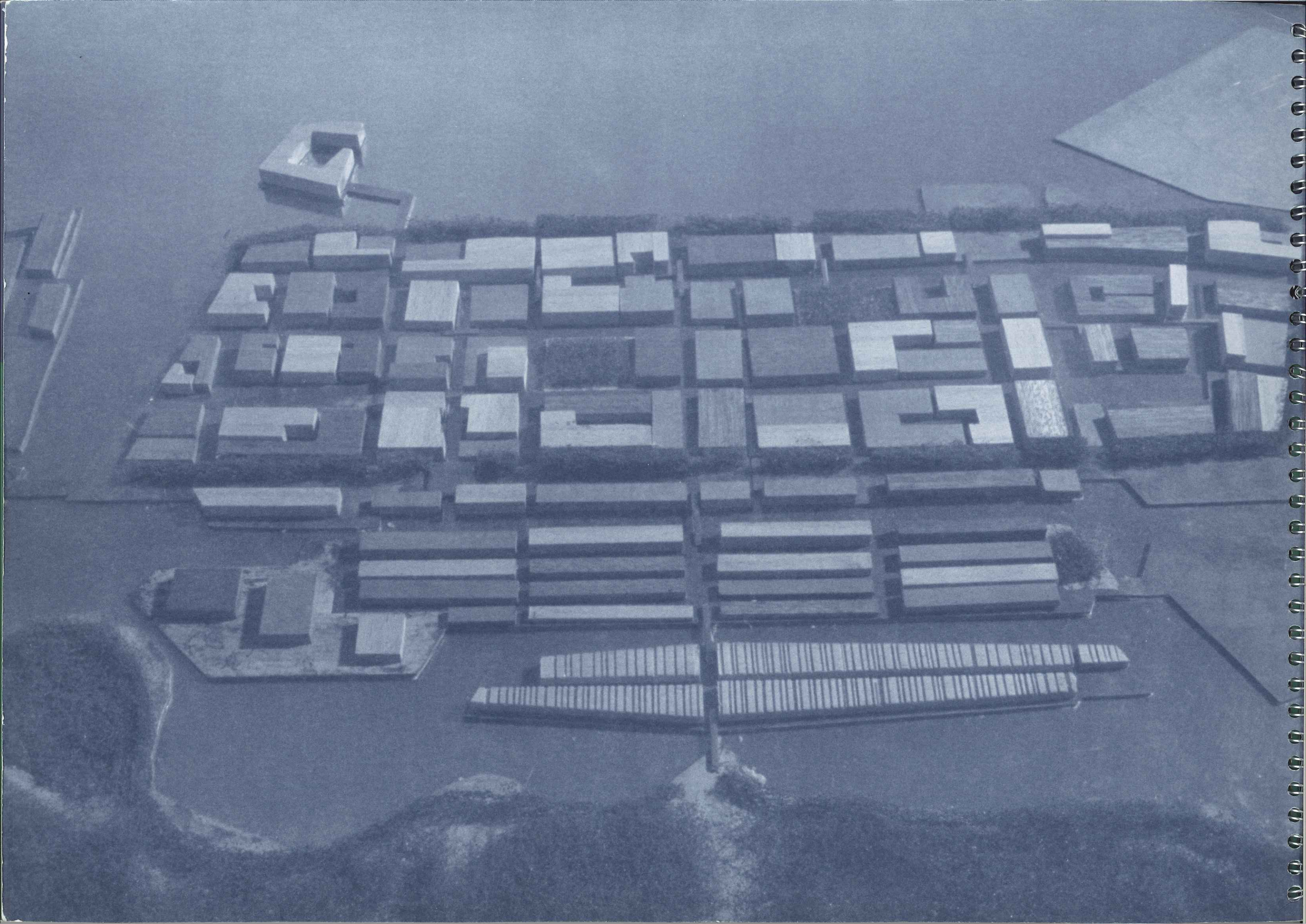


Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West



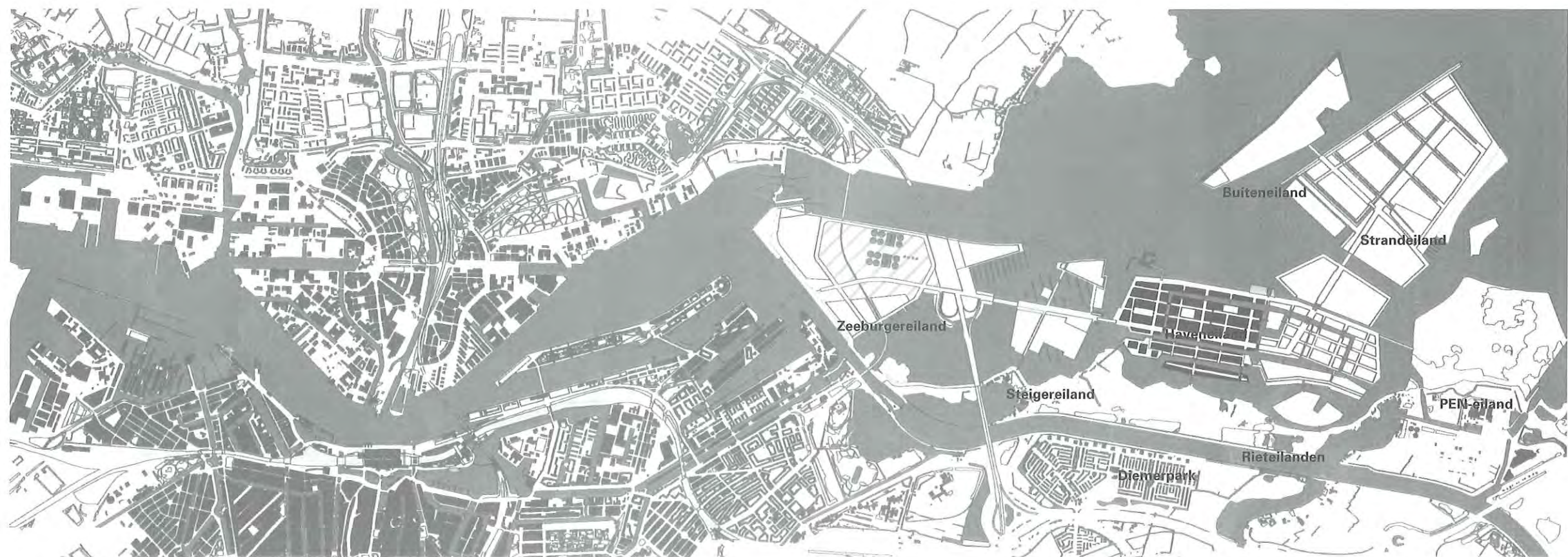
IJburg
xxx

PCIJ



Stedenbouwkundig Plan

Haveneiland en Rieteilanden West



Overzichtskaart IJburg in Amsterdam

Colofon

Dit produkt is tot stand gekomen in samenwerking tussen de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJdelta en de gemeente Amsterdam.

Ontwerp

dienst Ruimtelijke Ordening
de Architecten Cie
Claus en Kaan architecten, Amsterdam

Redactie en lay-out

ABF Strategie
Permeta Architecten
van GOG ontwerpers

Fotografie omslag

dRO-vorm fotografie, Amsterdam

Drukwerk

Huig Printing

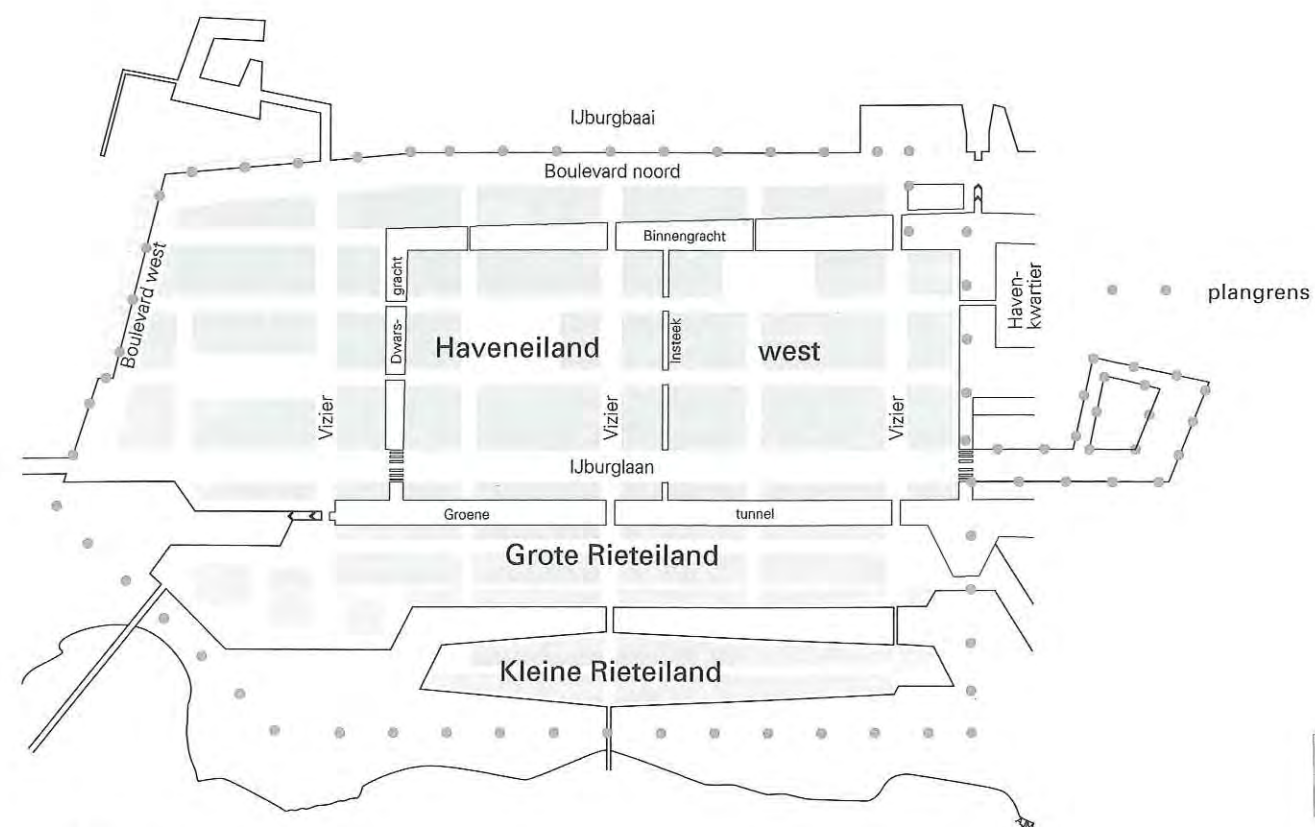
Maquettes

de Rijk en Parthesius, Rotterdam
dRO-vorm maquettes, Amsterdam
dRO-vorm fotografie, Amsterdam

