



Gemeente
Amsterdam



Stedenbouwkundig plan Centrum-eiland
mei 2016





Gemeente
Amsterdam



Investeringsbesluit **Centrumeiland**

Stedenbouwkundig plan

mei 2016

Intro

Het Stedenbouwkundig Plan Centumeiland geeft richting aan de verdere ontwikkeling van het Centumeiland, het eerste eiland van IJburg 2e fase. Zelfbouw als ontwikkelingsstrategie en bewegende stad als richtlijn voor de inrichting openbare ruimte maken een vernieuwend stedelijk woonmilieu. Naast deze ambities kiest de Gemeente Amsterdam ervoor om het eiland energieneutraal en rainproof te ontwikkelen.

Na de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan zullen in 2016 de eerste zelfbouwkavels worden uitgegeven. Ontwerp van de openbare ruimte, uitvoering van waterkeringen en het gebruik van het nieuwe land voor tijdelijke functies zijn al in 2015 begonnen. Het eiland zal stapsgewijs ontwikkeld worden. Het stedenbouwkundig plan bevat de hoofdambities als leidraad en biedt daarnaast ook ruimte voor aanpassingen in de uitwerking.



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	7	11.	Beheer openbare ruimte	69
2.	Opgave en ambities	13	12.	Inrichting openbare ruimte	73
	- Stedelijke woonmilieu		13.	Techniek	75
	- Zelfbouw		14.	Grondexploitatie	77
	- Bewegende stad		15.	Welstand	81
	- Duurzaamheid		16.	Planning	85
	- Tijdelijkheid		17.	Besluitvorming en communicatie	87
	- Landschap en natuur IJmeer		18.	Juridische aspecten en milieu	89
3.	Programma	23	19.	Waterparagraaf	91
	- Woonprogramma			Bijlagen	93
	- Voorzieningen			Profielen	94
4.	Ontwerp	27		Voorbeelduitwerkingen bouwblokken	98
	- Plankaart			Poster 'De Amsterdamse Beweeglogica'	108
	- Flexibiliteit			Colofon	113
	- Openbare ruimte				
	- Uitwerking 1e fase				
5.	Zelfbouw	41			
6.	Bewegende Stad	45			
7.	Rainproof	51			
8.	Energie	53			
9.	Tijdelijke functies	57			
10.	Verkeer	63			



1. Inleiding

Aanleiding en doel

De vraag naar stedelijk wonen groeit, en daarmee ook de stad Amsterdam. Bovendien trekt de woningmarkt sinds kort weer aan. De komende jaren moeten er daarom minimaal 5000 woningen per jaar gebouwd worden, zo luidt de opdracht van het stadsbestuur. Om dit te kunnen realiseren zijn verspreid over de stad een tiental versnellingslocaties aangewezen. Eén daarvan is het Centrumeiland van IJburg: een nieuw stuk land met niet alleen ruimte voor 1100 tot 1500 woningen, maar ook voor strand, natuur, voorzieningen en routes langs de oevers om te lopen, fietsen en recreëren.

Centrumeiland is uitermate geschikt voor versnelde ontwikkeling. De eerste plannen voor het eiland dateren uit de jaren negentig, toen IJburg werd ontworpen. Waarom pakken we deze oorspronkelijke plannen niet weer op? Om te beginnen zijn de inzichten over ruimtelijke kwaliteit en gewenste woonmilieus in twintig jaar ingrijpend veranderd: stedelijkheid en hogere dichtheden staan nu centraal. Daarnaast zijn bestuurlijke ambities gewijzigd, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid en de bewegende stad, en is zelfbouw inmiddels in opkomst als ontwikkelingsvorm.

Toch beginnen we ook niet helemaal vanaf nul. De afgelopen jaren is namelijk al een stevige basis gelegd, die we meenemen in dit plan. Zo bevat de Verkenning Centrumeiland uit 2013 een basisopzet voor een kleinschalige en duurzame woonbuurt. De publicatie Stad in Zicht – het eindresultaat van een jaar publiek debat onder leiding van Arcam in 2014 – geeft een schat aan ideeën van Amsterdammers, professionals en geïnteresseerden. Plus drie scenario's voor mogelijke invullingen van het eiland. Verder worden de lessen uit de eerste fase van IJburg gebruikt, evenals recente ervaringen met zelfbouw en duurzaamheid. En

tot slot is er de Startvisie Centrumeiland 2015 en de uitkomsten van de workshops en expertmeetings die hierover dit voorjaar zijn gehouden.

Met behulp van al deze inspiratiebronnen én straks ook de toekomstige bewoners, willen we een goede en aantrekkelijke stadsbuurt ontwikkelen. Deels gepland en deels ongepland, met Amsterdamse ruimtelijke kwaliteit en de voor IJburg zo kenmerkende relatie tot het water. Waarin verschillende ambities elkaar versterken, en individuele keuzes samensmelten tot een gevoel en beeld van samenhang. We streven ernaar de eerste kavels voor de eerste 350 woningen uit te kunnen geven in 2016. Zodat in het eerste kwartaal van 2018, als het land is ingeklonken, de woningbouw kan starten.





Eerste fase IJburg

Duurzaamheid

Centrumeiland en de veranderende stad

De herstart van de planvorming voor het Centrumeiland, dat de schakel tussen Haveneiland en Middeneiland vormt, is ook een nieuw begin voor de tweede fase van IJburg. Eerst is het lang uitgesteld voor het maken van een nieuw bestemmingsplan en daarna was er vertraging door de crisis. Nu gaat IJburg als een bijzondere woonlocatie weer bijdragen aan het aanbod op de woningmarkt in de stad. Hoe is de visie op deze archipel door de jaren heen veranderd en wat betekent dat voor Centrumeiland?

De oorsprong van IJburg ligt in 1996, toen de gemeente Amsterdam besloot tot aanleg van de wijk. Sindsdien hebben in de ruimtelijke sector zowel op landelijk als plaatselijk niveau de nodige ontwikkelingen plaatsgevonden. Om te beginnen werd het toenmalige Vinex-programma sterk vanuit de overheid aangestuurd, terwijl de planvorming nu voornamelijk in stad en regio plaatsvindt. Ook de invloed van woningbouwcorporaties en grote projectontwikkelaars is een stuk kleiner geworden. Zelfbouw en andere vormen van ontwikkeling op kleinere schaal zijn juist in opkomst. En waar twintig jaar geleden de vraag was hoe de nieuwbouwlocaties de aantrekkelijkheid van de stad voor gezinnen zou kunnen vergroten, groeit op dit moment de vraag naar stedelijke woonmilieus.

Daarnaast zijn er sociaaleconomische ontwikkelingen met ruimtelijke gevolgen: de teruglopende vraag naar kantoren en winkels, de opkomst van flexwerken en thuiswerken, en de bloei van de creatieve sector in Amsterdam. Andere onderwerpen staan sinds een paar jaar op de agenda: het veranderende waterpeil van het IJmeer, duurzaamheid en nieuwe vormen van mobiliteit.

Dit alles heeft geleid tot een andere visie op de rol van IJburg in Amsterdam. Oorspronkelijk werd de wijk gezien als een uitbreidingswijk die een link zou vormen met Almere. De laatste jaren is de blik van de gemeente echter weer

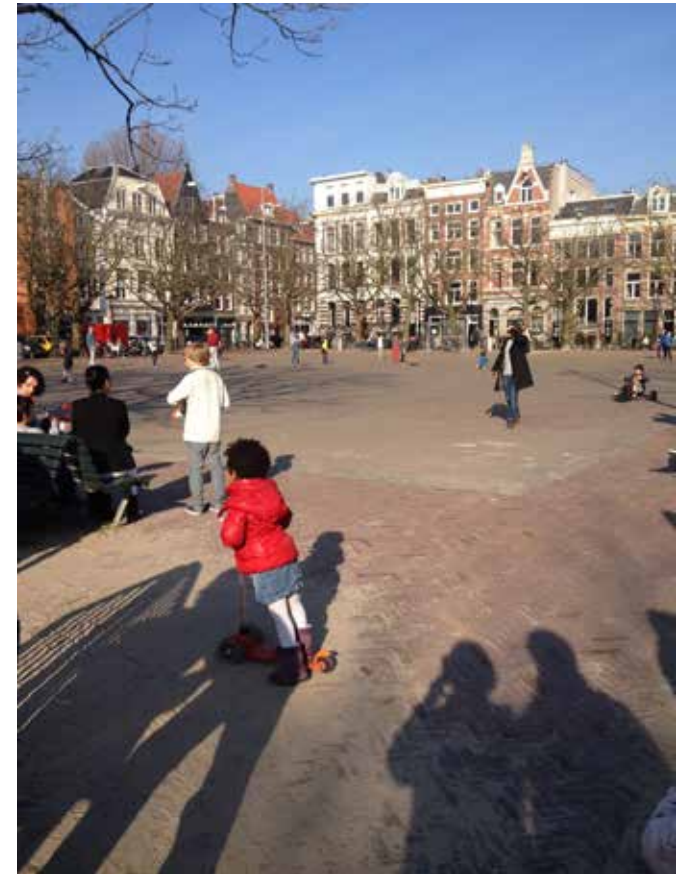
gericht naar de stad zelf en de bijdrage die IJburg – als onderdeel van het waterfront – daaraan kan leveren. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) zijn de vier eilanden van de tweede fase van IJburg opgenomen als een stedelijke uitbreidingslocatie.

Hoe staat het nu met IJburg? En met het Centrumeiland als cruciale schakel daarin? In de vele veranderingen die de plannen voor het eiland hebben ondergaan, zijn de landschappelijke basisprincipes van ruwe en luwe randen overeind gebleven. Net als het uitgangspunt dat elk eiland een sterk eigen karakter heeft. Het zal zeker nog een aantal jaar duren voordat de eilandengroep van de tweede fase van IJburg voltooid is en het Centrumeiland volledig zijn rol als schakel kan vervullen. Daarom is het belangrijk dat we snel beginnen maar langzaam ontwikkelen, en steeds leren van de vorige stappen.





Kleinschalige ontwikkeling, het stedelijk woonmilieu ontstaan door de tijd



Het plein, hart van de buurt



Zelfbouw voor bouwgroepen, Houthavens 2015



Zelfbouw, Steigereiland 2005

Een stapsgewijs, integraal plan

In dit plan beschrijven we hoe de stedenbouwkundige ontwikkeling van Centrumeiland eruit kan gaan zien. Kán, omdat het geen traditioneel plan is waarbij de definitieve structuur aan het begin al vastligt. Die zal namelijk samen met onder meer de zelfbouwers stap voor stap worden uitgebouwd. We combineren dus een snelle start met een langzame, stapsgewijze ontwikkeling in meerdere fasen.

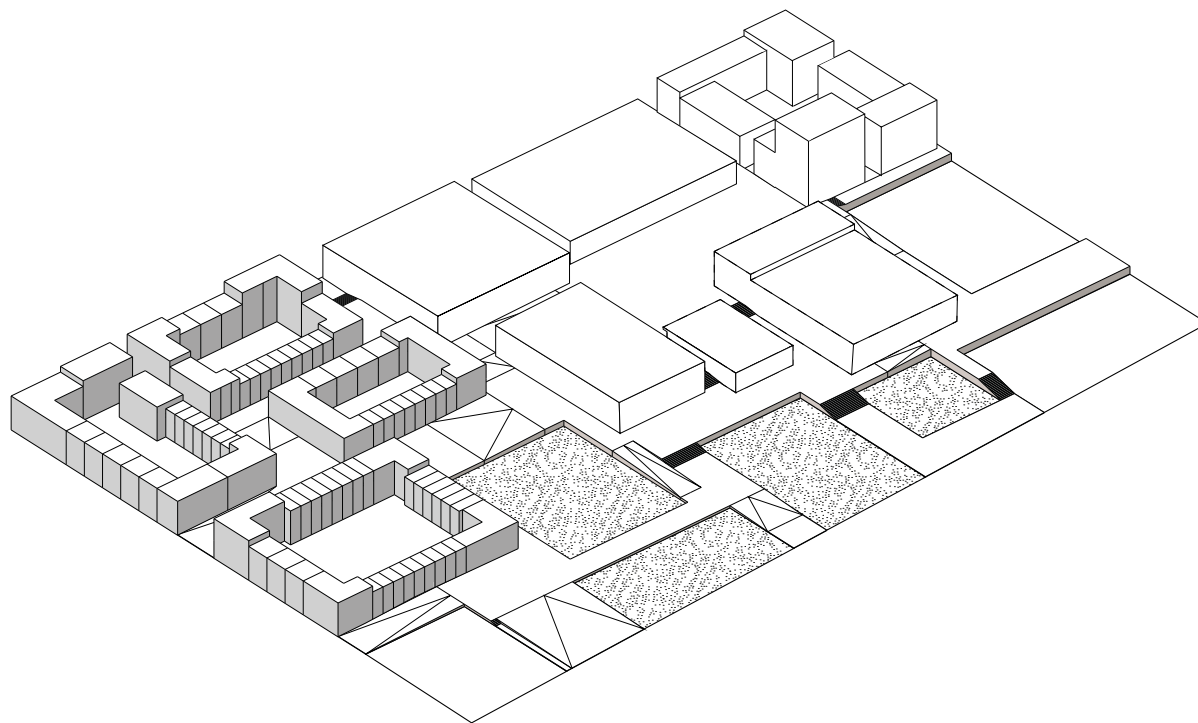
In vergelijking met de Verkenning Centrumeiland die tijdens de crisis is opgesteld, krijgt het eiland een hogere dichtheid en een stedelijker woonmilieu. Het zal niet meer het centrum worden dat in 2004 was voorzien, met veel kantoren en winkels. Toch moet het wel een centrumgevoel oproepen en ruimte bieden voor centrumvoorzieningen in de toekomst. Het blijft immers het hart van IJburg. Stap voor stap ontwikkelen is essentieel om die centrumfuncties tot stand te laten komen. En om steeds weer in te kunnen spelen op de vraag van zelfbouwers, bijvoorbeeld naar bijzondere kaveltypes.

Een ander belangrijk element van dit plan is dat we integraal omgaan met de verschillende bestuurlijke ambities voor het eiland. Duurzaamheid, rainproof en zelfbouw, ruimtelijke kwaliteit en beweging – stuk voor stuk kunnen ze elkaar versterken. Bij de invulling van deze ambities staat steeds het IJburggevoel centraal: alles gebeurt in relatie tot de randen en het water.

Om de snelle start te waarborgen en een ruimtelijke basis te leggen, begint het plan sturend met gedetailleerde randvoorwaarden voor de eerste ontwikkelingsfase. Vervolgens nemen we veel tijd voor de verdere ontwikkeling, met steeds meer invloed en keuzevrijheid voor de al aanwezige en toekomstige bewoners. Collectiviteit – we hebben het immers over een deel van de stad – wordt daarbij niet uit het oog verloren. Omdat bij zelfbouw van tevoren nooit precies bekend is in welk ritme het zich gaat ontwikkelen, is er veel ruimte voor

tussentijdse aanpassingen. Dus hoe verder in de tijd, hoe minder we nu gaan voorschrijven. Wél zijn er richtlijnen die het gevoel en beeld van samenhang en collectiviteit waarborgen.

Dit betekent ook dat tijdelijkheid in dit plan verschillende horizons kent, van 1 tot 5 of zelfs 10 jaar. Tijdelijkheid speelt een belangrijke rol in het vormgeven en zichtbaar maken van de verschillende ambities, het zogeheten placemaking. Voorafgaand aan de 'echte' ontwikkeling zijn we daarom in 2015 al begonnen met tijdelijke functies zoals kunstwerken, strand en sportvelden.





Centrumeiland in relatie tot de eerste fase IJburg

2. Opgave en ambities

In de Startvisie Centrumeiland uit 2015 zijn de ambities voor het Centrumeiland genoemd: een stedelijk woonmilieu, zelfbouw, bewegende stad, duurzaamheid (energieneutraal en rainproof) en tijdelijkheid. Samen met de inpassing van het eiland in het landschap van het IJmeer vormen deze ambities de opgave voor het Stedenbouwkundig Plan.

Stedelijk woonmilieu

Wonen in de stad is steeds aantrekkelijker: steeds meer mensen kiezen voor een stedelijk woonmilieu. De grote woningbouwopgave die de komende jaren vanuit de groei van Amsterdam nodig is, betekent dat elke locatie benut moet worden. Meer woningen is immers meer ruimte voor Amsterdammers die willen verhuizen en voor degenen die zich in de stad willen vestigen.

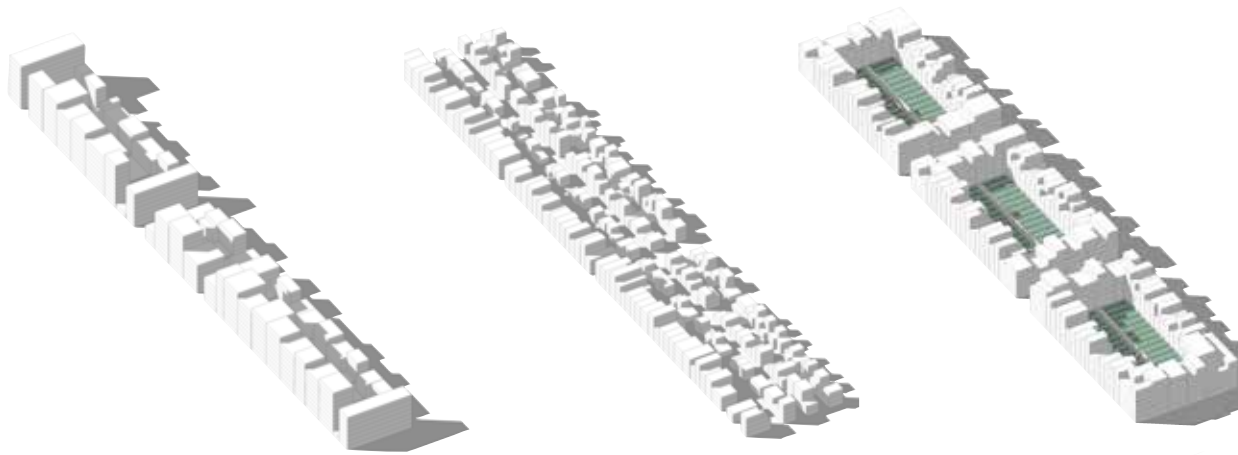
IJburg speelt als een van de grote woningbouwlocaties een belangrijke rol hierin. Het gevoel van stedelijkheid, van het wonen in Amsterdam, ontstaat uit de combinatie van sfeer, voorzieningen en dichtheden. Ook de toekomstige halte van de IJtram op de Pampuslaan met een reistijd van 20 minuten naar het Centraal Station, is een belangrijke factor. Daarnaast stopt de snelle busverbinding met Zuidoost, de Zuidtangent, hier.

De eilanden van IJburg hebben elk een eigen sfeer, karakter en woonmilieu. Het Centrumeiland is klein en compact, met een sterk contrast tussen de brede oevers en een beschermt binnengebied. Het krijgt een stedelijke uitstraling door een bouwhoogte van overwegend vier tot zes lagen en compacte, met Amsterdamse materialen ingerichte openbare ruimte die

is afgestemd op voetgangers. In de plinten zijn werkruimtes, winkels en horeca mogelijk. Stedelijkheid ontstaat ook door variatie in kavels en woontypologieën; door een mix van functies dankzij het werken aan huis en het vestigen van kleine bedrijven; en door aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

Reserveringen voor diverse grotere voorzieningen geven ruimte om in de toekomst, als de tweede fase van IJburg er ook ligt en het Centrumeiland zijn centrale positie gaat innemen, de stedelijkheid verder uit te bouwen.





Houthaven-typologie

Buiksloterham-typologie

Amstelkwartier-typologie

Zelfbouw

Zelfbouw betekent ontwikkelen per kavel, ondernemerschap, vrije keuze en variatie in het invullen van het stedelijke kader. Het geeft de mogelijkheid om in eigen regie, volgens eigen idee en met zelf gekozen partners de eigen woning te ontwikkelen en te bouwen. Zo krijgen bewoners meer zeggenschap over hun woning en woonomgeving.

De gemeente wil zelfbouw in verschillende vormen mogelijk maken en het daarmee geschikt maken voor een breed scala aan doelgroepen en behoeftes, van individuele huishoudens tot bouwgroepen. Ervaringen met de uitgifte van zelfbouwkavels in de afgelopen jaren laten zien dat er steeds meer bouwgroepen zijn die op een kavel meerdere appartementen willen bouwen: starters, senioren, zorgwoongroepen en bijzondere woongroepen. Ook de mate van zelf doen kan variëren: van alles zelf ontwerpen en (deels) zelf bouwen tot vormen van medeopdrachtgeverschap.

Centrumeiland wordt de grootste nieuwe zelfbouwlocatie van de stad, een zelfbouwbuurt met een stedelijke dichtheid en sfeer. De opgave voor een zelfbouwbuurt gaat verder dan de gebruikelijke schaal van de kavel. Het is ook een zoektocht naar nieuwe vormen van collectiviteit en naar het meenemen van voorkeuren van bewoners in de definitieve inrichting van hun wijk. Net als de oude stad wordt het eiland kavelgewijs ontwikkeld, met menging van verschillende kaveltypen en een sterke rol voor de openbare ruimte. Zo groeit stukje bij beetje een samenhangende stadswijk.

Zowel individuele kavels als bouwgroepen passen goed in een stedelijk bouwblok. Gezien de hoge dichtheid ligt op het Centrumeiland de nadruk op bouwgroepen.



Zelfbouw op het Zeeburgereiland

Bewegende stad

Meer bewegen is essentieel voor een goede gezondheid. Bewegen leidt tot meer gezonde levensjaren en daarmee meer levenskwaliteit op onze oude dag, daarnaast minder kans op obesitas, minder schooluitval, betere resultaten op school, beter inkomen, lagere zorgkosten, en minder ziekteverzuim op werk. Bewegen geeft een fit, energiek en gezond gevoel en is evenzo belangrijk voor de hersenen. Mensen die tussen hun vijftiende en vijftiendste erg actief waren, hebben op latere leeftijd veel minder last van dementie. Ook na je vijftiendste is bewegen essentieel voor het functioneren van je brein (stevig doorfietsen of doorlopen is al genoeg).

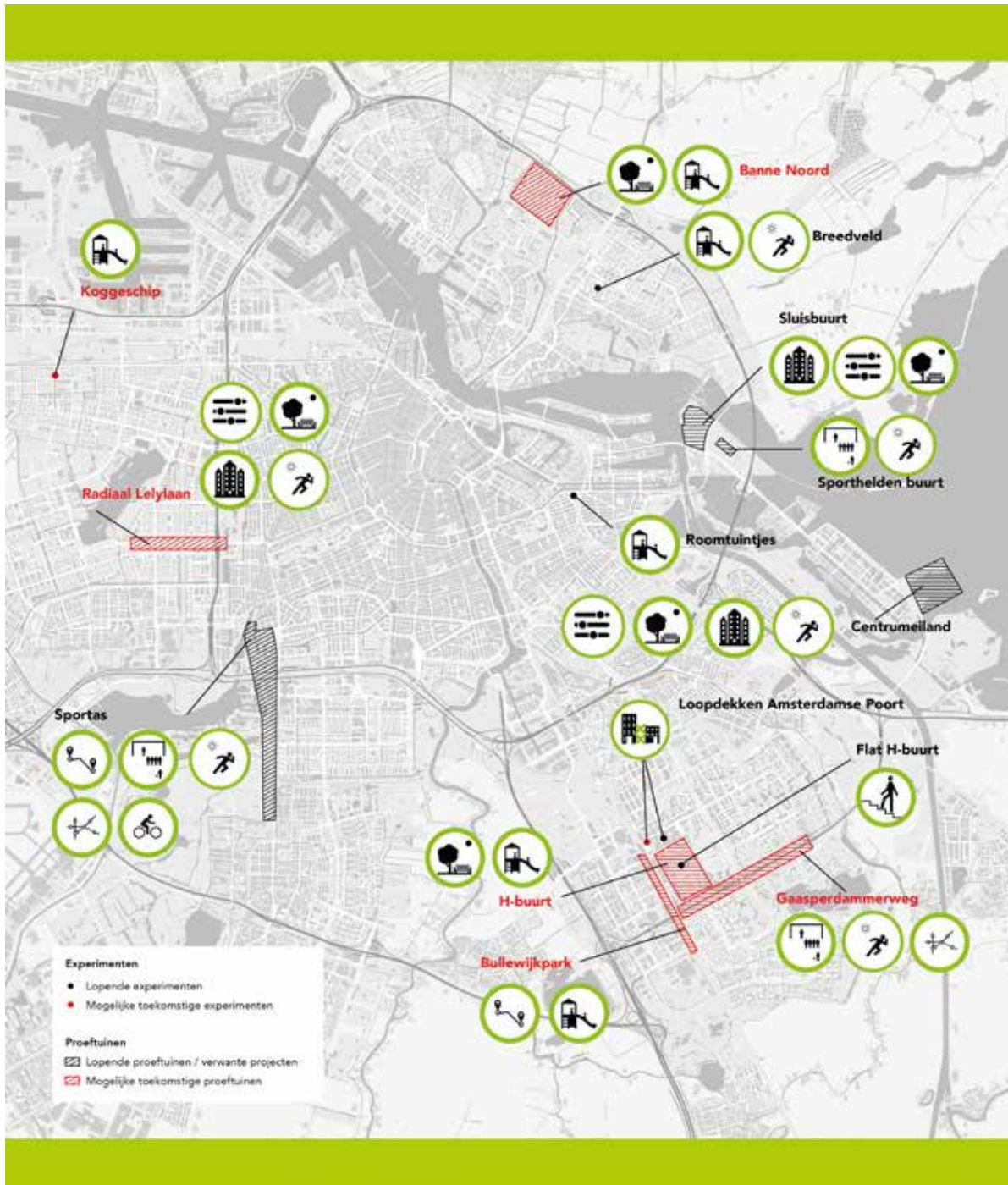
Niet alle Amsterdammers bewegen voldoende. Eén op de drie Amsterdamse volwassenen beweegt minder dan 30 minuten per dag en komt daarmee niet aan de landelijke beweegnorm. Slechts 18,1 procent van de Amsterdamse middelbare scholieren voldoet aan de beweegnorm voor jongeren. Eén op de vijf kinderen in Amsterdam heeft overgewicht.

Wel of niet bewegen wordt beïnvloed door tal van factoren. Leefstijl en persoonlijke voorkeuren bepalen voor een groot deel de keuzes die mensen hierin maken. Door middel van educatie, sociale programma's en de inrichting van de fysieke omgeving kunnen deze keuzes worden beïnvloed. Een gezonde leefomgeving is een randvoorwaarde voor een gezonde leefstijl. De inrichting van een beweegvriendelijke omgeving is een belangrijke publieke opgave.

Met de Bewegende Stad wordt in één stedelijk programma de expertise op het gebied van gedragsverandering gecombineerd met de expertise op het gebied van de ruimtelijke inrichting van de stad.

De Bewegende Stad is één van de prioriteiten van het college. Amsterdam als Bewegende Stad wordt zo ingericht dat alle Amsterdammers bewust of onbewust worden uitgenodigd tot





- Binnen gebouwen
- Rond gebouwen
- Sportverenigingen in de buurt
- Spelen kan overal
- Hoge dichtheid
- Gemengd voorzieningenpatroon
- Sporten op eigen initiatief
- Speelplekken in de buurten
- Netwerk: efficiënte, veilige en comfortabele netwerken
- Ruimte voor ontspanning, groene wandel- en fietsroutes naar de regio
- Water om in te spelen
- Veilige en vriendelijke langzaamverkeer-routes
- Aantrekkelijke openbare ruimte
- Ruimte maken: inpandige parkeernormen voor fiets en auto

bewegen. Dit wordt gerealiseerd door de toepassing van de zogenaamde Beweeglogica. Daarmee wordt antwoord gegeven op de vraag: wat kan in de fysieke omgeving worden gedaan dat er aan bijdraagt dat meer mensen en mensen meer gaan bewegen. De Beweeglogica geeft stadsmakers handvatten om bewegen als vanzelfsprekend op te nemen in een ontwerp of bij de herinrichting van buurten, parken, straten en pleinen. Dit staat geschreven in het document De Amsterdamse Beweeglogica welke op 24 mei 2016 is behandeld in B&W. Onderstaande uitgangspunten van de Bewegende Stad benoemen de meest belangrijke aspecten die nu en op de lange termijn zorgen voor een stad die uitnodigt tot bewegen.

De Bewegende Stad geeft ruim baan aan de fietser en voetganger

De eerste keuze van Amsterdammers om zich door de stad te bewegen is fietsend of lopend. Zowel de stad als geheel, als buurten en straten kunnen hieraan bijdragen. In een levendige, aantrekkelijke stad met een hoge dichtheid gaan mensen graag naar buiten. Ze lopen of fietsen om naar het werk, de slager, de school of het café te gaan. Daarom streven we naar buurten met een gemengd voorzieningspatroon, zodat voorzieningen te voet en per fiets goed bereikbaar zijn. Daarnaast zorgt deze menging voor levendige straten met publieke voorzieningen, winkels, bedrijvigheid en de mensen die daar gebruik van maken. De menging van functies als wonen en voorzieningen zorgt bovendien voor minder autogebruik doordat voorzieningen in de buurt zijn. Nieuwe buurten kenmerken zich in fijnmazige patronen met een hoge dichtheid aan straten die uitnodigen tot bewegen. Bij de inrichting van de openbare ruimte en de routes door de stad wordt eerst aan de fietser en de voetganger gedacht. Aan hen wordt zoveel mogelijk ruimte geboden. Omdat de inrichting van de stad om maatwerk vraagt worden voor elke plek afwegingen gemaakt ten behoeve van veiligheid, doorstroming en comfort.

In de Bewegende Stad is sport om de hoek

Sporten in de stad is een essentieel onderdeel van bewegen, zowel in verenigingsverband als het ongeorganiseerd of anders georganiseerd sporten. Om iedereen te kunnen laten sporten is er voldoende plek om te sporten bij (sport)verenigingen, in het groen, maar ook op straten en pleinen. De sportgelegenheden zitten op de juiste plek dichtbij de doelgroep, zichtbaar en uitnodigend. Ten slotte sluiten sportgelegenheden aan op de wensen van de bewoners uit de buurt.

De Bewegende Stad is een speeltuin

Voor kinderen, volwassenen én ouderen geven de stad, de straten, de parken, de pleinen en het water aanleiding tot spelen en bewegen. Om te kunnen spelen moet je je veilig voelen, heb je

ruimte nodig en moet de omgeving prikkelen om zelf een spel te verzinnen. Er is in de buurten niet alleen voldoende gelegenheid om te bewegen, daarnaast is ook de kwaliteit van de openbare ruimte van cruciaal belang. Groen speelt hierin een grote rol, waarbij het gaat om groen op de juiste plek, goed ontsloten, veilig en goed ingepast in de buurt. Groene plekken hoeven niet groot te zijn. Kleine, overzichtelijke plekken zijn net zo leuk. De inrichting van de openbare ruimte geeft aanleiding tot een potje voetbal, een rondje lopen met de hond of verstopperijtje.

In de Bewegende Stad wordt niet stil gezeten

Op kantoren, in scholen en thuis, waar mensen normaal een groot deel van de dag zittend doorbrengen, worden mensen uitgedaagd te bewegen. De Bewegende Stad gaat niet alleen over de openbare ruimte. Ook de gebouwen en hun directe omgeving lokken bewegen uit door zichtbare, ruime trappen, een basketbalveld op het dak of door ervoor te zorgen dat mensen een stukje moeten lopen van de koffieautomaat naar de vergaderzaal. Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in bouwstenen die samen met experts van binnen en buiten de gemeente zijn aangescherpt op toepasbaarheid in de Amsterdamse praktijk. Afhankelijk van de opgave per gebied of plek en de beweeggewoonte van de bewoners, zijn bepaalde bouwstenen van toepassing.

Centrumeiland als proeftuin voor de Bewegende Stad

Als nieuw te bouwen stadswijk biedt het namelijk een uitgelezen kans om vanaf het allereerste ontwerp de principes voor een beweegvriendelijke leefomgeving mee te nemen. Die zijn dan ook leidend in het concept van de openbare ruimte en de keuzes op het gebied van mobiliteit. Het eiland wordt zo opgezet en ingericht dat mensen zowel onbewust als bewust meer gaan bewegen: in hun dagelijkse bezigheden, in sport- en spelgedrag en in de manier waarop ze zich verplaatsen. Met tijdelijke functies en evenementen gericht op sport en bewegen wordt het profiel van de toekomstige woonwijk bovendien benadrukt in alle ontwikkelingsfasen.



Duurzaamheid: energie en rainproof

Duurzaamheid is breed geïntegreerd in het plan - vanuit mobiliteit, groen en een innovatieve energiestrategie. Op het gebied van duurzame ontwikkeling heeft de gemeente bij Centrum-eiland gekozen voor twee prioriteiten: een energieneutraal en rainproof eiland.

Randvoorwaarden voor een energieneutraal eiland zijn een combinatie van innovatieve systemen voor warmtelevering en een elektrisch netwerk, voorbereid op zowel ontvangen als leveren van energie.

Bij de definitieve keuze is het van belang om zelfbouwers ruimte te geven om op hun eigen manier een huis te bouwen passend bij de ambities. Ook kunnen de specifieke duurzaamheidsmaatregelen per blok door zelfbouwers verder uitgewerkt en toegepast worden. Bij de selectie van bouwgroepen is duurzaamheid een belangrijk criterium.

Door de wereldwijde klimaatverandering zal ons land de komende decennia te maken krijgen met extremere weersomstandigheden. Warmte, koude, droogte, maar ook hevige buien. Dat maakt de stad kwetsbaar. De Amsterdamse rainproof-strategie combineert een scala aan maatregelen (van groot tot klein) om de stad robuuster en duurzamer te maken, en meer bestand tegen extreme regenval. In nieuw te ontwikkelen gebieden kunnen deze al vanaf het begin van de planvorming worden meegenomen.

Door de bolling van het Centrum-eiland en het zandpakket dat onder het maaiveld ligt, is de verwachting dat hemelwater gemakkelijk zal infiltreren. Het risico van wateroverlast beperkt zich hiermee tot extreme piekbuien. Een groter risico is mogelijke verdroging van de bodem, omdat het water daardoor snel weg kan zakken. De rainproof-opgave voor Centrum-eiland is hoofdzakelijk:

- Het vasthouden en benutten van hemelwater voor

bijvoorbeeld de groenvoorziening;

- Het afvoeren van hemelwater in geval van extreme buien

Dit wordt uitgewerkt in het ontwerp van landschap en openbare ruimte als in de randvoorwaarden voor uit te geven kavels. Daarnaast is waterbestendig bouwen op heel IJburg opgenomen in de eisen voor de waterkeringen en het landmaken. Zo wordt de waterhuishouding van de nieuwe wijk duurzaam en toekomstbestendig.

Een aantal andere belangrijke duurzaamheidsaspecten zal in een volgende planfase worden uitgewerkt. Bijvoorbeeld oplaadinfrastructuur voor duurzame mobiliteit, (slimme) ledverlichting in de openbare ruimte en het scheiden van huishoudelijk afval. In de selectie van bouwgroepen wordt duurzaamheid een belangrijk criterium.

Tijdelijkheid

Bij de geleidelijke ontwikkeling van Centru-meiland spelen tijdelijke functies een belangrijke rol, zowel op te bebouwen grond als in de openbare ruimte. Ze beantwoorden aan de grote vraag naar ruimte voor tijdelijke voorzieningen in de stad en zorgen bovendien voor placemaking – het bekend maken van de nieuwe wijk nog voordat het eerste huis gebouwd is. Daarom moeten de initiatieven aansluiten bij de focus op beweging, duurzaamheid en zelfbouw. Kunst zal hierin een rode draad vormen en helpen het eiland betekenis te geven.

Met de uitgifte van zelfbouw kavels zijn toekomstige bewoners al een jaar of twee bekend voordat de bouw begint. Door hen te betrekken bij de tijdelijke initiatieven kan een gemeenschap ontstaan die mede vorm geeft aan de toekomstige woonomgeving.





