedure								
Bouwrijpmaken								
Bouwen								
Start bouw								
Eerste oplevering								
RI-Oost terrein								
Planvorming								
Stedenbouwkundig plan								
Bouwplanontwikkeling								
Bouwrijpmaken								
Sluiting RWZI Oost								
Voorbereiden bouwrijpmaken								
Bouwrijpmaken								
Bouwen								
Start bouw RI-Oost terrein								
Eerste oplevering								

Planvorming na de Ontwikkelingsvisie

Flexibiliteit in de planvorming voor het Zeeburgereiland is gewenst. De fasering voor de planvorming is hierop afgestemd. In het minnelijke verwervingstraject is de bestemmingsplanprocedure bepalend. Als zo snel mogelijk gebouwd moet worden, kan de bouw starten eind 2006. Bij de snelst mogelijke start bouw resteert voor de planvorming 3 jaar. In deze periode zouden volgens het Plaberum 4 planproducten moet worden afgerond (NvU t/m Bouwplan). Bij de huidige manier van werken en besluitvorming kan dat niet worden gehaald; het aantal planproducten en besluitvormingstrajecten moet worden teruggebracht. Dit is mogelijk door het samenvoegen van het SPvE en het SP. Dan resteert na de vaststelling van de Ontwikkelingsvisie alleen nog een eilandbrede Nota van Uitgangspunten (Ontwikkelingsplan), gevolgd door een eilandbreed bestemmingsplan, en Stedenbouwkundige plannen per deelgebied (5 stuks), maaiveldinrichtingsplannen per veld en bouwplannen per kavel.

Wanneer wordt uitgegaan van het onteigeningstraject is veel meer tijd beschikbaar voor de planvorming. Dat hoeft niet te betekenen dat in deze periode continue aan planproducten hoeft te worden gewerkt. In deze periode kan de conjunctuur zijn omgeslagen, de woningmarkt een ander aanzien hebben of een ander volkshuisvestingsbeleid gelden. Ook kan in die periode ruimtebehoefte ontstaan voor allerlei nieuwe stedelijke functies of verplaatsingsbehoeftes. Bij wisselende en onvoorspelbare conjunctuur en marktbehoeftes is het vroeg vastleggen van programma's niet verstandig omdat dit planaanpassingen en vertragingen in de hand werkt. Daarom wordt het programma van een (deel)gebied zo laat mogelijk vastgesteld zodat adequaat kan worden gestuurd (just in time) en behoeftes en kansen van het moment kunnen worden ingewilligd. Het uitgekilde planvormingssysteem kan ook hier worden toegepast, waarbij na afronding van NvU circa 2 jaar gewacht wordt met het starten van het SP.

Voorafgaand aan het SP kan een bijvoorbeeld een programmavoorstel op basis van een marktverkenning aan het college van B&W worden voorgelegd. Op deze manier worden de planvormingsperiodes verkort en zal er zelfs enige tijd geen planvormingsproduct hoeven te worden gemaakt. Dit zal schelen in proceskosten. In dit systeem zal de NvU niet meer op de orthodoxe manier kunnen worden ingericht. Ontwerptechnisch zal dit planvormingsproduct wel het casco (de

ontwikkelingsinfrastructuur) moeten vastleggen; wijkontsluiting, principes voor buurtontsluiting en openbare ruimte inrichting, waterkeringen, maaiveldhoogtes en waterhuishouding. Programmatechnisch en financieel zal er een schakelsysteem ten behoeve van de opeenvolgende ontwikkeling van de deelgebieden moeten worden ontwikkeld. 'Ontwikkelingsplan' is dan een betere omschrijving dan Nota van Uitgangspunten.

Milieueffectrapportage en bestemmingsplan

De mer-procedure is nodig doordat meer dan 4000 woningen op het eiland zijn voorzien. De MER moet worden gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit dat wordt genomen, het bestemmingsplan. De MER loopt dan vanaf de 1e ter visie legging van het bestemmingsplan mee in de procedure. Voor de mer-procedure zullen in 2003 een startnota worden opgesteld, waarna in overleg met de commissie mer een onderzoeksprogramma wordt vastgelegd. Aandachtspunt bij de mer-procedure is de geplande haven op de Oostpunt. Op grond van het aantal geplande ligplaatsen is de haven mer-plichtig. Echter de haven is al 'be-merd' in IJburg 1e fase en ook opgenomen in het bestemmingsplan IJburg 1e fase. In overleg met de commissie-mer is er voorsnog vanuit gegaan dat een mer voor de haven op dit moment niet noodzakelijk is.