Vastgesteld door de gemeenteraad, Amsterdam, 9 februari 2000

INHOUD

1 Inleiding	5	7 Functies en Aspecten	51
2 Context	7	7.1 Land maken	
2.1 Nota van Uitgangspunten		7.2 Waterkeringen, waterhuishouding en oevers	
2.2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra		7.3 Bruggen	
2.3 Globaal Stedenbouwkundig Plan		7.4 Kabels en leidingen	
2.4 Nota van Randvoorwaarden		7.5 De Rode Loper	
2.5 Stedenbouwkundige deelplannen voor Haveneiland en Rieteilanden		7.6 Beheer	
2.6 Stedenbouwkundige plannen voor deelgebieden 2, 3 en 5		8 Wijzigingen	61
2.7 Het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West		8.1 Nota van Randvoorwaarden	
3 De Programmatische opgave	11	8.2 Nota Planning en Procedures	
3.1 Een wijk zonder scheidslijnen		9 Financiële uitvoerbaarheid	65
3.2 Wonen		9.1 Inleiding	
3.3 Voorzieningen		9.2 Stedenbouwkundige en programmatische wijzigingen t.o.v. GSP	
3.4 Werken		9.3 Totale kosten en opbrengsten SP	
3.5 Milieu		9.4 Fasering	
4 Ruimtelijke uitwerking	15	9.5 Financiële vergelijking	
4.1 Pre-ambule		9.6 Resultaat grondexploitatie en dekking	
4.2 Bouwregels		9.7 Winstdelingsregeling	
4.3 Het programma in het plan		9.8 Haveneiland en Rieteilanden Oost	
5 Inrichting openbare ruimte	31	10 Proces en planning	69
5.1 Ontwerpbenadering openbare ruimte		10.1 Procesafspraken	
5.2 Inrichting straten		10.2 Planning, fasering, verdeling en bouwvolgorde	
5.3 Groen		10.3 Logistiek	
5.4 Verkeer		10.4 Mix per jaar	
5.5 Inrichtingselementen		11 Communicatie	75
6 Milieu	45	11.1 Inleiding	
6.1 Duurzaam bouwen		11.2 Communicatiebeleid	
6.2 Energie		11.3 Maatschappelijk overleg en inspraak	
6.3 Water		Appendix	79
6.4 Afvalinzameling			
6.5 Verminderen autoverkeer			
6.6 Ecologie			



Kaart 1: aanduiding werknamen

1 INLEIDING

In voorliggend Stedenbouwkundig Plan voor het plangebied Haveneiland en de Rieteilanden West zijn de stedenbouwkundige structuur, het programma en de bouwregels vastgelegd voor het eerste deel van IJburg dat gerealiseerd zal worden. In het plan worden de uitgangspunten toegelicht en vastgelegd: het programma, de milieudoelstellingen, de techniek, de planning, en de kosten. Ook de ruimtelijke opzet wordt toegelicht en vastgelegd. Daarbij worden bouwregels gegeven die het ruimtegebruik, het ontwerp en het materiaalgebruik betreffen, maar ook de procedure om binnen de geboden ruimte een kwalitatief goede uitwerking van de blokken in stedenbouwkundige deelplannen veilig te stellen. Het plan is een vervolgproduct van de nota's die in een eerdere fase van de ontwikkeling van IJburg zijn verschenen. De drie consortia (Waterstad, IJburgermaatschappij en IJdelta) hebben vervolgens besloten om de planontwikkeling gezamenlijk en geïntegreerd aan te pakken.

Aan de basis van het plan liggen de Nota van Uitgangspunten 'Ontwerp voor IJburg' (september 1996) en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra voor het Haveneiland en de Rieteilanden (mei 1997). De Nota van Uitgangspunten bevat de uitgangspunten voor de uitwerking van het plan voor IJburg. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra is een nadere uitwerking van de stedenbouwkundige en programmatische aspecten voor dit plangebied.

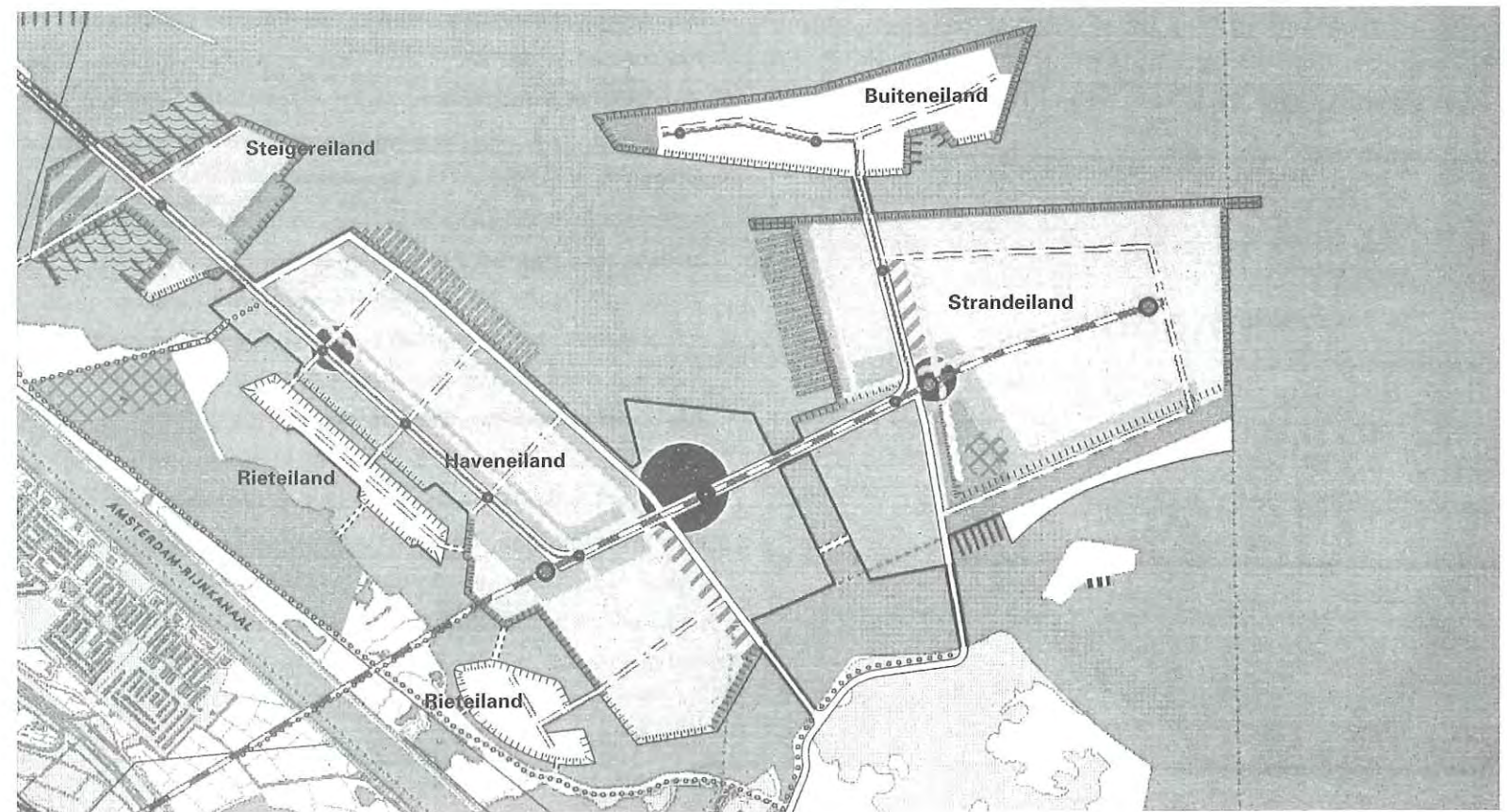
In april 1998 heeft de gemeente Amsterdam een samenwerkingsovereenkomst gesloten met drie marktpartijen: de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJdelta. Het gemeenschappelijke doel van de samenwerking tussen gemeente en marktpartijen is de realisering van een hoogwaardige woonwijk met kwaliteit op het gebied van stedenbouw, architectuur en inrichting van de woonomgeving. Een streven dat moet resulteren in een aantrekkelijk woonmilieu waarin naar tevredenheid zal worden gewoond, gewerkt en gerecreëerd.