Ontwerp van IJburg 1995



IJmeer

Landschap en natuur IJmeer

Centrumeiland ligt in het IJmeer als een vooruitgeschoven post ten noorden van Haveneiland Oost. Het IJmeer is het zuidelijke deel van het IJsselmeer, begrensd door de Diemerzeedijk in het zuiden en de Durgerdammer- en Uitdammerdijk in het noorden. Markante punten in dit landschap zijn het dorpsgezicht op Durgerdam, de kerktoren van Ransdorp en het forteiland Pampus. Het IJmeer is een nat natuurgebied van grote waarde. Voor het ontwerp van de eilanden wordt het principe gevolgd van 'te gast in het water', volgens de Nota van Uitgangspunten IJburg (1996). In het meer zijn er luwtedammen aangelegd om het bodemleven en daarmee ook het leefgebied voor watervogels te verbeteren. De kust wordt hierdoor ruimtelijk meer divers en beschermt. Voor Centrumeiland is kortgeleden zo'n luwtedam aangelegd, als bescherming tegen de golven.

Met de aanleg van een nieuw eiland worden ook nieuwe mogelijkheden voor de natuur geïntroduceerd. Door de hoogteverschillen biedt het eiland gradiënten van heel droog naar vochtig, waar de natuur op zal reageren. Er zijn dus kansen om beplanting te kiezen die past bij de standplaats (hoog en droog of zandig en vochtig). Hierbij besteden we ook aandacht aan de verbinding tussen het natte en droge milieu. Vanuit waterduurzaamheid werken we met het standstill-principe: (regen)water dat via het eiland afstroomt op het IJmeer, heeft tenminste dezelfde kwaliteit als het IJmeerwater. Afstroming via het reinigende zandpakket verbetert de waterkwaliteit.

Op privéterrein bieden daken, gevels en binnenterreinen kansen voor natuurontwikkeling en het verbeteren van de woonkwaliteit. Kansrijke ontwikkeling speelt op systeemniveau en op kavelniveau. Via 'building with nature' kan ontwikkeling duurzaam worden ingevuld. Op de schaal van het eiland in het IJmeer (systeemniveau) wordt gekozen voor een aanpak die inspeelt en meebeweegt met de natuurlijke omstandigheden. De natuur bepaalt vervolgens zelf wat er gaat groeien (spontane ontwikkeling). Op schaal van de buurt wordt een inrichting gekozen met passend groen (soorten) die aansluiten op de natuurlijke condi-

ties van dit zandeiland. Dit leidt uiteindelijk tot hogere natuurwaarden én (aanzienlijk) lagere onderhoud- en beheerlasten

Op de schaal van het landschap kan een netwerk ontstaan, waarlangs met name allerlei dieren kunnen migreren. De oevers (de gehele randzone tussen water en land) zijn daarbij potentieel van groot belang. Het in symbiose ontwikkelen van water en groen biedt veel mogelijkheden. Watervegetaties kunnen het water zuiveren. En groen kan in een stenige omgeving belangrijke hoeveelheden water bufferen.

Op kavelniveau liggen ook kansen. Goed gekozen groen kan bijdragen aan de woonkwaliteit en exposure van de buurt. Naast het waterbergend vermogen, draagt groen bij aan leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en biodiversiteit.

Op de schaal van het landschap (systeemniveau) zijn maatregelen mogelijk zoals het versterken van de ecologische structuur door het slim benutten van de randen. Waterstructuur (sleuven, beekjes, kreken) met veel oeverranden; zandige randen/stranden duinachtig ontwikkelen met op vochtige delen orchideeënrijke vegetaties langs de zuidelijke oever. De meer kleiige dijken/ophoging langs de oost en westoevers met typische bloemrijke dijkflora ontwikkelen.

Maatregelen op kavelniveau zijn: toepassen van groen in combinatie met natuurlijk spelen en sport en recreatie in groene openbare ruimte. Vergroten biodiversiteit binnen de buurt, door te kiezen voor van nature geschikte soorten voor urbane natuur. Ruimte bieden voor typische stadsnatuurbeleving. De huizenblokken meer inrichten als rotsystemen. Spleten, gaten en organische structuren voor meer rotsige pioniersystemen, voor rotsbroeders zoals gierzwaluw en zwarte roodstaart. Meer verticale groene gevels en groene daken.

In de bouwblokken via de bouwveloppes zoveel mogelijk faciliteren van natuur inclusief bouwen. Keuzemenu voor projectontwikkelaars en bewoners; bijenvriendelijke inrichtingen, zaadmengsels voor insecten en inbouwopties voor kasten voor vleermuizen en vogels.



Voorzieningen in IJburg bestaan Steigereiland en Haven Haveneiland

- Functie vrijetijd
- Functie maatschappelijk
- Functie kantoren
- Functie horeca
- Functie detailhandel
- Functie bedrijven

Voorzieningen in IJburg gepland Centrumeiland

- Stedelijke voorziening
- Functie maatschappelijk
- Plinten geconcentreerd
- Plinten gespreid

3. Programma

Als IJburg compleet is, met maximaal 18.400 woningen en ongeveer 40.000 inwoners, zal Centrumeiland een centrale plek innemen aan de IJburgbaai. Het zal echter niet het centrum van IJburg worden in de zin van de concentratie van het niet-woonprogramma, zoals in het plan uit 2003. In plaats daarvan wordt het één van de eilanden van de archipel, met eigen buurtvoorzieningen en in de toekomst mogelijk ook commerciële en cultureel-maatschappelijke voorzieningen aanvullend op het programma op andere eilanden.

Haveneiland heeft in de afgelopen jaren een eigen wijkwinkelcentrum gekregen en de verwachting is dat een tweede wijkwinkelcentrum voor de drie oostelijke eilanden op Middeneiland zal komen. Sowieso zijn de functie van winkels in het dagelijks leven en de vraag naar detailhandel het afgelopen decennium drastisch gewijzigd. Op het Centrumeiland komt dan ook geen gepland groot winkelcentrum, maar wel een woonmilieu dat stedelijke functies mogelijk maakt in de toekomst.

Dit kan door ruimere plinten langs belangrijke openbare ruimtes en een reservering langs de Pampuslaan voor grote sociaal-maatschappelijke functies, commerciële functies en ander, nu nog niet voorzien stedelijk programma. Zowel in de toekomst als in de tijdelijke situatie zijn sport-, leisure- en horecavoorzieningen mogelijk langs het water.

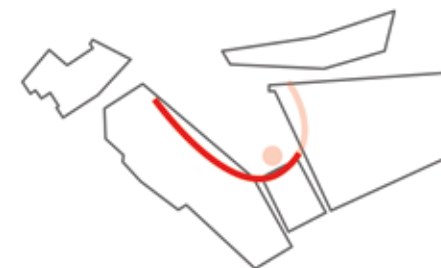
Woningbouwprogramma

Uitgangspunt voor Centrumeiland is minimaal 1100 woningen, met de mogelijkheid om tot zelfs 1500 woningen te realiseren. De grote marge in het aantal woningen geeft ruimte om in de volgende fasen van de ontwikkeling in te spelen op veranderingen op de woningmarkt. Van het totaal aantal woningen is 20% sociale huur; 10% wordt uitgegeven met tenders aan ont-

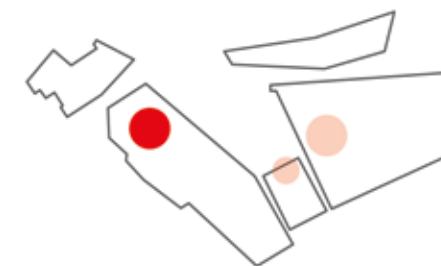
wikkelaars. Het gaat hier om beeldbepalende blokken met hogere bebouwing (meer dan 6 lagen) aan de Muiderlaan en Pampuslaan. De overige 70% van het programma bestaat uit zelfbouwkavels, zowel individueel als voor bouwgroepen. Door de relatief hoge dichtheid en de vraag om compacte parkeeroplossingen zal het merendeel van deze kavels (ca. 70%) voor bouwgroepen zijn. Centrumeiland is ook gekozen voor het experiment van coöperatieve zelfbouw. Hierdoor zal percentage sociale huurwoningen hoger zijn dan 20%. Bij zelfbouwontwikkelingen is het uiteindelijke aantal woningen op een kavel niet van tevoren bekend. In de selectieprocedures voor bouwgroepen kan gestuurd worden op een zo groot mogelijk programma op de kavels. Voor het draagvlak voor buurtvoorzieningen is een substantieel aantal woningen nodig. Ook daarom heeft het de voorkeur zo veel mogelijk woningen te realiseren. Bij het landmaakbesluit Centrumeiland in 2012/2013, het Actieplan Woningbouw 2014-2018 en Ruimte voor de Stad zijn uitvoerige marktanalyses gedaan op basis waarvan het plan voor Centrumeiland tot stand is gekomen. De relatie met de stadsontwikkelingen en regionale ontwikkelingen op woninggebied worden meegenomen bij de planvorming. Alle conclusies waren dat er veel vraag is naar het woningsegment van IJburg. De daadwerkelijke afzet van de zelfbouwkavels zal per tranche geanalyseerd worden, eventueel kan het aantal en de grootte van de kavels voor bouwgroepen en individuele zelfbouwers bijgesteld worden.

Voorzieningen

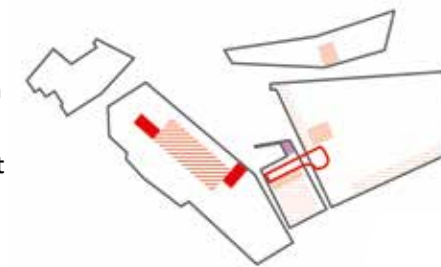
In de tijdelijke situatie zijn strand- en sportvoorzieningen gepland langs de noordoever. Als de IJtram doorgetrokken wordt naar het Middeneiland, moeten ook deze voorzieningen verhuizen naar de oostelijke eilanden.



Wandelroute IJburgbaai, stedelijke voorziening



Winkelcentra, wijkvoorzieningen



Winkelcentra op Haveneiland en Middeneiland, Wijkvoorzieningen op het Centrumeiland

-  bestaand geconcentreerd
-  bestaand gespreid
-  tijdelijk
-  wordt onderzocht
-  gepland geconcentreerd
-  gepland gespreid



IJburgbaai

Haven
Havenland

Aan de noordkade was in het vorige plan uiteindelijk een cultuurvoorziening met stedelijke allure gepland. Deze reservering wordt in dit plan behouden. De mogelijkheid voor realisatie van een haven en overig waterrecreatieprogramma zal verder worden onderzocht, vanuit de Watervisie Amsterdam en juridische aspecten van de Natura 2000-regelgeving.

Voor eventuele andere stedelijke of IJburgbrede voorzieningen is langs de Pampuslaan een aantal kavels gereserveerd. Met een centrale plek in IJburg, uitzicht op het water en de tramhalte voor de deur is dit een goede locatie voor (nu nog niet voorziene) maatschappelijke en commerciële programma's. In de plinten van appartementblokken wordt rekening gehouden met ruimte voor winkels. Het uiteindelijke programma zal stapsgewijs gerealiseerd worden, met de realisatie van het woningbouwprogramma.

Op het eiland zijn verschillende buurtvoorzieningen gepland, zodat primaire zaken zoveel mogelijk op loopafstand te bereiken zijn. Daarnaast is het streven dat deze voorzieningen in hoge mate verweven zijn met het stedelijke weefsel. Het gaat in ieder geval om een school en een of twee kinderdagverblijven. Ook kleine buurtwinkels en lokale horeca zijn nodig. Hiervoor is plaats gereserveerd in de plinten. Het streven is om de buurtvoorzieningen zo snel mogelijk te realiseren, al dan niet in tijdelijke objecten.

De buurt gaat ruimte bieden aan speelplekken voor verschillende leeftijden in een veilige omgeving verspreid door de wijk. Dit staat weergegeven op de kaart op de pagina hiernaast. Het centrale plein biedt ook ruimte voor beweging, voorzieningen en activiteiten. De groene en open plekken in de wijk krijgen verschillende identiteiten welke worden gevormd door het gebruik (technisch, educatief, vermaak).

De school wordt bijvoorbeeld gesitueerd aan het plein, hij ligt middenin de autovrije zone, is alzijdig en heeft daarom alle ruimte om de openbare ruimte te betrekken in zijn leeromgeving. Een ontdektuin zoals hiernaast afgebeeld biedt mogelijkheden zowel voor de school als voor de wijk. Voorwaarde is dat een dergelijke tuin

ook toegankelijk is voor de buurt. Het plein biedt natuurlijk naast ruimte voor de school ook kansen voor horeca, weekendactiviteiten et cetera.

Parkeren

Bewoners parkeren de auto zoveel mogelijk op eigen terrein om de openbare ruimte zoveel mogelijk te ontzien van auto's waardoor het optimaal kan functioneren als verblijfsruimte. Voor bezoekers worden parkeerplaatsen aangelegd. De norm daarvoor is 0.1 parkeerplaats per woning. Deze plaatsen zijn gedeeltelijk bedoeld voor gezamenlijke voorzieningen als Greenwheels en als algemene invalidenparkeerplaats.

Fietsen van bewoners moeten op eigen terrein gestald worden, bezoekers kunnen de fiets op straat neerzetten. De norm bedraagt 0.5 fiets per woning.



School Laterna Magica IJburg



Ontdektuin school Laterna Magica IJburg



Spelende schoolkinderen op het Frederiksplein



Functie in de plint Falckstraat, Amsterdam



Voorbeeldverkeveling

4. Ontwerp

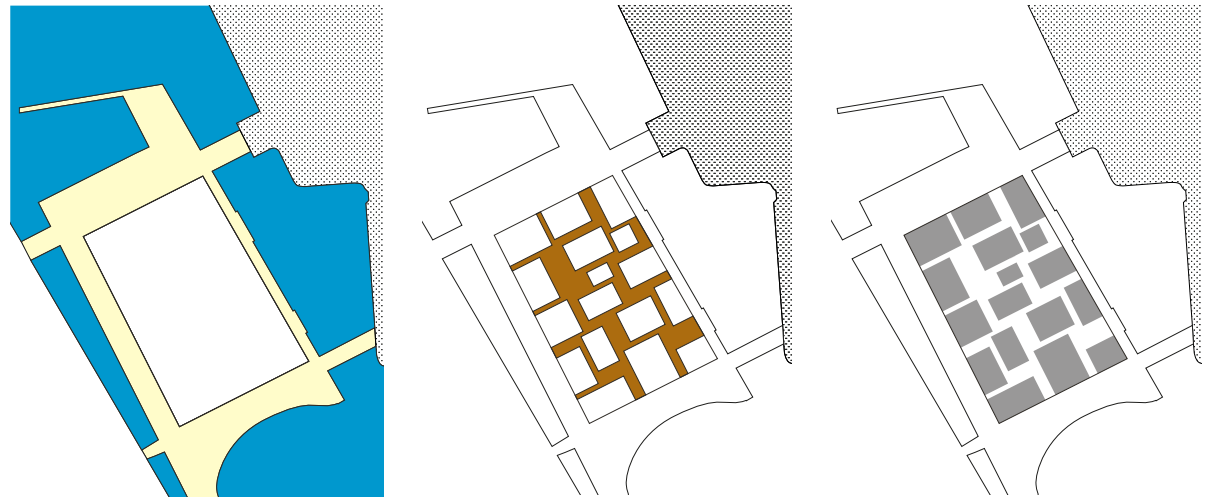
Ruim en toch beschermt

Net als bij alle andere eilanden van IJburg, wordt de ruimtelijke structuur van Centru-meiland als geheel bepaald door de relatie met het water en de plaats in de archipel. Het eiland heeft een open noordoever met een dominante positie in de IJburgbaai. Het is omringd door hoofdwegen en ligt pal in de zon en wind, waardoor het relatief kleine bebouwde gedeelte behoefte heeft aan beslotenheid en intimiteit van het woonmilieu.

Contrast tussen de ruime, brede oevers en een beschermt woonmilieu is dan ook kenmerkend voor de ruimtelijke structuur van Centru-meiland. Daarnaast spelen in het ontwerp de programmatische ambities – een stedelijk milieu, overwegend zelfbouw en een wijk die uitnodigt tot bewegen – een belangrijke rol.

Een stedelijk milieu betekent compacte bebouwing en ruimte voor voorzieningen. Samen met zelfbouw als ontwikkelingsstrategie, vereist dit een ruimere ontwikkelingstijd. De structuur maakt een nieuwe vorm van collectiviteit in zelfbouw mogelijk: dankzij kleinere blokken kan bijvoorbeeld een gezamenlijke speelplek, parkeeroplossing of duurzaamheidskeuze gemaakt worden. Dit draagt bij aan het buurtgevoel en een evenwichtige ontwikkeling.

De focus op bewegen komt in de ruimtelijke structuur tot uiting in dagelijkse kindvriendelijke looproutes naar school, winkels of openbaar vervoer. Langs de oevers wordt de ruimte zo veel mogelijk gebruikt voor recreatie. In de tijdelijke situatie zijn dat sportvelden, strand en een looproute rondom het eiland. Ook in de eindsituatie blijven alle oevers openbaar.



De Plankaart



Legenda

- referentie kruinlijn waterkering
- landcontour Tweede Fase Uburg
- open water
- openbaar natuurgroen
- loswal
- gezette basaltoever
- talud

- hoofdontsluiting motorverkeer
- tramlijn
- fietspad
- wandelpad
- tramhalte
- bushalte

- openbaar buurtgroen
- privaat groen
- hellingbaan
- trap
- openbare parkeerplaatsen

- rooilijn
- indicatieve rooilijn
- toegang auto mogelijk
- bijzondere eisen beeldkwaliteit
- school
- actieve plint - min. hoogte van 3,50m
- reservering voorzieningen
- hoogteaccent
- kavels
- grootstedelijke voorziening

Openbare Ruimte maaiveldhoogte (+NAP)

- 2,10 m. 3,00 m. 3,80 m.
- 4,70 m. 5,30 m.

bebouwingshoogte (vanaf maaiveld)

- 17 -25 m 17 - 20 m
- max. 17 m

De hoofdinfrastructuur en landcontouren op de plankaart zijn de definitieve situatie, conform het bestemmingsplan. Hetzelfde geldt voor de inrichting van de westelijke en noordelijke oever en de contouren en bouwhoogtes van het woongebied. De inrichting van de zuidelijke en oostelijke oever, en de functie van de haven zoals opgenomen in de plankaart, zijn wenselijk in de eindsituatie. Om deze daadwerkelijk te kunnen realiseren zijn aanvullende onderzoeken nodig.

Flexibiliteit: kleinschalige ontwikkeling

De oevers, de hoofdinfrastructuur en de interne structuur van het woonmilieu zullen over meerdere jaren groeien en steeds veranderen in verschillende, niet altijd voorspelbare fasen. De eerste fase – de vorm van het eiland, tijdelijke functies en tijdelijke inrichting van de oevers – is al deels gerealiseerd. Het nu geschetste gewenste eindbeeld dient als uitgangspunt voor de ontwikkelingen, maar zal waarschijnlijk nog aangepast worden in de volgende fasen. Daarvoor moet in de structuur voldoende flexibiliteit zitten.

Om ruimte te kunnen bieden aan voorzieningen die nodig zijn als de IJburgarchipel volledig bebouwd is, moeten reserveringen gemaakt worden. Dit gebeurt op drie manieren:

- Blokken langs de Pampuslaan worden voorlopig niet ontwikkeld en blijven gereserveerd voor grootschalige maatschappelijke voorzieningen.
- In het programma is rekening gehouden dat 5% van het uitgeefbare terrein bestemd zal worden voor nu niet voorziene functies in een van later te ontwikkelen blokken.
- Aan de hoofdweg en, de buitenranden en de meest publieke openbare ruimtes binnen het woonmilieu worden verplichte hoge plinten voorgeschreven voor toekomstige voorzieningen, zoals op de plankaart.

Bij zelfbouw als ontwikkelingsvorm hoort een kleine korrel, met kavels van 1 tot 20/30 of maximaal 50 woningen. De ervaring van voorgaande jaren leert dat het niet te voorspellen is welk soort kavels op een bepaald moment het meest gevraagd wordt. Daarom is flexibiliteit gewenst in het aanbod van grotere of kleinere, en meer of minder collectieve kavels. Omdat het woonmilieu van Centrumeiland naar verwachting de grootste zelfbouwlocatie van Amsterdam zal zijn (70% van 1300 woningen) is er hier ruimte om ook flexibiliteit in te bouwen in volgende schaalniveaus – die van het bouwblok en de openbare ruimte. De definitieve structuur van het eiland wordt dan pas met het laatste bouwblok bepaald. Ook kunnen de eerste bewoners betrokken worden bij de keuzes voor inrichting van de openbare ruimte.



voorbeeldverkaveling medio 2020



alternatieve verkaveling eindsituatie

Ruimtelijk model

Centrumeiland wordt ingevuld op basis van een blokkenmodel: bouwblokken reageren op elkaar en vormen de openbare ruimte door de manier waarop ze worden geplaatst. De blokken hebben verschillende afmetingen en zijn samengesteld uit verschillende typen kavels.

Zo ontstaat er geen vast stratenpatroon, maar een afwisseling van ruimtes die juist smaller of breder dan normale straten zijn – stegen, groen en pleintjes. Dat past niet alleen uitstekend bij een flexibele manier van plannen, maar ook bij de ambities van een gezonde, duurzame en rainproof wijk. Bovendien draagt het blokkenmodel bij aan de gewenste collectiviteit op het eiland: per blok kan een collectief thema of doel gekozen worden, bijvoorbeeld het plaatsen van zonnecellen, autodelen of het maken van een gezamenlijke binnentuin.

Bijzonder voor het eiland is de opbolling van het maaiveld tot een hoogte van circa 5,50 meter boven NAP. Op dit hoogste punt ligt het plein met de school, wellicht het hoogste plein van de stad. Ook het hoogste gebouw van het eiland (ca. 36 m) en het karakteristieke carré van bomen liggen aan dit plein. De zonnige, oostelijke rand ervan biedt ruimte voor terrassen

van cafés. En richting het noorden en oosten is er zicht op Durgerdam en Pampus.

Tussen het plein en de oevers liggen bouwblokken van diverse afmetingen. De blokken zijn gesloten, met een harde rand, compact en divers, samengesteld uit verschillende soorten kavels. De bouwhoogte is overwegend 12 tot 16 meter. Langs de grote, brede Muiderlaan en Pampuslaan is de bouwhoogte zelfs tot 24 meter. De blokken op de hoeken van de lanen zijn bijzonder op het eiland omdat zij de buurt markeren voor wie komt vanaf de snelweg of vanaf het Haveneiland.

Tussen de verspringende blokken ontstaat openbare ruimte: pleintjes en stegen met verharding en groen, trappen en hellingen. Het hoogteverschil tussen de oevers en het plein wordt in de openbare ruimte benadrukt door trappen en binnen de blokken gebruikt voor halfverdiepte parkeergarages. Alle blokken zijn bereikbaar voor auto's en fietsen en toegankelijk voor kinderwagens en rolstoelen. Maar de auto is ondergeschikt aan voetgangers en de omgeving van de school is volledig autovrij.

De ruime, brede oevers vormen de buitenranden van het eiland. De ontsluitingswegen van IJburg eerste en tweede fase liggen hier. Zolang de tweede fase IJburg nog niet is gerealiseerd,



worden de oevers tijdelijk ingericht voor sport en spel. Hier komt het rondje Centrumeiland. Een deel van deze route blijft ook definitief gehandhaafd.

Openbare ruimte, de randen

Hoewel IJburg in het water ligt, en prachtige uitzichten over dat water biedt, zijn er weinig plekken waar je het water echt kan aanraken. Dat heeft te maken met de grote belangen van de natuur. Om het water zichtbaar te maken, worden alle randen van Centrumeiland openbaar. De buurt heeft rondom de voorkanten van de huizen. Zo kunnen bewoners en bezoekers zo dicht mogelijk aan het water komen.

De zuid- en de westkant van het eiland liggen beschermd voor de sterke wind en golven. Ook de oostkant van het eiland is beschermd door de luwtedam die in 2014 in het IJmeer werd aangelegd. De randen van het eiland kunnen hier dus zachter uitgevoerd worden, omdat er minder kans is op uitspoelen.

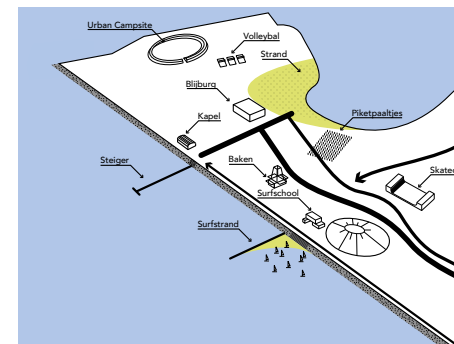
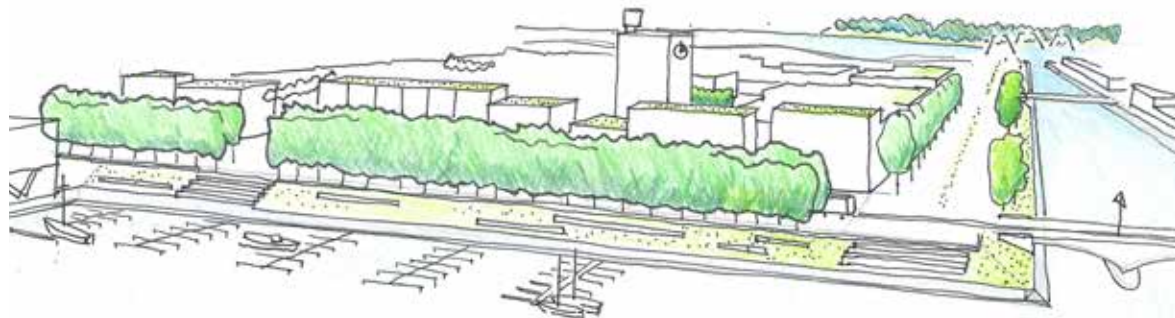
De noordzijde van het eiland ligt vol op de wind en de golven en moet daarom een sterke, 'harde' oeverbescherming krijgen zoals die langs de Bert Haanstrakade op het Haveneiland. Deze zijde bevindt zich aan de toekomstige IJburgbaai. Als IJburg tweede

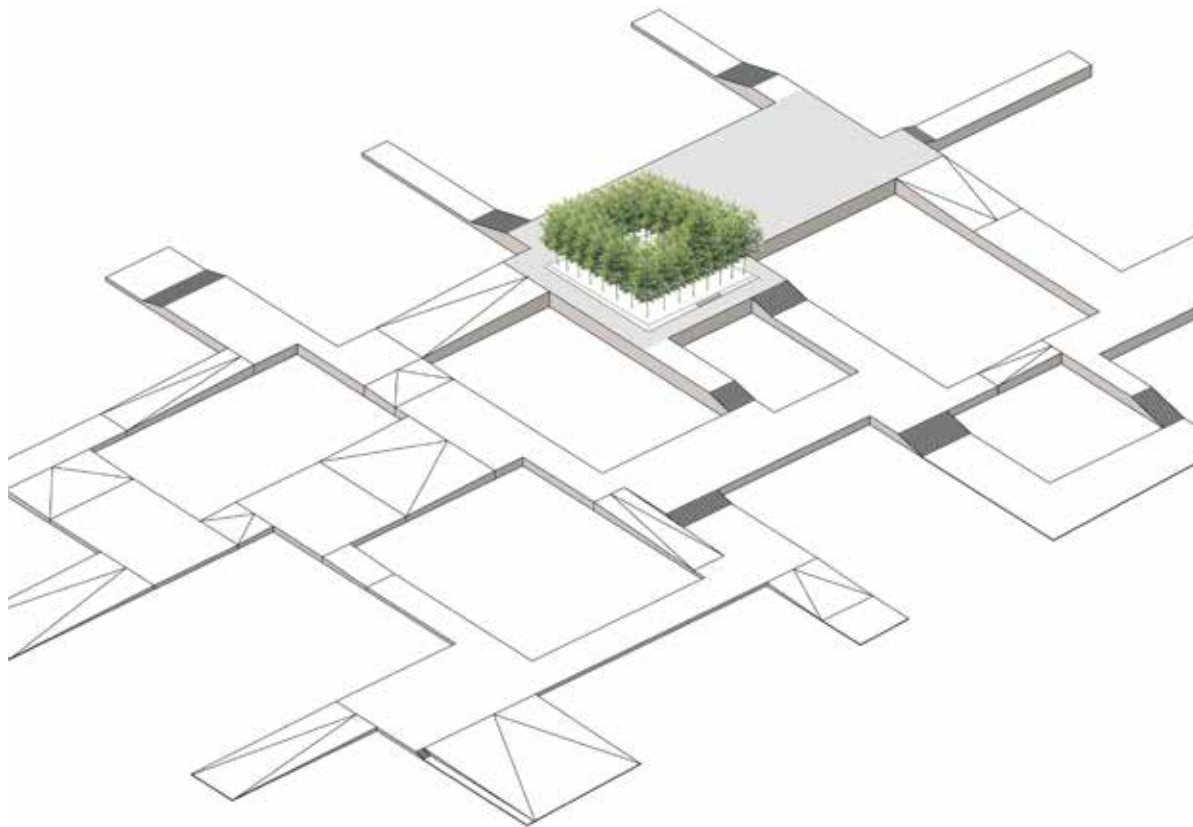
fase verder gerealiseerd wordt, ontstaat hier een prachtig gelegen kade, met uitzicht op Amsterdam en Durgerdam en mogelijk een hoogstedelijke publieksvoorziening en een haven.

Langs de randen van het eiland komt een sportroute, aangesloten op de routes over IJburg, het Diemerpark en de Diemerzeedijk. Aan deze route voor wandelaars, hardlopers en skaters zijn plekken gekoppeld om te sporten en te spelen. Deze route wordt aangelegd en functioneert totdat de volgende eilanden worden aangelegd. Daarna wordt het 'rondje rond het eiland' op termijn overgenomen door een rondje over de buureilanden.

Inspiratiebron langs de noordoever in de tijdelijke situatie (voordat de IJtram doorgetrokken wordt naar oostelijke eilanden) is Venice Beach in Los Angeles: een strand waar mensen actief gebruik maken van de kustlijn.

De sport- en beweegroutes sluiten naadloos aan op de routes in de omgeving: de Bert Haanstrakade aan de westzijde, de routes over IJburg richting het Diemerpark en verder en de routes over het PEN-eiland (Diemer Vijfhoek) aan de oost zijde. Belangrijke voorwaarde daarvoor is dat langzaam verkeer veilig de Muiderlaan kan oversteken. Dit is ook van belang voor de bereikbaarheid van de winkels en voorzieningen aan de Pampuslaan.





Binnengebied, maaiveldhoogtes



Binnengebied

Ook in de openbare ruimte in het binnengebied is de bewegende stad een belangrijk onderdeel van het concept. Hoogteverschil in de vorm van een heuvel zorgt ervoor dat het Centrumeiland een andere beleving en andere perspectieven biedt dan de overige eilanden van IJburg: Steigereiland, Haveneiland en de Rieteilanden. Dit hoogteverschil geeft Centrumeiland een eigen identiteit.

Op het hoogste punt van het eiland, 5,5 meter boven het water, komt het plein met bomen, speeltoestellen en verharding zoals bijvoorbeeld op het Amstelveld.

Trappen en hellingen zijn bijzondere, herkenbare elementen in de openbare ruimte. De trappen liggen in voetgangersroutes in de oost-westrichting. Met betrekking tot toegankelijkheid voor mensen met een beperking gaat de richtlijn van stadsdeel Oost gelden.

Er komt geen directe zichtlijn over het hele eiland heen. In tegenstelling tot op het Haveneiland, waar je van oost naar west kan kijken, zijn er geen lange doorzichten. Om het water



Bouwhoogtes

te zien, moet je een hoekje om. Zo spelen we in op de behoefte aan geborgenheid, intimiteit en bescherming van de wind, die bewoners van de eerste fase van IJburg hebben aangegeven.

Netwerk

Het netwerk van de openbare ruimte op Centrumeiland wordt voornamelijk voor de voetganger en fietser ingericht, de auto is er te gast. De ontsluiting voor de auto bevindt zich aan de zuidzijde aan de Strandlaan en aan de noordzijde aan de Pampuslaan. Ruimtes waar de auto niet vanwege de ontsluiting van het eiland hoeft te komen, worden ingericht als voetgangersgebied. Zo ontstaat er een voetgangerszone van het plein, langs de school naar de oostelijke waterrand.

De speelse opzet van de wijk en de auto die te gast is, maken deze woonomgeving aantrekkelijk voor kinderen. Niet alleen het groen, maar ook de pleintjes en de hoogteverschillen bieden spelaanleidingen zonder direct als speelplek bestemd te zijn.

De pleintjes vormen samen met het centrale plein de drager van de openbare ruimte en de groenstructuur. Dankzij het hoogteverschil zal het hemelwater via de stegen en pleintjes een weg naar de groene plekken vinden en zich daar verzamelen. Tijdens extreme piekbuien ontstaat er een systeem van wadi's (opvang van regenwater, dat binnen 24 uur in de bodem wordt opgenomen). Het groen biedt ook ruimte om te spelen. De grootste groene plek kan ingericht worden als trapveldje.

Voor de inrichting van het maaiveld is rust gewenst; de onregelmatige blokkenstructuur en de zelfbouwinvulling vragen om relatieve rust in de openbare ruimte. Die zal dan ook van gevel tot gevel in één materiaal worden ingericht. Door de compositie van de bouwblokken en keerwanden langs de groene velden word je als het ware over het eiland heen geleid.

Het kader voor de inrichting van de openbare ruimte is het materialenpalet zoals vastgelegd in Puccini. Materialisering van de

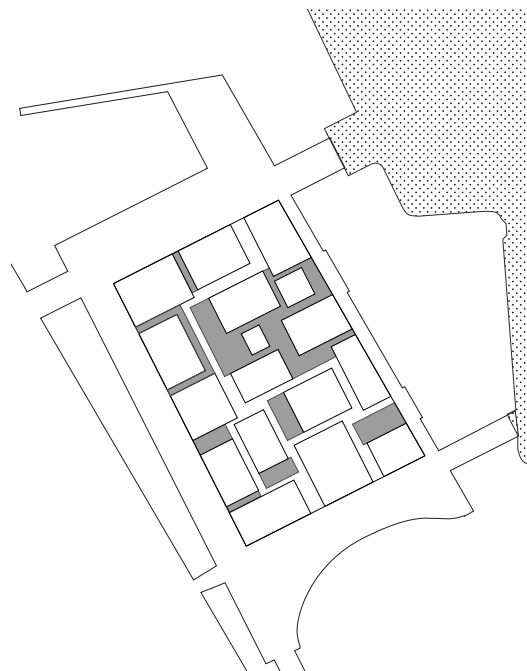




Groenstructuur



Maaiveldhoogtes



Autovrij



Helingen en trappen

trappen en de hellingbanen en ook de bijzondere infiltratieopgave van regenwater vraagt om nadere detaillering, om tot een voor Centrumeiland geëigend palet te komen.

Groen

De groenstructuur van het binnengebied bestaat uit twee verschillende thema's. Op het plein wordt een formeel groen element geplaatst, in de vorm van een bomencarré. Dit carré biedt beschutting en legt de relatie tussen het open deel van het plein en de school.

Op de rest van het eiland wordt de groenstructuur gevormd door de groene velden, die naarmate je naar de oosthoek van het eiland komt groter worden. De invulling van deze velden bestaat hoofdzakelijk uit gras en bomen, maar er kan ook vaste beplanting in de vorm van borders of heesters worden toegepast. Dit zal afhangen van de wens van de toekomstige bewoners en van de functie die deze groene velden hebben voor de berging van water.

De bomen worden over de velden 'gestrooid' zodat ze in een losse, willekeurige compositie staan, in contrast met het formele carré op het plein. Het soort bomen wordt bepaald door de maaiveldhoogte waarop ze staan. Doordat het maaiveld is opgebouwd als een (zand)heuvel, is de maaiveldhoogte ten opzichte van de grondwaterstand verschillend. Hogere delen van het eiland (het plein) vragen om een boom die goed tegen droogte kan, terwijl de lagere delen (de randen) vragen om bomen die juist goed tegen meer vocht kunnen. Hierdoor ontstaat er een gevarieerde bomenstructuur, gebaseerd op natuurlijke randvoorwaarden.