Op het eiland geldt nu nog een voorbereidingsbesluit, dit zal worden vervangen door een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt opgesteld op basis van gegevens uit het Ontwikkelingsplan (NvU) en dient tevens als basis voor het onteigeningsplan.

Start bouw

Het RI-Oost terrein is vanuit de fasering gezien het makkelijkste terrein, het betreft gemeentegrond met één gebruiker waarvan de verplaatsing vaststaat. De datum van de bouw is hier afhankelijk van de sluitingsdatum (eind 2005) en de sloop- en bouwrijpmaaktijd erna. Dit betekent dat op het RI-Oost terrein op zijn vroegst in het tweede kwartaal van 2007 met de bouw kan worden gestart. Voor de andere deelgebieden bestaat er een afhankelijkheid van de verwervingsvariant. Uit de planning blijkt dat wanneer de verwerving en ontruiming voorspoedig verloopt, eind 2006 met de bouw kan worden gestart. Indien moet worden overgegaan tot onteigening loopt deze planning ruim 2 jaar vertraging

op (start bouw eind 2008). Ieder deelgebied kent z'n eigen specifieke grondproblematiek, met verschillende verwervingsrisico's. Het is reëel ervan uit te gaan dat het eerste deelgebied ergens tussen eind 2006 en eind 2008 kan worden herontwikkeld. Tot slot is een belangrijk aandachtspunt de aanleg en sluiting van de waterkeringen op het eiland. Pas als de waterkeringen zijn aangelegd is het gebied waterstaatkundig veilig en is bewoning van het gebied volgens de waterbeheerder toegestaan. In de fasering van de deelgebieden dient hiermee rekening te worden gehouden.

Ontwikkelingsopgave

Op grond van het voorgaande kan een meervoudige ontwikkelingsopgave voor het Zeeburgereiland worden geformuleerd:

1. Er wordt gestreefd naar een dichtheid richting 70 woningen per hectare met een bijbehorend basis- en Nautisch programma. Er zal flexibel worden ingespeeld op de eventuele behoefte aan een bovenwijks programma en een marktvraag-programma;
2. kostenneutraliteit is randvoorwaarde bij de herontwikkeling;
3. er is snelheid en slagvaardigheid vereist in verwerving, planvorming en uitvoering;
4. het onteigeningsinstrument is vangnet in de verwerving en ontruiming;

Deze herontwikkelingsopgave van het Zeeburgereiland kan worden gerealiseerd langs volgende strategische lijnen:

- Een duurzaam ruimtelijk casco met een flexibele inkleuring van de deelgebieden/velden;
- Complexiteitbeheersing door uit te gaan van eenvoudige ontwikkelingsprincipes (rekenen en tekenen moeten samen opgaan; juiste korrelgrootte bouwplannen; rationele gebouwontwerpen, geen functiemenging op gebouwniveau; zo weinig mogelijk afhankelijkheidsrelaties tussen plandelen, opdrachtgevers, programma's en prijsklasse);
- Een passende rolverdeling tussen gemeente en marktpartijen ('ieder doet waar hij goed in is');

Daarnaast zal er actief gestuurd moeten kunnen worden op risico's ('het draaien aan de knoppen'), zodat ingespeeld kan worden op de reële kansen en bedreigingen in de herontwikkeling. Risico's kunnen worden afgedekt door optimalisaties in ruimtegebruik, programma, kosten en fasering. Dit kan betekenen dat er in het vervolgtraject keuzes moeten worden gemaakt tussen verschillende belangen. Bijvoorbeeld veiligheidsnormen versus woningproductie; stedelijke dichtheid versus bereikbaarheid; woningdifferentiatie versus grondexploitatie, etc;

4 RANDVOORWAARDEN

Veiligheid

Voor het Zeeburgereiland is onderzocht wat de ruimtelijke consequenties zijn van eisen die te maken hebben met milieuzones, waterkeringen en beperkingen ten aanzien van bouwhoogten.