In de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat het initiatief voor de realisering van Haveneiland en Rieteilanden bij de marktpartijen ligt. Daarbij is gekozen voor het principe van de integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de gemeente het land maakt en de hoofdontsluiting realiseert en de consortia de

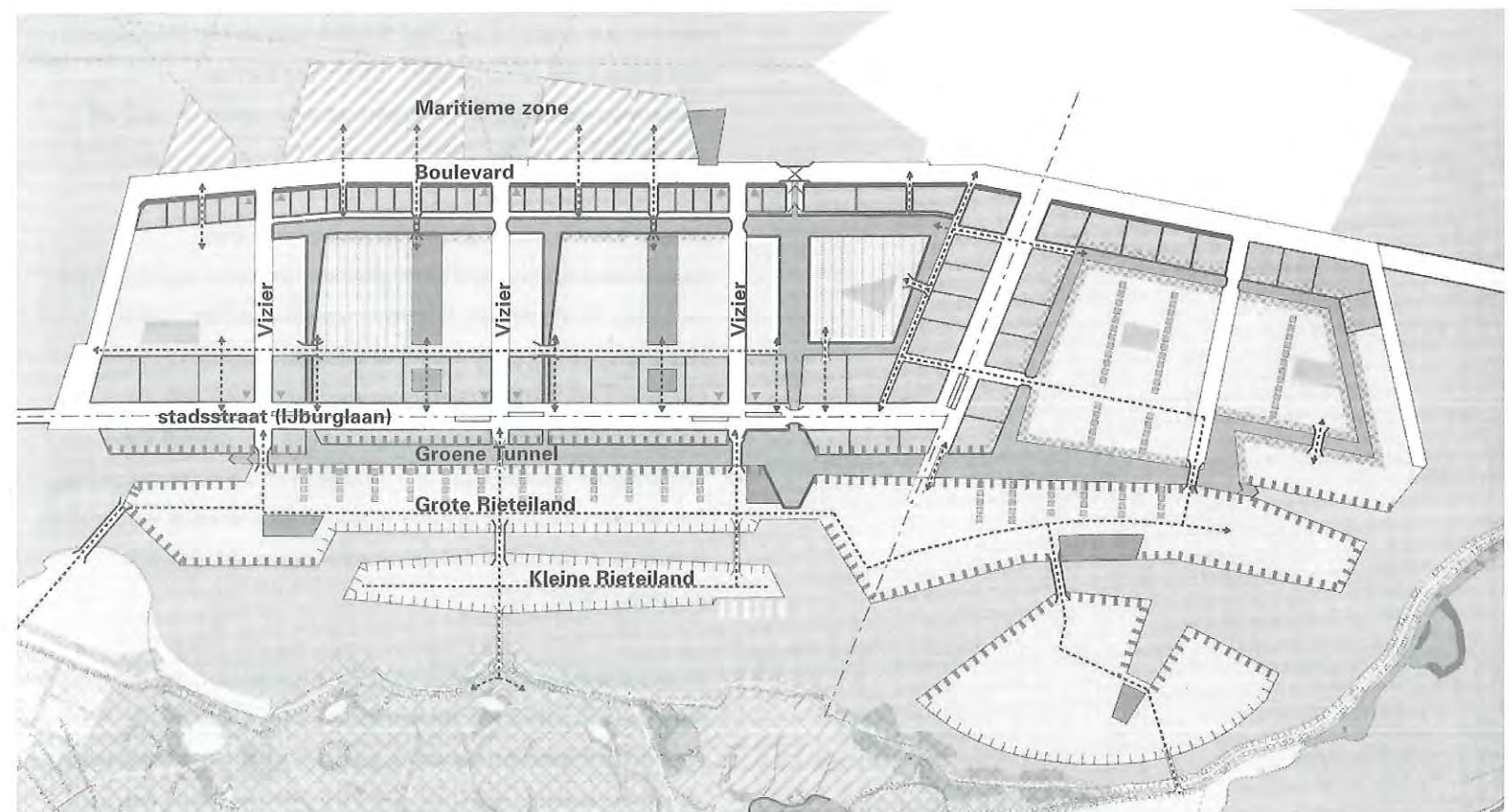
woongebieden inclusief de daarbij horende openbare ruimte. In vervolg hierop is in april 1999 overeengekomen dat gemeente en consortia gezamenlijk een Stedenbouwkundig Plan zullen opstellen voor het plangebied Haveneiland en Rieteilanden West. Het voorliggende plan is het resultaat van deze samenwerking.

Voorafgaand aan de samenwerkingsovereenkomst heeft de gemeente in overleg met de consortia een Globaal Stedenbouwkundig Plan voor het gehele gebied van Haveneiland en Rieteilanden opgesteld (januari 1998). Hierin zijn richtlijnen, spelregels, voorstellen en mogelijkheden voor de verdere uitwerking van deze eerste fase van IJburg beschreven. Die elementen die essentieel zijn voor de uitwerking, zijn vervolgens in overleg met de marktpartijen vastgelegd in de Nota van Randvoorwaarden en de Nota Planning en Procedures (januari 1998), die deel uitmaken van de eerder genoemde samenwerkingsovereenkomst. Het streven naar kwaliteit heeft geleid tot de afspraak: 'Het mag anders als het aantoonbaar beter wordt.'

Het Globaal Stedenbouwkundig Plan en de Nota van Randvoorwaarden vormen de grondslag voor het Stedenbouwkundig Plan voor het plangebied Haveneiland en Rieteilanden West. De contouren van het land zijn gelijk gebleven en de belangrijke structurerende elementen zijn gehandhaafd. Door een aantal op zich eenvoudige en beperkte ingrepen is de ruimtelijke structuur van het gebied versterkt, verduidelijkt en verbeterd. Belangrijk verschil is dat met de nu op het Haveneiland ontworpen rasterstructuur de condities worden aangereikt voor een gevarieerde ruimtelijke uitwerking en functionele invulling die kunnen aansluiten bij de zeer gevarieerde vraag van individuele bewoners. In het raster is het woonprogramma zoveel mogelijk gelijkmatig verdeeld en is de definitieve ruimtelijke uitwerking van de binnen het raster gelegen blokken nog niet bepaald. Dit wijkt enigszins af van het Plaberum en vraagt dus om aangepaste regels en procedures: er wordt geen stedenbouwkundig eindbeeld gegeven, maar verder uit te werken blokken met voorgeschreven programma's en bouwregels. De uitwerkingen in de vorm van stedenbouwkundige deelplannen zullen aan het gemeentebestuur ter vaststelling worden voorgelegd.



Nota van Uitgangspunten: 'Ontwerp voor IJburg' (september 1996)



Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra voor het Haveneiland en de Rieteilanden (mei 1997)

2 CONTEXT

In dit hoofdstuk wordt de context beschreven waarin het Stedenbouwkundig Plan voor Haveneiland en Rieteilanden West tot stand is gekomen. Geschetst wordt hoe gemeente en consortia uitgaande van de Nota van Uitgangspunten zijn gekomen tot het voorliggende plan. Daarbij wordt ook ingegaan op de beslissing om geen stedenbouwkundig eindbeeld te ontwikkelen maar een stedenbouwkundig plan als kader voor ontwikkeling en uitwerking op het niveau van bouwblokken.

2.1 Nota van Uitgangspunten

In de Nota van Uitgangspunten (vastgesteld september 1996) komt nog de vraag 'Waarom IJburg?' aan de orde en worden de uitgangspunten voor dit IJburg geformuleerd. De Nota van Uitgangspunten typeert IJburg als een eilandenrijk, dat zich kenmerkt als:

- Een *configuratie van land en water* met eilanden langs en uit de kust.
- Een *stedelijke structuur* met infrastructuur, voorzieningen, dichtheden (streven naar compactheid en stedelijkheid) die leiden tot een configuratie van eilanden van verschillende vorm, omvang en aard.
- Een *reeks programmatische troefkaarten*, waarbij de positie van IJburg in Amsterdam, de regio en de Randstad wordt benut. Zo zal het Zeeburgereiland een grote rol gaan spelen als overstapstation tussen Amsterdam en IJburg. Op dit eiland komen auto-, tram- en bootverbindingen samen, waardoor het een belangrijke schakel wordt tussen stad, land en water. Een ander voorbeeld is de nabijheid van het IJmeerstrand op het Strandeiland, hetgeen wonen en recreëren op IJburg extra aantrekkelijk zal maken.

2.2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra

In vervolg op de Nota van Uitgangspunten wordt het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra (mei 1997) opgesteld. In dit programma wordt voor het Haveneiland en de Rieteilanden een nadere uitwerking gegeven van de stedenbouwkundige en programmatische aspecten zoals vastgelegd in het door de Gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor Haveneiland en Rieteilanden (september 1996). De uitwerkingen en de aanvullingen hebben vooral betrekking op het optimaal benutten van de relatie tussen water en land in combinatie met stedelijk wonen en het versterken van de ecologische waarden.

Een voorbeeld hiervan is het besluit om de oeverlengte op zowel het Haveneiland als de Rieteilanden te vergroten door het verlengen van de Groene Tunnel en het opdelen van het Riet-eiland in twee eilanden. Daarnaast is de bevaarbaarheid van het binnenwater vergroot door toevoeging van drie sluizen, het vergroten van het interne wateroppervlak en het vergroten van het aantal kavels dat direct aan bevaarbaar water grenst.

2.3 Globaal Stedenbouwkundig Plan

Voorafgaand aan de ontwikkeling van de plannen voor IJburg is besloten om de marktpartijen een grotere rol in de ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel te geven dan voorheen het geval was. Dit heeft gevolgen voor de richtlijnen ten behoeve van het ontwikkelen van stedenbouwkundige plannen. Deze richtlijnen dienen immers niet alleen meer voor interne gemeentelijke toetsing, maar moeten ook houvast bieden aan marktpartijen.

Het Globaal Stedenbouwkundig Plan (januari 1998) geeft dan ook naast een uitwerking van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen een beschrijving van de richtlijnen en spelregels, waarmee de stedenbouwkundige kwaliteit en ruimtelijke karakteristiek moeten worden gegarandeerd en die bovendien ruimte moeten scheppen voor uitwerking door verschillende partijen.

De in het Globaal Stedenbouwkundig Plan beschreven richtlijnen en spelregels hebben onder meer betrekking op:

- Het oprijzen van de bebouwing uit het water.
- De zone waar plint (gebouw) en kade (openbare ruimte) elkaar raken.
- De gevelzones van de hoofdstructuur (IJburglaan – voorheen Stadsstraat – Boulevard en Vizieren).

Via deze regels die zijn vastgelegd in een spelregelkaart wordt een verbinding gelegd tussen het gebouw als 'domein' van de architect en het gebouw als decor van de openbare ruimte.