De groenstructuur hangt nauw samen met het thema rainproof. Om het regenwater op te kunnen vangen en in te laten zijgen is het van belang dat er op de lagere delen van het eiland voldoende groen aanwezig is. Zie ook het hoofdstuk Rainproof.

Parkeren, auto's

Bezoekers parkeren langs de buitenranden, onder bomenrijen. De parkeernorm voor bezoekers is 0,1 pp/woning. In het binnengebied wordt daarnaast rekening gehouden met 0,5 pp/ sociale huurwoning in de openbare ruimte. Onderzocht wordt of parkeren voor dit woningtype ook inpandig kan.

Parkeren voor overige woningen moet opgelost worden op eigen terrein. Vanwege beperkte bereikbaarheid vanaf de straat zal voor sommige blokken een collectieve parkeeroplossing nodig zijn. Parkeergarages op maaiveld worden uitgesloten langs de openbare ruimte om ruimte te geven voor voorzieningen in de plinten.

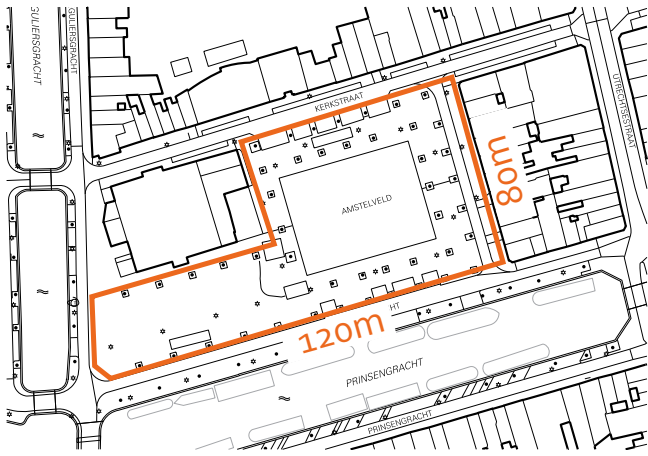
Langs de Pampuslaan komen grotere blokken met appartementengebouwen en reserveringen voor voorzieningen. Parkeren is hier goed ondergronds op te lossen dankzij het hogere maaiveld (+4,0 m t.o.v. NAP, 2,5 m boven het grondwater). Parkeren voor bezoekers en sociale huur zal zo veel mogelijk worden gesitueerd aan de doorgaande wegen langs het eiland en waar nodig op de pleintjes. Door parkeervoorzieningen die op het eiland nodig zijn te koppelen aan de groene velden en uit te voeren met een groene uitstraling, worden de groene velden optisch vergroot als er geen auto's geparkeerd staan.

Parkeren van fietsen, e-bikes en scooters

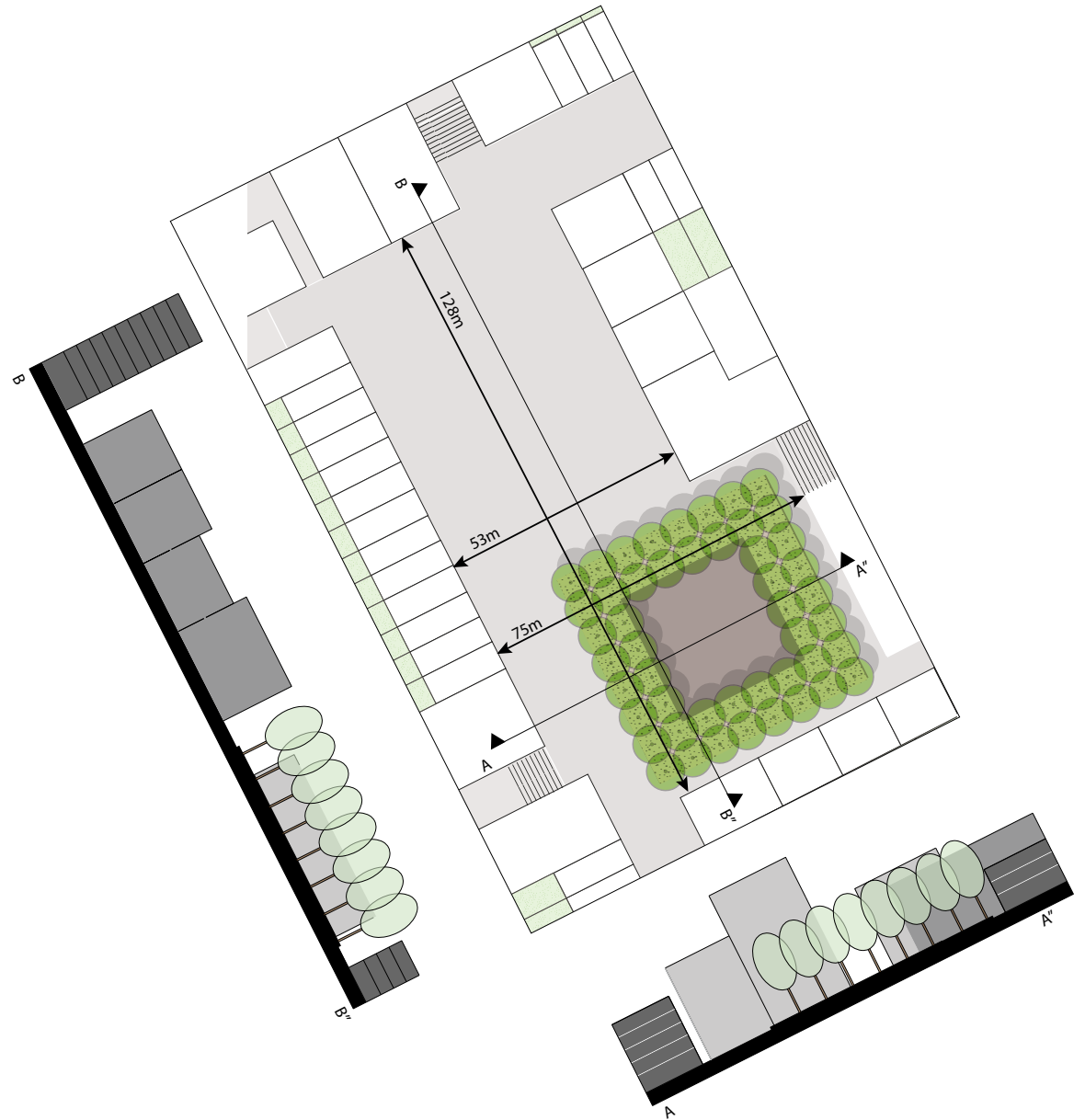
In een duurzame, op bewegen gerichte wijk zal veel gefietst worden. Een goede, comfortabele oplossing voor het stallen van de fietsen op eigen terrein voor bewoners en op straat is belangrijk. In de openbare ruimte zullen fietsnietjes voor bezoekers geplaatst worden. De parkeernorm voor fietsplekken in de openbare ruimte is 0,5 fietsplek per woning.



Autoroute, entrees auto en parkeren in OR



Plein, Amstelveld



Plein

Plein

Op het hoogste punt van het eiland is een beschut, autoluw plein ontworpen, met afmetingen die overeenkomen met die van het Amstelveld. Ook de diversiteit aan functies en gebruikers die het Amstelveld kenmerkt, is het wensbeeld voor dit plein.

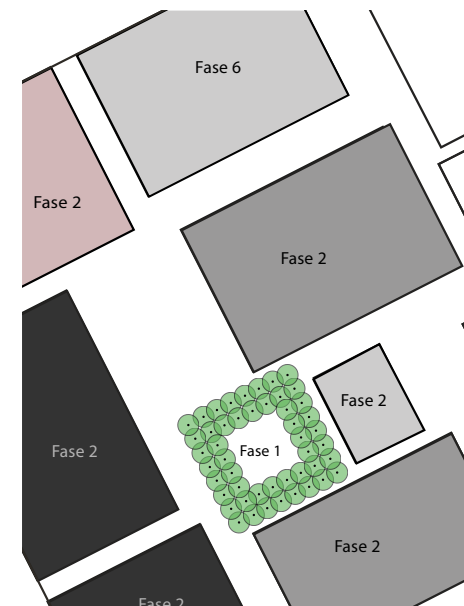
Het plein refereert naar klassieke stadspaleinen door zijn centrale plek, zijn hoge ligging met uitzicht en doordat het hoogste gebouw van het eiland eraan ligt. Door dit bouwblok loopt de route naar de hoek van de Pampuslaan en Muiderlaan. Op het maaveld is er ruimte voor voorzieningen. Vanaf het plein loopt een autovrij gebied langs de school naar de oostelijke kade. Zo ontstaat er een veilige schoolomgeving en wordt de ruimtelijke relatie tussen het plein en het water versterkt.

Het plein heeft een L-vorm waarbij aan de kop van de korte kant de school ligt. Op het schakelpunt van de lange en de korte pleinzijde staat een bomencarré dat de verbinding legt tussen de twee pleindelen. Onder de bomen en tussen het carré en de school, die een ingang heeft aan het plein, is er ruimte voor sport en spel voor kinderen. Aan de lange zijde is het plein vooral open, met ruimte voor functies en/of horeca in de plint.

Behalve het grote blok en de school, worden de gevels van het plein gevormd door zelfbouwwoningen. Bij de kavels voor bouwgroepen, aan de zonnige autovrije oostkant, wordt voorrang gegeven aan groepen met voorzieningen in de plinten. Voor alle kavels aan het plein geldt dat er geen carports zijn en dat de aansluiting van gebouwen op de openbare ruimte bijzondere aandacht krijgt (zie hoofdstuk Welstand).



Plein: programma



Plein: fasering



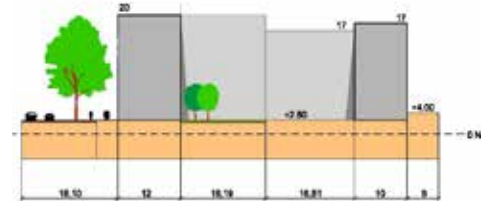
Impressie



Detail uitwerking indicatief zuid-west hoek



A-A



Blok 10: 9 individuele woningen
1 wooncooperatief
1 collectief
4 samen-in-het-klein

B-B



Blok 11: 7 individuele woningen
2 collectieven
4 samen-in-het-klein

Eerste tranche ontwikkeling

De eerste tranche wordt gevormd door de eerste vier te ontwikkelen bouwblokken (10, 11, 14 en 15) van het Centrum-eiland.

Deze hebben ieder 60-90 woningen, samen verdeeld over:

- individuele kavels (40-45 kavels, breedte 6,00-7,20 m)
- kavels voor kleine bouwgroepen (15-17 kavels, breedte 12,00 m)
- kavels voor grotere bouwgroepen (8-12 kavels, breedte 25,00-50,00 m), waaronder een wooncoöperatief (inclusief sociale huur).

De hoekkavel aan de Muiderlaan zal, vanwege zijn bijzondere positie aan de ingang van IJburg, uitgegeven worden met een tender of meervoudige opdracht (zie hoofdstuk Welstand). De definitieve keuze voor de afmetingen van de kavels wordt gemaakt in de bouwveloppen. Het uiteindelijke aantal woningen is afhankelijk van de invulling van de bouwveloppen door zelfbouwers. In de uitgifte wordt rekening gehouden met 250-300 woningen in deze vier blokken.

Parkeren voor bewoners gebeurt op eigen kavel. Er is geen minimale parkeernorm voor bewoners op eigen terrein. In de indicatieve detailuitwerking op pagina 36 zijn drie verschillende mogelijkheden weergegeven voor de auto-ontsluiting van het bouwblok en de ruimtelijke gevolgen. Verschillende parkeeroplossingen zijn mogelijk: met binnenstraten in blokken, in een gezamenlijke halfverdiepte parkeerlaag of in een apart parkeergebouw. De definitieve keuze voor parkeeroplossingen hangt af van de invulling van zelfbouwers van de bouwveloppen.

Bouwblok 14 linksonder op de detailuitwerking is het eerste blok van Centrumeiland vanuit Muiden. Het L-vormige gebouw in de linkeronderhoek, een tender, voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte. Daaraan gekoppeld zit een collectieve parkeergarage bestemd voor de overige woningen in dit bouwblok. Door het concentreren van de parkeerbehoefte ontlast dit de binnenruimte van het bouwblok die hierdoor optimaal benut kan worden als kwalitatieve buitenruimte voor de bewoners.

Bouwblok 10 heeft te maken met een behoorlijk hoogteverschil (zie doorsnede A). Dit maakt het mogelijk om bijvoorbeeld halfverdiepte parkeeroplossing te realiseren en biedt het kansen voor kwaliteitsverhogende woonoplossingen zoals riante verdiepingshoogtes en split level constructies. Daarnaast is er een wooncooperatief gepland in dit blok met zowel vrije sector als sociale huurwoningen.

De maaiveldhoogtes in de binnengebieden liggen altijd op één niveau, namelijk op de hoogte van het laagste aanliggende maaiveldpeil.

Bouwblok 11 is voor wat betreft de ontsluiting van de auto rondom bereikbaar, ook hier geldt parkeren op eigen terrein. Door de hoge ligging ten opzichte van het grondwater is het hier heel goed mogelijk om halfverdiept en enkele kavels zelfs geheel verdiept te bouwen zonder extra technische maatregelen. Ook in dit geval zijn er flinke hoogteverschillen tussen het aanliggende maaiveld en het binnengebied. Met eerder genoemde ruimtelijke kwaliteiten als resultaat.

Voor bouwblok 15 geldt dat de kavels bereikt worden via de binnenkant van het blok. Het binnengebied is deels openbaar deels prive, dit is mogelijk door de relatief grote omvang van het bouwblok.

Als eerste komt blok 11 op de markt. Blok 11 bestaat uit 7 individuele zelfbouw kavels, vier kavels voor samen-in-het-klein-kavels (3 á 4 woningen) en 2 collectieven voor circa 30 woningen.

In de fase waarin Centrumeiland meer op detailniveau wordt uitgewerkt, wordt er een veiligheidsscan gedaan op wijkniveau.





Buiksloterham



Steigereiland



Buiksloterham



Amstelkwartier



Buiksloterham



Buiksloterham

5. Zelfbouw

Centrumeiland als zelfbouwbuurt

Centrumeiland is een bijzondere zelfbouwlocatie. Het aanbieden van 70 procent van de woningen voor zelfbouw leidt tot een echte zelfbouwbuurt. Een buurt met een stedelijke dichtheid en functiemix, een hoge mate van collectiviteit en veel invloed van (toekomstige) bewoners op de ontwikkeling van het eiland.

Mix van wonen, werken en voorzieningen

Zelfbouwers bouwen niet alleen hun eigen woning maar ook bedrijfsruimten of voorzieningen. Veel zelfbouwers werken aan huis of hebben een onderneming. Ook zijn door ondernemers ontwikkelde werkgebouwen of plinten mogelijk, zoals we die al kennen van Steigereiland en Buiksloterham. Bij bouwgroepen is de mogelijkheid om voorzieningen te kunnen delen vaak een reden om samen te gaan bouwen.

Collectiviteit

Naast gedeelde voorzieningen binnen een bouwgroeproject, zoals gastenkamers of fietsenbergingen, hebben al actieve zelfbouwers in de stad laten zien dat zij goed in staat zijn met buurkavels samen te werken. Dat kan gaan om een gedeelde parkeergarage (Amstelkwartier), of gedeelde energiebronnen (Buiksloterham). Het Centrumeiland biedt ruimte voor dit soort ontwikkelingen en stimuleert ze met de keuze voor bouwblokken met een gezamenlijke opgave.

Invloed op de omgeving

Op locaties als Houthaven en Buiksloterham, maar ook het Zeeburgereiland en eerder het Steigereiland, is duidelijk geworden dat zelfbouwers een actieve rol kunnen en willen spelen bij de ontwikkeling van hun wijk. Zij waren in deze gebieden de eersten die startten met bouwen en maakten hun nieuwe woonwijk leefbaar door diverse activiteiten te organiseren, bijvoorbeeld een buurtbouwmarkt.



Kaveltypologie

Verkaveling en uitgifte

Bij het uitwerken van de bouwblokken zijn daarom de volgende principes van belang:

1. Veel diversiteit in het aanbod;
2. Zelfbouw en de ambities uit het stedenbouwkundig plan: mogelijk maken en stimuleren, zo min mogelijk afdwingen
3. Duidelijke, zo eenvoudig mogelijke regels en processen;
4. Een 'trial and error' kavelaanbod.

1. Veel diversiteit in het aanbod

Steeds zullen per fase kavels van verschillende afmetingen en bouwvolumes worden aangeboden; van kavels voor huishoudens die individueel willen bouwen tot collectieve projecten van 40 woningen. In de eerste tranche in blok 10 wordt naast een collectief, samen-in-het-klein-kavels en individuele kavels ook een pilot gestart met een wooncoöperatie. Dit houdt in dat de leden van de cooperatie huurwoningen ontwikkelen en beheren zowel voor de vrije sector als sociale huur. Zo wordt zelfbouw bereikbaar voor huishoudens met verschillende woonwensen en inkomens.

Daarnaast ontstaat diversiteit door het leggen van verschillende accenten wat betreft ambities: rainproof, parkeren, stimuleren van collectiviteit, et cetera.

2. Ambities mogelijk maken en stimuleren, zo min mogelijk afdwingen

Soms vallen de ambities uit het stedenbouwkundig plan samen met de wensen van de toekomstige bewoners, bijvoorbeeld wanneer een groep zelfbouwers een energieproducerend, regenabsorberend woongebouw wil maken en principieel auto-loos is. Maar er zullen ook toekomstige bewoners zijn die andere wensen hebben of meer conform bestaande typologie.

Om het uitwerken van de ambities voor Centrumeiland mogelijk te maken en te stimuleren, is het allereerst belangrijk om duidelijk te maken wat de gemeente zelf bijdraagt aan deze ambities. Bijvoorbeeld in het geval van rainproof door een flink aandeel in de openbare ruimte op te vangen en vooraf aan te geven welk aandeel nog van de zelfbouwers gevraagd (of geëist) wordt.

Verder moeten de verkaveling en de processen de ruimte bieden om voordeel te behalen bij samenwerking, bijvoorbeeld in gezamenlijke energievoorzieningen of parkeervoorzieningen. De ervaring in Buiksloterham en andere zelfbouwgebieden leert namelijk dat zelfbouwers samen veel verder gaan dan de gemeente vooraf kan bedenken. De gemeente kan hierbij helpen door het faciliteren van kennisuitwisseling tussen de zelfbouwers.

Daarnaast zal de gemeente om de ambities waar te kunnen maken randvoorwaarden of minimumeisen stellen. En kan zij via de selectie/uitgifte bij bouwgroepen op ambities selecteren. Zo zullen de verkaveling en de uitgifte op verschillende manieren leiden tot haalbare oplossingen die passen bij zelfbouw.

3. Duidelijke, zo eenvoudig mogelijke regels en processen

Vooraf is duidelijk hoeveel gebouwd mag worden, wat de grondwaarde is en op welk moment de grond geleverd kan worden. Zelfbouwers zullen worden bijgestaan door een adviesteam (zie ook hoofdstuk Welstand).

4. 'Trial and error' kavelaanbod

De kavels worden zoals gezegd gefaseerd aangeboden. In een volgende fase kan het kavelaanbod daardoor steeds aangepast worden (bijvoorbeeld afmetingen die onhandig bleken, andere afspraken over collectieve binnengebieden) of anders worden

samengesteld (groter aandeel gewilde kavels aanbieden, reduceren van het aandeel slecht lopende kavels).

Deze methode heeft zich op het Steigereiland en de afgelopen jaren op diverse andere locaties in de stad bewezen. Elke locatie trekt weer een andere doelgroep, deze is lastig vooraf te voorspellen. Op het Centumeiland komt daar nog een extra dimensie bij door het leren van de ervaringen met rainproof en collectieve parkeer- en energievoorzieningen.

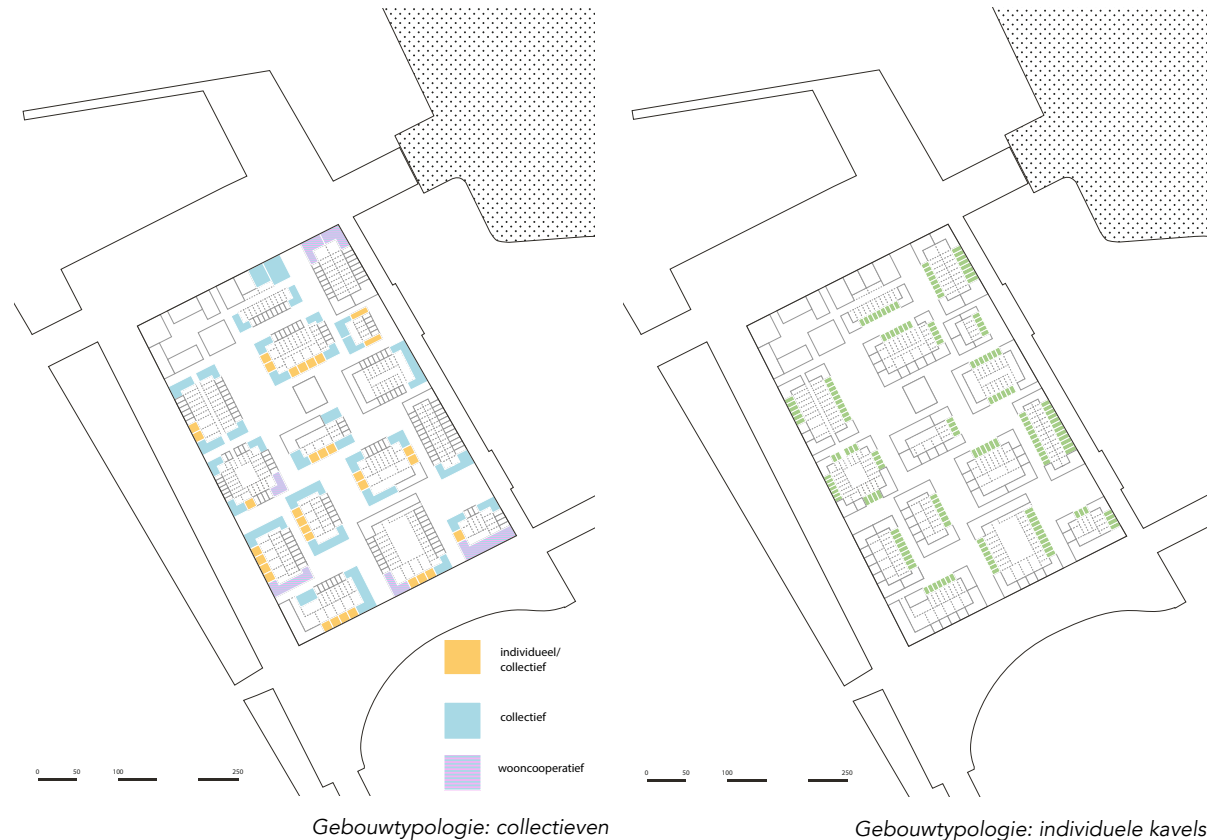
Aantallen

Individueel:

- 30-50 kavels per jaar;
- Aangeboden via zelfbouw selectie (doorlooptijd tot start bouw ca. 1,5 jaar)
- Diverse afmetingen, 150–500 m² bvo;
- Geschikt voor het bouwen van 1 tot maximaal 3/5 woningen.
- **Bouwgroepen:**
- Kavels voor 70 tot 250 woningen per jaar;
- Aangeboden via een selectieprocedure (doorlooptijd inschrijving tot start bouw ca. 2,5 jaar);
- Diverse afmetingen, 500–5000 m² bvo;
- Geschikt voor het bouwen van 5 tot 50 woningen per kavel.

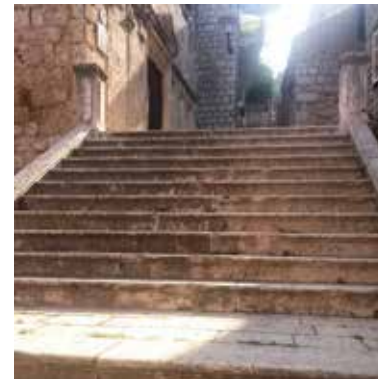
	2016	2017	2018	2019	2020	2022	totaal
Individueel	30	40	40	40	40	40	230
Bouwgroep	100	120	120	120	120	120	700
							930

Tabel: voorstel fasering aanbod zelfbouwkavels
(Individueel = start bouw 1,5 jaar later; Bouwgroep = start bouw 2,5 jaar later)





Doorsnede oost-west



Trappen in de openbare ruimte, referentiebeelden uit Vis



Trappen in de openbare ruimte, ontwerpend onderzoek tbv stedenbouwkundig plan

6. Bewegende stad

Centrumeiland in beweging

Centrumeiland biedt alle kansen voor een inrichting die beweging stimuleert. Zowel door zijn ligging - water rondom en aansluiting op aantrekkelijke routes in de omgeving - als door zijn hoogteprofiel en de stedenbouwkundige opzet met een hogere dichtheid. Die kansen zijn er niet alleen op de lange termijn, bij het definitief ontwerp, maar ook nu al. Juist de korte termijn en tijdelijkheid kan en moet aangegrepen worden om Centrumeiland op de kaart te zetten als plek voor beweging en om ingrepen uit te testen.

Hierna volgt een aantal concrete voorstellen om beweging te integreren in de inrichting van de (semi-)openbare ruimte, op de schaal van de straat, het eiland en de stedelijke omgeving. Bij deze voorstellen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De inrichting faciliteert de structurele dagelijkse beweging, zowel bewust als onbewust.
- De inrichting is spannend en uitdagend.
- Water is de grote kracht van het eiland en wordt zoveel mogelijk gebruikt.
- De inrichting maakt veranderend gebruik in de toekomst mogelijk.
- Waar mogelijk wordt al gestart met tijdelijke ingrepen.
- Beweging wordt waar mogelijk gekoppeld aan de andere basisprincipes van inrichting: duurzaamheid en zelfbouw. Bij de tijdelijke invulling van het eiland wordt hier al op ingespeeld

Om de ambities van de bewegende stad zo sterk mogelijk te realiseren wordt gebruik gemaakt van de bouwstenen van de Beweglogica, de volgende bouwstenen zijn van toepassing op het Centrumeiland:

Hoge dichtheid, compacte stad

Op een oppervlakte van 10 ha zijn 1100 tot 1500 woningen gepland. Dat betekent dat de minimale netto dichtheid boven 100 w/ha ligt. Door ruimte voor auto's terug te brengen en door kavels te organiseren in kleine, compacte blokken met overwegend 4-6 lagen kunnen we deze hoge dichtheid bereiken.

Dagelijkse voorzieningen bereikbaar per voet en fiets

Op het Centrumeiland is een basisschool gepland en ruimte gereserveerd voor kinderopvang en andere kleinschalige buurtvoorzieningen. Hierdoor zijn deze voorzieningen voor de bewoners van Centrumeiland altijd op loopafstand. Door de autoluwe straten is het voor kinderen mogelijk om zelfstandig naar school te lopen, zelfs op jonge leeftijd.

Aantrekkelijke Openbare Ruimte

De hoogteverschillen en wisselende perspectieven in een fijnmazig stratenpatroon zorgen voor een spannende inrichting van de openbare ruimte en nodigen uit tot wandelen. Door woonerfregime voor auto's, autovrije ruimtes gekenmerkt door





trappen krijgt de openbare ruimte als verblijfsruimte en plek voor de voetganger en fietser prioriteit.

Sport om de hoek

In de tijdelijke situatie is er veel aanbod voor waterrecreatie (strand, surf, zeil, suppers) en sport (volleybal, voetbal, skatebaan). In de toekomst, als de sportzone moet wijken voor het verlengen van de IJtram en de definitieve inrichting van de Pampuslaan, worden de water- en sportactiviteiten verplaatst naar het naastliggende Strandeiland. Op het centumeiland zelf komen kleine buurtveldjes; het plein met sport en spel mogelijkheden, een zwembad; een gymzaal met dubbelgebruik voor zowel de school als de buurt en een wandel en hardlooprooute langs de oevers rondom het eiland.

Beweeglogica en gebouwen

Naast handvatten voor de openbare ruimte bieden de bouwstenen van de Beweeglogica uitgangspunten op gebouwniveau. Hier is met name een rol weggelegd voor publieke gebouwen en grotere complexen. Nadruk ligt op het ontwerpen van trappen en looproutes die goed in het zicht liggen en uitnodigend zijn. Gebouwen die faciliteiten bieden die bewegen binnen gebouwen stimuleren en die voorzien zijn van douches en fietsenstallingen. Waar het gebouw en de aangrenzende openbare ruimte goed geïntereerd zijn voor betreffende het stimuleren van beweging. Dus bijvoorbeeld in het geval van een school een uitdagend en ruim schoolplein waar ruimte is voor sport en spel en die hiervoor buiten schooltijd ook te gebruiken is.

Een bijzondere kans is het concept van een school voor 0 tot 18 jaar waarvan de onderwijsruimtes zich verspreidt in de buurt bevinden. Waardoor leerlingen bij het wisselen van lokaal zich door de buurt verplaatsen, hierdoor wordt de buurt betrokken bij het leven en werken van de school – it takes a village to raise a child.

Het stimuleren van bewegen vraagt om extra investeringen bovenop de standaardinrichting van de openbare ruimte, maar levert op de lange termijn ook winst op. Niet alleen in termen van gezondheid maar ook als extra asset voor het gebied als aantrekkelijk woonmilieu. Voor het Centrumeiland als pilot voor de bewegende stad is een reservering opgenomen in de GREX.

Voorstellen op straatniveau

Stoepen : Het hele maaiveld zodanig inrichten dat het ruimte geeft aan de voetganger en de fietser met de automobilist te gast. Extra nadruk leggen op de openbare ruimte als verblijfsruimte zodanig dat zijn en bewegen in de openbare ruimte wordt gestimuleerd. Het inzetten van ruimtelijke elementen als trappen en hellingen, materialisatie, muurtjes en de algehele stedenbouwkundige opzet maken dat dezelfde elementen die resulteren in een uitdagende openbare ruimte tegelijkertijd zorg dragen voor een logische routing voor de automobilist.

Profielen: Een variatie in profielen toepassen, waarbij duidelijk is wie waar mag komen. Bij de inrichting rekening houden met de stand van de zon. In autoluwe zones zijn geen aparte stoepen nodig en kan gekozen worden voor een doorlopende vloer. In het profiel worden de auto's begeleid door molgoten en en driedimensionale elementen.

Ruimte: Veel ruimte creëren voor veilig en uitdagend buitenspelen en bewegen: binnen de bouwblokken, op de stoep/straat direct voor het huis en op aparte speel- en beweegplekken in de buurt. Niet alleen voor de jongste kinderen, maar voor alle generaties. Plekken met speeltoestellen en zandbakken voor de kleinsten, trapveldjes en andere sportvoorzieningen voor de oudere kinderen, uitdagende elementen om op te skaten en natuurlijk trappen en hellingen die deze plekken aan elkaar verbinden.



Voorstellen op eilandniveau

Centraal plein: Het plein is de centrale plek in de buurt, waar alles samenkomt. Mogelijk wordt het deels gebruikt als schoolplein. Het is een ontmoetingsplek en tegelijkertijd een mooie beweegplek. Hierop kan ingespeeld worden door tweedimensionale en driedimensionale elementen te gebruiken; rekening te houden met de bezonning van het plein; het plein interactief in te richten (beweegopdrachten te verwerken in de inrichting); en een veilige plek te bieden voor de jongste kinderen. Door de mogelijkheid te bieden het plein deels te overdekken kan het ook bij slecht weer gebruikt worden.

Water en oevers: Het water en de oevers bieden een grote kwaliteit. De oever aan de zuidkant behoudt voorlopig een natuurlijke inrichting. Hier is ruimte voor natuurlijk spelen. Daarnaast ligt hier een wandelpad die door het groen langs de natuurlijke oever voert richting het toekomstige Middeneiland, als aantrekkelijk alternatief voor het trottoir langs de Strandlaan. De oever aan de noordkant kan een meer stedelijke uitstraling krijgen met sport- en beweegplekken die hierbij passen (urban fitness/sports) en ruimte voor watersport.

Groen: Groen past bij een gezonde, beweegvriendelijke inrichting. Daarom wordt waar mogelijk nu al gestart met de aanleg van bomen en groen langs routes en op openbare plekken. Dit najaar wordt het carre van bomen al aangelegd, het hoogste punt op het eiland. Verder wordt er rond de speelplekken ingezet op veel groen. .

Hoogteverschillen: Door gebruik te maken van de hoogteverschillen kunnen routes uitdagend worden gemaakt. Het hoogste punt ligt op NAP +5,30, het laagste punt ligt op NAP +1,60. Verspreid over het eiland zijn er in totaal 10 trappen. Uitzichten op het water, geen doorgaande zichtlijnen, de afwisseling van open ruimtes en nauwere straten die door trappen en hellingen aan elkaar verbonden zijn zorgen voor aantrekkelijke, verrassende en uitdagende langzaamverkeerroutes.

Autoluw: Door te kiezen voor een autoluwe inrichting krijgen voetgangers en fietsers volop de ruimte. Alle blokken zijn te bereiken

met de auto, maar de auto is te gast in de openbare ruimte. Rondom de school is de openbare ruimte autovrij.

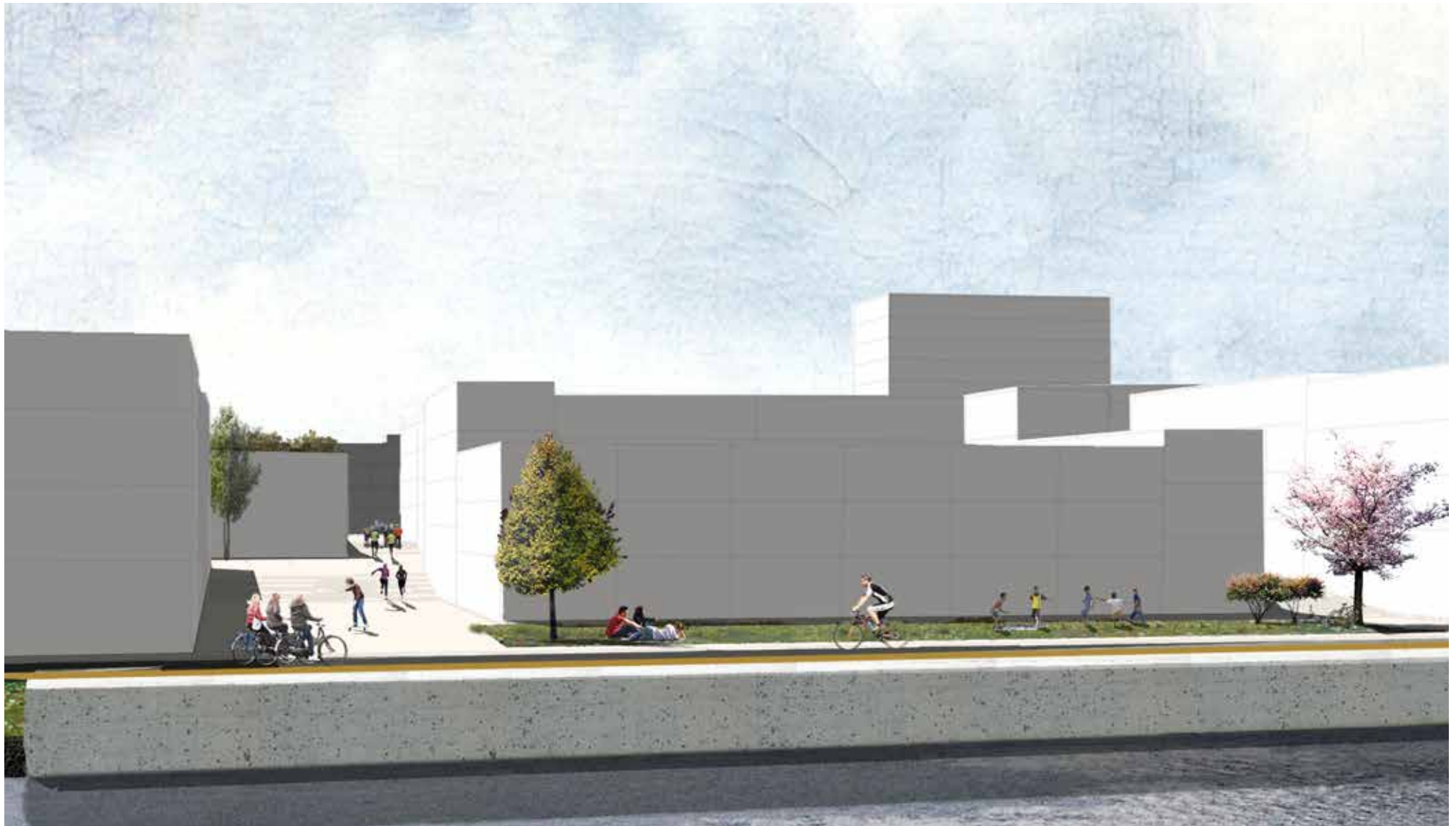
Parkeren: Parkeren op straat wordt zo veel mogelijk beperkt: parkeren voor bewoners wordt in principe opgelost in de bouwblokken en op straat is er alleen ruimte voor bezoekersparkeren en sociale huur, laden/lossen en nood- en hulpdiensten. Aandachtspunt daarbij is dat het beperken van parkeermogelijkheden niet moet leiden tot een hogere druk op een andere plek in de directe omgeving van het eiland. Ook fietsparkeren op straat vraagt aandacht: een grote hoeveelheid willekeurig geparkeerde fietsen moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Inpandige parkeeroplossingen hebben de voorkeur zowel voor auto als voor fiets, dit wordt meegegeven in de bouwveloppen.