Dit is vastgelegd in de rapportage 'milieuzones Zeeburgereiland' van 7 november 2002, dRO.

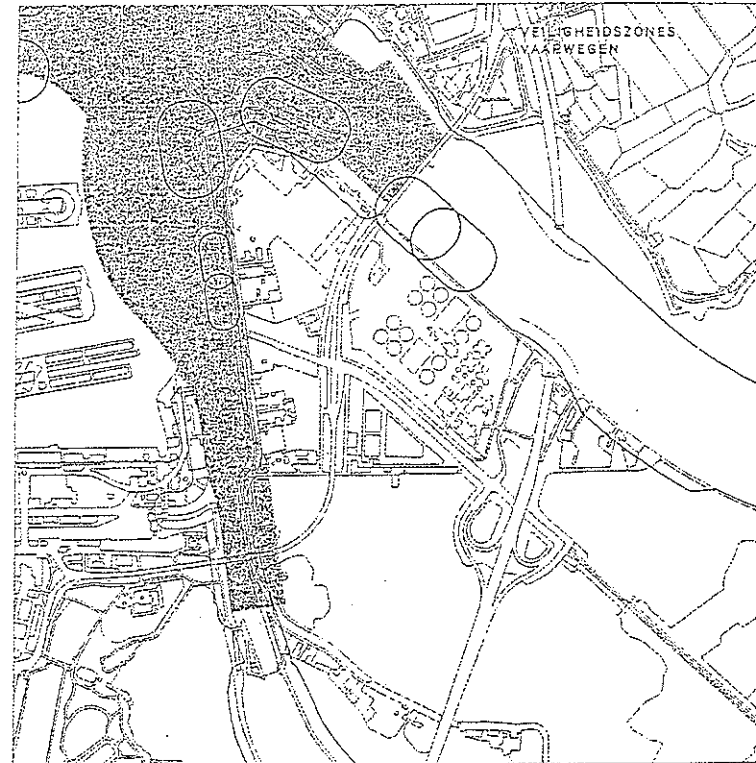
Het plangebied is bekeken op de milieuaspecten geluid, externe veiligheid en luchtverontreiniging. Vooral de externe veiligheid heeft ingrijpende gevolgen voor de bebouwingmogelijkheden op het eiland.

Onderdelen van het externe veiligheidsonderzoek die voor het Zeeburgereiland van toepassing zijn, zijn de gevaarlijke stoffenroute en de veiligheidszones op de vaarwegen. Op deze 2 aspecten wordt daarom hierna dieper ingegaan.

Andere onderdelen zijn de regionale aardgastransportleiding die over Zeeburg loopt en de LPG-installatie bij Kriterion. De aardgasleiding loopt evenwijdig aan en kruist de A10. Voor de leiding geldt dat een minimale bebouwingsafstand van 20 m moet worden aangehouden en een bijbehorende toetsingsafstand van 40 m, gemeten uit het hart van de leiding.

Voor de LPG-installatie geldt dat binnen een cirkel van 80 m geen bebouwing mag. In de toekomst zal dat worden verscherpt naar 110 m. Binnen een straal van 160 m is in beperkte mate bebouwing toegestaan.

Beperkingen ten aanzien van bouwhoogten zijn er eigenlijk niet. De hindernisbeperkende vlakken van de luchthaven Schiphol resulteren voor een groot deel van het eiland in een maximale bouwhoogte van



150 m. Straalpaden van KPN scheren langs het eiland en hebben dus geen invloed.

Op de waterkeringen wordt ook later teruggekomen.