Bovendien besteedt het Globaal Stedenbouwkundig Plan bijzonder veel aandacht aan ontwerp en inrichting van de openbare ruimte zelf. Voor de hoofdstructuur wordt een algemeen kader geschetst en worden er nadere uitspraken gedaan over onder meer doelmatige en duurzame inrichting, waterhuishouding, milieu, parkeren en de financiële haalbaarheid. Voor de openbare ruimte van de woonvelden wordt de kwaliteit gegarandeerd via een catalogus van openbare ruimten met basisprincipes voor materiaaltoepassing, straatmeubilair, openbare verlichting en dergelijke.

Bij de voorbereiding van het samenwerkingscontract tussen gemeente en consortia is vastgesteld dat het Globaal Stedenbouwkundig Plan zal dienen als referentiekader.

2.4 Nota van Randvoorwaarden

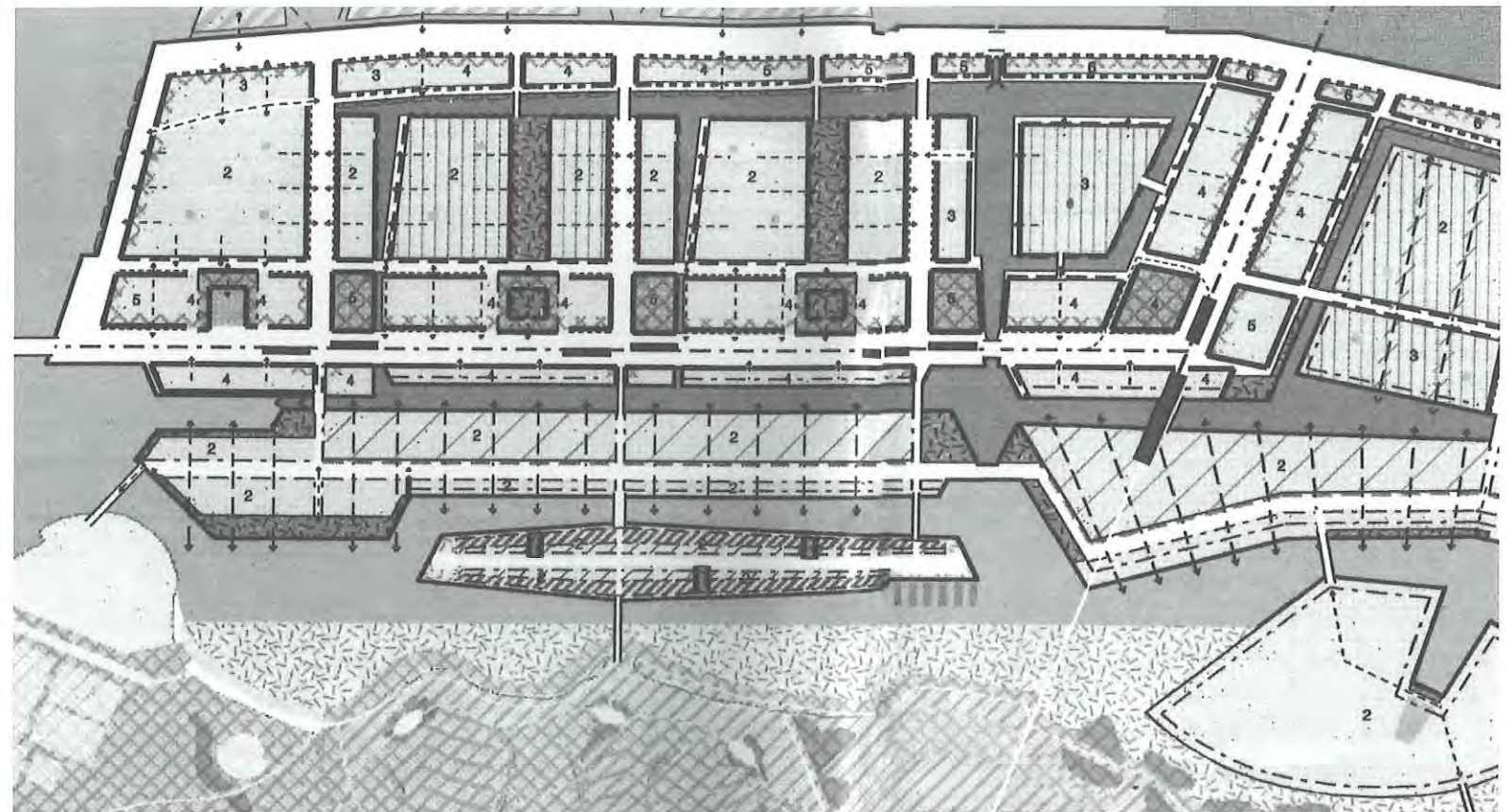
Om een zakelijke beoordeling van de door de consortia in te dienen plannen mogelijk te maken heeft de gemeente in overleg met de consortia een Nota van Randvoorwaarden opgesteld, die een compacte samenvatting van het Globaal Stedenbouwkundig Plan omvat.

De nota geeft maatgevende informatie over het door de gemeente te ontwikkelen gebied (land en waterkeringen, hoofdstructuur, studie Diemertak) met nadere programma's van eisen voor bruggen, kades en duikers, maaiveldinrichting, riolering, kabels en leidingen en parkeren.

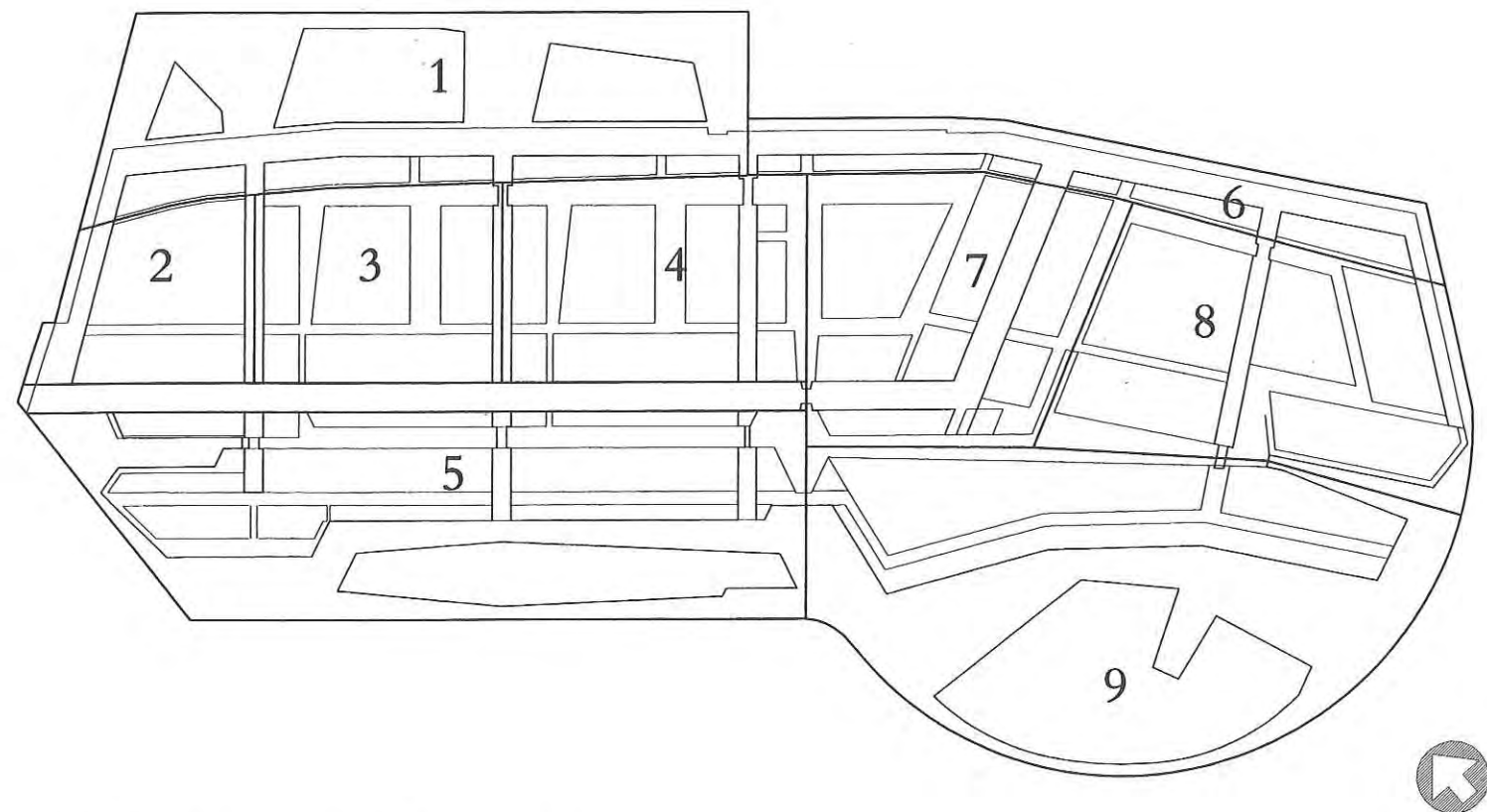
Voor de door de consortia te ontwikkelen gebieden zijn in de nota het woningbouwprogramma en het voorzieningenprogramma, gespecificeerd per deelgebied, gedetailleerd aangegeven. De nota bevat bovendien een overzicht van de voorwaarden op het gebied van milieu en hemelwaterafvoersystemen, die in een serie technische bijlagen worden gespecificeerd. De Nota van Randvoorwaarden is een onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst die de consortia en gemeente in april 1998 aangaan.

2.5 Stedenbouwkundige deelplannen voor Haveneiland en Rieteilanden

Op basis van de samenwerkingsovereenkomst starten de consortia in april 1998 met het opstellen van stedenbouwkundige deelplannen voor het westelijke deel van Haveneiland en Rieteilanden. In de overeenkomst is het door de consortia uit te werken gebied samengesteld uit negen deelgebieden. De hoofdinfrastructuur, die door de gemeente wordt aangelegd, is aangemerkt als deelgebied 10. Van de negen door de consortia te ontwikkelen deelgebieden dienen volgens het contract in 1998 alleen de deelgebieden 2, 3, en 5 te worden uitgewerkt in stedenbouwkundige deelplannen. Omwille van de samenhang hebben de consortia besloten tegelijkertijd een voorstudie te maken van de deelgebieden 1 en 4. Deze vijf deelgebieden tezamen omvatten circa 3.600 woningen, iets meer dan de helft van het totale programma van ruim 6.700 woningen voor het Haveneiland en de Rieteilanden.