Voorzieningen: Een divers aanbod aan kleinschalige voorzieningen in de plint zet aan tot beweging. In de planning van voorzieningen en de invulling van de plinten moet daarmee rekening worden gehouden.

Bijzondere elementen: Door het toevoegen van een aantal bijzondere elementen, al dan niet tijdelijk, kan Centrumeiland zich profileren als plek voor beweging: bijvoorbeeld een uitkijk-/klimtoren, een lange glijbaan van de heuvel af (de langste glijbaan van Amsterdam met als startpunt het hoogste plein van Amsterdam!), of een oude boot als speel- en beweegplek op de noordoostpunt van het eiland.

Plek voor iedereen: Een beweegvriendelijk Centrumeiland moet een plek zijn voor iedereen. Dat betekent dat er in de verdere uitwerking aandacht moet worden besteed aan mensen die minder mobiel zijn. Juist de hoogteverschillen op het eiland kunnen immers een barrière vormen voor mensen met een lichamelijke beperking. Daarom moet er altijd een goed alternatief bestaan, zodat alle plekken op het eiland ook voor hen goed bereikbaar en toegankelijk zijn.

Bovenstaande wordt meegenomen in het ontwerp van de openbare ruimte en de bouwveloppen van de kavels.





Principe: rainproof



7. Rainproof

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 ligt de Rainproof opgave voor Centrumeiland hoofdzakelijk bij:

- Het vasthouden van hemelwater en benutten ervan (voor bijvoorbeeld de groenvoorziening, dakterrassen en tuinen);
- Het afvoeren van hemelwater in geval van extreme buien.

Deze opgave kan worden onderverdeeld in twee gebieden: de uit te geven kavels en de openbare ruimte.

De uit te geven kavels

De verwerking van het hemelwater kan (deels) op eigen kavel worden opgelost. Dat is goed mogelijk dankzij de infiltrerende capaciteit van de bodem. Het vasthouden van regenwater biedt kansen voor bewoners. Er zijn tal van (technische) mogelijkheden om hemelwater te vertragen en/of te verwerken op eigen kavel. Een groen dak kan helpen bij het vasthouden van regenwater, wat verkoelend werkt op de aanliggende en direct onderliggende woningen. Ook zonnepanelen werken efficiënter in een koele omgeving. Het regenwater kan worden vastgehouden (op de daken, in een regenton, etc.) of vertraagd worden afgegeven aan de bodem. Het kan worden gebruikt in toiletten, wasmachines, of voor irrigatie van (dak)tuinen. Bewoners kunnen een bijdrage leveren aan de Rainproof opgave door tuinen zo weinig mogelijk te verharderen of door te kiezen voor waterdoorlatende- of water passerende verharding.

De openbare ruimte

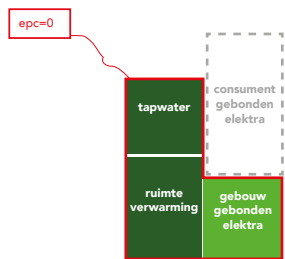
Indien mogelijk zal in de openbare ruimte geen ondergronds HWA-riool worden aangelegd. Door de bolling in het maaiveld van Centrumeiland kan hemelwater via het maaiveld begeleid worden naar infiltratiezones. Dankzij de relatief grote ontwateringsdiepte (1,5 – 3,5 meter t.o.v. grondwater) kan veel hemelwater

natuurlijk infiltreren. Met een waterdoorlatende verharding als bestrating kan het infiltratieproces bespoedigd worden. De grote ontwateringsdiepte heeft tevens gevolgen voor het beplantingsplan: beplanting moet in staat zijn met droogte, dan wel tijdelijke natheid om te gaan. Bij heftigere regenbuien is het van belang het water over het maaiveld naar verdiepte groene plekken te sturen. Hier kan overtollig hemelwater zich verzamelen en infiltreren. Dit zorgt tegelijkertijd voor extra bewatering van de beplanting, doordat er actief water heen stroomt. De openbare ruimte wordt uitgevoerd met duidelijk herkenbare goten, waar tijdens regenbuien water doorheen zal stromen naar de dichtstbijzijnde opvang-/infiltratieplek.

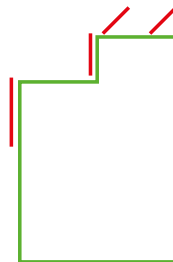
Het hoogteverschil, de hellingbanen en de trappen geven tevens aanleiding om het stromende water zichtbaar te maken. Zo kan op plekken met veel hoogteverschil het water letterlijk (als een klein watervalletje) van hoog naar laag vallen, of langs de trap treden naar beneden klotsen. Dit zal verder worden uitgewerkt in het plan openbare ruimte.

Vervolg

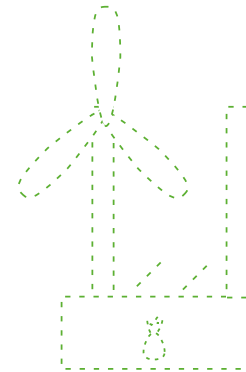
IJburg werkt via het zogenoemde stand-still principe, waarbij regenwater niet direct loost op het IJmeer. Immers, regenwater dat afspoelt over straten en pleinen kan vervuild raken door reststoffen. Afstromen via het grondwater is geoorloofd. De voorbeeldverkeveling van dit stedenbouwkundig plan is getoetst op hemelwaterverwerking. Groene plekken en hellingen bieden voldoende ruimte om het regenwater op te vangen en of straatbreedte en hellingen voldoende ruimte bieden om regenwater af te voeren en te laten infiltreren. Groene daken en een Rainproof opgave op de kavels kunnen een aanvulling zijn. Er is sprake van twee scenario's: een maatgevende bui die wettelijk gezien verwerkt moet kunnen worden zonder dat er water op straat blijft staan en een extreme bui van 60 mm in één uur waarbij er geen schade mag optreden



+



+



= < 0

energie besparen:

sturen op energie besparing voor gebouwgebonden energie, consument gebonden energie meetellen in ambitie

lokale energie opwek en uitwisseling:

ruimte voor lokale duurzame opwek en uitwisseling faciliteren

aanvullende energie opwek:

gebruikmaken van duurzame bronnen van buiten het plangebied indien nodig

ambitie: geen fossiele energie

op jaarbasis

Ambitie Energieneutraal Centumeiland

8. Energie

Duurzaamheid komt steeds hoger en concreter op de agenda van de Amsterdammers en van de stad Amsterdam. Voor het Centrumeiland vertaalt zich dit in een hoge ambitie: we willen het eiland energieneutraal ontwikkelen. Voor een woonwijk met veel zelfbouw betekent dit de keuzemogelijkheid tussen eigen oplossingen en een duurzaam eigentijds energiesysteem.

Een energieneutraal eiland

De kwantitatieve energieambitie voor het Centrumeiland is dat lokaal opgewekte energie samen met duurzame energie uit de omgeving op jaarbasis voldoende is voor het gebouwgebonden energieverbruik. Daarbij is het energieverbruik op het eiland zo laag mogelijk en het aandeel lokaal duurzaam geproduceerde energie zo groot mogelijk. Deze ambitie is schematisch weergegeven in de figuur Ambitie Energie-neutraal Centrumeiland.

Gebouwgebonden en consumentgebonden energieverbruik

Gebouwgebonden energie is voor het functioneren van een gebouw: verwarming, koeling, warm tapwater, ventilatie en verlichting. Het gebouw gebonden energieverbruik beslaat ongeveer 60% van het energieverbruik in moderne woongebouwen. De doelstelling voor gebouwen is een hoge energie prestatie (epc = 0,0), waarbij gebruik gemaakt kan worden van het energiesysteem voor het gebied.

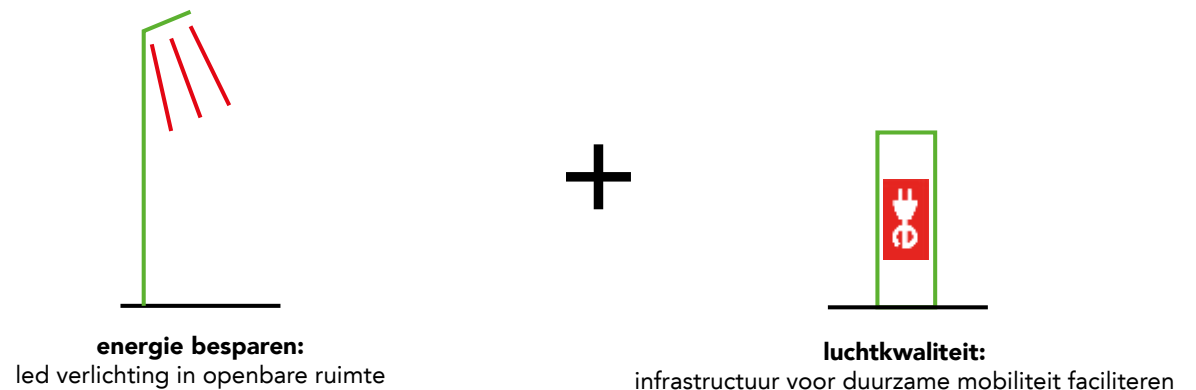
De overige 40% van het energieverbruik is consumentgebonden en hangt af van het gedrag van de gebruiker. Denk daarbij aan energie voor huishoudelijke apparaten en computers. De gemeente beschouwt het consumentgebonden energieverbruik als verantwoordelijkheid van de gebruiker. Een steeds groter deel van de consumenten koopt deze energie duurzaam in.

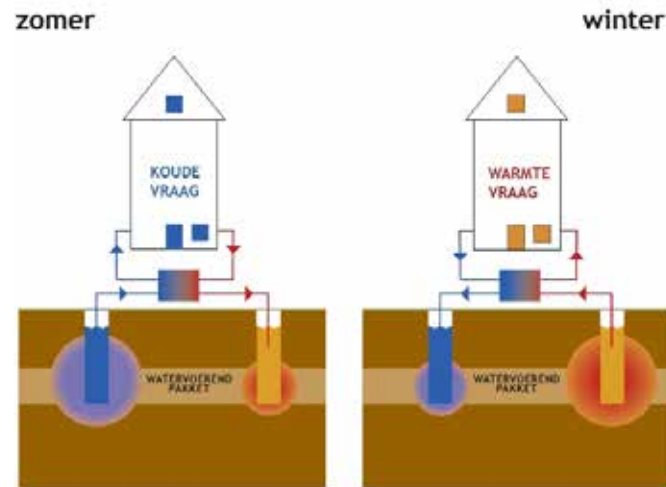
Het energieverbruik voor mobiliteit wordt niet meegerekend voor energieneutraliteit. Wel is het de bedoeling om de infrastructuur voor duurzame mobiliteit op het eiland aan te bieden en te promoten.

Energiesysteem

Voor Centrumeiland is een energieplan opgesteld waarin de keuze voor een duurzaam energiesysteem is onderbouwd. In 2 stappen zijn verschillende energie systemen onderzocht. Na een eerste verkenning van 6 systemen is sinds najaar 2015 een multicriteria analyse uitgevoerd op 3 systemen: All-electric, stadswarmte en Warmte-Koudeopslag. All electric is tijdens de analyse afgevallen uit juridisch en planningsoogpunt. Uit de analyse volgt dat de stadswarmte en WKO onderscheidend zijn in de mate van energieneutraliteit, financiële consequenties en risicoprofiel.

Op de mate van energieneutraliteit scoort het WKO-systeem duidelijk beter dan stadswarmte, namelijk 40%. De beoordeling van de score op energieneutraliteit kan op verschillende manieren plaatsvinden. De rendementsfactor is een manier om volgens de norm (NVN7125) het rendement van een systeem te kunnen bepalen. Rendementsfactor geeft aan hoeveel kWh





thermische energie het systeem levert bij een verbruik van 1 kWh energie. Een hoger rendementsfactor betekent dat de thermische energie efficiënter wordt opgewekt. Voor het WKO systeem geldt in dit geval dat er voor de levering van 2,8 kWh thermisch energie in totaal 1 kWh elektrische energie is verbruikt. Stadswarmte heeft een rendementsfactor van 2. Ter vergelijking: Voor een standaard HR CV-ketel geldt dat voor elke 0,95 kWh thermische energie, 1 kWh aardgas is verbruikt. In verhouding stadswarmte scoort een WKO-systeem 40% beter in het behaalde rendement.

Ter illustratie: de 40% betere score van het WKO-systeem is te vertalen in circa 1.000.000 kg Co₂/jaar. Dat is ongeveer hetzelfde als het gemiddelde energieverbruik van 340 huishoudens of het planten van 500.000 bomen (Amsterdam heeft in 2016 400.000 bomen).

Een tweede vergelijking op energiescore is de afhankelijkheid van fossiele energie. Het WKO-systeem is niet afhankelijk van fossiele energie, stadswarmte wel.

Samengevat geeft een WKO-systeem een beter rendement (40%) dan stadswarmte en is het systeem niet afhankelijk van fossiele energie.

In de volgende stap wordt de aanleg, exploitatie en onderhoud en beheer van een energiesysteem uitgevraagd aan de markt.

De volgende systeemkeuzes zijn reeds gemaakt:

- Alle gebouwen krijgen een aansluiting op elektriciteit.
- Er komt geen aansluitingsmogelijkheid op aardgas vanwege warmteplan.
- Het collectieve systeem wordt per tranche van circa 200 - 350 woningen ontwikkeld.

Aansluiten op het collectieve systeem wordt voor (collectieve) zelfbouwers niet verplicht gesteld. Voor de andere manieren van ontwikkelen regelt het warmteplan de aansluitplicht.

Criteria voor energiesysteem

Voor de selectie van het energiesysteem bestaan harde randvoorwaarden en kwaliteitscriteria. Deze zijn nog in ontwikkeling maar energievoorziening zal minimaal aan de volgende aspecten moeten voldoen: faseerbaarheid, leveringszekerheid, duurzaamheid, betaalbaarheid. Daarnaast zullen marktpartijen worden gevraagd naar hun ideeën over participatie mogelijkheden van bewoners in het gebruik van de energievoorziening en de manier waarop bewoners worden betrokken bij de informatieverstrekking over de afstemming van de technische voorzieningen in de woningen en het gebiedssysteem.

Invulling van de ambitie energieneutraal

Een uitgebreide toets op de ambitie heeft plaatsgevonden. Een aantal systeemvarianten zijn getoetst op haalbaarheid. Hieruit is geconcludeerd dat WKO het beste invulling geeft aan de ambities voor een energieneutraal Centrum-eiland. Daar het leveren van warmte en koude aan de woningen met een WKO systeem levert is er een solide basis voor het behalen van

de ambitie. Echter, het is niet haalbaar en niet wenselijk om verdere invulling van de ambitie af te dwingen. Bewoners zullen door keuze gebruik te maken van het WKO systeem en de wijze waarop zij elektriciteit opwekken een belangrijke rol hebben.

Ruimtelijke randvoorwaarden

Kabels en leidingen

De ruimtereservering in de ondergrond voor kabels en leidingen houdt rekening met de verschillende opties voor energiesystemen. Dit is onderdeel van het planvormingsoverleg. De ruimtelijke impact van de verschillende energiesystemen is opgenomen in het energieplan.

Bezoning

Niet alleen daken, maar ook delen van de gevels van gebouwen kunnen gebruikt worden voor de opwek van zonne-energie. Per fase wordt met een bezonningstudie nader gekeken naar de mogelijkheden voor duurzame opwek met dak en gevel. Voor de toegestane bouwhoogte kan differentiatie plaatsvinden per blok. Hogere bouwhoogtes zijn toegestaan aan de verlengde Pampuslaan aan de noordkant van het gebied. Blokken met hoogteaccenten aan de Muiderlaan kunnen het verlies aan zonne-energie op daken compenseren door de gevels te benutten voor de productie van energie

Ruimtereservering in gebouwen

Het energiesysteem vraagt ook ruimte voor voorzieningen, bijvoorbeeld transformatiehuisjes of warmteverdeelstations. Dit ruimtebeslag is afhankelijk van de systeemkeuze. Tot op heden zijn in de kavelpaspoorten voor de collectieve zelfbouw indicatief ruimtelijke reserveringen opgenomen.

Positieve benadering

Zelfbouwers worden gestimuleerd om duurzaamheid op te nemen als integraal onderdeel van het ontwerp.

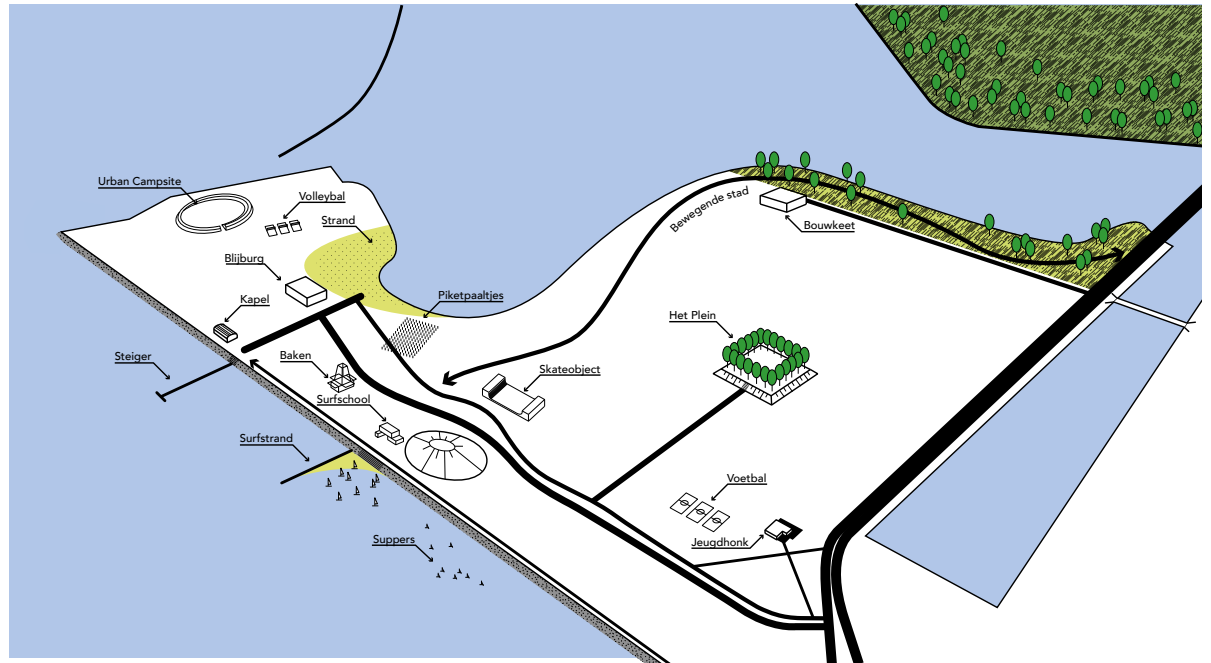
Welstandscriteria zijn niet beperkend voor energie-opwek. Het duurzaamheidsfonds van de gemeente voorziet in financieringsregelingen voor prestaties welke hoger zijn dan eisen vanuit het bouwv.

Aanbesteding gebouwen

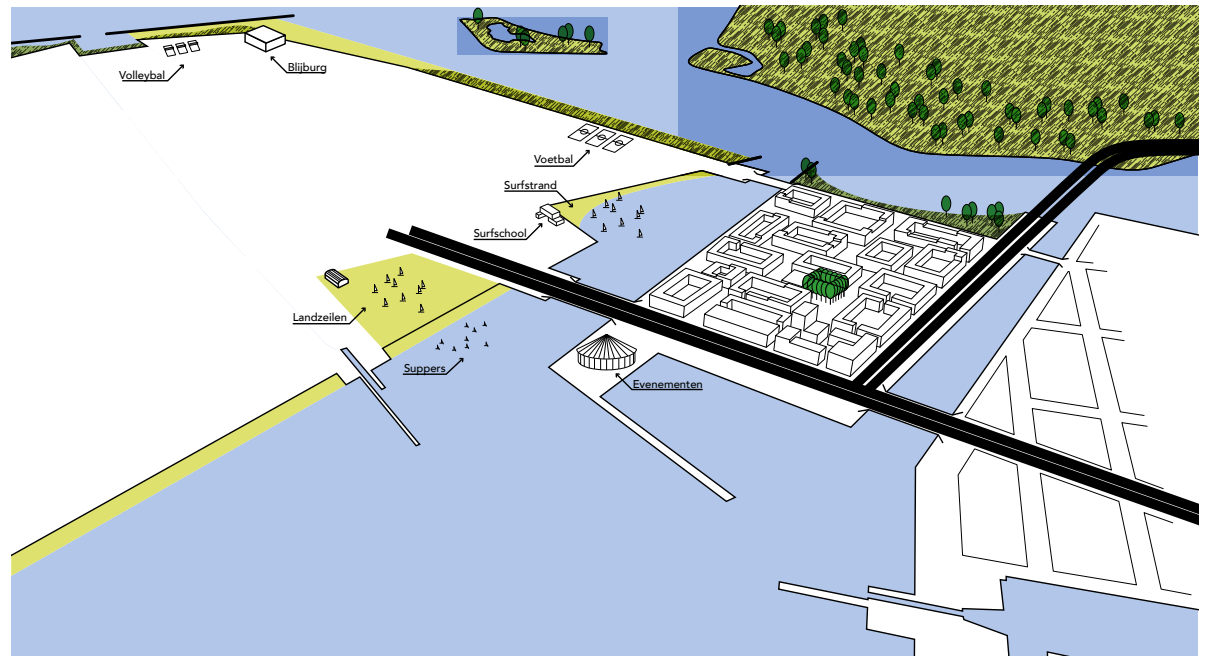
Het Centrumeiland bestaat grotendeels uit zelfbouwwoningen en voor een klein deel uit door ontwikkelaars te realiseren gebouwen. Voor zelfbouwers worden de randvoorwaarden voor duurzame energie opgenomen in de kavelregels. Voor de door de markt te ontwikkelen gebouwen is het beleid om voor minimaal 30% aan te besteden op duurzaamheid.

Planning

Ook de integrale duurzame energievoorziening wordt aanbesteed. Om de samenhang tussen het elektrische deel van de energievoorziening en het warmte/koude-deel te waarborgen, gebeurt dit in nauw overleg met Alliander. De procedure vindt plaats volgens de aanbestedingsstramien. In totaal zal de aanbesteding naar verwachting iets meer dan 1/2 jaar duren (zie hoofdstuk Planning).



Sport, spel en recreatievoorzieningen, tijdelijke situatie Centrumeiland 2016



Sport-, spel- en recreatievoorzieningen Strand- en middeneiland, definitieve situatie Centrumeiland 2025

9. Tijdelijke functies

Permanente tijdelijkheid

Door de gekozen ontwikkelstrategie, waarbij de nadruk ligt op zelfbouw, zal het Centrumeiland de komende jaren continu in ontwikkeling zijn. Dit biedt de mogelijkheid en ruimte om in te zetten op een grote verscheidenheid aan tijdelijke initiatieven op het eiland. Met de uitgifte van zelfbouwkavels zijn de toekomstige bewoners bovendien al een jaar of twee bekend voordat de bouw begint. Door deze mensen te betrekken bij de tijdelijke initiatieven kan een betrokken community ontstaan, die mede vorm geeft aan de toekomstige woonomgeving.

Niet alleen het te bebouwen deel van het eiland geeft kansen voor tijdelijkheid, ook de openbare ruimte maakt hier onderdeel van uit. Zo zullen de randen in de verschillende stadia van de ontwikkeling een ander uiterlijk en invulling hebben.

De tijdelijke initiatieven kunnen een korte tijdspanne hebben. Voorbeelden in de zomer van 2015 zijn de Urban Camp Site en de kunstwerken gemaakt in het kader van het programma 'Stad in zicht' onder leiding van Arcam. Andere initiatieven zullen veel langer aanwezig zijn en gedurende de jaren van plek veranderen om hiermee in te spelen op de ontwikkeling van het eiland. Blijburg is het voorbeeld van zo'n tijdelijke functie die tijdens de ontwikkeling van IJburg telkens weer een nieuwe plek heeft weten te vinden. Na de opening van het eerste tijdelijke strand in 2003, heeft Blijburg nu zijn vierde locatie gevonden aan het einde van de tijdelijke Pampuslaan.

De vraag naar ruimte voor tijdelijke voorzieningen is groot, dat heeft het traject 'Stad in zicht' van Arcam duidelijk gemaakt. Bij het ruimte geven aan tijdelijke functies is belangrijk dat zij passen bij het imago van de nieuwe wijk en zorgen voor placemaking – het bekend maken van de nieuwe plek in de stad. Welke vormen

van tijdelijke initiatieven zich zullen aandienen zal de toekomst leren. Dit kan zijn in de vorm van kunst, tijdelijk gebruik, tijdelijke inrichting of een tijdelijke functie/gebouw. De bedoeling is in ieder geval dat de initiatieven een raakvlak hebben met minimaal één van de dragende thema's van het eiland: bewegen (sport, spel en recreatie), duurzaamheid en zelfbouw.

Blik naar de toekomst

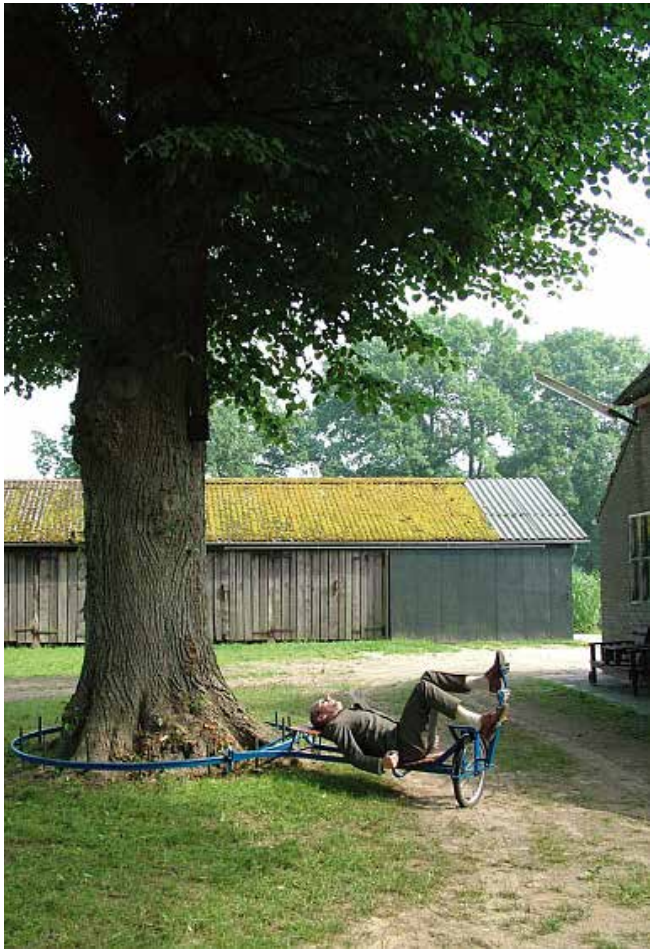
De ruimtelijke kwaliteit van Centrumeiland – als vooruitgeschoven post in het IJmeer, onontgonnen te midden van de natuurlijke elementen water en wind – maakt het een aantrekkelijk gebied voor tijdelijke initiatieven. Vanuit het ontwikkelperspectief is het interessant om ruimte te bieden aan tijdelijke initiatieven, zodat er een blik naar de toekomst gegeven kan worden. Door in te spelen op de genoemde thema's, en dit te doen in samenspraak met en op initiatief van de toekomstige bewoners, wordt de sfeer van het eiland vanaf het eerste moment ingezet.

Om het kenmerkende 'hoogste plein van Amsterdam', meteen op de mental map te zetten, wordt in een vroeg stadium het carré van bomen al aangelegd. Zo zal - een deel van - het plein wachten tot de uiteindelijke bebouwing verrijst. Bijkomend voordeel is dat de bomen al kunnen groeien voordat het definitieve plein er is.

Een ander idee om de gefaseerde ontwikkeling van het eiland aan te geven, is steeds de eerstvolgende bouwvelden te gebruiken voor tijdelijke initiatieven. Dit geeft de bewoners ruimte voor verschillende invullingen. Iedere keer als de tijd daar is om te gaan bouwen op het veld, zullen deze tijdelijke voorzieningen desgewenst mee verhuizen. Op IJburg 1e fase is goede ervaring opgedaan met tijdelijke sportvelden.

Kunst

Kunst zal een rode draad zijn door de verschillende tijdelijke



initiatieven. Hiermee wordt op een speelse en intuïtieve manier een boodschap overgebracht over wat voor plek het Centrumeiland in de toekomst kan worden. Zo wordt het eiland langzaam veroverd en krijgt het betekenis.

In de zomer van 2015 is een eerste aanzet gegeven voor tijdelijke kunstinitiatieven met de Urban Camp Site, De Pioniers Piketten en het Baken. In de volgende jaren is de wens dat er jaarlijks weer tijdelijke kunstwerken op het eiland verrijzen. Hierbij kan kunst de functie hebben van placemaking in het algemeen, maar ook ingaan op de drie genoemde thema's. Of, zoals in het geval van 'De Pioniers Piketten', inspelen op de ontwikkeling van het eiland.

Thema's

Bij de tijdelijke invullingen op Centrumeiland focussen we zoals gezegd op drie thema's, die speerpunten zijn voor de ontwikkeling van het eiland: bewegen (sport, spel en recreatie), duurzaamheid en zelfbouw.

Bewegen

Een belangrijke ambitie is om Centrumeiland in te richten als een gezonde wijk met veel ruimte voor sport en spel. De eerste functies die een raakvlak hebben met bewegen zijn nu al op het eiland te vinden. Blijburg en strand zijn vanaf mei 2015 geopend. De volleybalvelden en een voetbalveld zijn al te gebruiken en binnenkort wordt er ook een skatebaan en surfstrand aangelegd. In de loop van 2016 zal de sportroute langs de oost- en zuidoever aangelegd worden, die tijdens de ontwikkeling van het eiland in verschillende fasen een ander karakter krijgt.

Naast waterrecreatie, sportieve recreatie aan de oevers en genoeg speelplekken voor kinderen, kunnen tijdelijke kunstobjecten een bijdrage leveren aan het gezonde imago van de toekomstige wijk. Hierbij kan gedacht worden aan een

uitkijktoren met veel trappen of een kunstwerk als LightBattle, waarin twee partijen op een sportieve manier de strijd met elkaar aangaan.

Duurzaamheid

Op het gebied van duurzame ontwikkeling ligt de focus op een energieneutraal en rainproof eiland.

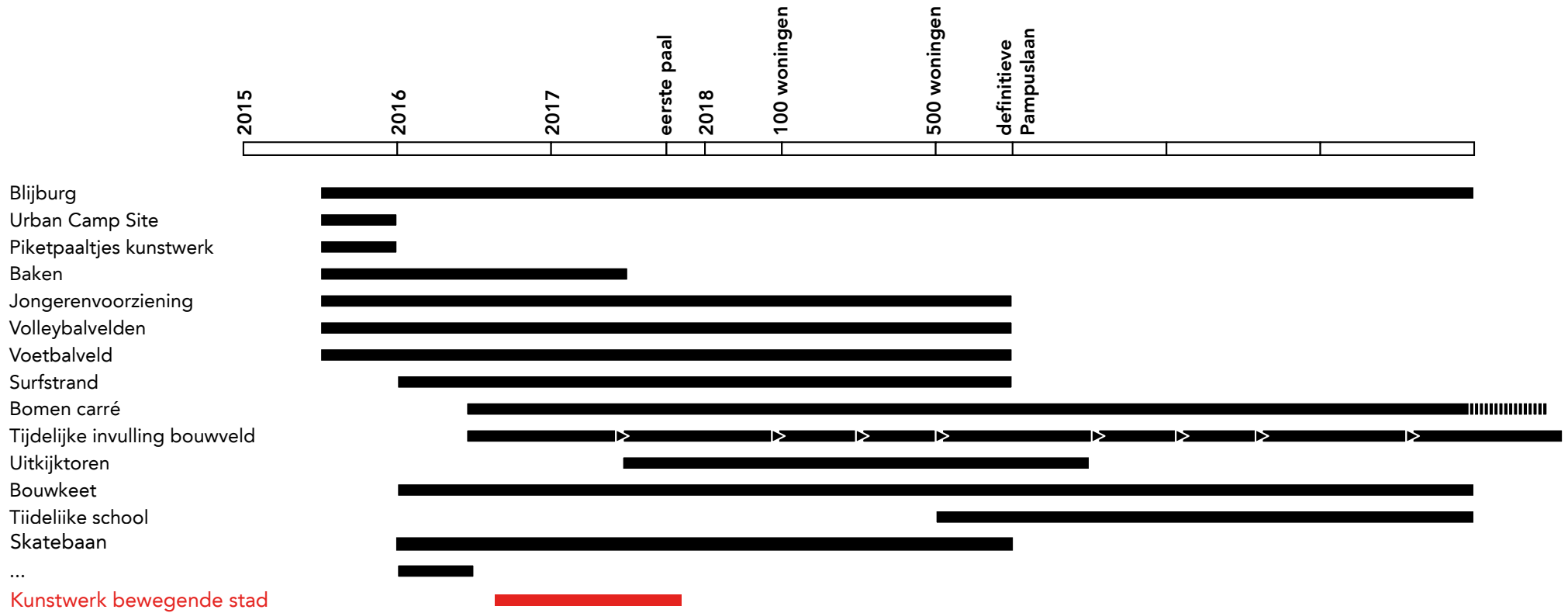
Naast aandacht voor zon, wind en water, kan duurzaamheid ook opgepakt worden in de vorm van bewustmaking. Spreekende voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld een uit zwerfafval gemaakte petflessen wereldbol of de Plastic Madonna tijdens de Olympische Spelen zomer 2016, die aandacht vragen voor de plastic soep in de oceanen.

Op een eiland waar de komende jaren gebouwd gaat worden kan er behalve aan zwerfafval ook gedacht worden aan het hergebruiken van bouwmaterialen. Bovendien kan duurzaamheid inhouden dat de objecten verplaatsbaar zijn, zodat ze voor langere tijd door middel van een zwerftocht over het eiland een functie kunnen blijven vervullen.

Zelfbouw

Ondernemerschap, vrije keuze en variatie voeren bij zelfbouw de boventoon. Door de schaal van het eiland en kleinschalige ontwikkelingen groeit een bijzondere stedelijkheid. Tijdelijke initiatieven kunnen deze ruimte voor diversiteit en individuele keuzes benadrukken. Zoals eerder gezegd zullen de ambities en voorkeuren van toekomstige bewoners hieraan een waardevolle bijdrage leveren.

Tot slot kunnen de drie thema's, met kunst als rode draad, op een creatieve manier met elkaar gecombineerd worden. Denk bijvoorbeeld aan objecten waarmee spelenderwijs via beweging energie kan worden opgewekt.