Gevaarlijke stoffenroute

De gevaarlijke stoffenroute loopt over de IJburglaan en het noordelijke deel van de Zuiderzeeweg. Deze route is noodzakelijk omdat met een aantal stoffen niet door de Zeeburgertunnel mag worden gereden. De 'maatgevende' stof is hier LPG. Via de Zuiderzeeweg wordt heel Noord-Holland boven het IJ bevoorraad (vanuit het Westelijke Havengebied). Het gaat momenteel om 1500 LPG-wagens per jaar. Het huidige Zuiderzeewegprofiel is 100 meter breed (50 m van as weg tot rand eventuele bebouwing). Volgens de wettelijke bepalingen kan er niet direct tegen de weg aan gebouwd worden. Dan wordt het groepsrisico overschreden. Het maakt in deze niet uit of de bebouwing bestaat uit woningen of bedrijven.

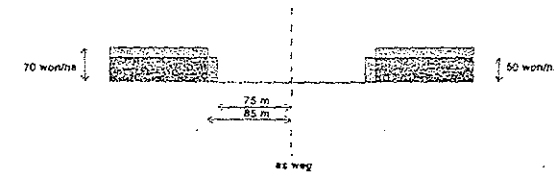
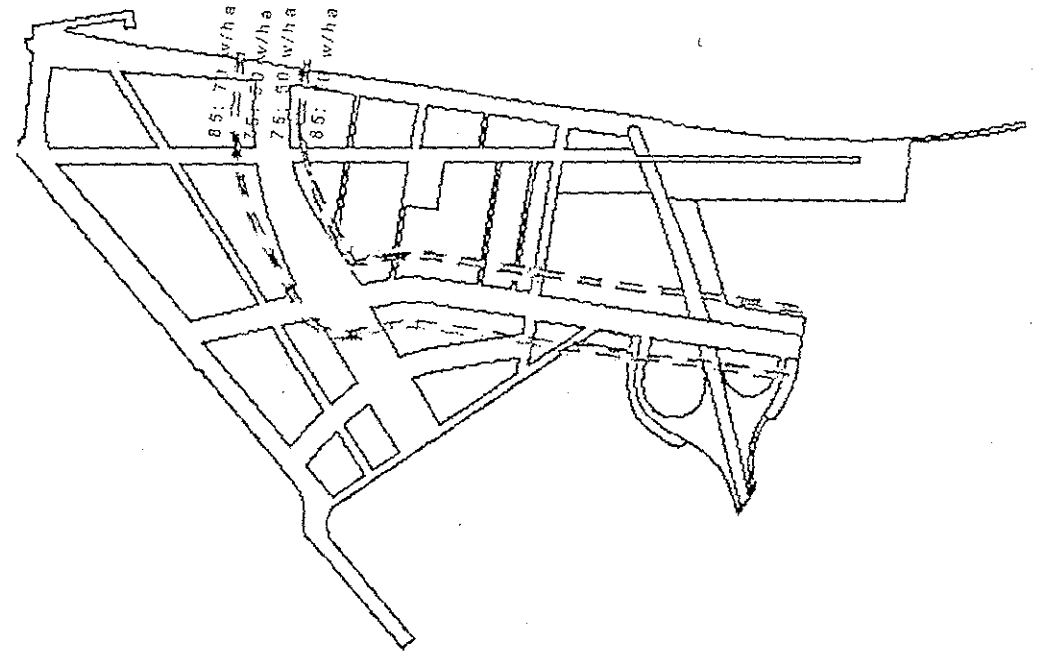
Het huidige profiel voldoet aan de norm als er een dichtheid van 30 woningen per hectare in de directe omgeving van de weg wordt gerealiseerd. Bij 50 woningen per hectare dient zo'n 75 meter te worden vrijgehouden tussen de gevel en de as van de weg, en bij 70 woningen per hectare 85 m. Duidelijk is dat de gevaarlijke stoffenroute grote consequenties heeft voor de haalbaarheid van de herontwikkeling van het eiland. Van de wettelijke bepalingen mag overigens gemotiveerd worden afgeweken. Ook kan gezocht worden naar alternatieve routes.

Er is meer onderzoek nodig naar de exacte consequenties van het handhaven en eventueel afwijken van de wettelijke bepalingen. In het volgende planvormingsproduct (Ontwikkelingsplan) zullen de resultaten kunnen worden verwerkt.