Spelregelkaart Globaal Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden (januari 1998)



Deelgebieden Nota van Randvoorwaarden (januari 1998)

2.6 Stedenbouwkundige Plannen voor deelgebieden 2, 3, en 5

In mei 1998 verstrekt de gemeente Aanvullende Programma's van Eisen voor de deelgebieden 2,3, en 5. Deze programma's geven nadere specificaties voor de openbare ruimte (maaiveld en kunstwerken), intern watersysteem, ecologie, fiets- en autoparkeren, woonbootlocaties, voorzieningen en kabels en leidingen.

De consortia hebben besloten om gezamenlijk opdrachtgever te worden voor het Stedenbouwkundig Plan om te komen tot een hogere kwaliteit door de integrale aanpak.

De consortia leveren in december 1998 stedenbouwkundige deelplannen in voor de deelgebieden 2, 3 en 5. De twijfel die als gevolg van eerdere tussenproducten bij de gemeente en het kwaliteitsteam was gerezen, wordt met deze plannen niet weggenomen. De gemeente en het kwaliteitsteam beoordelen de kwaliteit als onvoldoende. In nauw overleg tussen consortia en gemeente wordt in februari 1999 de ban gebroken. Niet langer willen partijen een stedenbouwkundig eindbeeld neerleggen, maar in plaats daarvan willen ze zoeken naar een benadering waarbij flexibiliteit voorop kan staan. Alhoewel dit enkele maanden extra werk – en dus tijd – vergt, worden de voordelen toch hoger geschat dan het nadeel van enige vertraging in de besluitvorming, die nu niet voor de zomer maar na de zomer van 1999 zal plaatsvinden.

2.7 Het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West

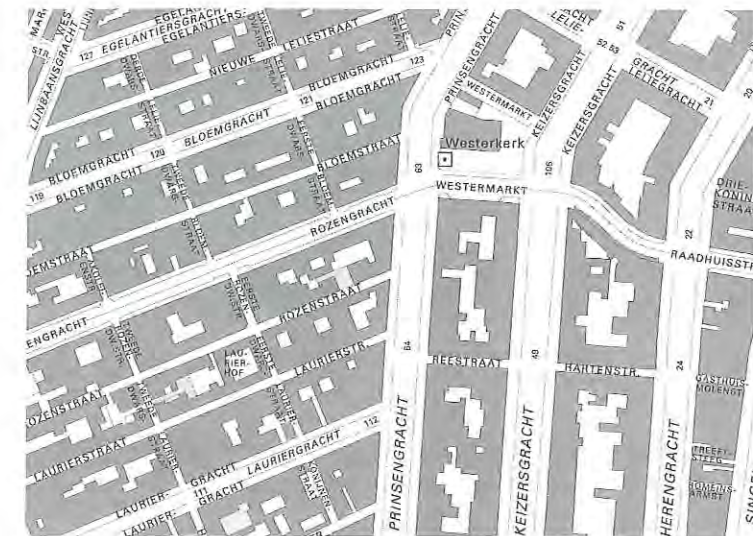
In april 1999 wordt door de consortia een concept-plan gepresenteerd dat uitzicht biedt op een goede uitwerking en zelfs verrijking van het plan voor IJburg. Om verdere vertraging te voorkomen is besloten om dit concept in een gezamenlijk ontwerpteam van gemeente en consortia uit te werken tot een breed gedragen plan. In juni 1999 wordt een gezamenlijk plan gepresenteerd, waarin de belangrijkste programmatische en technische knelpunten zijn opgelost. Gemeente en de consortia besluiten om het in juni 1999 gepresenteerde plan gezamenlijk verder uit te werken, hetgeen heeft geresulteerd in het voorliggende Stedenbouwkundig Plan voor Haveneiland en Rieteilanden West.

Kenmerkend voor de uitwerking is het raster van straten met (bouw-)blokken en groene pleinen dat wordt doorsneden door een interne waterstructuur die grotendeels bevaarbaar is.

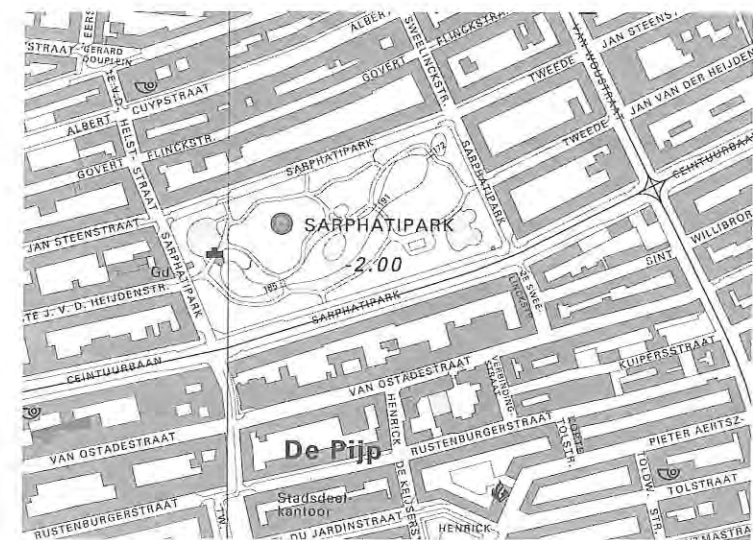
Een dergelijke, in principe neutrale, rasterstructuur is vanaf de vroegste stedenbouw toegepast om verschillende (bouw-)initiatieven mogelijk te maken. Ook de huidige Amsterdamse stadsplattegrond wordt grotendeels bepaald door een raster dat in verschillende vormen en maten tot zeer gewaardeerde woongebieden heeft geleid zoals bijvoorbeeld Oud-Zuid, de Pijp, de Jordaan, de Grachtengordel en meer recent, de Watergraafsmeer. Voor Amsterdam en vele andere steden was het raster tot de 30-er jaren het gebruikelijke principe voor stedenbouwkundige plannen.

De omslag die bij de uitwerking van het Haveneiland is gemaakt van een stedenbouwkundig plan als 'bouwwerk' (compositie) naar een stedenbouwkundig plan als 'bouwplaats' (ruimtelijk kader voor ontwikkeling en uitwerking op bouwblok niveau) heeft geleid tot een uitgebreide en indringende discussie over de voorwaarden waarbinnen de verdere ontwikkelingen zullen moeten plaatsvinden. Zowel de ontwerpers als het kwaliteitsteam zien de eenvoudige heldere structuur als een kans (en een voorwaarde) om veel verschillende bouwinitiatieven de ruimte te geven. Het voorliggende plan wordt gezien als een bevrijding uit een vooraf gedicteerd stedenbouwkundig eindbeeld en als een vanzelfsprekende ontwikkeling naar een stadsbeeld waar de afzonderlijke opdrachtgevers (weer) mede het beeld bepalen.

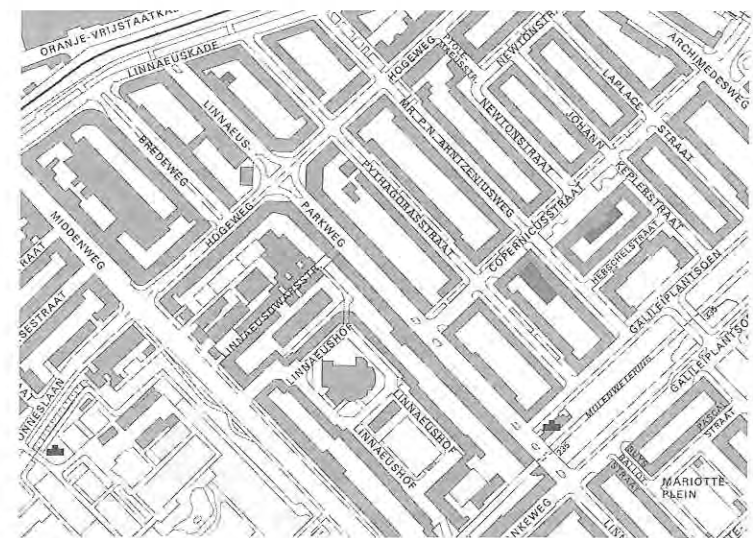
Ook de nadelen worden onderkend: er is geen ruimte voor groei in de tijd. Er moeten 1.500 tot 2.000 woningen per jaar worden gerealiseerd. Om die nadelen zoveel mogelijk te ondervangen zijn extra kwaliteitswaarborgen ingebouwd in het vervolg van de planvorming. De in dit Stedenbouwkundig Plan omschreven bouwregels moeten de kwaliteit garanderen van de stedenbouwkundige deelplannen. Bovendien is de afspraak gemaakt dat de deelplannen ter goedkeuring aan het gemeentebestuur worden voorgelegd.



Referentie van het raster: Centrum Amsterdam



Referentie van het raster: de Pijp



Referentie van het raster: Watergraafsmeer

3 DE PROGRAMMATISCHE OPGAVE

3.1 Een wijk zonder scheidslijnen

IJburg wordt een wijk zonder scheidslijnen: voor jong en oud, gehandicapt en niet gehandicapt, welgesteld en minder welgesteld. Een wijk waar mensen leven, in plaats van alleen wonen. Dat biedt de beste kans voor integratie van mensen wier leven niet de hele dag draait om betaald werk. IJburg kan een wijk worden, waar voldoende ruimte beschikbaar is (zowel in huis als daarbuiten) om verschillende manieren van leven naast en door elkaar te laten bestaan. De gevolgen daarvan zijn in het woning- en voorzieningenprogramma verwerkt. De gevolgen ervan voor de inrichting van de openbare ruimte worden in de inrichtingsplannen uitgewerkt.