Referentie kunstwerk bewegende stad, glijbaan en trap

Tijdlijn

Sommige tijdelijke initiatieven zijn redelijk makkelijk in de tijd te plannen. Andere hangen nauw samen met verdere ontwikkeling van het Centru-meiland en de rest van de tweede fase IJburg. In de tijdelijkheidstijdslijn is inzichtelijk gemaakt hoe de verschillende initiatieven in de tijd én de ontwikkeling geplaatst kunnen worden. Ook zijn tijdelijke maatregelen meegenomen die nodig zijn voor de ontwikkeling van het eiland, zoals de bouwkeet en bouwwegen.

Evenementen

Een andere vorm van tijdelijkheid is de organisatie van evenementen. Het eiland leent zich bij uitstek voor evenementen met betrekking tot sport, waarvan de sportroute een onderdeel kan vormen. Maar ook een kampioenschap beachvolleybal of Centrumeiland onderdeel laten zijn van de IJburgse avondvierdaagse behoren tot de mogelijkheden.

Zeker in de eerste jaren biedt het eiland een ruim podium voor uiteenlopende evenementen. Naast sport kunnen deze ook raakvlakken hebben met placemaking of kunst en cultuur. Zo vond in de zomer 2015 het Rode Loper Festival al deels plaats op het eiland en heeft de maandelijkse kofferbakmarkt weer haar plek gevonden op het strand van Blijburg.

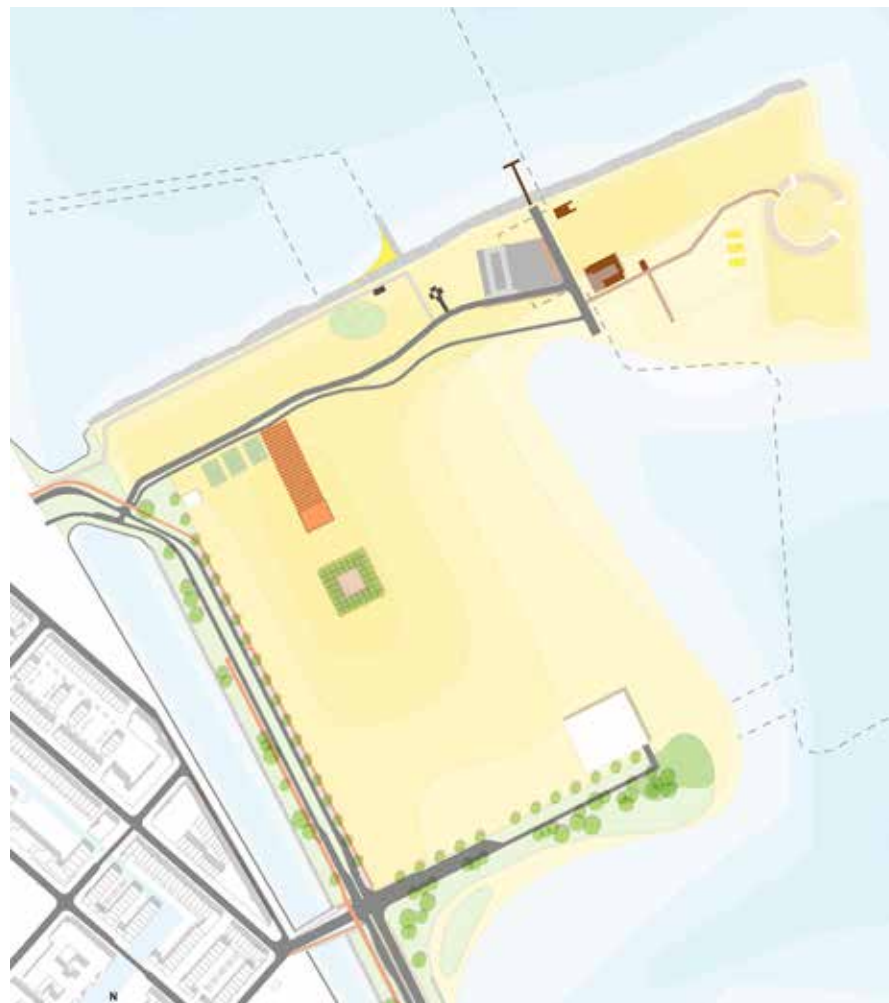
Afwegingen

De tijdelijke initiatieven worden beoordeeld aan de hand van de volgende afwegingen:

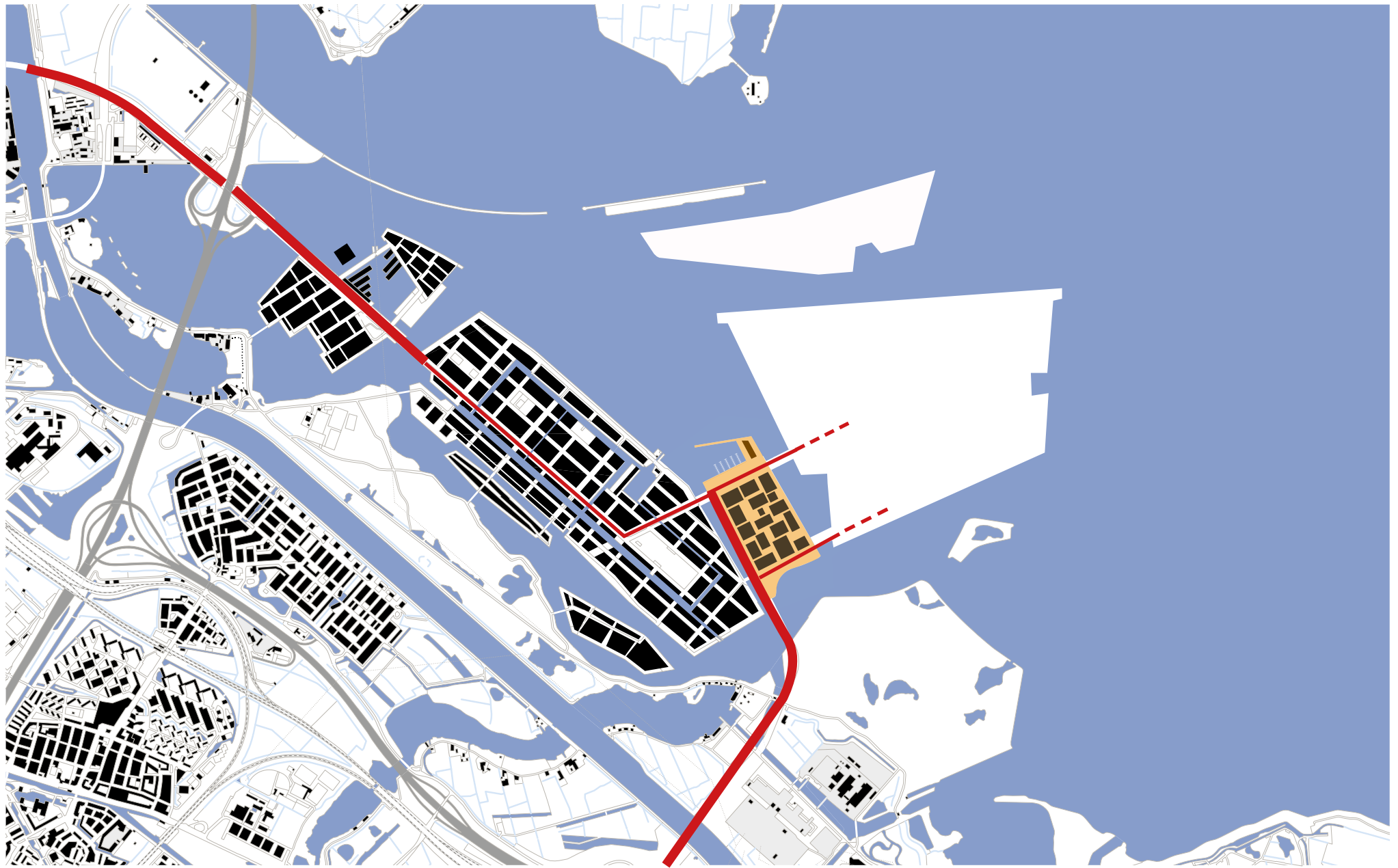
- Kwaliteitsimpuls: een tijdelijk initiatief moet ruimtelijke kwaliteitsimpuls geven aan de stedelijkheid van het eiland en/of leiden tot sociale verrijking
- Kernwaarden: de tijdelijke initiatieven moeten passen binnen de thema's van het eiland (bewegen, energie neutraal, rainproof en zelfbouw).
- Voor iedereen of vanuit de toekomstige bewoner: het tijdelijke initiatief dient een zo groot mogelijke doelgroep, of wordt geïnitieerd vanuit de aanstaande bewoner die zijn of haar toekomstige woonwijk vorm wil geven.
- Acceptabel oppervlak: het oppervlakte dat een tijdelijk initiatief mag beslaan hangt omgekeerd evenredig samen met de duur van het initiatief. Een initiatief dat maar een paar dagen duurt mag qua oppervlakte groter zijn dan een initiatief dat een veel langere tijdsspanne heeft.
- Een aanvulling op bestaande voorziening: een tijdelijk initiatief mag geen oneigenlijke economische concurrentie

opleveren voor bestaande ondernemers.

- Maatschappelijk draagvlak: een tijdelijk initiatief moet kunnen rekenen op draagvlak in de buurt. Overlast moet beperkt blijven.
- Het initiatief levert geen vertraging op voor de ontwikkelingen op het eiland.
- Initiatieven zullen getoetst worden aan haalbaarheid en algemene gebruikseisen (beheer, veiligheid, etc.).



Tijdelijke situatie Centrumeiland 2016



Hoofdonsluitingen IJburg

10. Verkeer

Netwerk

Omdat Centrumeiland onderdeel is van IJburg, staat ook het verkeersplan niet op zichzelf. Ten westen van het eiland ligt de eerste fase van de archipel en voor de tweede fase aan de oostkant zijn de grote lijnen al bekend. Ten zuiden is de Fort Diemerdamweg al gereed, die de oostelijke ontsluiting vormt op de snelwegen A1 en A9.

Centrumeiland heeft aan drie zijden wegen die belangrijk zijn voor heel IJburg:

- De Pampuslaan, met reservering voor een tramverbinding, aan de noordzijde. Deze weg is een voortzetting van de eerste fase en de voornaamste ontsluiting van de tweede fase.
- De Strandlaan aan de zuidzijde vormt de tweede ontsluiting van de tweede fase.
- De Muiderlaan aan de westzijde ligt in het verlengde van de Fort Diemerdamweg.

Deze drie wegen werken als communicerende vaten voor het verkeer naar de tweede fase van IJburg. Kiezen voor een rustigere Strandlaan betekent daarom meer verkeer via de Muiderlaan en de Pampuslaan. Dat is gunstig voor de verblijfskwaliteit van de Strandlaan, die in het beste geval zelfs tot het 30km/u-gebied zou kunnen gaan behoren. Aan de andere kant is de keuze voor een rustigere Muiderlaan en Pampuslaan, met meer verkeer via de Strandlaan, gunstig voor de OV-knoop op de Pampuslaan, de relatie binnengebied-jachthaven en de verblijfskwaliteit van de Muiderlaan.

Hoofdstructuur en profielen

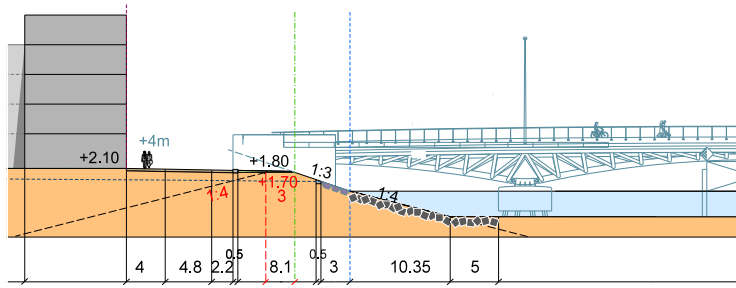
We kiezen voor een hoofdstructuur met een rustigere Strandlaan en een drukker Muiderlaan/Pampuslaan. Wat betekent dit voor de profielen van deze drie wegen?

Om te beginnen zal de Strandlaan wel een beperkte functie krijgen voor de tweede fase, met name als ontsluiting voor het Strandeiland. Een 30km-inrichting is hierdoor niet aan de orde. Het 50km-profiel kan volstaan met 2x1 rijbaan en vrijliggende fietspaden. Er wordt geparkeerd en er kunnen aansluitingen komen van zijstraten uit het binnengebied. Eventueel kan er een buslijn over rijden.

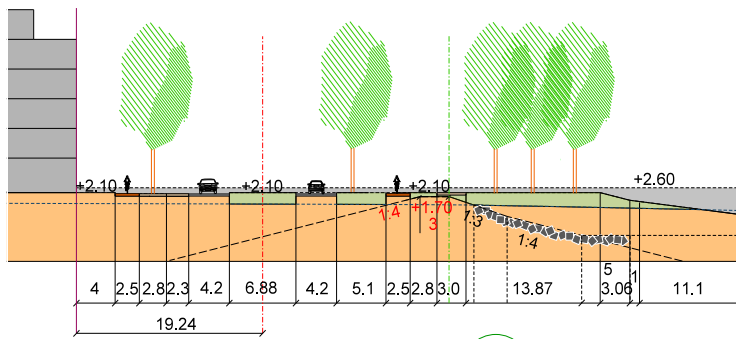
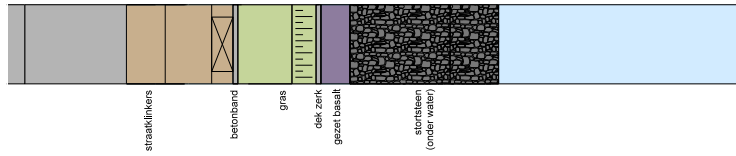
De Muiderlaan ligt zoals gezegd in het verlengde van de Fort Diemerdamweg (70 km/u, buiten de bebouwde kom). Deze laatste heeft een tweerichtingsfietspad aan de westzijde en 2x2 rijstroken. De weg biedt daarmee voldoende capaciteit voor zowel het auto-aanbod als de HOV-buslijn. Na de kruising met de Strandlaan gaat hij door als de Muiderlaan (50 km/u), die binnen de bebouwde kom ligt en een meer stedelijk gevoel moet gaan uitstralen. Bromfietzers en landbouwverkeer rijden op de rijbaan; aan de huizenzijde wordt geparkeerd en komt ook een fietspad. Halverwege de Muiderlaan kan een volledige kruising komen, dan wel met verkeerslichten.

Op de Muiderlaan is er extra aandacht voor brommers. In principe rijden die binnen de bebouwde kom op de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Voor IJburg is dit ook het uitgangspunt, maar op de Fort Diemerdamweg rijden ze op het fietspad. Voorbij het kruispunt met de Strandlaan komen er daarom bromfietsdoorsteken die de brommer op de Strandlaan en de Muiderlaan van en naar de rijbaan geleiden.

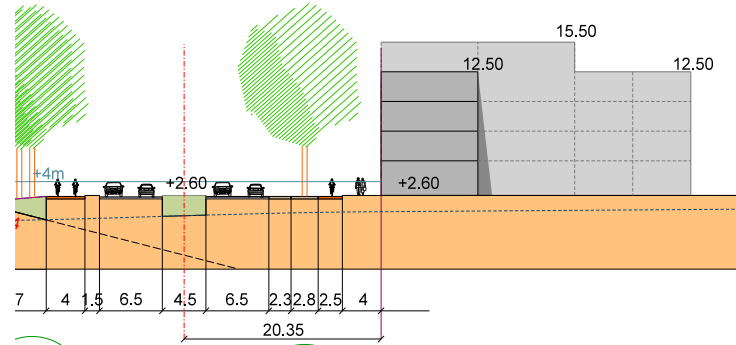
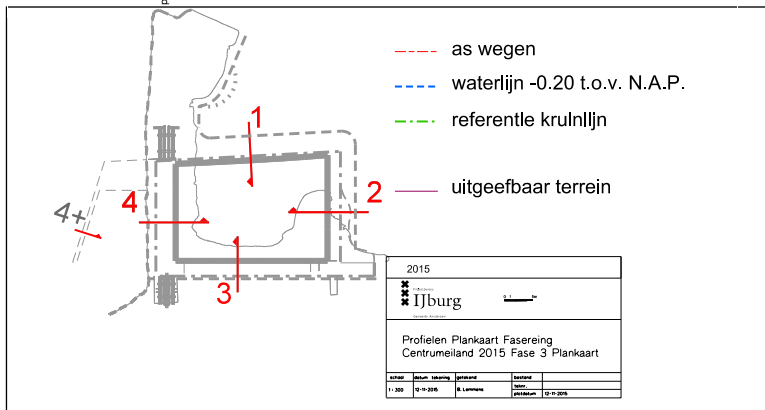
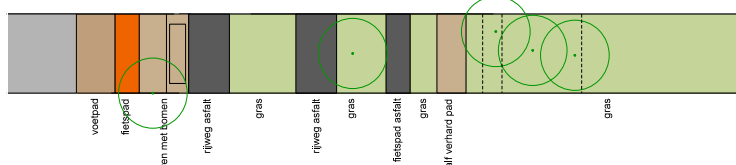
De Pampuslaan tot slot ligt in het verlengde van het al aangelegde deel op het Haveneiland. Daar bestaat het profiel uit fietspaden, parkeervakken, een trambaan in middenligging en 2x1 rijstrook met medegebruik van stadsbussen. Op



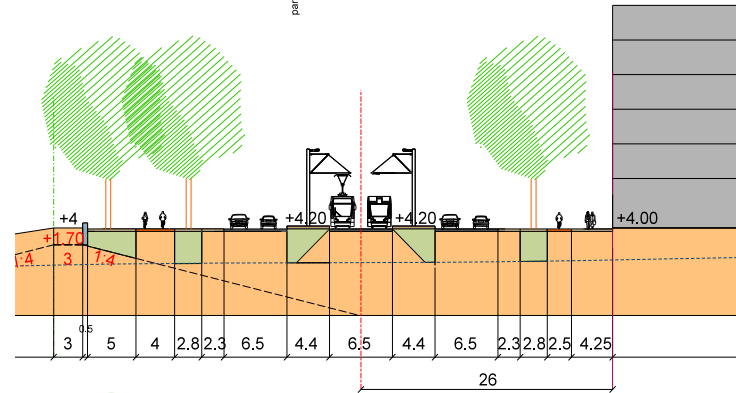
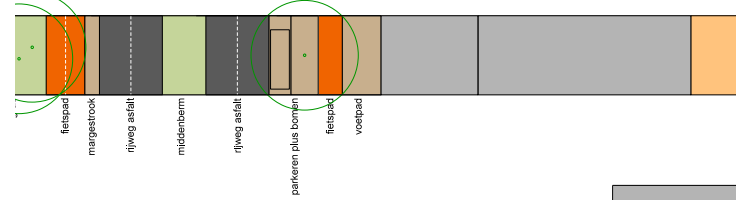
1



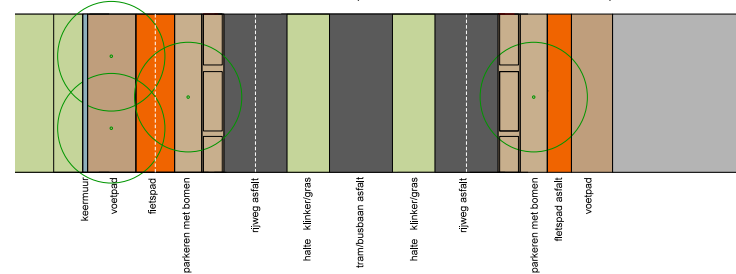
2



3



4



Centrumeiland, waar het verkeer naar de tweede fase vanaf zowel de eerste fase als de Muiderlaan samenkomt, wordt dit 50km-profiel uitgebreid met een extra rijstrook per rijrichting. Het fietspad aan de waterkant wordt een tweerichtingsfietspad, aansluitend op de fietsroute langs de noordkade van het Haveneiland. De OV-baan krijgt medegebruik van de bussen en de tram-/bushalte wordt 80 meter lang zodat een gekoppelde tram en een gelede bus gelijktijdig kunnen halteren. Halverwege komt een verkeerslichtgeregelde aansluiting naar het binnengebied.

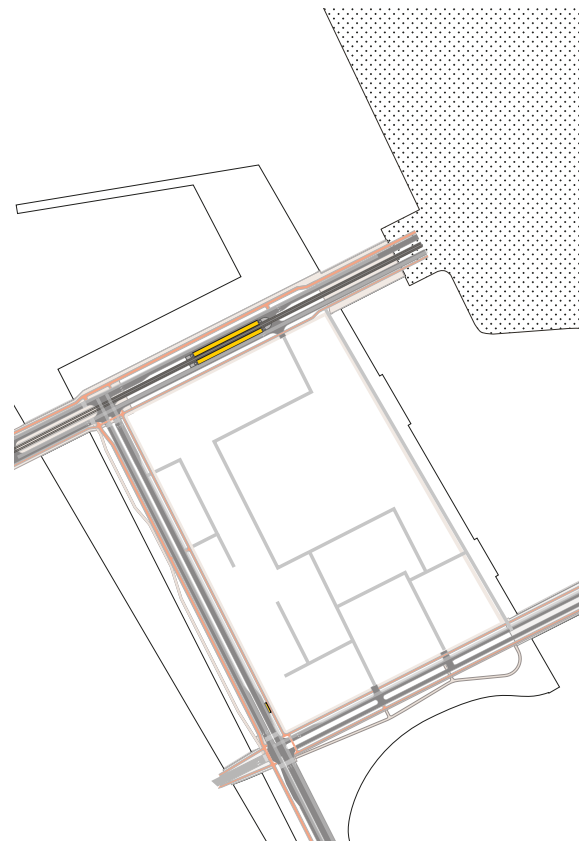
Openbaar vervoer

Er is een reservering voor een halte voor de IJtram bij de ontsluiting op de Pampuslaan. De lijn zal doorgetrokken worden vanaf het Haveneiland afhankelijk van de voortgang van de ontwikkeling op het Middeneiland. Tot dan zal buslijn 66 (richting Zuidoost) met een halte op de Muiderlaan de enige OV-lijn zijn. Op de Pampuslaan ligt de reservering voor een tweede hoogwaardige OV-lijn tussen Zuidoost en het Middeneiland.

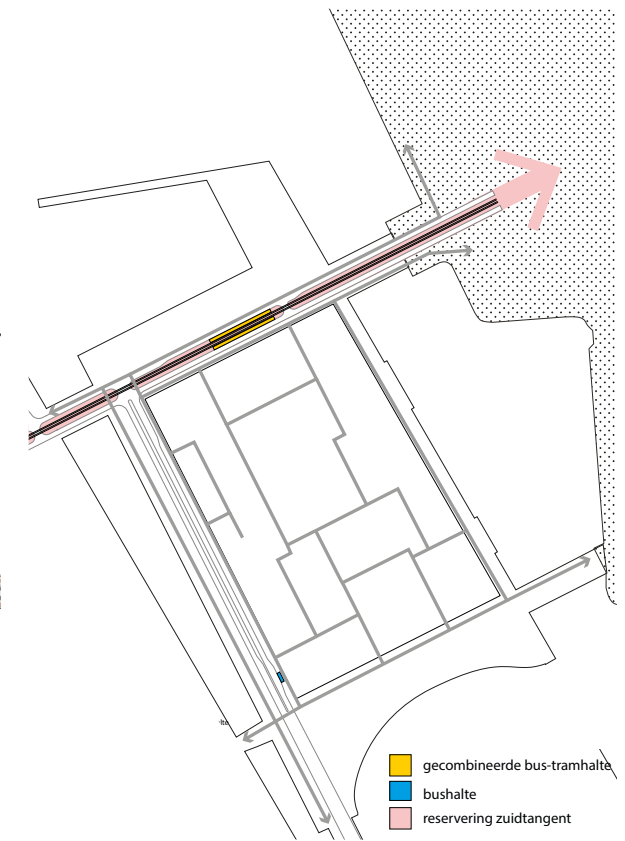
Fietsen

Langs de IJburgbaai komt een kruisingsvrije fietsroute. Deze verbindt het Centrumeiland met de overige eilanden van IJburg. Over de brug 2030 loopt een tweede fietsverbinding met het Haveneiland. Over de brug naar het PEN eiland loopt de fietsverbinding met de recreatieve route over Diemerzeedijk. Voor het binnengebied wordt dus aan een autoluw verblijfsgebied gedacht met de nadruk op de voetganger. In verkeersjargon heet dit een erf. Waar bij een reguliere 30km-buurt als regel wordt gehanteerd dat de verkeersintensiteit onder de 6000 auto's per etmaal blijft, zijn dat er bij een erf maar maximaal 2000. Het gebied moet dus voldoende aansluitingen

op het omliggende wegennet krijgen om een te hoge concentratie van autoverkeer te vermijden.



Hoofdstructuur ontsluitingswegen en buurtontsluiting



Openbaar vervoer en fietsontsluiting

Parkeren Centrumeiland

Centrumeiland is ontworpen als een bijzondere wijk, een proeftuin voor de ambitie bewegende stad. Openbare ruimte wordt ontworpen voor voetgangers. Wisselende ruimtes en hoogteverschillen stimuleren lopen en spelen op straat. Auto's zijn ondergeschikt aan langzaam verkeer. Zowel de rijsnelheid als aantal parkeerplaatsen op straat is lager dan op eilanden van de eerste fase van IJburg. Trends als steeds lager autobezit in de stad (ook op het Haveneiland Oost) en ervaringen met keuzes voor duurzame mobiliteitsoplossingen door bouwgroepen steunen de gekozen richting - minder ruimte voor de auto. Belangrijk hierbij is goede bereikbaarheid met openbaar vervoer - het doortrekken van de IJtram naar het Middeneiland en realisatie van de tramhalte Centrumeiland op de Pampuslaan.

Oplossingsrichtingen parkeervoorziening kavels

Hoogteverschillen maken bouwen van (half)verdiepte inpandige garages goed mogelijk. Grondwater staat 2,5m tot 3,5m lager dan het aangelegde maaiveld. Dit maakt parkeren op eigen terrein goedkoper en wordt het dus eventueel mogelijk voor een aantal sociale huurwoningen. In hoger gelegen blokken kunnen garages een open gevel hebben en op termijn van functie veranderen als nodig. Hiermee wordt de druk op de openbare ruimte verder verkleind.

Bouwgroepen die verdiept parkeren brengen grote voordelen met zich mee. Zowel gezien vanuit de bewoners van de bouwgroep, door de mogelijkheid extra bvo te realiseren, als vanuit de openbare ruimte doordat het ruimte biedt voor een levendige straatgevel. Uit andere projecten is gebleken dat het toepassen van een autolift hierin extra mogelijkheden meebrengt.

Autodelen lijkt een steeds vaker voorkomende methode om kosten betreffende autobezit voor particulieren te beperken. Collectieve woonvormen bieden goede mogelijkheden om dit te



Parkeren in de openbare ruimte, 330 parkeerplaatsen

Parkeren op eigen terrein: ondergronds, halfverdiept, verdiept



Parkeren in de openbare ruimte: Fase 1

Parkeren in de openbare ruimte: Fase 3

Reservering voor een openbare garage

organiseren. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een car-to-go systeem bestemd voor het gehele eiland.

Om de parkeerdruk te verkleinen is het gunstig om grotere collectieve parkeergarages verspreid over het eiland te realiseren en hierdoor het parkeren te concentreren. Kleinere garages, met een eigen parkeeroplossing per kavel, zijn financieel ongunstiger dan grote parkeergarages, kunnen het straatbeeld verstoren en nemen meer ruimte in beslag. Op een aantal kavels kunnen collectieve garages ontwikkeld worden door groepen en/of verenigingen zelfbouwers.

In principe is gesteld dat alle zelfbouwers parkeren op eigen kavel oplossen. Voor enkele kleine bouwgroepen (36 woningen in totaal) langs de hoofdwegen gaat dit niet op omdat er geen directe aansluiting mogelijk is op het wegennet. Een ontsluiting aan de binnenkant van het blok is niet gewenst door beperkte ruimte en dus nadelig effect heeft op de rust en ruimte in de binnentuinen. Oplossing ligt in het ontwikkelen van een collectieve parkeergarage, of, bij wijze van hoge uitzondering, in het toekennen van een parkeervergunning in de openbare ruimte.

Een andere oplossingsrichting is tijdelijk gebruik van nog niet ontwikkelde blokken als parkeerplaatsen. Door de gefaseerde ontwikkeling van Centumeiland is hier ruimte voor. Op deze manier wordt een parkeerterrein verplaatst over het eiland met de reservering aan de Pampuslaan als de laatste locatie. Bij de ontwikkeling van deze strook kan alsnog besloten worden om daar een openbare gebouwde parkeervoorziening mee te nemen in de bouwopgave. Hiermee voldoet het plan aan de normen voor het parkeren in de openbare ruimte (0,4 pp/w) zoals opgenomen in het Bestemmingsplan 2e fase IJburg.

Gebruiksoppervlakte woning (m² bvo)	Aantal plekken in fietsrek
< 50	2
>50 - < 75	3
>75 - <100	4
>100	5
>125	6

Parkeernormen

Bewoners, met uitzondering van sociale huur, parkeren in principe op eigen terrein. Voor kavels die niet bereikbaar zijn vanaf de straat wordt oplossing gezocht in collectieve garages of een beperkt aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er wordt geen norm vastgesteld voor zelfbouwoningen.

Voor sociale huurwoningen wordt in de openbare ruimte gereserveerd volgens een norm van 0,6 pp (0,5 pp/w voor bewoners + 0,1 pp/w voor bezoekers) per woning. Dit is een afwijking van het beleid van het Stadsdeel Oost die heeft een norm van 0,7pp/w (0,6 pp voor bewoners + 0,1 pp/w voor bezoekers). Waar mogelijk wordt onderzocht of een aantal parkeerplaatsen voor sociale huurwoningen gerealiseerd kan worden op eigen terrein of in collectieve garages.

Voor het hele eiland geldt een maximumnorm van 1,25 parkeerplaatsen per woning, en een minimum van 0,4 pp/w in de openbare ruimte, vastgesteld in het Bestemmingsplan tweede fase IJburg.

Vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte wordt parkeren op maaiveld voor bouwgroepen niet toegestaan in een zone van 5m achter de straatgevel. Deze zone dient uitsluitend te worden gebruikt voor woon- of niet-woonfuncties ten behoeve van de aantrekkelijkheid van het gebied.

Voor commerciële voorzieningen is het aantal parkeerplaatsen eveneens bepaald in het Bestemmingsplan, met een norm van 1pp per 125 m2 bvo.

Vanuit de ambitie van de bewegende stad, volgt ook de keuze voor het beperken van aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Parkeren is opgelost in kleinere zones aangelengd aan groene plekken. Langs de randen van het gebied, langs hoofdwegen, wordt ruimte maximaal benut voor het parkeren. In totaal is er ruimte voor 330 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, 180 aan de randen en 150 in het binnengebied.

Aantallen parkeerplaatsen uitgaande van 1300 woningen:

Openbare ruimte: 330 pp
130 pp bezoekers
20 pp voorzieningen
156 pp sociale huurwoningen
24 pp overige woningen

Eigen terrein:
Maximaal 1125 pp
(1:1,25 norm incl. openbare ruimte)

Fietsen

De gemeente Amsterdam heeft in Bouwbrief 2015-130 een aan het Bouwbesluit 2012 gelijkwaardige oplossing beschreven waarmee ook aan de eisen van dat Bouwbesluit voldaan kan worden. Hierbij mag de individuele berging achterwege blijven als in een gemeenschappelijke stalling per woning voldoende fietsparkeerplekken gerealiseerd worden, de stalling voldoende bereikbaar is en de beschikbaarheid van de stallingsplekken per woning goed geborgd is. Het aantal fietsparkeerplekken is - in tegenstelling tot de voorschriften voor de individuele berging - gerelateerd aan de oppervlakte van de woning. Naast de fietsparkeerplekken in een gemeenschappelijke stalling moet in

de woning een (extra) berging van minimaal 2,7 m2 gerealiseerd worden.

Voor bezoekers moet rekening gehouden worden met 0,5 tot 1 fietsparkeerplaats per woning. Gezien het hoge fietsgebruik in Amsterdam én de kans dat ook bewoners in de openbare ruimte zullen parkeren wordt voor bezoekers minimaal 1 fietsparkeerplaats per woning in de openbare ruimte gerealiseerd (bron CROW, leidraad fietsparkeren, tabel 18, p 43)

Bereikbaarheid

In de openbare ruimte zijn hellingbanen en trappen aanwezig. Alle woningen zullen voor de auto bereikbaar zijn via hellingbanen met een maximale helling van 2%. Daar waar dat kan, komen trappen. Dit bevordert activiteit (zie ook het hoofdstuk Bewegende stad) en definieert autovrije routes en gebieden.

11. Beheer openbare ruimte

De openbare ruimte is zeer bepalend voor de beeldvorming over het gebied. De openbare ruimte wordt immers door iedereen gebruikt en beleefd. Iedere gebruiker ervaart hoe deze is ingericht en onderhouden. De kwaliteit van de openbare ruimte bestaat uit een goede inrichting en goed beheer. Dit zijn geen twee op zichzelf staande elementen. De inrichting bepaalt of er goed kan worden beheerd en de mate van beheer is toonaangevend voor de uitstraling van de inrichting. Om tot een goede inrichting te komen is het daarom van groot belang bij het ontwerpen rekening te houden met toekomstig beheer (en daar valt handhaving ook onder). Dit wordt „beheerbewust ontwerpen” genoemd.

Na oplevering wordt een gebied aan de beheerder, stadsdeel Oost, overgedragen. De wens is dat de inrichting ook na overdracht aan het stadsdeel in het onderhoud een gevolg krijgt en past bij de middelen voor onderhoud worden gereserveerd. Een toetsingskader voor de inrichting is daarom van belang.

Kwaliteit van inrichting

In de Puccinimethode is een visie opgenomen voor kwaliteit van de openbare ruimte. Deze is ook op IJburg van toepassing en behelst de thema's Duurzaam, Bruikbaar en Veilig.

Duurzaam

Onder dit aspect wordt uiteraard de aandacht voor het milieu gevat, waaronder de milieuvriendelijkheid van het toe te passen materiaal (bij winning, gebruik en afvoer). Denk daarbij ook aan de wens de uitstoot van de hoeveelheid CO₂ te beperken. Maar ook de fysieke duurzaamheid is onderdeel van dit aspect.

Is de inrichting degelijk genoeg en opgewassen tegen het te voorziene gebruik? Gaat het voldoende lang mee? Er geldt zeker ook bij de inrichting van de openbare ruimte dat de kost voor de

baat uit gaat en dat hogere investeringen in het begin uiteindelijk tot besparingen door langere levensduur kunnen leiden. Tot slot heeft duurzaamheid ook te maken met de toekomstkansen van een ontwerp. Het mag ook niet te snel functioneel verouderen. Dat vraagt om flexibele en tijdloze keuzes.

Toe te passen materialen in de openbare ruimte:

- . Lange levensduur (meubilair > 15 jaar, verharding en bomen > 40 jaar, civiele constructies >80 jaar);
- . Verantwoord verkregen (arbeidsomstandigheden, milieuschade door productie, winning en transport voldoet aan inkoopbeleid gemeente);
- . Flexibel en tijdloos (te voorziene functionele veroudering niet binnen 20 jaar, los van tijdelijke initiatieven);
- . Goed herstelbaar en beheerbaar (gedurende levensduur verkrijgbaar, ARBO, zonder gif en gevolgschade onderhoudbaar, veroudering aanvaardbaar binnen levensduur);
- . Klimaatbestendig (waar nodig inspelen op klimaatverandering komende 50 jaar);
- . Hergebruik: in elk geval achteraf herbruikbaar en/of niet milieubelastend;
- . Energiegebruik terugdringen (IVV verlichting);
- . Stel koper en zink niet bloot aan hemelwater.

Elektrisch vervoer

Oplaadpunten auto's en fiets: voldoen aan geldend stedelijk beleid.

Ecologische eisen

Speel in op de ecologische structuur uit structuurvisie Amsterdam (passend binnen de gewenste ontwerp kwaliteit). Bruikbaar: De openbare ruimte is van iedereen en voor iedereen. De openbare ruimte is in de stad echter schaars. Vandaar dat bij dit

aspect de strijd tussen functies speelt. Een bruikbare openbare ruimte moet optimaal inspelen op de wenselijke functies. Vaak past het niet allemaal tegelijk. Dan moet je kiezen. Het is daarbij belangrijk niet steeds één belang te laten prevaleren. Per plek vraagt dit om een afweging van de daar geldende mogelijkheden en wensen.