Vaarwegen

Om risico's langs de vaargeul in het IJ blijvend te kunnen beheersen heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf voor het gehele havengebied van het afgesloten IJ een zone vastgesteld, de nautische- en/ of veiligheidszone, die vrij moet blijven voor scheepvaart en nautische walvoorzieningen.

Rond de bunkerschepen, de Willem Alexandersluis en de wachtplaatsen voor kegelschepen die aan het Zeeburgereiland liggen zijn contouren getrokken waarbinnen geen nieuwe bebouwing mag worden gerealiseerd. Deze contouren zijn vastgelegd in de Regeling vervoer over de binnen wateren van gevaarlijke stoffen. De contouren hebben geen invloed op de bebouwingsmogelijkheden van het eiland omdat deze vallen binnen de groene, onbebouwde randen.



Waterhuishouding

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

Oppervlaktewater

Als richtlijn wordt aangehouden dat 10 % van het oppervlak voor oppervlaktewater gereserveerd moet worden. Een uitzondering geldt voor de oostpunt waar al het regenwater wordt geïnfiltreerd met een overloop naar het westelijk deel van het eiland.

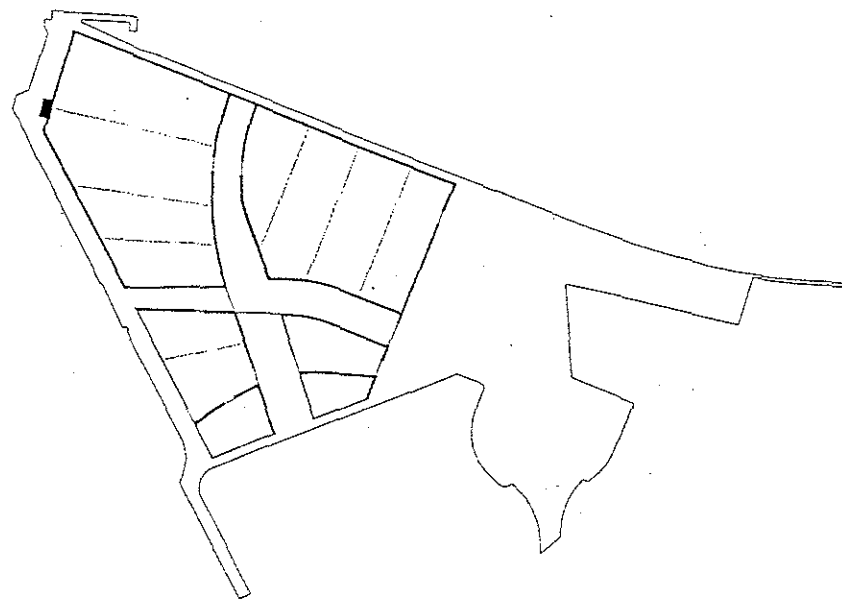
Het oppervlaktewater op het westelijke deel van het eiland zal niet in verbinding staan met het omliggende water, het Zeeburgereiland vormt een afzonderlijk bemalingsgebied. Het water wordt bij voorkeur zolang mogelijk op het eiland zelf vastgehouden, bij extreme regenval blijft het echter noodzakelijk water uit te pompen. Hiervoor zal een nieuw gemaal op het eiland worden gebouwd.

Hoofdwatervgangen zijn minimaal 10 meter breed, de overige watergangen minimaal 5 meter. Alle watergangen zijn minimaal 1 meter diep en tussen de watergangen moet een goede onderlinge samenhang bestaan. Hoewel binnen het plan een aantal duikers/overkluizingen noodzakelijk is, dient men deze zo min mogelijk toe te passen en de lengte daarvan te beperken.

Voor een goede waterkwaliteit gelden verder de volgende uitgangspunten:

- De waterkwaliteit moet te voldoen aan de MTR-normen (= Maximaal Toelaatbaar Risico) uit de 4e nota waterhuishouding.
- Het water op het Zeeburgereiland wordt zogenaamd "stedelijk leefwater" en moet voldoen aan de hiervoor opgestelde richtlijnen.
- Het gebruik van uitlogende materialen zowel in de bebouwing als in de openbare ruimte beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en moet worden voorkomen.