3.2 Wonen

Op het Haveneiland en de Rieteilanden worden totaal 6.240 woningen gebouwd. Dat is exclusief de woningen, die mogelijk aan de noordzijde van de Boulevard worden gerealiseerd (de maritieme zone). Als streefcijfer is daarvoor een aantal van 465 vastgelegd. Het totale woningbouwprogramma voor het Haveneiland en de Rieteilanden staat weergegeven in bijlage 1. In het plangebied Haveneiland en Rieteilanden West worden in totaal minimaal 3.598 woningen gerealiseerd, waarvan 55% laagbouw en 45% gestapelde woningen. Voor het hele Haveneiland en de Rieteilanden is de differentiatie bepaald op 60% laagbouw en 40% gestapeld. In het oostelijk deel van het Haveneiland en de Rieteilanden zullen dus relatief meer laagbouw en minder gestapelde woningen worden gerealiseerd. Van de woningen wordt 30% gerealiseerd in de sociale huursector, 40% in de middeldure en 30% in de dure vrije sector.

Het gemiddelde gebruiksoppervlak van de sociale huurwoningen zal ca. 86 m² zijn (daarbij zal 20% van de woningen een 4-kamerwoning zijn en 20% een 5-kamerwoning met verlaagde aanvangshuur). Minimaal 1/3 deel van het totale aantal sociale huurwoningen wordt in laagbouw gerealiseerd. De contractueel vastgelegde huur- en koopprijzen zijn als volgt (overeenkomstig indexeringsafspraken uit de samenwerkingsovereenkomst):

Sociale huurwoningen (30%)

- De helft daarvan krijgt een huur van ca. f 850,- (dat is voor een woning van ongeveer 75 m²).
- De andere helft krijgt een verlaagde huur van ca. f 710,- (zelfde grootte).

Middensegment (minimaal 40%)

- De appartementen kosten gemiddeld ca. f 285.000,- (plus of min 5%).
 - De eengezinswoningen kosten gemiddeld ca. f 335.000,- (plus of min 10%)
- Deze bedragen zijn exclusief de kosten van een parkeerplaats, die gemiddeld ca. f 27.000,- zullen bedragen.
- Deze bedragen zijn exclusief de kosten voor de milieumaatregelen, welke ca. f 6.500,- zullen zijn.

Duurdere vrije sector (30%)

- De duurdere vrije sector ligt boven deze bedragen.

Alle prijzen zijn volgens het prijspeil van 1 januari 1999.

Alle woningen zullen voldoen aan de Richtlijnen Kwaliteit Woningbouw 1995.

Verschillende woningtypen en prijsklassen dienen evenredig over het plangebied te zijn verdeeld. Van de woningen wordt 60% aanpasbaar gebouwd. Voor verschillende specifieke groepen bewoners worden in het plangebied aangepaste woningen gebouwd. Binnen het woonprogramma is er aandacht voor bijzondere woningtypen, zoals praktijkwoningen, uitbreidbare woningen en wonen aan en op het water. Daarnaast is in het Globaal Stedenbouwkundig Plan vastgelegd, dat er op het Haveneiland en de Rieteilanden minimaal 30 plekken voor drijvend wonen worden gerealiseerd.

3.3 Voorzieningen

Op het Haveneiland wordt compact gebouwd, waardoor de dichtheid hoog is. Dit is gunstig voor het voorzieningenniveau op IJburg. De voorzieningen kunnen hierdoor gespreid worden, terwijl de onderlinge afstanden en de afstanden tot de woningen klein blijven. De voorzieningen worden zoveel mogelijk gesitueerd aan openbare ruimten met een verblijfsfunctie, die hierdoor meer betekenis krijgen in het gebruik en de beleving van de bewoners en gebruikers.

Waar mogelijk worden de voorzieningen gebouwd in meerdere lagen en gecombineerd met woningbouw. Er wordt gestreefd naar een integratie van en samenwerking tussen zorg- en welzijnsvoorzieningen zodanig dat er een gespreid en integraal aanbod ontstaat van diensten, zorg en activiteiten. Vanaf de oplevering van de eerste woningen zullen de meest elementaire

voorzieningen (winkels, zorg, onderwijs) aanwezig zijn (eventueel in tijdelijke huisvesting).

Het totale voorzieningenprogramma voor het Haveneiland en de Rieteilanden staat weergegeven in bijlage 2.

3.4 Werken

Een belangrijke doelstelling in de plannen van IJburg betreft de werkgelegenheid. Voor heel IJburg wordt uitgegaan van minimaal 7.000 arbeidsplaatsen. Voor een deel ligt die werkgelegenheid bij de voorzieningen. In het plan worden ook kantoren en bedrijven onder woningen opgenomen (tot en met milieucategorie II), zodat er een gezonde menging van wonen en werken ontstaat en het werken aan huis wordt bevorderd.

3.5 Milieu

Zonder duurzaamheid geen IJburg. Onder die voorwaarde ging de gemeenteraad akkoord met de aanleg van IJburg en onder dezelfde conditie is de samenwerking tussen gemeente en de consortia vormgegeven. Een robuust pakket milieumaatregelen maakt onlosmakelijk deel uit van de ontwikkeling van de eilanden, de bouwblokken, de openbare ruimte en de individuele woning. Deels zijn deze milieumaatregelen al verwerkt in de stedenbouwkundige kwaliteiten van het plan. Voorbeelden daarvan zijn het zuinig ruimtegebruik (hoge dichtheid), de zorgvuldige ligging van de eilanden in de natuurlijke omgeving, de uitgekende milieuvriendelijke waterhuishouding, de goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer en het stringente parkeerbeleid. Daarnaast ligt er nog een opgave om een aantal milieumaatregelen te realiseren bij de uitwerking van de gebouwen en de openbare ruimte en wordt een aantal structurele duurzaam bouwen maatregelen genomen (zie hoofdstuk 6).

3.5.1 Groen en ecologie

Ten aanzien van het groen is er een duidelijk onderscheid in de kwalitatieve en kwantitatieve normen die zijn gesteld. De kwantitatieve norm voor het groen ligt op 16 m² per woning. De verdeling van dit groen over het plangebied komt echter voort uit de meer kwalitatieve normen. Dit betreft het onderscheid naar structureel groen, parken (7.000 -10.000 m²), speelvelden (1.000 m²) en speelplekken (150 m²). Deze verdeling van het groen is gebaseerd op het streven naar diversiteit en het gebruik door verschillende doelgroepen. Voor 'echte' groene natuur met een groot gebaar is binnen het plangebied fysiek geen ruimte.

Grotere groengebieden liggen op loop- en fietsafstand van de woning, zoals het Diemerpark en het PEN-eiland, die beide een natuurlijke functie zullen behouden. De volgende typen groen maken deel uit van de opgave:

- Structureel groen van oevers en bomenlanen.
- Eén buurtpark per 1.000 woningen.
- Eén speelveld per 800 woningen.
- Eén speelplek per 300 woningen.

De opgave is bovendien om ecologisch 'medegebruik' mogelijk te maken. In hoofdstuk 6 worden de maatregelen nader omschreven.

3.5.2 Waterhuishouding

Uitgangspunt voor het ontwerp en de inrichting van IJburg is een milieuvriendelijk waterbeheer. Dit duurzame principe leidt op hoofdlijnen tot de volgende opgave:

- Vervuiling van het (hemel)water wordt aan de bron bestreden.
- Hemelwater wordt zoveel mogelijk afgekoppeld van het riool en ter plaatse vastgehouden of gezuiverd.
- De kwaliteit van het binnenwater is tenminste gelijk aan die van het buitenwater (het IJmeer).
- In en langs het water wordt ruimte geboden aan de natuur ten behoeve van zelfzuiverend vermogen en natuurontwikkeling.

In hoofdstuk 6 worden de maatregelen in detail beschreven.

3.5.3 Energie

De gemeenteraad legde vast dat de wijk zeer energiebesparend wordt ontwikkeld en wordt voorbereid op een toekomst met duurzame energiebronnen. De woningen dienen te voldoen aan een EPC (energieprestatiecoëfficiënt) van 0,75 of een daaraan qua milieurendement gelijkwaardig pakket aan energiemaatregelen. Ter uitwerking hebben gemeente, de consortia en Energie Noord West gekozen voor warmtelevering vanuit de Diemercentrale op het PEN-eiland. De maatregelen zullen leiden tot een energievoorziening waarmee IJburg gaat behoren tot de kopgroep van CO₂ besparende nieuwbouwlocaties. IJburg krijgt hiervoor een bijdrage uit het landelijke CO₂ reductiefonds.

In hoofdstuk 6 worden de maatregelen in detail beschreven.