Veilig

Veiligheid van de inrichting van de openbare ruimte is een steeds belangrijker aspect. Waar men zich veilig voelt, maakt men goed en ongedwongen gebruik van de openbare ruimte. Daarmee staat of valt de leefbaarheid van een buurt. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt (het gevoel van) veiligheid gestuurd door te letten op de sociale veiligheid (is het overzichtelijk, is er natuurlijk toezicht), de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld oversteekmogelijkheden, snelheidsremmers) en de technische veiligheid (voldoen de toegepaste materialen, zijn ze niet scherp, enzovoorts). Veilig is niet alleen een aspect van inrichting, maar ook van beheer. Tijdens het beheer wordt de veiligheid van de openbare ruimte namelijk voor een belangrijk deel bepaald. Denk aan de technische veiligheid van de openbare ruimte, die veel te maken heeft met het onderhoud en de inspectie; het overzicht in bochten door het goed snoeien van struiken; gladheidsbestrijding in het winterseizoen.

Beheerbaar

Bij de inrichting van de openbare ruimte is het al van belang bij het beheer stil te staan. Na oplevering moet een gebied immers jaren goed te beheren zijn. Dit vraagt om een beheerbewust proces. Bij het vroeg in het ontwerpproces afwegen van het beheer zijn al een aantal belangrijke afwegingen te maken, die de beheerbaarheid sterk beïnvloeden.

Schoon

Het aspect Schoon heeft te maken met het netheidsbeeld van de openbare ruimte, dat door onderhoud kan worden gestuurd. Het aanzien van de openbare ruimte wordt sterk bepaald door de

mate waarin het is schoongemaakt en opgeruimd. Daarbij gaat het niet alleen om vegen, maar ook om zaken als onkruid verwijderen, wildplak aanpakken en fietswrakken verwijderen. Belangrijk is het aspect Schoon ook omdat een goed voorbeeld doet volgen. Omgekeerd kan een vuile openbare ruimte leiden tot verdere verloedering. De inrichting bepaalt mede met welke middelen de openbare ruimte schoon te houden is.

Heel

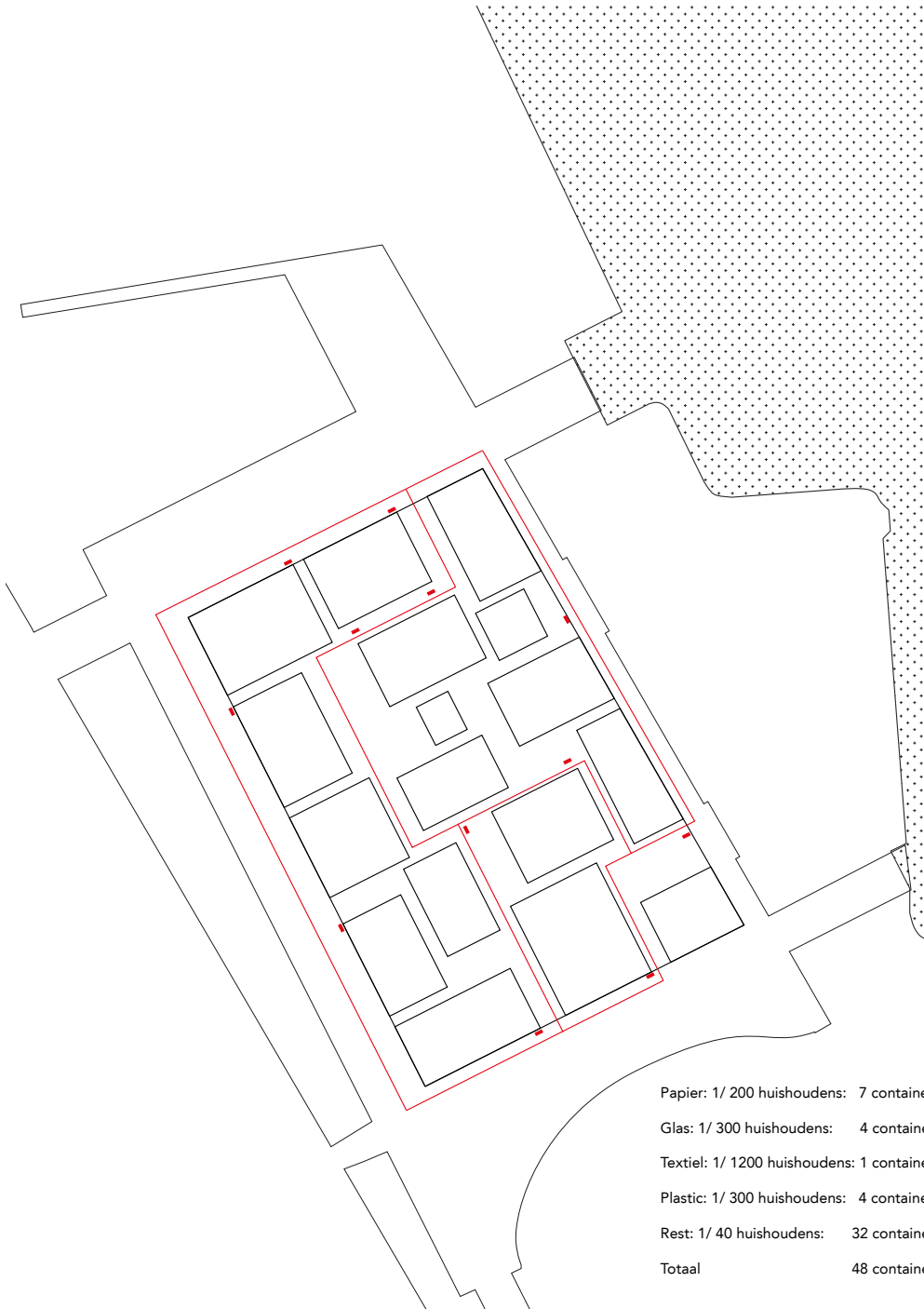
Het aspect Heel heeft betrekking tot het heel houden of heel maken van de openbare ruimte, dus de mate waarin iets kapot of versleten is. Uiterst belangrijk voor de beleving van kwaliteit van de openbare ruimte. Als iets kapot is, is het immers niet meer functioneel. Bovendien is de staat waarin iets verkeert ook bepalend voor de leefbaarheid. Een kapotte openbare ruimte leidt al gauw tot verloedering, vermindering van betrokkenheid en vandalisme. Onder Heel wordt ook verstaan het in goede staat houden van groen, dus ook b.v. het tijdig snoeien. Goed toezicht en accurate vervanging maken ook deel uit van Heel.

Goed gebruik

In de beheerfase is ook het gebruik bepalend voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Wordt er op een wenselijke manier gebruik gemaakt van de openbare ruimte, of zit men elkaar in de weg? Houdt men zich aan regels? Is er veel vandalisme? Helpt men een handje mee in het beheer? Dit zijn allemaal aspecten die de uiteindelijke kwaliteit van de openbare ruimte bepalen. Dit aspect valt dus uiteen in twee onderdelen, het (sociaal) gebruik, met bijvoorbeeld gebruik en betrokkenheid, en de handhaving, met bijvoorbeeld handhavende activiteiten en de communicatie over regels. Het ontwerp houdt rekening met de veranderingen in gebruik van de openbare ruimte in tijd, biedt een kader maar laat verschillende vormen van gebruik toe in de loop van de dag, het seizoen of de tijd.

Algemene eisen

De algemene eisen vanuit beheer zijn vastgelegd in Puccini; de wettelijke kaders en normen (ASVV, NEN) Richtlijnen (Toegankelijkheid, Handboek routegeleiding, CVC) Daarnaast gelden er eisen die door de verschillende co-beheerders in de openbare ruimte worden ingebracht. Belangrijke partijen in Amsterdam zijn: het GVB, Waternet en andere kabel- en leidingbedrijven. Hun belangrijkste eisen worden ingebracht via de verkeerscommissie / CVC en via het stedelijk coördinatiestelsel.



Afvalverzamelpunten



Speelplekken

12. Inrichting openbare ruimte

Spelen

De ervaring leert dat IJburg aantrekkelijk is voor gezinnen met kinderen. Hoewel de wijk een grote bebouwingsdichtheid krijgt, bieden de groenplekken ruimte om te spelen. De normen voor spelen (bron RI-O) bedragen 11 m2 groen waarvan 4,5 m2 voor spelen.

10 speelplekken (100 m2) voor 0-4 jaar

6 speelvelden (500 m2) voor 5-11 jaar

1 trapveld (1200 m2) en 1 speelplein (1200 m2) voor 5-18 jaar.

Het schoolplein wordt bij voorkeur groen ingericht en (na schooltijd) openbaar.

Verlichting

Verlichting is nog in onderzoek. Er wordt aansluiting gezocht met het beleidskader verlichting, waarin armaturen en lichtniveaus in relatie tot het woonmilieu zijn bepaald. In hoofdlijnen wordt langs de doorgaande wegen hoge masten en een hoger lichtniveau aangeboden en in woonbuurten een lager mast en een lager lichtniveau. In de context van Amsterdam Smart City heeft de beheerder van de openbare verlichting de ambitie om connectiviteit in de openbare ruimte van IJburg toe te passen. Denk daarbij aan glasvezel en stroomverbindingen tussen de lantaarnpalen om slimme verlichting en sensornetwerken te kunnen toepassen.

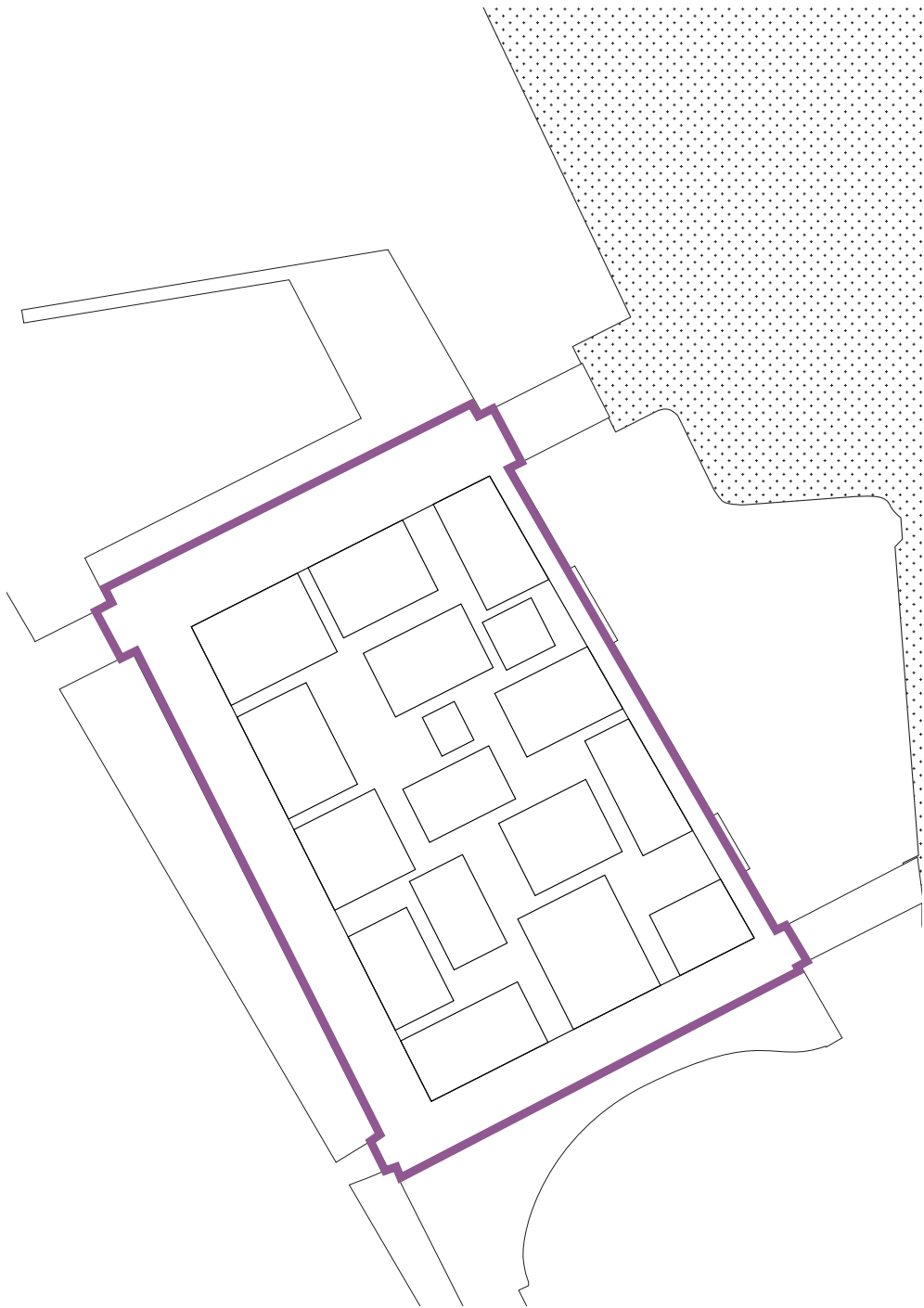
Afval

Afvalinzameling gebeurt in dit stadsdeel met ondergrondse bakken. Deze bakken worden wekelijks geleegd door een vuilniswagen. De stad streeft naar 65% afvalscheiding. Daarom zijn containers nodig voor papier, glas, plastic en textiel, naast bakken voor restafval. De norm voor containers is berekend op basis van 1300 woningen en staat weergegeven bij het schema hiernaast.

In de wijk wordt langs de doorgaande wegen buitenom en langs de interne structuur op 12 plaatsen 12x 4 containers aangeboden. Bij de verder inpassing is de bereikbaarheid voor de vuilniswagen (ook in de hoogte, vanwege uitheffen van de container), de veiligheid en de ondergrondse beschikbaarheid vanwege kabels en leidingen nog nader te onderzoeken. De toepassing van OTA (ondergronds afvaltransport) is voor Centumeiland in onderzoek. Bij ondergronds afvaltransport hoeft de vuilnisauto niet meer door de wijk te rijden. Het afval wordt via een buizensysteem ondergronds naar een wijkverzamelpunt geperst. Dit is een schone en veilige oplossing, waarmee in Stockholm goede ervaringen zijn. Een business case wordt voorbereid. Ook moet nog uitgezocht worden wat de benodigde ruimte is die dit systeem ondergronds en voor het wijkverzamelpunt nodig heeft.

Toegankelijkheid

De openbare ruimte wordt zo ingericht dat elke entree van elk blok en elke kavel te bereiken is via een toegankelijke route. Over stoepen met een helling van maximaal 1:25, of door er een hellingbaan of lift heen te leggen. Voor routes die niet toegankelijk zijn komt er een alternatief waar niet tot nauwelijks voor omgelopen, of omgereden hoeft te worden. Speciale aandacht wordt geschonken aan een toegankelijke verbinding van de wijk met het OV en aan de toegankelijkheid van openbare ruimtes als pleinen en oevers. Tevens wordt bekeken of de sociale woningbouw op het eiland ook bestaat uit aanpasbare woningen, of andere typologieën die speciaal voor ouderen of mindervaliden worden gemaakt. Deze woningen worden ook in de context van de directe openbare ruimte bekeken. Er zullen enkele gehandicaptenparkeerplaatsen worden gerealiseerd (1 per 50 gewone plekken).



Schema: waterkering



Schema: kabels en leidingen indicatief

13. Techniek

Landmaken

Het landmaken Centumeiland is in begin 2015 gerealiseerd door het ophogen met zand. Uiteindelijk zal het maaiveld van het Centumeiland bolvormig worden aangelegd met een te realiseren maaiveldhoogte op een niveau van NAP +2.1 m op het laagste punt (binnendijks) en op NAP +5,3 m op het hoogste punt (ter hoogte van het plein). De straten langs de buitenranden worden aangelegd op circa NAP +2,1 tot +2,6 m. De Pampuslaan komt in de toekomst hoger te liggen op circa NAP +4,0 m tot circa NAP+5,0 m bij de brug 2060 naar Haveneiland. Er worden maatregelen genomen om de zettingsperiode voor het hoge plein te versnellen.

Waterkeringen

De waterkeringen rondom het eiland worden eerst in een tijdelijk profiel aangelegd. De tijdelijke waterkeringen garanderen de waterstaatkundige veiligheid. Bij het ontwerp van de tijdelijke en definitieve waterkeringen wordt rekening gehouden met klimaatscenario's en mogelijke peilverhogingen van het IJsselmeer conform het Nationaal Waterplan en peilbesluit van het Rijk.

Waterhuishouding

Hemelwater, grondwater en oppervlaktewater zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en worden meegenomen in een duurzaam en robuust watersysteem. Het wensbeeld is een (deels) HWA-loos eiland, wat een aanzienlijke kostenbesparing kan opleveren voor zowel de aanleg als beheer en onderhoud. Naast rainproof wordt het waterhuishoudkundig systeem zo ingericht dat aan de neerslag die op het eiland valt, geen vervuiling uit het stedelijk gebied wordt toegevoegd en het zoveel mogelijk wordt vastgehouden op de locatie waar het valt. Afstromend hemelwater in de openbare ruimte wordt geïnfiltrerd via waterdoorlatende of waterpaserende verharding en in groenzones en wadi's. Conform Amsterdams beleid (VGRP) wordt er geen drainage toegepast.

Kabels en leidingen

Vanuit het Haveneiland zullen alle hoofdtracés voor kabels en leidingen naar het Centumeiland gevoerd worden en daarvandaan verder naar de overige eilanden (Buiten-, Midden- en Strandeiland). Er wordt rekening gehouden met de eisen die het hoogheemraadschap Amstel Gooi- en Vecht (AGV) stelt aan kabels en leidingen in of bij waterkeringen. Daarnaast nemen riolering, telecomunicatie en water (ondergrondse) ruimte in beslag. Bij de totale inpassing van tracés is een onderscheid te maken in hoofdnet en distributienetten.

Hoofd- en distributienetwerk

Dit hoofdnet ligt onder de Pampuslaan, en Strandlaan. Distributienetwerk over de rest van het eiland. Voor het hoofdnetwerk is een reservering van 12 meter verdeeld in twee stroken van 6.00 meter in de ondergrond opgenomen, voor het distributienetwerk is uitgegaan van een reservering van 6.40 meter in de woonstraten. De minimale profielmaat op het eiland is 9 meter breed. Het schema voor de ondergrondse infrastructuur gaat uit van een tweezijdige ontsluiting waar mogelijk. Overige aansluitingen zullen éénzijdig plaatsvinden. De positie van trappen, keermuren en hellingbanen is nog schematisch en in het maaiveldontwerp verder uit te werken, evenals de positie van de traforuimtes.

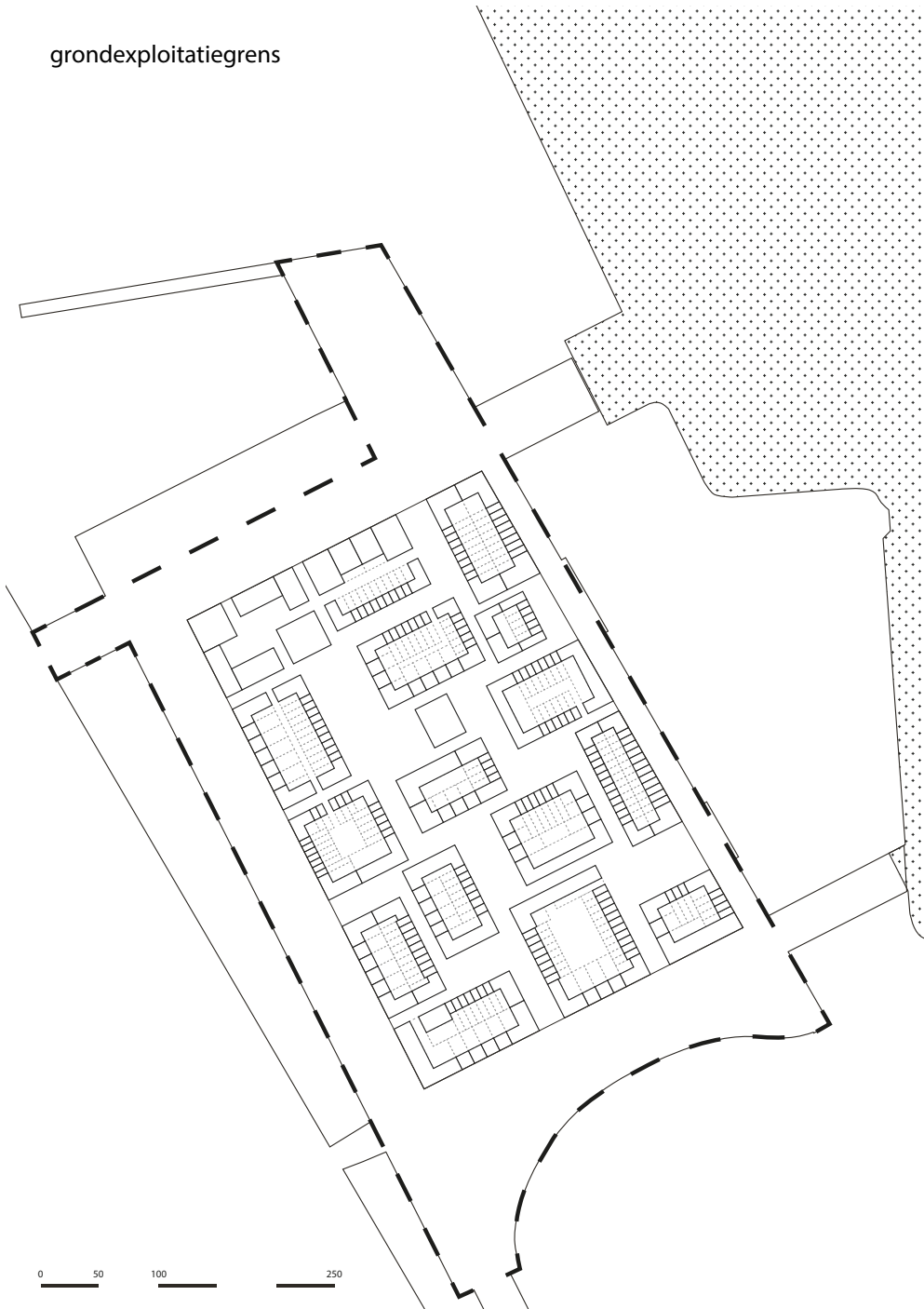
Bouwlogistiek

Bouwlogistiek vormt een integraal onderdeel van het bouwproces en omvat alle transport van materialen en personen naar en op de bouw-kavel. Het juist inzetten van logistieke processen leidt onder meer tot materiaalreductie, kortere bouw tijden, minder bouwverkeer en een hogere productiviteit. Een algehele coördinatie en afstemming in de voorbereidingsfase en uitvoeringsfase is gewenst om alle uitvoeringswerkzaamheden te stroomlijnen en de hinder voor de omgeving te beperken.

Duurzaamheid

Waar mogelijk wordt duurzaamheid als wegingsfactor meegenomen bij materiaalkeuze. Daarnaast worden grondstromen zoveel mogelijk lokaal hergebruikt.

grondexploitatiegrens



Plangrens GREX



Verkavelingsstudie

14. Grondexploitatie

Inleiding

Onderdeel van het investeringsbesluit IJburg Centrum-eiland is de financiële paragraaf (kabinet), welke aan het bestuur ter besluitvorming wordt voorgelegd. Deze financiële paragraaf is de toelichting op de grondexploitatie en geeft inzicht in het programma en de verwachte opbrengsten, de investeringsbehoefte, de fasering, de resultaatsverwachting en de risico's van de planontwikkeling.

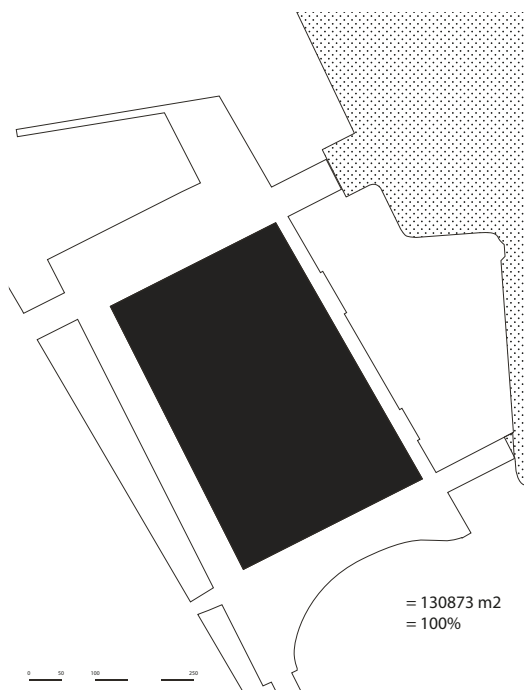
In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten zoals opgenomen in de grondexploitatie op hoofdlijnen toegelicht. Voor een gedetailleerde onderbouwing wordt verwezen naar de financiële paragraaf.

Programma en opbrengsten

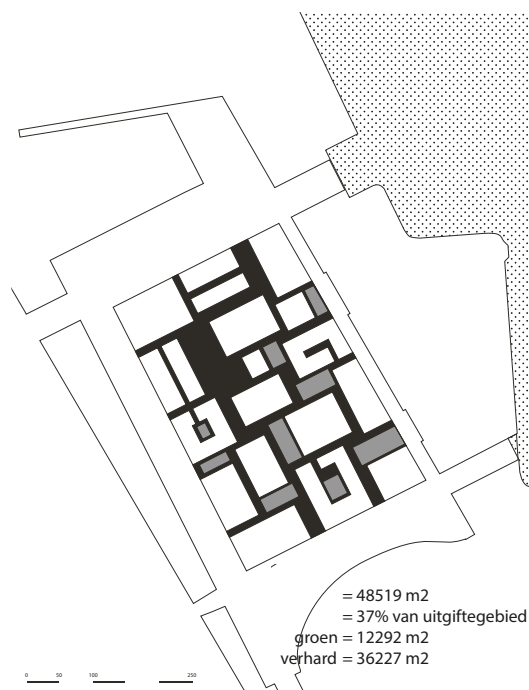
In de grondexploitatie wordt uitgegaan van de realisatie van 1.300 woningen en ca. 27.000 m² bvo aan voorzieningen. Het te realiseren vastgoedprogramma is vertaald naar grondopbrengsten per woningbouwtypologie en per functie conform het grondprijnsbeleid.

Het programma van de 1.300 woningen is (globaal) als volgt opgebouwd:

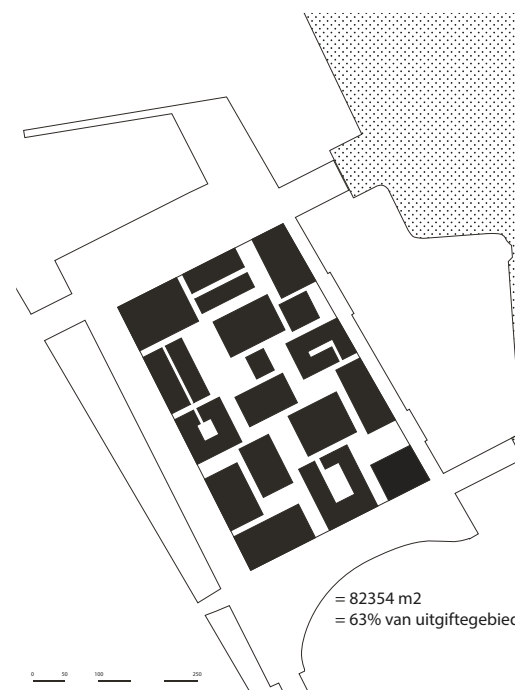
- 20% sociale huur (gestapeld)
- ca. 10% projectmatige bouw door ontwikkelaars
- ca. 70% zelfbouw (totaal 910 woningen), te onderscheiden naar individuele zelfbouw en collectief.



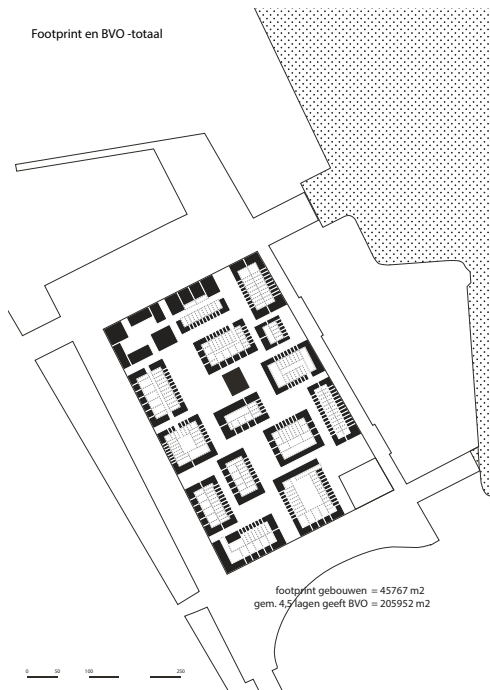
Verkevelingsstudie: netto woongebied



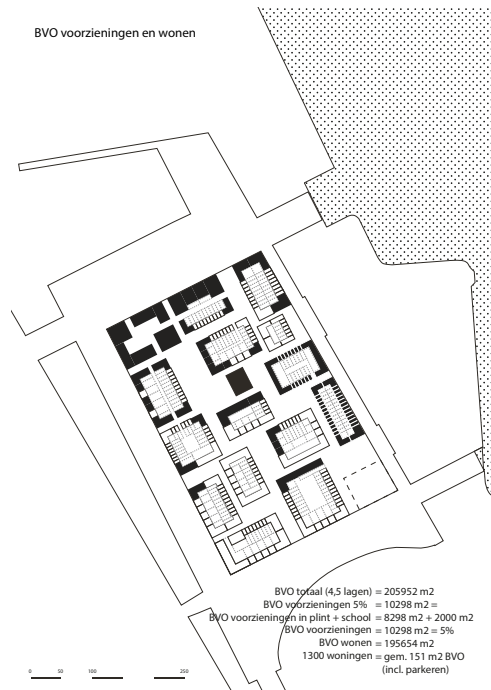
Verkevelingsstudie: openbare ruimte



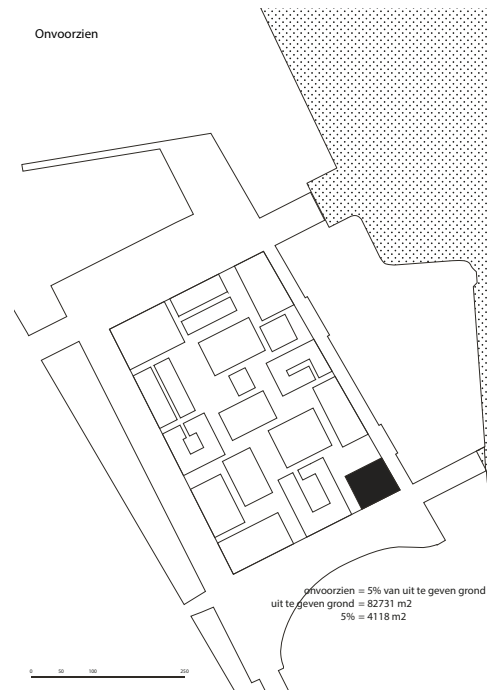
Verkevelingsstudie: uit te geven grond



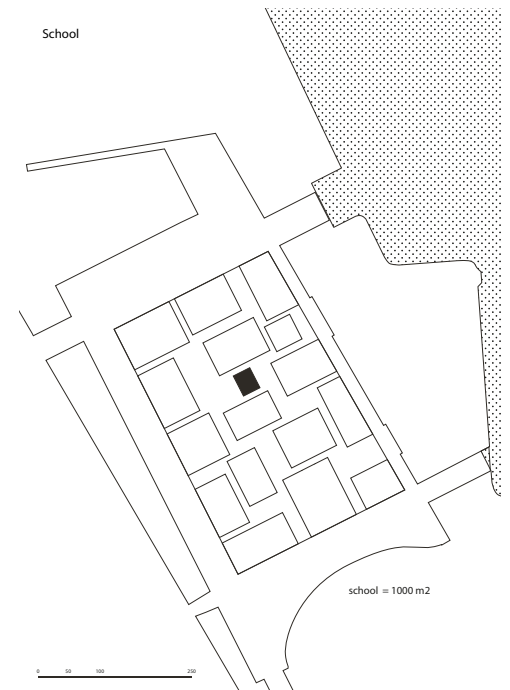
Verkavelingsstudie: voetprint en BVO



Verkavelingsstudie: BVO voorzieningen en wonen



Verkavelingsstudie: onvoorzien



Verkavelingsstudie: School

De gemiddelde woninggrootte voor eengezinswoningen bedraagt ca. 273 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), te realiseren binnen de rooilijn en het uitgeefbaar terrein. In deze oppervlakte is rekening gehouden met een parkeervoorziening op eigen terrein van 20 m² bvo. Hierdoor resulteert er ca. 220 m² gebruiksoppervlakte (gbo).

De meergezinswoningen hebben na aftrek van de ruimte voor de parkeervoorziening (bij sociale woningen wordt deze aftrek niet toegepast) een oppervlakte van ca. 114 m² bvo. Na toepassing van de vormfactor resteert er ca. 83 m² gbo per woning.

Er is ca. 27.000 m² bvo gereserveerd voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Met uitzondering van de school zijn alle voorzieningen gesitueerd in de plint.

Investerings

Een deel van de gronden onder het Centrumeiland zijn in bezit van de Staat. Deze worden op korte termijn verworven.

Het Centrumeiland is inmiddels bouwrijp. Er dient alleen nog een investering te worden gedaan in de zogenaamde 'terp' op het Centrumeiland. Naast een aantal specifieke investeringen zoals waterkeringen en thema's (Bewegende stad, Rainproof en duurzame energie) wordt de openbare ruimte ingericht conform de Puccinimethode.

Naast de verwervings- en uitvoeringskosten zijn er budgetten opgenomen voor proces- en VAT kosten.

Fasering en saldo

Uitgangspunt is een vastgesteld Stedenbouwkundig Plan en Investeringsbesluit in het 2e kwartaal 2016. Vanaf dat moment worden investeringen gedaan. De voorbereiding van de energietender en de (tijdelijke) waterkeringen zijn de eerste noodzakelijke investeringen, deze dienen op hoogte te zijn bij de oplevering eerste woning. De aanleg van de hoofdinfrastructuur en de openbare ruimte volgt de planning van de kaveluitgifte. De grondexploitatie kent een positief resultaat van € 5,2 mln. op netto contante waarde per 01-01-2016. De geraamde kosten bedragen € 85,9 mln. en de geraamde opbrengsten € 93,8 mln. De periode waarin de kosten en opbrengsten worden gerealiseerd bedraagt 11 jaar.

Economische uitvoerbaarheid Centrumeiland

Het stedenbouwkundig plan Centrumeiland is economisch uitvoerbaar. De financiële uitvoerbaarheid is middels de grondexploitatie aangetoond. Voor de investeringen van de gemeente in het woon- en bouwrijpmaken wordt dekking gevonden in het Vereveningsfonds.



15. Ruimtelijke kwaliteit en welstand

Centrumeiland wordt een zelfbouwbuurt. Bouwplannen worden getoetst aan het Welstandskader "Schoonheid van Amsterdam, onderdeel IJburg, met aandacht voor het specifieke karakter van het Centrumeiland. De ruimtelijke kwaliteit is ook gewaarborgd in de sturing op de kwaliteit van de openbare ruimte, opzetten van bouwveloppen en formuleren van criteria voor tenders en selecties van bouwgroepen.

Zelfbouwers zijn betrokken bij hun omgeving en willen het beste maken van hun huis en woonomgeving. Een groot deel van de ruimtelijke kwaliteit zal hieruit voortkomen. De kleinschalige korrel van uitgifte (kavels) en diversiteit in gevelbeeld als gevolg daarvan zijn typerend voor de ruimtelijke kwaliteit van het Centrumeiland, een belangrijk onderdeel van het stedelijke karakter.

Sturing op ruimtelijke kwaliteit vanuit de gemeente is hier anders dan in "gewone" nieuwbouwwijken. Veel wordt overgelaten aan zelfbouwers, de welstandstoets is terughoudend en aangepast aan het zelfbouw karakter van de buurt. Inzet van de gemeente concentreert zich in de zorg voor de kwaliteit van de openbare ruimte en het bevorderen van het realiseren van bijzondere ambities voor het eiland als geheel, de Bewegende stad en duurzaamheid.