Voor het IJmeer geldt het zogenaamde "standstill" beginsel. Dit houdt in dat iedere extra belasting op het IJmeer niet is toegestaan. Het



nieuw te bouwen gemaal wordt daarom aan de westzijde van het eiland gesitueerd, zodat al het water op het IJ geloosd kan worden. De jachthaven en de varende woonschepenlocatie ten zuiden van het eiland liggen beide in het IJmeer. Deze activiteiten zullen worden getoetst aan het "standstill" beginsel.

Grondwater

Om te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm moet een optimum worden gevonden tussen de maaiveldhoogte, de afstand tussen de sloten en de doorlatendheid van de bodem. Voor het eiland worden drie principeoplossingen voorgesteld:

Het deel van het gebied ten westen van de Zuiveringslaan heeft een groen karakter waarbij relatief veel regenwater van nature in de bodem infiltreert. Hier liggen de sloten relatief dicht op elkaar met een afstand van 150 tot 250 meter.

Het gebied tussen de Zuiveringslaan en de A10 zal een stenig karakter krijgen, waardoor weinig regenwater in de bodem infiltreert. De onderlinge slootafstand kan daardoor relatief groot zijn. De maaiveldhoogte varieert hier tussen NAP + 1,00 meter en NAP + 1,50 meter.

Op de oostpunt ten oosten van de A10 wordt vooralsnog geen rekening gehouden met het aanbrengen van extra oppervlaktewater. Al het

regenwater wordt in de bodem geïnfilteerd, met een overloop op het westelijk deel van het eiland. Het maaiveld dient wel hoger te liggen dan ten westen van de A10: tussen NAP + 2,00 meter en NAP + 2,50 meter.

Riolering

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

Sifon

De sifon is een waterpijp onder het Amsterdam Rijnkanaal door, die het Lozingskanaal en de Nieuwe Vaart verbindt met het IJmeer/ Zeeburgerbaai. Met deze sifon worden de Amsterdamse grachten een paar keer per week doorgespoeld. Omdat het lekt, zal het sifon moeten worden vervangen. Waarschijnlijk vindt deze operatie in 2004/2005 plaats. Tegelijk wordt het sifon verlengd tot de toekomstige breedte van het Amsterdam Rijnkanaal (110 m). Of deze verbreding van het Amsterdam Rijnkanaal tussen het Nieuwe Diep en het Zeeburgereiland doorgaat, wordt pas in 2010 besloten. Zowel de sifonvernieuwing als de verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal vallen onder de verantwoordelijkheid van RWS-Utrecht.

Waterkering

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

voor bewoning. Deze kades zullen dus moeten worden opgewaardeerd tot primaire waterkering.

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

Onafhankelijk van de waterstaatkundige veiligheidsnorm moeten de waterkeringen met 0.70 meter extra ophoogbaarheid worden uitgevoerd om eventuele toekomstige hogere waternivo's van het IJmeer het hoofd te kunnen bieden.

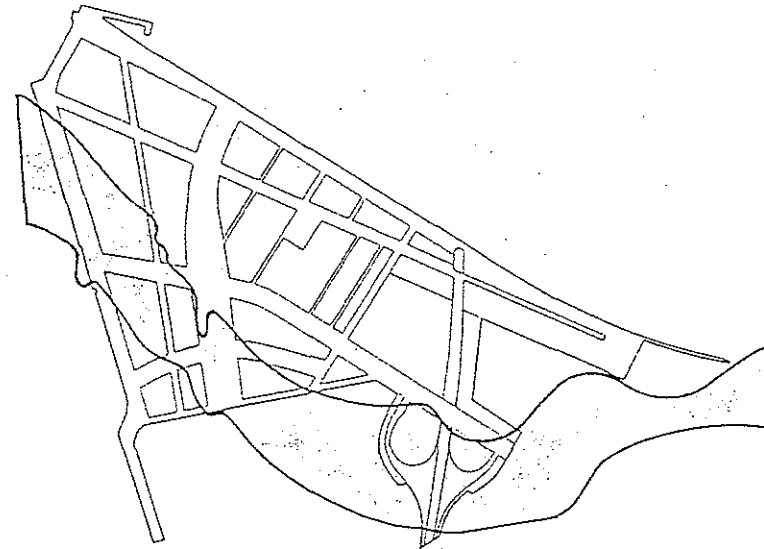
De waterkeringen op het Zeeburgereiland bestaan in de toekomstige situatie voornamelijk uit grondlichamen met een taludhelling. Het exacte tracé van de toekomstige primaire waterkering moet nog formeel vastgelegd worden. Ten aanzien van de haven op de oostpunt van het eiland zal nader onderzocht dienen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