3.5.4 Parkeren

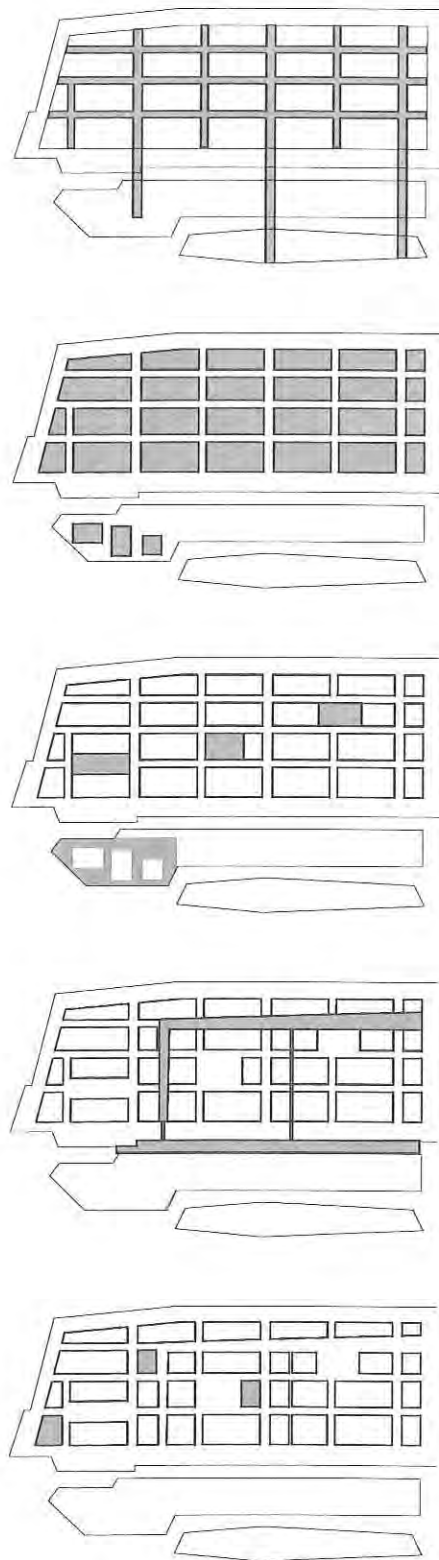
In het plangebied wordt voor het parkeren uitgegaan van een norm van 1 op 1 (1 parkeerplaats per woning). Voor de parkeernorm 1:1 geldt dat minimaal 75% wordt gerealiseerd op eigen terrein en maximaal 25% in de openbare ruimte. Indien in de praktijk blijkt dat de parkeernorm niet toereikend is, heeft de gemeenteraad de mogelijkheid om middels een vrijstellingsbevoegdheid in het bestemmingsplan de parkeernorm te verhogen met 0,25 parkeerplaats per woning. Deze extra parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte aangelegd te worden.

Ook voorzieningen hebben parkeerplaatsen. Bij kantoren, winkels en bedrijven geschiedt het parkeren op eigen terrein, bij de overige voorzieningen zoveel mogelijk in de openbare ruimte. Voor kantoren geldt als maximum parkeernorm 1:125 m² bvo; voor bedrijven is de norm 1:100 m² bvo. Ook voor de fiets wordt rekening gehouden met stallingsmogelijkheden. In de buurt van openbaar vervoer haltes en voorzieningen worden extra stallingsmogelijkheden in de openbare ruimte of in de bebouwing gerealiseerd. Het fietsparkeren voor bewoners wordt in pandig bij de woningen opgelost. Voor bezoekers en kortparkerende bewoners (op de fiets) worden 2 plaatsen per 10 woningen gerealiseerd, waarvan de helft in de openbare ruimte kan worden gestald.



Plankaart Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West

4 RUIMTELIJKE UITWERKING



Concept raster: straten, blokken, parken, water en solids

4.1 Pre-ambule

Aan het plan ligt de gedachte ten grondslag dat een stedenbouwkundig plan de condities schept voor een balans tussen orde en chaos, samenhang en variatie en aansluit op de maatschappelijke verhoudingen van deze tijd, met meer invloed van marktpartijen en bewoners. Het Haveneiland en de Rieteilanden krijgen een eenvoudige, heldere plattegrond in de vorm van een raster. De Rieteilanden worden gekenmerkt door een groen woonmilieu van huizen met tuinen aan lommerrijke straten welke op het raster van het Haveneiland aansluiten. Deze heldere structuur schept de juiste condities voor de realisering van het programma door een groot aantal private partijen. De plankaarten en de profielen geven de vaste uitgangspunten en tonen de gezamenlijke ambities van de gemeente Amsterdam en de consortia IJburg. Ze vormen de basis voor het werk van een volgende ronde van ontwerp. In de volgende paragrafen wordt de pre-ambule verder uitgewerkt.

4.1.1 Raster

Het voor het Haveneiland ontworpen raster sluit aan op en biedt ruimte aan de specifieke condities van de locatie, het programma en de wijze van ontwikkelen. Het raster wordt gebruikt om een heldere en stedelijke plattegrond van straten en gesloten bouwblokken te creëren. Het biedt een goede balans tussen een gecontroleerde orde op het niveau van de plattegrond en een onvoorspelbare, maar gewenste variatie in de bouwhoogte.

Het programma wordt, in een relatief hoge dichtheid van 60 won/ha, gelijkmatig verspreid over de blokken. Deze neutrale programmatische verdeling sluit aan bij een ruimtelijke structuur die weinig hiërarchie kent. Het raster biedt een goede basis voor de volgende fasen van ontwikkeling, waarbij het aandeel van de private partijen veel groter is dan bij eerdere stadsuitbreidingen. In elk blok geeft één van de consortia samen met een coördinerend architect een eigen antwoord op de vragen van de woningmarkt. Op deze manier ontstaat op het hele eiland een heldere structuur van straten én een variatie tussen de verschillende blokken. In de blokken ontstaat de variatie door de mix van het programma én de uitwerking van het blok door meerdere architecten. Op de lange termijn is deze planvorm zeer geschikt om veranderingen op te nemen. Delen van blokken of gehele blokken kunnen in de loop van de tijd veranderen. Het rasterplan biedt een structuur, waarmee gegarandeerd

wordt dat deze veranderingen zich slechts binnen de blokken zullen afspelen.

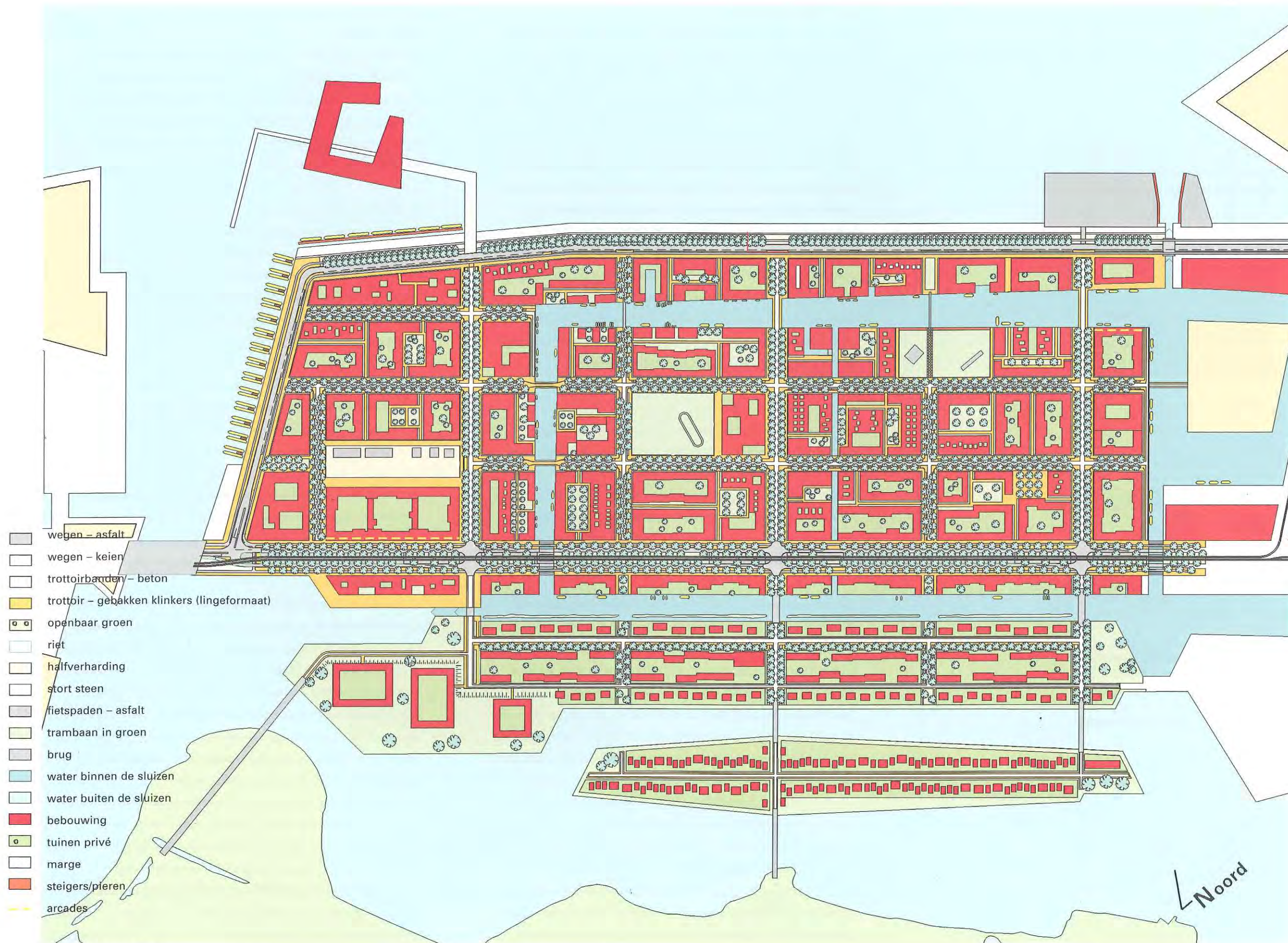
De straten lopen van oever tot oever en maken zo de maat van het eiland overal voelbaar. Van noord naar zuid verbinden ze de Boulevard aan het IJmeer met de IJburglaan en het Diemerpark en van west naar oost verbinden ze de entree met het zogenaamde Havenkwartier. Zowel de grote maat van het IJmeer, als de intimiteit van de Groene Tunnel kunnen zo beleefd worden.

De straten zijn de dragers van de stedelijkheid op het eiland. Om dit te realiseren is de bebouwing aan de straten formeel, minimaal 3 lagen hoog en bevindt het wonen zich aan de straatzijde. Verder is het autorijden, het fietsen en wandelen, het spelen op brede trottoirs en parkeren in de open lucht in de straten gebundeld. Op deze wijze wordt de levendigheid van het straatbeeld gemaximaliseerd.