Bevordering van de beoogde ruimtelijke kwaliteit gebeurt op verschillende schalen en momenten binnen het proces, van ontwerp tot aan realisatie en later door het dagelijkse leven in de buurt.

Bij het stedenbouwkundig ontwerp en het ontwerp van de openbare ruimte staat de kwaliteit van de stedelijke omgeving als prettige verblijfsplaats centraal. Dit krijgt vorm door aansluitende plinten, stedelijke vorm en structuur, inrichting, materialisering en detaillering. In de uitvoeringsfase is dit de taak van de gemeente.

Vanaf het moment dat de eerste kavels worden uitgegeven, kan het inrichten van de openbare ruimte starten in samenspraak met toekomstige bewoners. Dit leidt tot een bijzondere en eigen gebruikskwaliteit, met als voorwaarde dat het past binnen de ruimtelijke uitgangspunten van de gewenste stedelijke sfeer. Een balans tussen diversiteit en samenhang in het straatbeeld is essentieel.

Sturing op kwaliteit voor de bebouwing is een tweede onderdeel van de sturing op ruimtelijke kwaliteit en is afhankelijk van de type ontwikkeling. Voor zelfbouwkavels (70% woningen) zijn er individuele kavels en bouwgroepen.

- Individuele kavels (15% van woningen) worden via loting uitgegeven en de regels worden opgenomen in bouwveloppen. Deze regels hebben als doel de kwaliteit van de openbare ruimte (aansluiting op de begane grond, rooilijn, bouwhoogtes) en kwaliteit van de binnenruimte van het blok (open, onbebouwd, groen, binnenterrein, bezonning, inkijk en privacy) te waarborgen. Eisen voor bijvoorbeeld energieprestatie die hier gesteld worden beperken zich tot de wettelijk verplichte eisen.
- Voor bouwgroepen worden selectieprocedures gehouden. Criteria voor de selectie zullen de bijzondere eilandbrede ambities bevorderen, open plinten met collectieve ruimtes en niet-woonfuncties, bewegende stad (lage parkeernormen en maatregelen op gebouwniveau), energieneutraal bouwen (lage EPC op gebouwniveau, lokaal opwekken van energie), rainproof (groene daken, groene binnenhoven) en bijzondere architectonische uitstraling op bijzondere plekken in het gebied. Per bouwvelop wordt een keuze gemaakt betreffende aanvullende eisen op één of enkele van bovenstaande criteria.

Dezelfde manier van sturing op ruimtelijke kwaliteit door selectieprocedure geldt ook voor bouwveloppen voor de sociale huurwoningen (20%) , kavels die ontwikkeld worden door ontwikkelaars (10%) en publieke gebouwen (school). Bij grotere gebouwen, zoals de blokken aan de Pampuslaan en de school kan de nadruk op de ambitie bewegende stad nog sterker worden ingezet. Uitgangspunten hiervoor zijn gegeven in de bouwstenen van de beweeglogica (zie bijlage 3 - De Amsterdamse Beweeglogica).

Centrumeiland is een zelfbouweiland, waar de toekomstige bewoners voor zichzelf individueel of in groepsverband huizen bouwen. Wie voor zichzelf bouwt doet zijn uiterste best. Omdat het voor sommige bouwers de eerste keer zal zijn, is een adviesgroep beschikbaar. De leden ervan zijn ervaren in het bouwen in Amsterdam en in zelfbouw. Ze kunnen individueel of als groep worden geraadpleegd door bouwers en/of hun architecten. Ook op Centrumeiland moet rekening worden gehouden met de toekomst, als huizen verkocht en bewoond zullen worden door volgende generaties eilandbewoners. Daarom is hier het Amsterdamse Welstandstoezicht van kracht. Vanuit hun vakbekwaamheid kunnen de leden van het Welstandstoezicht helpen de architectuur van elk pand te verbeteren of te toetsen aan de context. Voor de architectonische kwaliteit gelden de algemene welstandseisen uit de nota Schoonheid van Amsterdam, onderdeel IJburg en de Oostelijke eilanden. Onderdeel van de welstandstoets. Bijzondere eisen worden gesteld aan markante plekken.

Markante plekken

Bijzondere plekken op het Centrumeiland worden ontwikkeld aan de hand van een op maat gesneden proces:

- Het grote ankerblok met een hoogteaccent op de kop van het plein - op de hoek van de Muiderlaan met de Pampuslaan, met een dominante positie aan de IJburgbaai.
- Het eerste blok op de Muiderlaan bij de oostelijke entree van IJburg en Amsterdam, met een karakteristieke uitstraling

van het Centrumeiland als duurzaam zelfbouweiland.

Een meervoudige opdracht of een prijsvraag maakt deel uit van het ontwerpproces voor de twee hoekblokken op de Muiderlaan. De extra aandacht zal leiden tot inspirerende voorbeelden voor bouwen in de 21e eeuw, op Europees niveau.

Aanbevelingen

De individualiteit van elk pand is het belangrijkste uitgangspunt voor de welstandstoetsing.

Een tweede uitgangspunt is integratie van alle gewenste voorzieningen in de architectuur van elk pand. Voor Centrumeiland ligt het accent op energieneutraal en rainproof. Van de bouwers wordt een grote inzet gevraagd op het gebied van energie-opwekking en woningisolatie. Zij worden uitgedaagd om met vernieuwende voorstellen voor maatregelen te komen, bijvoorbeeld:

- Zonnecellen kunnen ook in gevels worden opgenomen.
- Warmte kan worden opgewekt door terrasafscheidings.
- Zonnepanelen kunnen in het dak worden geïntegreerd of als pergola beschutting bieden op een dakterras.
- Gras- of sedumdaken dragen bij aan het klimaat, helpen de afvoer van regenwater te vertragen en zijn prettig voor het uitzicht vanaf een hoger gelegen verdieping

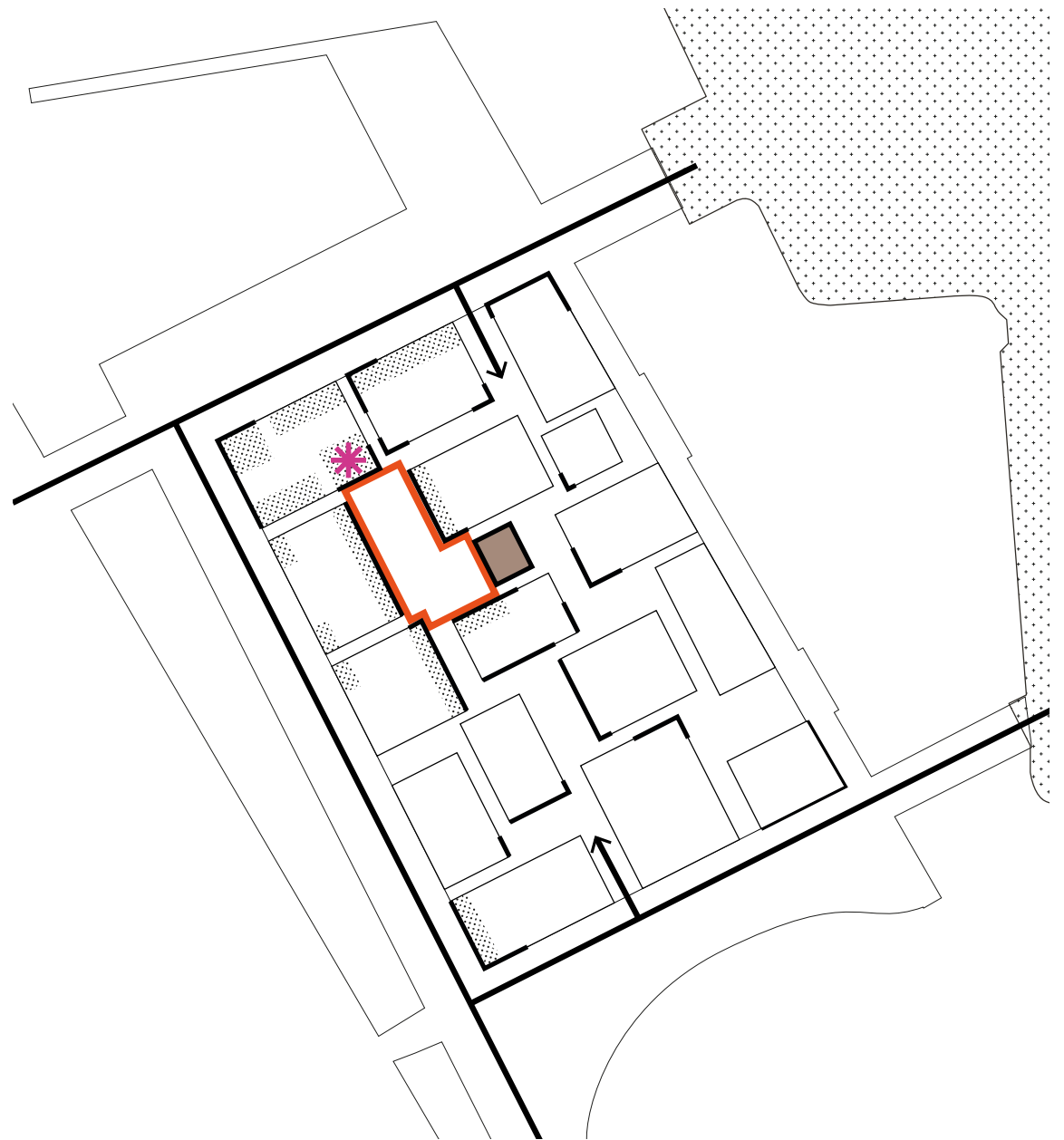
Laatste punt van aandacht in de toetsing is de aansluiting van het huis of pand op het openbaar gebied. Het Centrumeiland wordt dicht bebouwd, voor Nederlandse begrippen. Het publiek domein wordt omringd door woonruimtes. Gesloten binnenhoven bieden privacy binnenshuis, Beschutting bieden en verwelkomen horen beide bij de betekenis van de stadse voorgevel. De voordeur is toegang en signaal tegelijk.

Richtlijnen architectuur

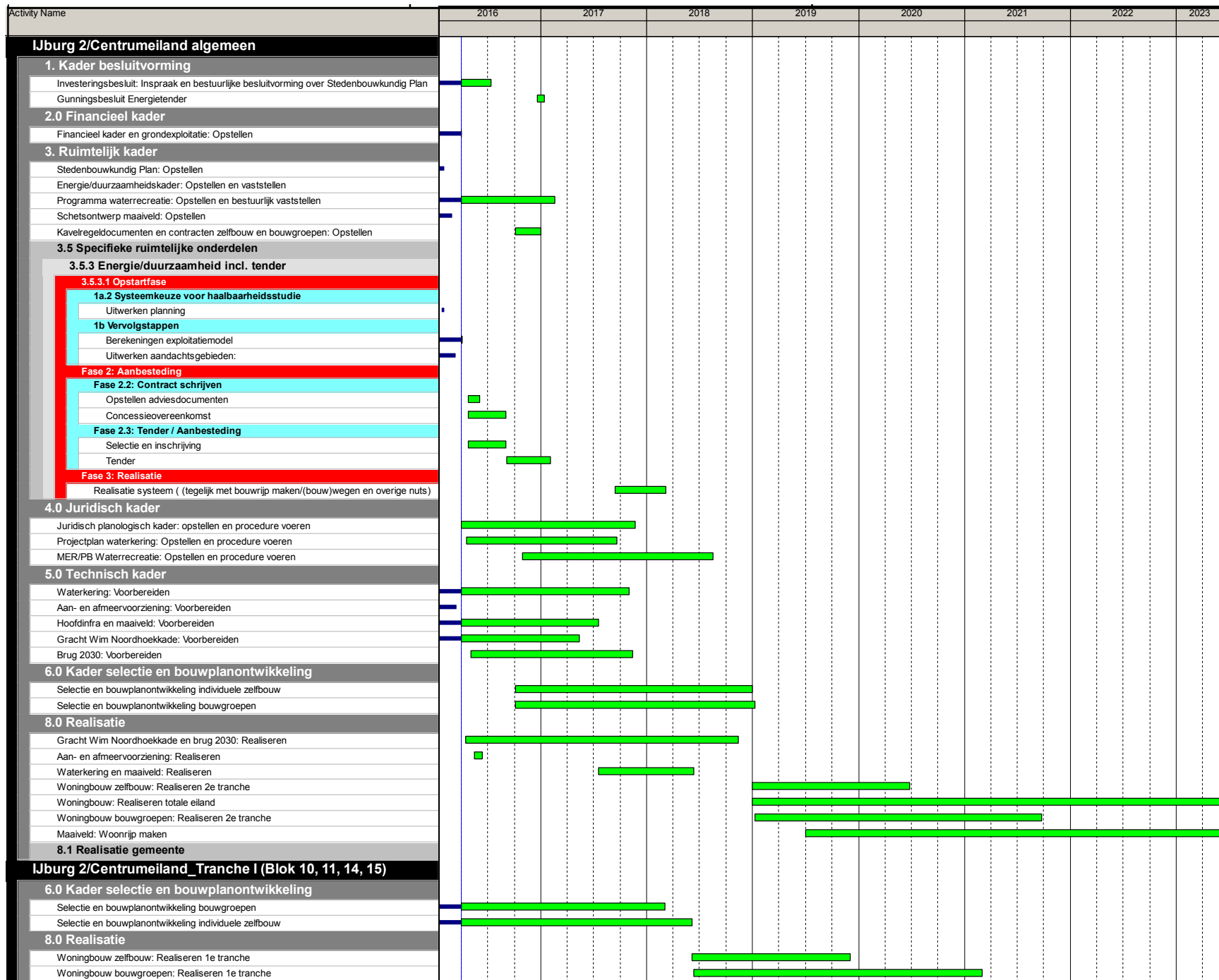
In het plan voor Centrumeiland zijn de hoeken van de blokken essentieel. Zij maken meer dan in andere stedenbouwkundige configuraties de sfeer en zetten de toon. Alle ontwerpen voor hoekwoningen worden besproken in de eerdergenoemde adviesgroep die voor het eiland als geheel wordt ingesteld. Sterke

hoeken die een vriendelijke uitstraling hebben naar het openbaar gebied zijn het doel.

De toon van het horizontale vlak waarop de panden staan en waartegen ze zich aftekenen is aards van tint, gebakken klinkers en een maximaal aandeel groen. Architectuur in lichte tinten steekt daar het best bij af, niettemin wordt de keuze van de hoofdtoon van de gevels van elk pand aan de bouwers overgelaten. Het principe van de individualiteit per pand weegt zwaarder. De vaste IJburg-eis dat materialen worden toegepast die mooi verouderen is ook hier van kracht. Het Centru-meiland moet immers een goed adres worden en blijven.



Markante plekken, actieve plinten en bijzondere architectuur



16. Planning

De planning van IJburg Centrumeiland is erop gericht dat medio 2018 de eerste woningbouw kan starten. De gemeenteraad neemt op 13 juli 2016 het Investeringsbesluit op basis van het SP. Na het Investeringsbesluit neemt de gemeente de verdere voorbereiding ter hand. Het betreft het afsluiten van contracten met bouwers, de technische voorbereiding, de voorbereiding van de aanbesteding voor de energievoorziening en het opstarten van juridisch-planologische procedures. In de tweede helft van 2016 start de bouwplanontwikkeling door de bouwende partijen en zal de gemeente de aanbesteding van de duurzame energievoorziening opstarten.

Begin 2017 zal de energievoorziening gegund worden en zal het realisatie traject opgestart worden. Eind 2017 start het bouwrijp maken van het Centrumeiland. Nutsvoorzieningen worden dan aangebracht en de eerste wegen zullen dan worden aangelegd. Na afronding van de juridisch-planologische procedures kunnen de eerste omgevingsvergunningen worden aangevraagd door de bouwende partijen. Vanaf het tweede kwartaal 2018 gaat de woningbouw van start.

De bouwactiviteiten zullen naar verwachting circa zeven jaar in beslag nemen, zodat omstreeks 2025 IJburg Centrumeiland kan worden afgerond.



17. Besluitvorming en communicatie

In dit stedenbouwkundig plan is de input verwerkt van de consultatie van de huidige en toekomstige bewoners van IJburg, de experts en (toekomstige) gebruikers van het gebied. De gemeente blijft eindverantwoordelijk voor het plan.

Startvisie en bijeenkomsten

Als vertrekpunt voor het plan is in het voorjaar van 2015 een Startvisie opgesteld. Deze Startvisie is de eerste vertaling van de Verkenning uit 2013, het project 'Stad in Zicht' en de actuele bestuurlijke ambities. Aan de hand van de Startvisie zijn vervolgens bijeenkomsten georganiseerd:

- Een workshop met de raadscommissie Ruimtelijke Ordening van de Centrale stad;
- Een bijeenkomst met het Algemeen Bestuur van Stadsdeel Oost;
- Bijeenkomsten voor de deelnemers van 'Stad in Zicht' en andere geïnteresseerden;
- Expertmeetings rondom de thema's: zelfbouw, waterbestendige en klimaatneutrale inrichting, energiehuishouding en een gezonde wijk / bewegende stad.

Inspraak en consultatie

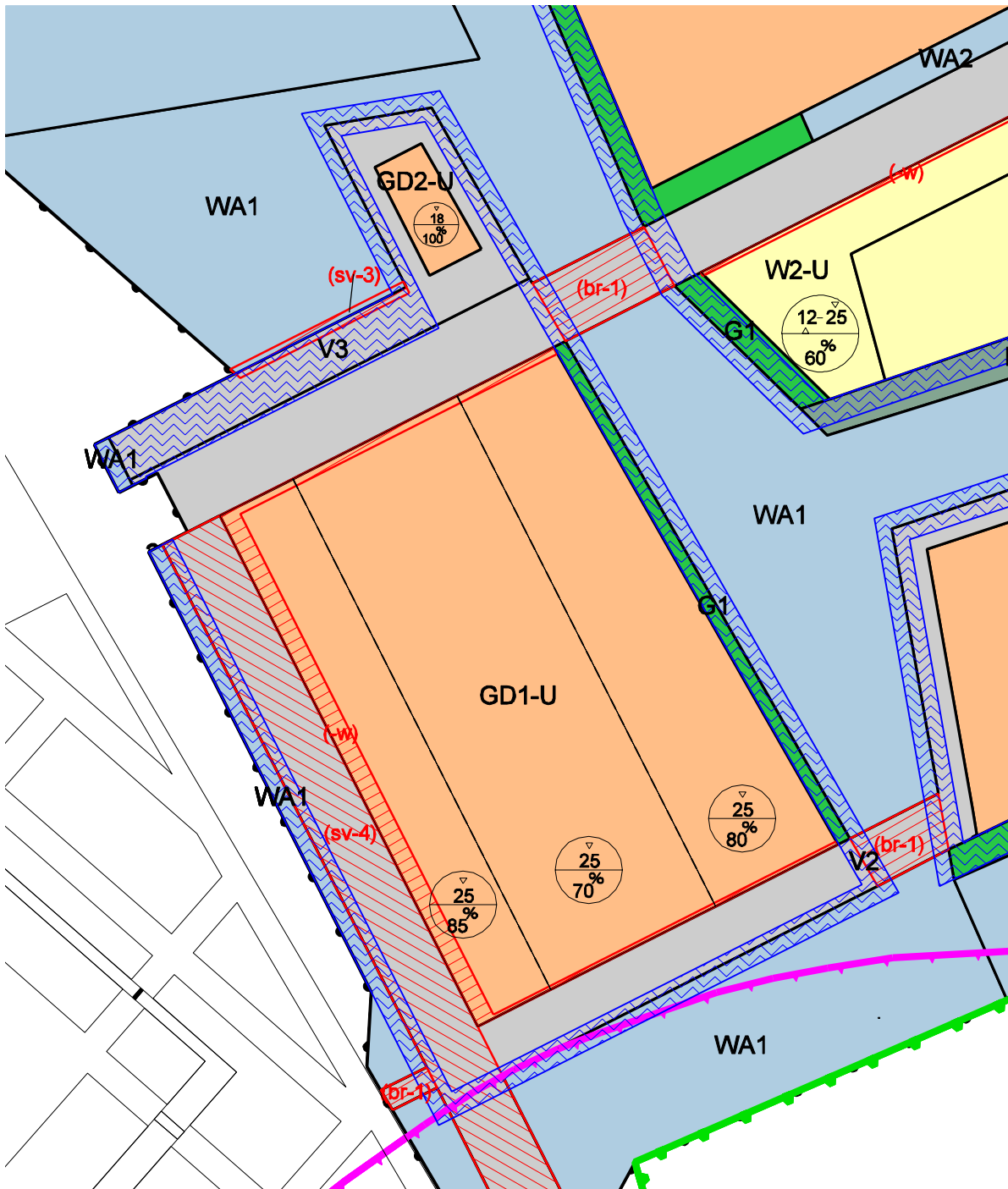
Met de resultaten van deze bijeenkomsten is dit concept stedenbouwkundig plan opgesteld. Eind 2015 / begin 2016 is dit aan bewoners van IJburg en andere geïnteresseerden gepresenteerd. Ook is begin 2016 met specifieke doelgroepen – de (toekomstige) zelfbouwers en bewoners en andere geïnteresseerden – gesproken over de mogelijkheden voor tijdelijke initiatieven. Het Algemeen Bestuur van Stadsdeel Oost heeft een advies opgesteld.

Parallel aan de inspraak is een consultatie over het plan gevoerd onder vertegenwoordigers van maatschappelijke groepen en (andere) overheden. Het gaat onder andere om provincie, Waternet, Rijkswaterstaat, fietsersbond, nood- en hulpdiensten. In totaal circa 40 partijen.

Definitief plan

De resultaten van de consultatie en inspraak zijn verwerkt in dit definitieve Stedenbouwkundig plan. Ook is een inspraaknotitie opgesteld waarin staat aangegeven hoe met de reacties wordt omgegaan. Deze inspraaknotitie wordt samen met het stedenbouwkundig plan ter vaststelling aan het gemeentebestuur aangeboden.





Bestemmingen

G1 en 2 Groen	V1 t/m 3 Verkeer
N1 t/m 3 Natuur	WA1 t/m 4 Water

Uit te werken bestemmingen

GD1/m8-U Gemengd uit te werken
S-U Sport uit te werken
W1/m4-U Wonen uit te werken

Aanduidingen

	Aanduidings vlak
(bg)	begraafplaats
(br-1)	brug
(br-2)	fiets- en busbrug
(sg-1)	oetkopen eilanden
(str-1)	strand 1
(str-2)	strand 2
(sd)	strekdam
(sv-1)	trambaan toegestaan
(sv-2)	zoekgebied fietsbrug
(sv-3)	aan- en afmeren toegestaan
(sv-4)	extra geluidreducerend asfalt
(sv-nn)	natte natuurontwikkeling
(v)	verkeer 2 toegestaan
(-w)	woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen niet toegestaan
(wa)	water verplicht
 	Geluidzone industrieterrein
 	Overig waardevol of beperkingsgebied speciale beschermingszone
- - - - -	Scheidinglijn bebouwingswaarden
	Waterstaatkundig werk waterkering

Symbolen

25 40%	maximum bouwhoogte maximum bebouwingspercentage
12-25 60%	minimum - maximum bouwhoogte maximum bebouwingspercentage

Verklaringen

	Plangrens		Topografie
	Bestemmingsgrens		

Afbeelding: uitsnede Centrumeiland bestemmingsplan IJburg 2e fase

18. Juridische aspecten

Bestemmingsplan IJburg 2e fase

Het Centrumeiland valt binnen het globale bestemmingsplan IJburg tweede fase. Het bestemmingsplan IJburg 2e fase is op 20 mei 2009 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk geworden op 22 juli 2010. Op 21 april 2009 hebben burgemeester en wethouders van Amsterdam hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld.

In het kader van het bestemmingsplan IJburg 2e fase is een Milieu Effect Rapport (MER) opgesteld. In het MER zijn de effecten op het milieu als gevolg van de aanleg van IJburg 2e fase onderzocht. Voor zover noodzakelijk voor het beschermen van natuur en milieu zijn in het bestemmingsplan aanvullende regels opgenomen.

Voor Centrumeiland zijn de bestemmingen Water 1, Verkeer 3, Groen 1, Gemengd 1-uit te werken en Gemengd 2-uit te werken opgenomen. Daarnaast zijn aanduidingen opgenomen voor waterkeringen.

Voor het aanleggen van Centrumeiland en tijdelijke functies zijn de afgelopen jaren diverse omgevingsvergunningen verleend.

Uitwerkingsplan woningbouw en voorzieningen middengebied

Voor het gebied Gemengd 1-uit te werken waar de bouw van woningen en voorzieningen wordt beoogd geldt een uitwerkingsplicht. Voordat omgevingsvergunningen kunnen worden verleend is het noodzakelijk om een uitwerkingsplan ex artikel 3.6 lid 1 onder b Wro vast te laten stellen door Burgemeester en wethouders. Na vaststelling maakt dit uitwerkingsplan deel uit van het bestemmingsplan IJburg 2. Op basis van een uitwerkingsplan kunnen vervolgens omgevingsvergunningen worden afgegeven. Het is ook mogelijk om op basis

van een concept uitwerkingsplan omgevingsvergunningen af te geven (anticipatieregeling).

In het bestemmingsplan IJburg 2e fase staat in de uitwerkingsregels aangegeven binnen welke kaders het uitwerkingsplan moet worden opgesteld. Zo zijn maximaal 1500 woningen toegestaan. Daarnaast zijn diverse andere functies mogelijk zoals maatschappelijke dienstverlening, horeca en bedrijven categorie 1 en 2. Per functie is het maximale metrage vastgelegd in de uitwerkingsregels. Voor het gebied geldt een maximale bouwhoogte van 25 meter, stedenbouwkundige hoogteaccenten van 36 meter zijn onder voorwaarden toegestaan.

In de uitwerkingsregels zijn voorwaarden opgenomen voor het situeren van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Dit volgt uit het besluit hogere grenswaarden. Langs de Muiderlaan, Pampuslaan en Strandlaan zijn geluidgevoelige bestemmingen alleen toegestaan als maatregelen worden getroffen zoals dove gevels en geluidluwe zijden, danwel indien wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of het besluit hogere grenswaarden. Woningbouw die een geluidafschermdende werking heeft voor achterliggende woningbouw moet eerst worden gerealiseerd.

De wegen in het middengebied moeten worden aangelegd als 30 km/u wegen. Per woning mag maximaal gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning worden toegestaan.

Het stedenbouwkundig plan voldoet aan de voorwaarden die in het vigerende bestemmingsplan zijn vastgelegd. Het nu voorliggende Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland past daarmee ook binnen de kaders van het MER.

Infrastructuur en waterkeringen

Voor het gebied Gemengd 1-uit te werken waar de bouw van woningen en voorzieningen wordt beoogd geldt een uitwerkingsplicht. Voordat omgevingsvergunningen kunnen worden verleend is het noodzakelijk om een uitwerkingsplan ex artikel 3.6 lid 1 onder b Wro vast te laten stellen door Burgemeester en wethouders. Na vaststelling maakt dit uitwerkingsplan deel uit van het bestemmingsplan IJburg 2. Op basis van een uitwerkingsplan kunnen vervolgens omgevingsvergunningen worden afgegeven. Het is ook mogelijk om op basis van een concept uitwerkingsplan omgevingsvergunningen af te geven (anticipatieregeling).

In het bestemmingsplan IJburg 2e fase staat in de uitwerkingsregels aangegeven binnen welke kaders het uitwerkingsplan moet worden opgesteld. Zo zijn maximaal 1500 woningen toegestaan. Daarnaast zijn diverse andere functies mogelijk zoals maatschappelijke dienstverlening, horeca en bedrijven categorie 1 en 2. Per functie is het maximale metrage vastgelegd in de uitwerkingsregels. Voor het gebied geldt een maximale bouwhoogte van 25 meter, stedenbouwkundige hoogteaccenten van 36 meter zijn onder voorwaarden toegestaan.

In de uitwerkingsregels zijn voorwaarden opgenomen voor het situeren van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Dit volgt uit het besluit hogere grenswaarden. Langs de Muiderlaan, Pampuslaan en Strandlaan zijn geluidgevoelige bestemmingen alleen toegestaan als maatregelen worden getroffen zoals dove gevels en geluidluwe zijden, danwel indien wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB of het besluit hogere grenswaarden. Woningbouw die een geluidafschermdende werking heeft voor achterliggende woningbouw moet eerst worden gerealiseerd.

De wegen in het middengebied moeten worden aangelegd als 30 km/u wegen. Per woning mag maximaal gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning worden toegestaan.

Het stedenbouwkundig plan voldoet aan de voorwaarden die in het vigerende bestemmingsplan zijn vastgelegd. Het nu voorliggende Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland past daarmee ook binnen de kaders van het MER.

Tijdelijke initiatieven

Voor tijdelijke initiatieven zal afhankelijk van de aard van het initiatief een tijdelijke of permanente omgevingsvergunning kunnen worden verleend.

19. Waterparagraaf

Het Centrumeiland is een nieuw met zand opgespoten eiland in het IJmeer. Het waterpeil van het IJmeer varieert van een fluctuerend zomerpeil tussen NAP -0,10m en NAP -0,30m en een vast winterpeil van NAP -0,40m. Het werkelijke peil kan behoorlijk variëren ten gevolge van opwaaiing. Het Centrumeiland kenmerkt zich door het ontbreken van intern oppervlaktewater en is relatief hoog aangelegd, tot 5,5 meter boven NAP.

Rollen en verantwoordelijkheden in het waterbeheer

Waternet voert in opdracht van de gemeente Amsterdam de gemeentelijke watertaken uit. Hieronder wordt verstaan: de hemelwaterafvoer, vuilwater afvoer en de grondwaterzorgtaak. Waternet voert daarnaast ook de waterkering-, waterbeheer en de zuiveringstaken uit van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Het waterbeheer van het IJmeer wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

Oppervlaktewater en natuur

Op het eiland zelf komt geen intern oppervlaktewater voor. Het IJmeer is een nat natuurgebied van grote waarde wat leidend is bij de ontwikkeling van de eilanden. Met name de randen van het Centrumeiland bieden nieuwe mogelijkheden voor de ontwikkeling van natte natuur, zoals luwteplekken, maar ook door hoogteverschil op het eiland zelf waardoor een verbinding tussen droge en natte milieu mogelijk is. Met name de zuidelijk gelegen oever kan zich ontwikkelen tot een natuurlijk, waterrijk milieu. De waterkwaliteit van het IJmeer mag niet verslechteren t.g.v. de ontwikkeling van de eilanden, dit is het zogenaamde stand-still beginsel.

Hemelwater en Rainproof

Op het Centrumeiland wordt geen hemelwaterriool aangelegd. Als het hemelwater wat op het eiland valt wordt lokaal vastgehouden en geïnfiltreerd. Het is daarom belangrijk dat er geen gebruik wordt gemaakt van uitlogende bouwmaterialen aan de buitenkant van de woningen en bij de inrichting van de openbare ruimte.

De voorkeur gaat uit naar het (deels) zichtbaar af laten stromen van hemelwater richting de verschillende groenvlakken vanwaaruit het kan infiltreren. Aandachtspunt hierbij is het voorkomen van verontreinigingen tijdens het afstromen. Op particulier terrein is het streven om hemelwater zoveel mogelijk vast te houden door het toepassen van groene daken en het hemelwater te infiltreren in de binnentuin. Bij de aanleg van ondergrondse parkeergarages moet aandacht worden besteed aan hoe het hemelwater lokaal kan worden verwerkt.

In extreme situaties kan het hemelwater uit de openbare ruimte gecontroleerd over de randen in het IJmeer stromen, via een uitstroomvoorziening zodat de waterkwaliteit in het IJmeer niet verslechtert (stand-still beginsel).

Het eiland wordt Rainproof ingericht, dit wil zeggen dat de openbare ruimte zo wordt ontworpen dat er geen schade ontstaat bij een extreme neerslag van 60mm/uur. Zie ook het hoofdstuk Rainproof.

Grondwater

Algemeen uitgangspunt bij nieuwe gebieden is dat er geen grondwaterproblemen ontstaan en dat er voldaan wordt aan de gemeentelijke grondwaternorm (grondwaterstand 0,9 meter onder maaiveld bij bouwen met kruipruimte en 0,5 meter onder maaiveld bij bouwen zonder kruipruimte met een maximale overschrijding van eens per 2 jaar gedurende 5 aaneengesloten

dagen). Uitgangspunt is dat er geen drainage wordt toegepast, en dat ondergrondse werken waterdicht worden uitgevoerd.

Op Centru-meiland wordt het grondwater aangevuld door infiltratie van hemelwater. Door de hoge ligging, het reliëf en de goede doorlatendheid van de bodem wordt eerder een lage grondwaterstand dan een te hoge grondwaterstand verwacht, en dan met name in perioden met weinig tot geen neerslag. De grondwatersituatie is uiteindelijk bepalend voor de beplantingskeuze op het eiland.

Afvalwater

Voor een rioolgemaal moet ruimte gereserveerd worden in het binnendijkse gebied.

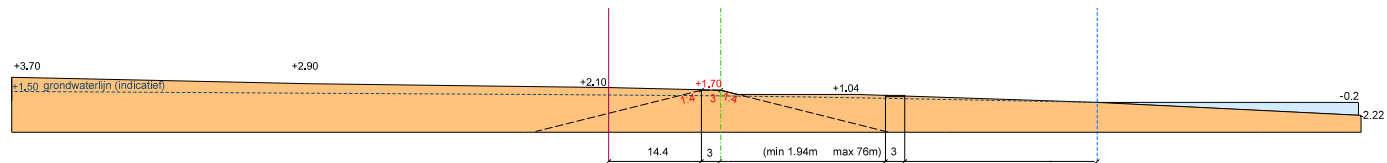
Waterkeringen

Centru-meiland ligt in het IJmeer wat is aangemerkt als buiten water. Om het eiland worden daarom primaire keringen aangelegd die het eiland beschermen tegen overstromen. De kering aan de noordzijde van het eiland ligt vol op de wind en de golven. De zuid en westkant liggen beschut voor sterke wind en golven. De oostkant wordt beschermd door een luwtedam die in 2014 in het IJmeer is aangelegd.

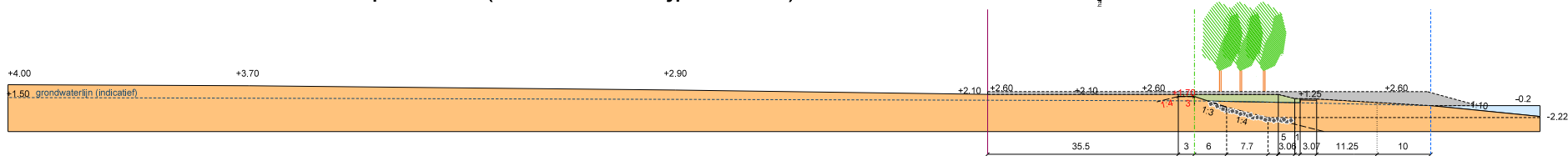
Alle keringen krijgen een harde oeverbescherming. De waterkeringen worden dusdanig ontworpen dat ze op een reguliere wijze kunnen worden onderhouden. Het kernprofiel van de waterkering dient vrij te blijven van oneigenlijke elementen. Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de nieuwste inzichten en Ontwerpnormen. Tevens wordt rekening gehouden met een maximale peilstijging van het IJsselmeer van 30cm tot 2100. Indien bij voldoende pompcapaciteit deze maximale peilstijging van het IJsselmeer gegarandeerd wordt, stijgt het Markermeer tussen 2050 en 2100 met 18cm (60% van de peilstijging van het IJsselmeer).