Bodem

Het Zeeburgereiland is in de 19de eeuw ontstaan als baggerplaats en in de loop der tijd verder opgehoogd tot grofweg NAP + 0,5 m. Tot circa NAP 12,0 m bevinden zich onder het baggerslib sedimenten die overwegend zandhoudend zijn, maar plaatselijk ook veen bevatten.

Het westelijke deel van het eiland wordt doorkruist door de Oergeul. Deze eb en vloed-geul heeft in het verleden de draagkrachtige zandlagen weggeslagen en vervangen door slappe klei die tot een diepte van NAP 25,0 m voorkomt.

Door de slappe afzettingen is het terrein relatief zettinggevoelig en zeer waterdoorlatend. Dit betekent dat de zettingtijden lang zijn (10 á 15 jaar) en dat voor het ophogen van het maaiveld zettingversnellende maatregelen toegepast moeten worden. Uit onderzoek is gebleken dat op het grootste gedeelte van het eiland kan worden gefundeerd op NAP 17,0 m tot 20,0 m (niet afwijkend ten opzichte van de Amsterdamse situatie). Ter plaatse van de Oergeul zal dieper moeten worden gefundeerd. Dit leidt overigens tot marginale meerkosten (0,5 - 0,3 % van de realisatiekosten) voor laagbouw en middelhoogbouw. Direct ten noorden van de Piet Heintunnel zijn die meerkosten echter wel substantieel (20 - 11 % van de realisatiekosten). Hoogbouw kan op deze plaats gewoon worden gefundeerd op de 3e zandlaag, net als elders in Amsterdam. Daar zijn dus geen meerkosten aan verbonden. Recentelijk is een historisch bodemonderzoek (HO) op het Zeeburgereiland uitgevoerd. Het HO geeft inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. In het onderzoek is gekeken naar voormalige (bedrijfs)activiteiten op het eiland, de resultaten van reeds uitgevoerde bodemonderzoeken zijn geïnterpreteerd en er is aandacht besteed aan het mogelijk voorkomen van asbest in de grond. Uit de resultaten blijkt dat met name in het noordwestelijke deel van het eiland verontreinigd is. Afhankelijk van nader onderzoek zal hier moeten worden gesaneerd. Op basis van het HO wordt een plan van aanpak opgesteld voor nader te onderzoeken locaties, de aanpak van asbest en de opzet van bodemkwaliteitskaarten.