Bijlagen

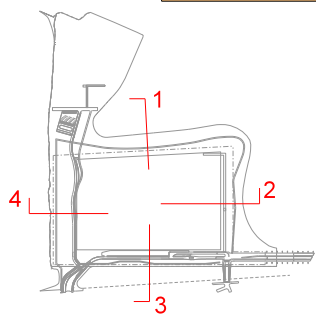
Bijlage 1: Profielen



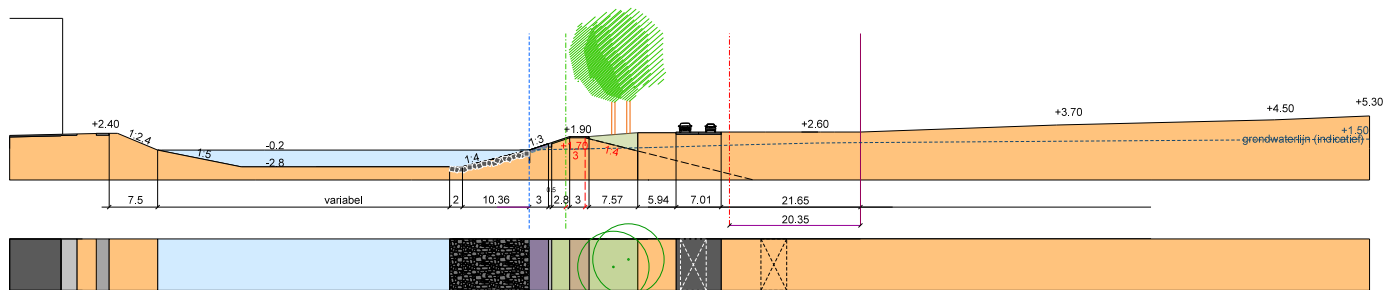
profiel 1 (fase 1 bouwrijp maken)



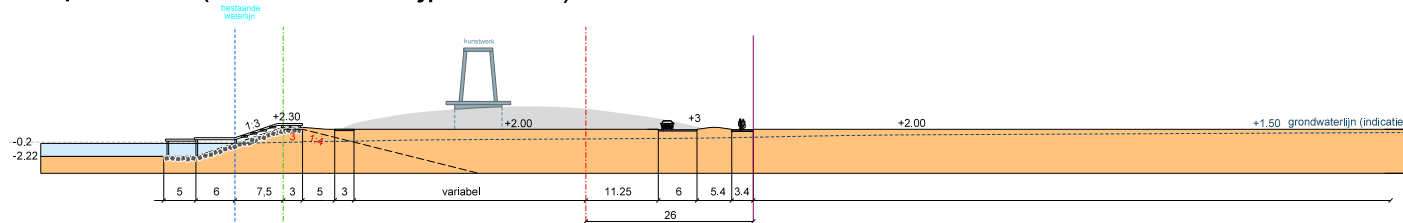
profiel 2 (fase 1 bouwrijp maken)



- - - as wegen
- - - waterlijn -0.20 t.o.v. N.A.P.
- - - referentie kruinlijn
- uitgeefbaar terrein

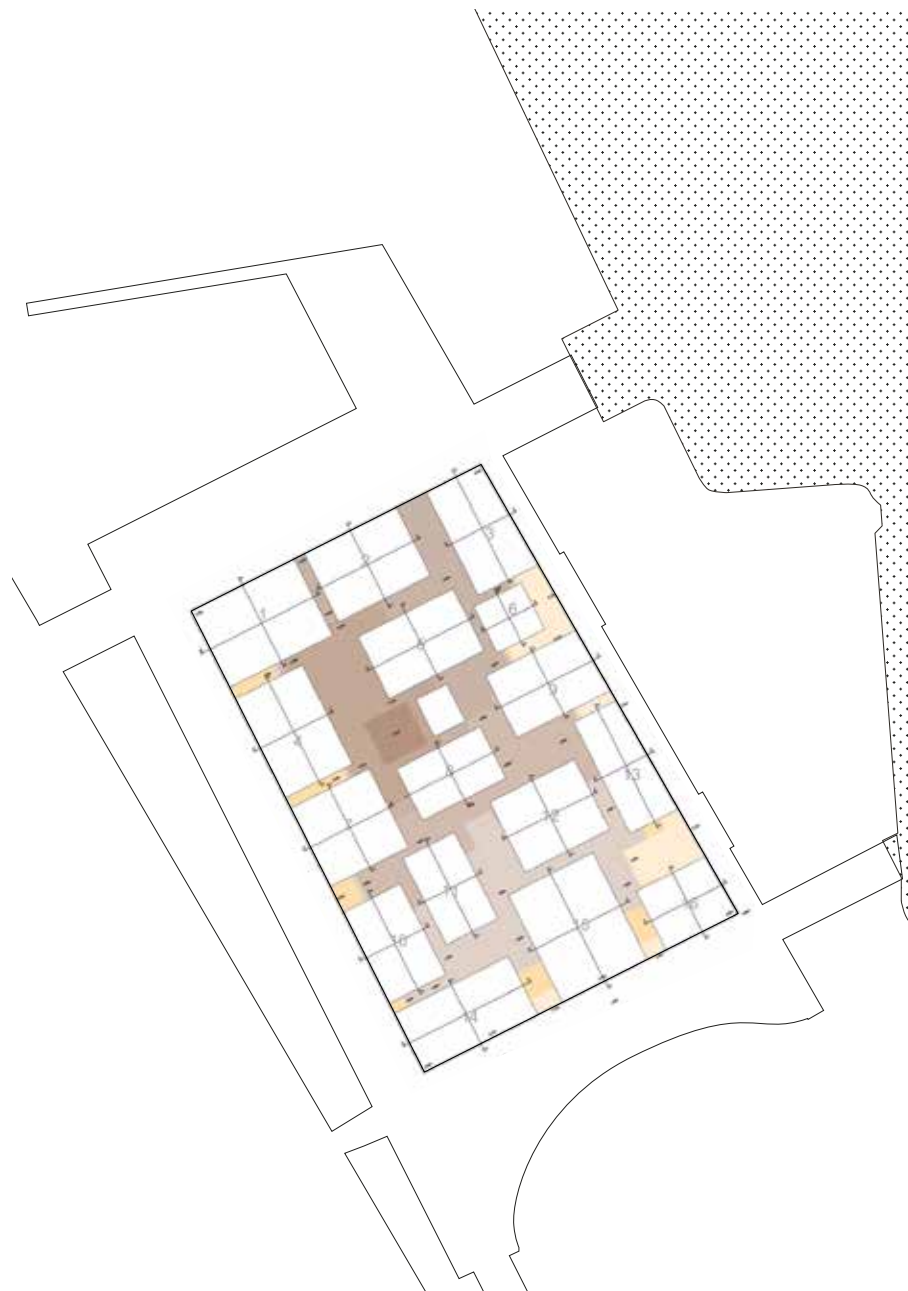


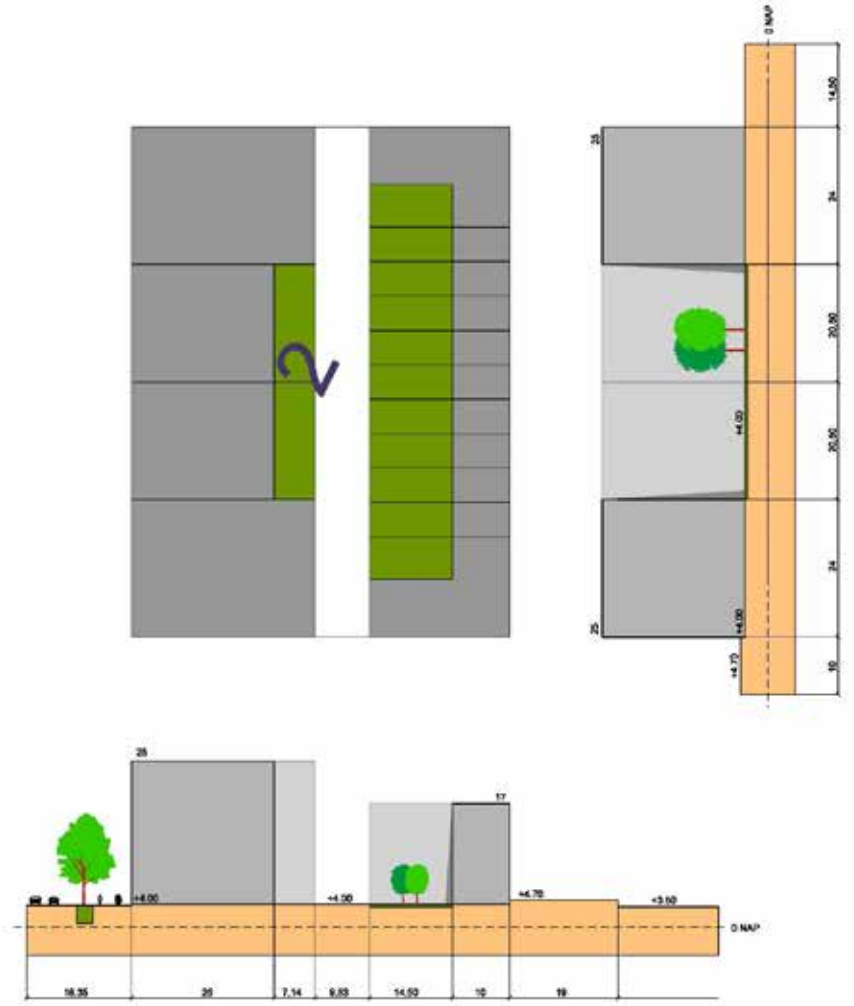
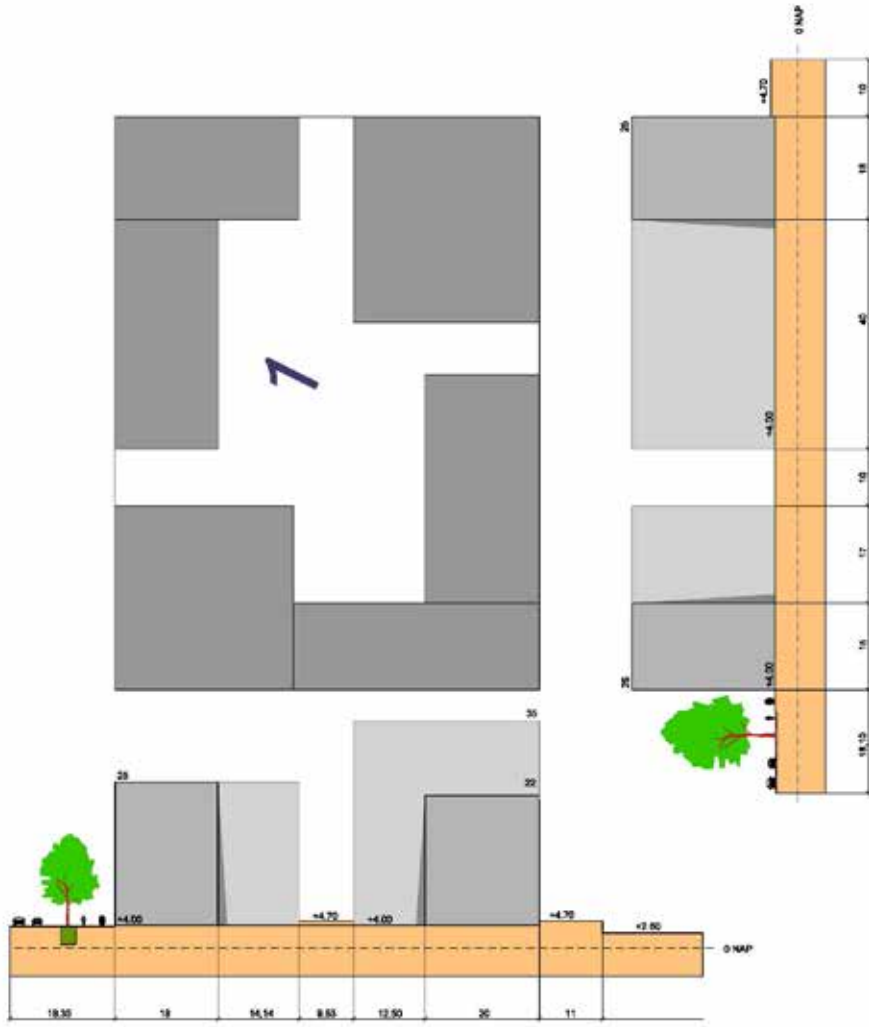
profiel 3 (fase 1 bouwrijp maken)

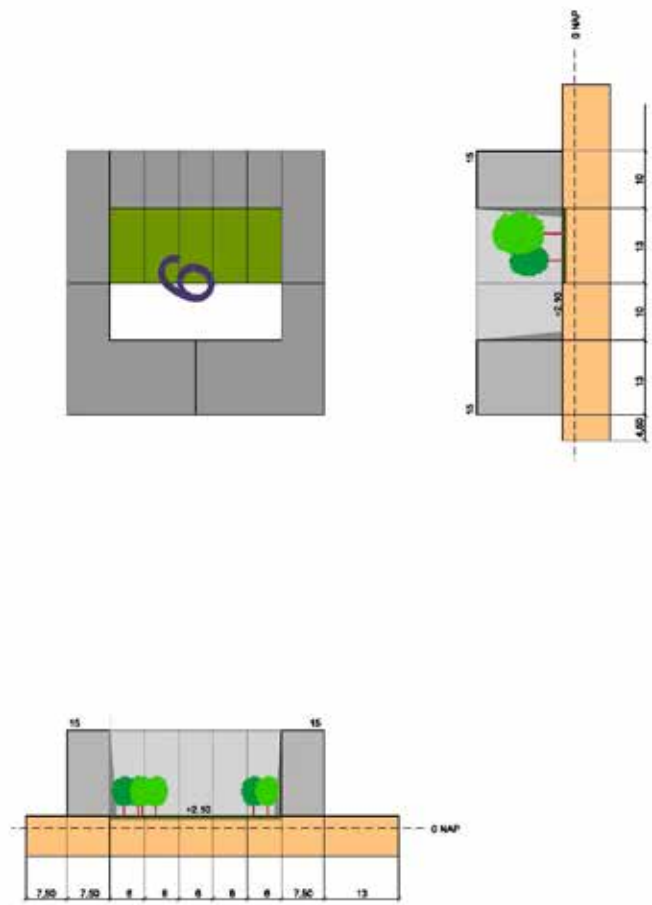
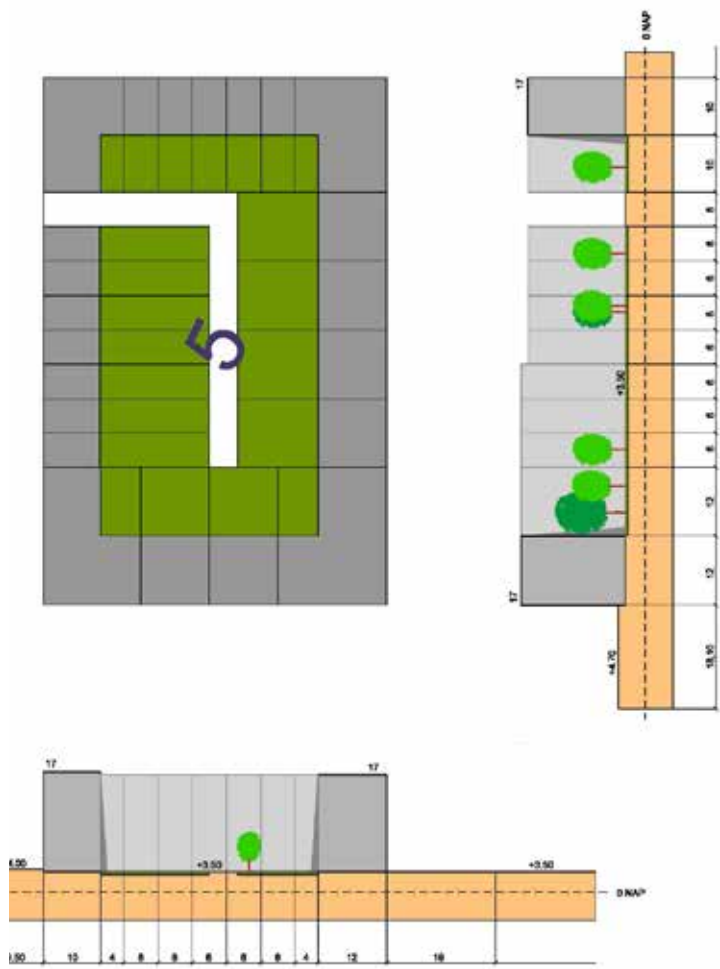


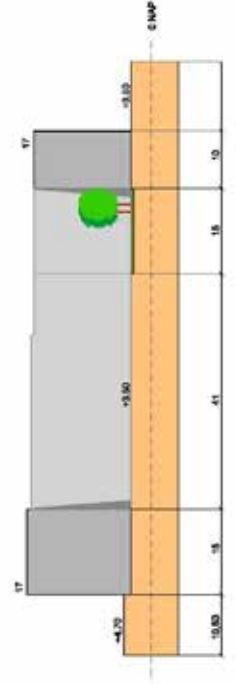
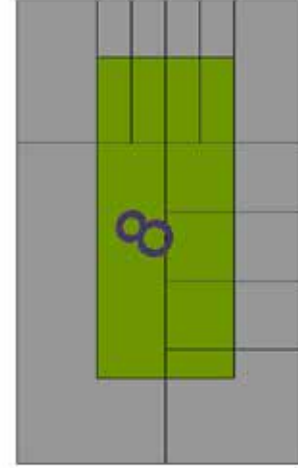
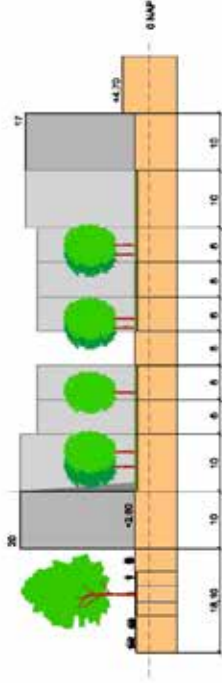
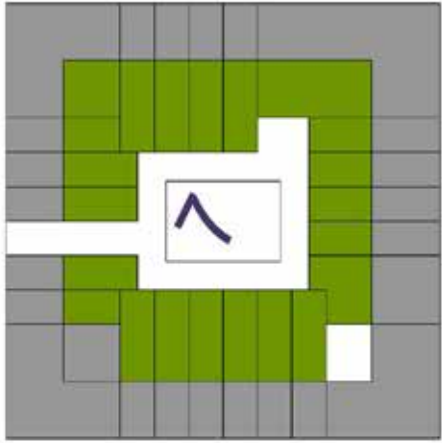
profiel 4 (fase 1 bouwrijp maken)

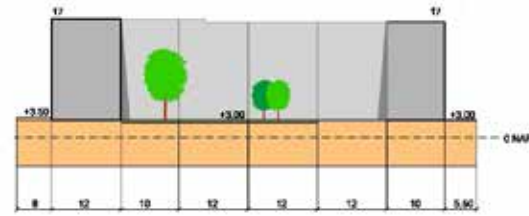
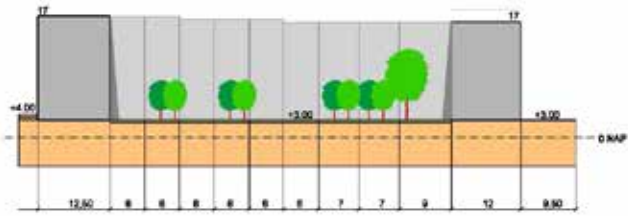
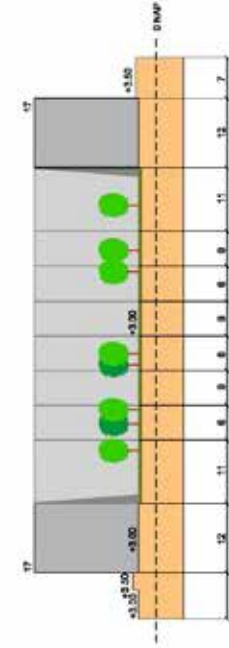
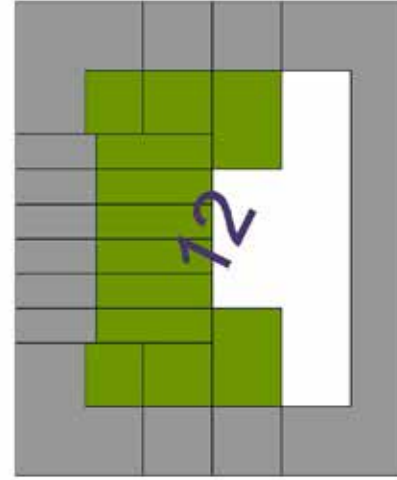
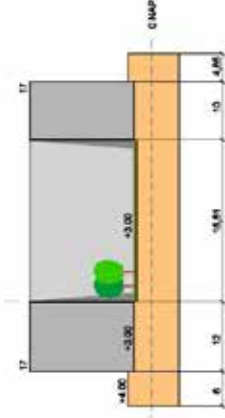
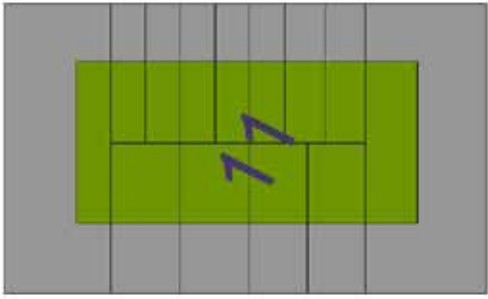
Bijlage 2: Voorbeelduitwerkingen bouwblokken

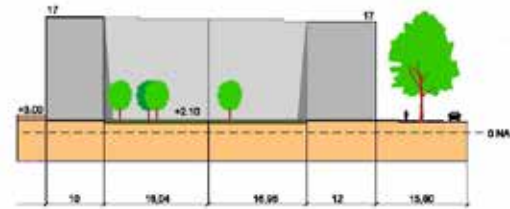
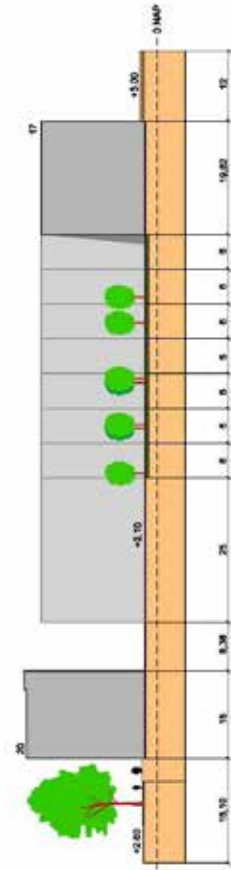
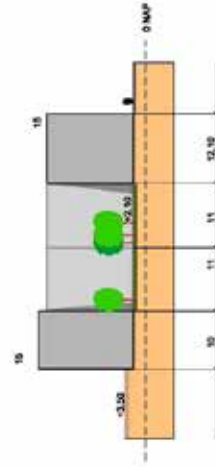
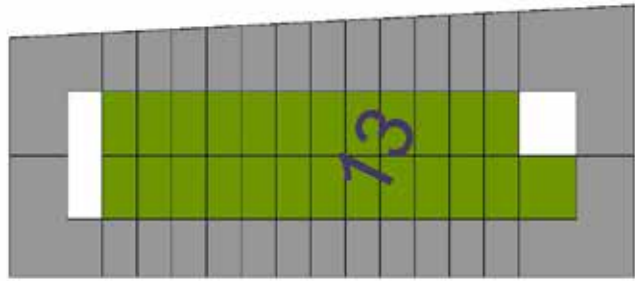


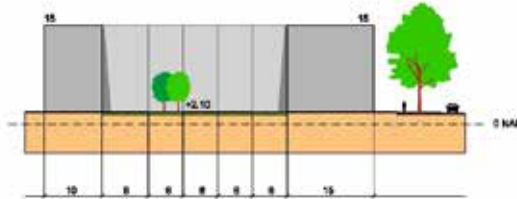
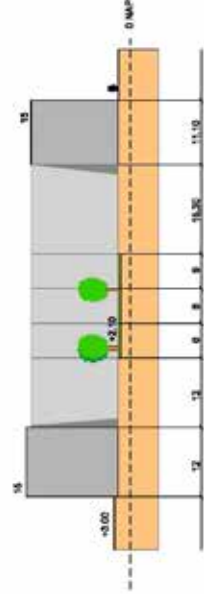
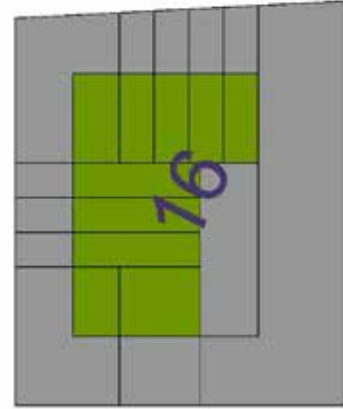
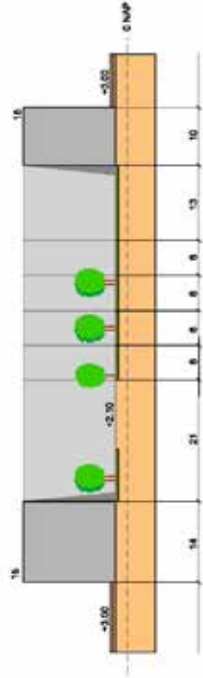
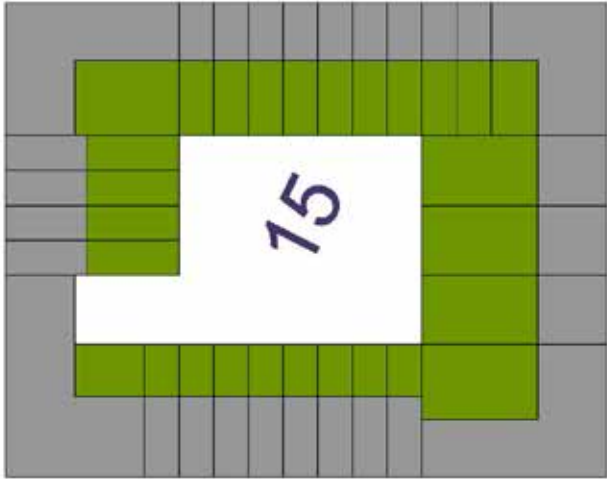












Bijlage 3: De Amsterdamse Beweeglogica

Centrumeiland is de eerste echte proeftuin van de Bewegende Stad. Het plan is daarmee een voorloper in de stad. Vanaf het allereerste ontwerp, in het voorjaar van 2015, is nagedacht over een inrichting die aanzet tot meer bewegen. Daarbij is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken en richtlijnen voor beweegvriendelijk ontwerp, zoals de Active Design Guidelines van New York, maar ook eigen onderzoek als 'Bewegen moet beloond worden'. Deze stonden ook mede aan de basis van de Beweeglogica. Ander belangrijk aspect is dat bij de uitwerking van de plannen samengewerkt is door experts uit het fysieke en uit het sociale domein. Samen hebben zij in workshops vormgegeven aan de plannen voor de beweegvriendelijke leefomgeving van Centrumeiland.

De Amsterdamse Beweglogica:

De ambitie van de Bewegende stad is: Alle Amsterdammers bewegen. Buiten én binnen, als ze onderweg zijn, door te sporten en door te spelen. De Beweglogica laat zien hoe Amsterdam deze ambitie waar kan maken. Geïnspireerd door de Active Design Guidelines van New York legt de Beweglogica de relatie tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on)bewuste keuze van mensen om te bewegen. In het besef dat bewegen niet voor elke Amsterdammer even gemakkelijk is. De uitgangspunten van de Bewegende Stad benoemen de meest belangrijke aspecten die nu en op de lange termijn zorgen voor een stad die uitnodigt tot bewegen. Hier gaat Amsterdam als stad voor staan en haar best voor doen. De lijst van bouwstenen concretiseert de uitgangspunten. De lijst is flexibel wat betekent dat ze niet overal toepasbaar zijn, dit is afhankelijk van plek en opgave, en dat er bouwstenen bij kunnen komen of afvallen, afhankelijk van nieuwe inzichten of vraagstukken.



1. De Bewegende Stad geeft ruim baan aan de fietser en de voetganger

TOELICHTING

De eerste keuze van Amsterdammers om zich door de stad te bewegen is fietsend of lopend. Zowel de stad als geheel, als buurten en straten kunnen hieraan bijdragen. In een levendige en aantrekkelijke stad - een stad met een hoge dichtheid - gaan mensen graag naar buiten. Ze lopen of fietsen om naar werk, de slager, school of het café te gaan. Daarom streven we naar buurten met een gemengd voorzieningenpatroon, zodat voorzieningen te voet en per fiets goed bereikbaar zijn.

Daarnaast zorgt deze menging voor levendige straten met publieke voorzieningen, winkels en bedrijvigheid en mensen die daar gebruik van maken. Een menging van functies als wonen en voorzieningen zorgt bovendien voor minder autogebruik, doordat voorzieningen in de buurt zijn. Er wordt ook een hoge dichtheid aan straten gemaakt in nieuwe buurten, omdat een fijnmazig stratenpatroon uitnodigt tot bewegen. Bij de inrichting van de openbare ruimte en de routes door de stad wordt eerst aan de fietser en de voetganger gedacht. Aan hen wordt zoveel mogelijk ruimte geboden. Omdat de inrichting van de stad om maatwerk vraagt worden voor elke plek afwegingen gemaakt ten behoeve van veiligheid, doorstroming en comfort.

BOUWSTENEN

AANSLUITING OP BELEID

BOUWSTENEN	AANSLUITING OP BELEID
 Hoge dichtheid Amsterdam kiest bij gebiedsontwikkeling voor wijken met een hoge dichtheid.	Structuurvisie/Koers 2025
 Gemengd voorzieningenpatroon Amsterdam streeft ernaar dat dagelijkse voorzieningen per fiets en te voet goed bereikbaar zijn. Amsterdam faciliteert de menging van functies als wonen, werken en stedelijke voorzieningen in straten en buurten.	Structuurvisie/Uitvoeringsagenda Mobiliteit/ Visie Openbare Ruimte Structuurvisie/Koers 2025
 Netwerk Fietzers en voetgangers krijgen in de stadsstraten letterlijk de ruimte. Amsterdam draagt zorg voor een compleet, veilig en comfortabel voetgangersnetwerk. Amsterdam draagt zorg voor een veilig en comfortabel fietsnetwerk. Wijken worden goed verbonden met de rest van de stad voor fietsers en voetgangers. Amsterdam maakt slimme verbindingen, alternatieve routes, missing links en shortcuts voor fietsers en voetgangers. Doorgaande routes voor gemotoriseerd verkeer gaan om woonbuurten heen, niet er doorheen. Fietsen wordt zo comfortabel, efficiënt en aantrekkelijk mogelijk gemaakt door nieuwe technologieën.	MobiliteitsAanpak/Uitvoerings agenda Mobiliteit/Meerjarenplan Fiets MobiliteitsAanpak/Uitvoeringsagenda Mobiliteit/ Meerjarenplan verkeersveiligheid Meerjarenplan Fiets MobiliteitsAanpak/Uitvoeringsagenda Mobiliteit/Meerjaren plan Fiets MobiliteitsAanpak/Uitvoeringsagenda Mobiliteit/ Meerjarenplan Fiets MobiliteitsAanpak/Uitvoeringsagenda Mobiliteit Uitvoeringsagenda Mobiliteit/Meerjarenplan Fiets

Routes	
	Fiets- en wandelroutes zijn makkelijk te vinden.
	Fietsonvriendelijke kruispunten worden veiliger en fietsvriendelijker gemaakt.
	Amsterdam werkt op specifieke plekken met tijdzones waarbij er voorrang wordt gegeven aan fietsers en/of voetgangers.
	Amsterdam draagt zorg voor verbindingen tussen en naar groen- en sportvoorzieningen.
	De directe omgeving van scholen is autoluw.
	Meerjarenplan verkeersveiligheid
	Stad in Balans
	Sportaccommodatieplan/Agenda Groen
Aantrekkelijke openbare ruimte	
	Amsterdam draagt zorg voor een aantrekkelijk openbare ruimte, die uitnodigt tot wandelen.
	Bij gebiedsontwikkeling maakt Amsterdam wijken met een fijnmazig stratenpatroon.
	Bij gebiedsontwikkeling schenkt Amsterdam aandacht aan de overgang tussen openbare ruimte en bebouwing.
	Amsterdam geeft bij de inrichting van de openbare ruimte in woonbuurten prioriteit aan de fietser en de voetganger.
	Structuurvisie/Visie Openbare Ruimte
Ruimte maken	
	Bij nieuwbouw én transformatie wordt een fietsparkeernorm gehanteerd voor inpandig fietsparkeren en wordt gezorgd voor goede toegankelijkheid van de parkeergelegenheid.
	Het aantal fietsparkeerplekken rond OV-haltes en voorzieningen, zoals supermarkten, wordt uitgebreid.
	Amsterdam kiest bij nieuwbouw voor een maximale parkeernorm in plaats van een minimale parkeernorm voor autoparkeren op eigen terrein.
	Uitvoeringsagenda Mobiliteit/Meerjarenplan Fiets

2. In de Bewegende Stad is sport om de hoek

TOELICHTING

Sporten in de stad is een essentieel onderdeel van bewegen, zowel in verenigingsverband als het ongeorganiseerd of anders georganiseerd sporten. Om iedereen te kunnen laten sporten is er voldoende plek om te sporten bij (sport)verenigingen, in het groen, maar ook op straten en pleinen. De sportgelegenheden zitten op de juiste plek dichtbij de doelgroep, zichtbaar en uitnodigend. Ten slotte sluiten sportgelegenheden aan op de wensen van de bewoners uit de buurt.

BOUWSTENEN

AANSLUITING OP BELEID

Sportverenigingen in de buurt	
	Bestaande sportvelden/sportaccommodaties in de stad worden behouden of opgenomen in nieuwe ontwikkelingen. Ze worden niet verdreven naar de randen van de stad.
	Amsterdam draagt zorg voor intensiever gebruik van sportparken en sportzalen door ze (gedeeltelijk) open te stellen.
	Waar nodig worden in de buurten nieuwe sportvelden/sportaccommodaties gerealiseerd.
	Sportplan/Sportaccommodatieplan/AAGG
	Sportplan/Sportaccommodatieplan/AAGG/Visie Openbare Ruimte
	Sportplan/Sportaccommodatieplan/AAGG
Sporten op eigen initiatief	
	Amsterdam biedt ruimte aan ongeorganiseerde en niet clubgebonden sportvoorzieningen in de buurten.
	Parken zijn zodanig ingericht dat ze sportief gebruik mogelijk maken, waarbij drainage een belangrijk aandachtspunt is.
	Amsterdam biedt 'nieuwe sporten', zoals streetsports en outdoorclubs de ruimte in parken en zorgt voor de nodige voorzieningen, zoals lockers en waterpunten.
	Verbindingen tussen parken worden zo ingericht en gemarkeerd dat (hard)looprondjes mogelijk zijn.
	Het zoeken naar de geschikte invulling van sportvoorzieningen in de buurten gaat in samenspraak met de bewoners.
	Sportplekken worden goed onderhouden en beheerd, zodat sportvoorzieningen altijd in goede, bruikbare staat zijn.
	Sportplan/Sportaccommodatieplan/AAGG/Agenda Groen
	Agenda Groen/Visie Openbare Ruimte
	Sportplan/Sportaccommodatieplan/Agenda Groen
	Sportplan/Sportaccommodatieplan/Agenda Groen
	AAGG/Agenda Groen

Colofon

Concept Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland

Dd 25 mei 2016

Opgesteld door Ontwerpteam Centrumeiland, Ruimte en Duurzaamheid

Berthe Lemmens

Casper van Calsteren

Erjen Prins

Herman Zonderland

Marianne Griffioen

Mila Cubrilo

Mirjana Milanovic, projectleider

Ton Schaap

Met bijdragen van Grond en Ontwikkeling, Ingenieursbureau, Projectmanagementbureau, Ruimte en Duurzaamheid, Waternet en Stadsdeel Oost Gemeente Amsterdam

In opdracht van en met bijdragen van het Kernteam Centrumeiland

Gebiedsontwikkeling Oost, Grond en Ontwikkeling,

Gemeente Amsterdam

Dries Drogendijk, projectmanager

Jorien Rijntjes, redactionele ondersteuning

Informatie en contact: ontwikkelingijburg@amsterdam.nl

Met dank aan de deelnemers aan de expertmeetings over bewegende stad, energie, zelfbouw en rainproof.

Luchtfoto's: Miranda Phernambuque

Wij hebben al het mogelijke gedaan om rechthebbenden op de afbeeldingen te achterhalen.

Mocht ons iets zijn ontgaan bij de vermelding van afbeeldingen of heeft u andere vragen, neem dan contact met ons op.