Grondverzet

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

Kabels en leidingen

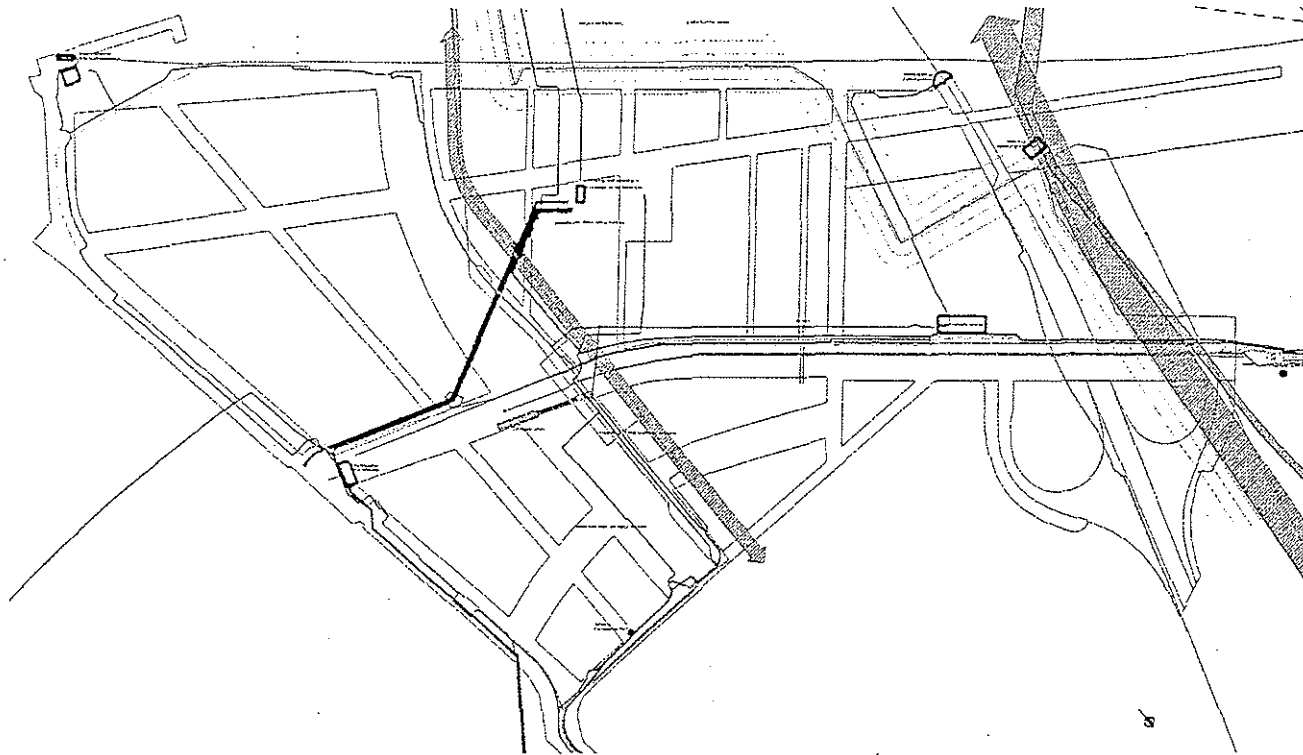
Op het Zeeburgereiland liggen twee reserveringen voor kabels- en leidingenzones. Eén zone ligt parallel aan de oostzijde van de Zuiderzeeweg en heeft een breedte van 20 meter. De andere zone bevindt zich ten oosten van de A10 en is 50 meter breed. In deze laatste zone ligt al een leiding van de Gasunie met een aftakking richting Schellingwouderbrug.

Hoewel de RI-oost zal worden verplaatst zal het centrale aanvoerpunt voor de riolering wel op het Zeeburgereiland worden gehandhaafd,

inclusief de bestaande perleidingen over het eiland. Ten behoeve hiervan zal op het RI-oostterrein een zogenaamd boostergemaal worden gebouwd. Verder is op dit terrein ook een gasontvangststation aanwezig.

De nieuwe aansluitingen naar IJburg zijn inmiddels gerealiseerd of in uitvoering; ze zijn hoofdzakelijk getraceerd in de midden- en noordbermen van de Zeeburglaan.

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



Milieu

Uitgangspunten voor duurzame stedenbouw liggen in de sfeer van optimalisatie in ruimtegebruik, energievoorziening en grondstoffen- en watergebruik.

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

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

De geluidsbelasting op het eiland als gevolg van verkeers- en industrielawaai is in kaart gebracht. Daar waar de geluidsnormen worden overschreden zal onderzocht worden hoe de geluidsbelasting van gevoelige bestemmingen kan worden gereduceerd, bijvoorbeeld door maatregelen in het overdrachtsgebied of het onder bepaalde voorwaarden vaststellen van een hogere waarde in combinatie met een

pakket maatregelen (bijvoorbeeld isolatiemaatregelen aan de woning of een geluidsafschermend kantoorgebouw). Voor het gebied rond de A10 zijn extra maatregelen nodig om woningbouw mogelijk te maken. Gedacht kan worden aan een lichte overkapping van een deel van de ingang van de Zeeburgertunnel. De luchtkwaliteit zal moeten voldoen aan het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit.

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

Communicatie

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

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

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



Projectbureau IJburg
Weesperstraat 432

tel. 020 6214077

Informatie

www.ijburg.nl