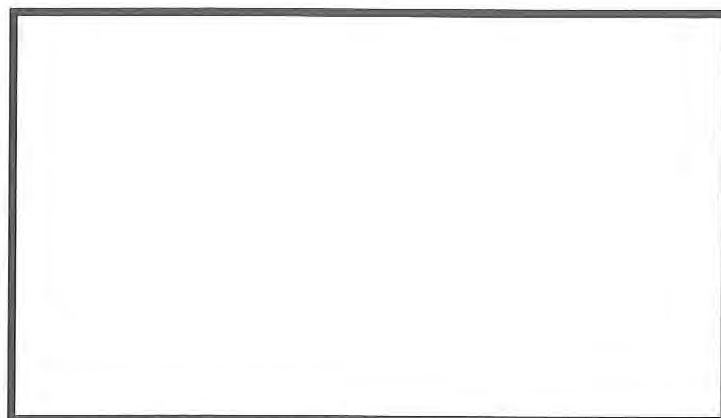
De blokken die als eilanden in het raster liggen, garanderen rust. De blokken zijn namelijk zo groot dat een milieu binnen het blok kan ontstaan, een weefsel van straatjes, hoven, patio's en tuinen. De binnenterreinen van de blokken zijn autovrij. Auto's kunnen er wel komen, maar niet blijven. De huizen kunnen geheel aan de randen (aan de straten) worden geconcentreerd of worden verdeeld over de beschikbare ruimte. De bouwhoogte kan gelijkmatig zijn of juist gevarieerd.

4.1.2 Water

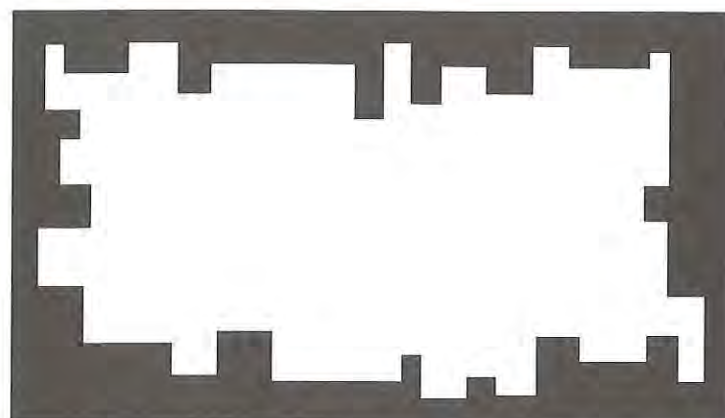
De keuze om van IJburg een eilandenrijk in het IJmeer te maken leidt tot een van de belangrijkste kenmerken, namelijk water. De randen van de eilanden bieden enerzijds het weidse uitzicht over het vaak ruwe IJmeer en anderzijds de meer intieme luwe wereld aan de zijde van het Diemerpark. Daarnaast heeft het Haveneiland ook interne waterlopen met zowel groene als stenige oevers. Door de aanwezigheid van het buitenwater en het binnenwater is het plangebied typisch Amsterdams te noemen. Een verschil is dat de grachten in het centrum van Amsterdam zelf de ordenende structuur zijn, terwijl de grachten van Haveneiland en Rieteilanden West juist een uitzondering zijn op de structuur, het raster. Het binnenwater snijdt als het ware door het raster. Het circuit van binnenwater heeft een water-huishoudkundige en recreatieve functie en is door middel van drie sluizen verbonden met het IJmeer. In vergelijking met de openbare oevers aan het IJmeer is het binnenwater informeel van karakter. De kades van de



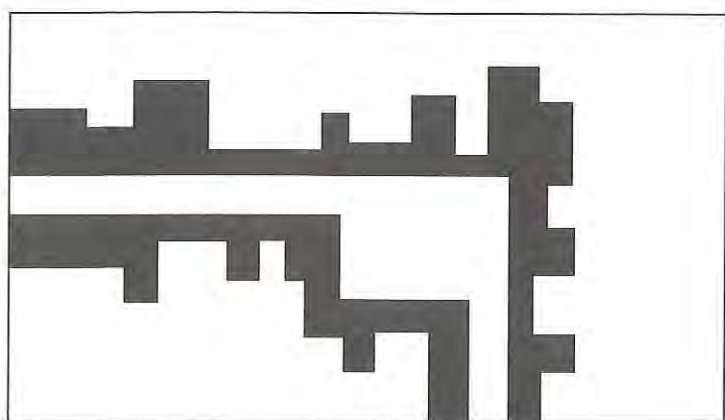
Voorbeelduitwerking



Formele randen aan de straat



Informele achterkant



Vrijheid bebouwing binnengebied

Binnengracht, de Dwarsgracht en de Insteek zijn grotendeels bebouwd, waarbij de gevel van de woning direct aan het water gerealiseerd wordt. De kademuren bestaan in het hele plangebied uit gemetselde muurplantvriendelijke kades van hetzelfde materiaal. Daar waar gebouwen op de kade staan is ook de 'plint' van het gebouw van hetzelfde materiaal als de kademuren. Op die manier vormen de kademuren een samenbindend motief en rijst het Haveneiland op uit het water. Ook wat betreft het karakter van de kades wijken de grachten van het Haveneiland af van de Amsterdamse grachten: in Amsterdam zijn de meeste kades openbaar, IJburg zal meer geprivatiseerde kades krijgen. Daardoor krijgen meer woningen een directe relatie met het water en zal dit water ook door bewoners gebruikt kunnen worden om te varen en aan te meren. Aan het IJmeer heeft het Haveneiland een brede openbare oever. Wandelaars lopen vlak langs het water en kunnen van het weidse uitzicht genieten. Woonschepen liggen aan de westkant en de noordwestkant van de boulevard rond de kop van het Haveneiland. Hier moeten voorzieningen worden getroffen waardoor in het buitenwater voldoende beschutting en een directe verbinding met het IJmeer zal ontstaan. Deze voorzieningen worden meegenomen in de studie naar de Maritieme Zone (zie hoofdstuk 10).

De Groene Tunnel, onderdeel van het binnenwater, scheidt het Haveneiland West van het Grote Rieteiland en vormt met zijn groene oevers de overgang van het stenige Haveneiland naar het groene woonmilieu op de Rieteilanden. De overige oevers van de Rieteilanden grenzen aan het IJmeer, dat hier een intiem karakter heeft. De kop van het Grote Rieteiland neemt een bijzondere positie in als voorportaal van het Diemerpark. Het openbare grasstrand loopt glooiend van het water op naar drie woongebouwen die er uit oprijzen. De overige oevers zijn geprivatiseerd, de tuinen grenzen aan het water, maar door de kleine maten van de Rieteilanden en enkele openbare plekken zal het water voelbaar en toegankelijk zijn. In het plan dient ruimte te worden gereserveerd voor inspectiepaden t.b.v. de waterkeringen.

Voor het plangebied wordt minimaal 75% van het parkeren op eigen terrein gerealiseerd. Het parkeren van de auto op het Haveneiland wordt binnen de grenzen van het blok opgelost. Dit parkeren moet, om de buitenruimte binnen de blokken autovrij te houden, in souterrains en/of garages worden ondergebracht. Binnen het blok kunnen auto's alleen voorrijden. De bergingen worden in de bebouwing gesitueerd of gekoppeld aan de

woningen zodat de binnenwereld van de blokken vrijgehouden wordt van vrijstaande bergingen. De overige parkeer ruimte (maximaal een kwart) bevindt zich in de straat in de vorm van langsparkeren tussen de bomen. Indien in de praktijk blijkt dat de parkeernorm niet toereikend is, heeft de gemeenteraad de mogelijkheid om middels een vrijstellingsbevoegdheid in het bestemmingsplan de parkeernorm te verhogen met 0,25 parkeerplaats per woning. Deze vergroting kan worden bereikt door gebruik van reserveringen in de openbare ruimte in het plan en door het vergroten van de capaciteit met gebouwde voorzieningen. Op het Kleine Rieteiland wordt de benodigde parkeer ruimte op eigen terrein gevonden.

4.1.3 Straten

De straten zijn samen met de blokken de dragers van het plan. Het uitgangspunt voor de exacte situering van de straten is de reeds in een eerdere planfase vastgelegde ligging van de IJburglaan aan de zuidwestzijde van het Haveneiland en de Boulevard Noord aan de noordoostzijde. Van noordwest naar zuidoost lopen, evenwijdig aan de IJburglaan en de Boulevard Noord, twee parallelstraten. Loodrecht daarop liggen de 30 m brede straten, de Vizieren, die de Boulevard Noord via de IJburglaan verbinden met de Rieteilanden. Deze Vizieren sluiten aan op de tramhaltes op de IJburglaan. Daartussen liggen ruim 22 meter brede dwarsstraten eveneens loodrecht op de IJburglaan. Waar het raster van straten het water kruist overspannen bruggen van oever tot oever het water. Het Haveneiland West heeft via het Steigereiland een verbinding met Amsterdam. De Rieteilanden zijn door bruggen enerzijds verbonden met het Haveneiland West en anderzijds met het Diemerpark.

De straten zijn aan beide zijden met bomen beplant met tussen de bomen langsparkeren. Met uitzondering van de IJburglaan is tussen een straat en de aangrenzende bebouwing, als overgang van het openbare naar het private gebied, een uitgeefbare marge van 1,2 m voorzien. Deze marge kan allerlei vormen aannemen, maar is continu van breedte en op een zodanige wijze ontworpen dat een duidelijke heldere overgang van openbaar naar privé ontstaat.

Alle straten worden volgens de richtlijnen 'duurzaam veilig' en 'geboden toegang' aangelegd. Behalve de IJburglaan en de Boulevard worden de straten als 30km gebied uitgevoerd. Door de inrichting van de straat en het materiaalgebruik zal de verkeersdeelnemers duidelijkheid worden geboden en wordt hard

rijden tegengegaan. De auto's worden door middel van ruwe bestrating gedwongen tot langzaam rijden, terwijl het voetgangersgebied en de fietsstroken worden uitgevoerd met vlakke bestrating.

Het Grote Rieteiland wordt gekenmerkt door een groen woonmilieu van huizen met tuinen aan lommerrijke straten welke op het raster van het Haveneiland aansluiten. Op het Kleine Rieteiland wordt van het raster afgeweken en ligt de straat op een dijk, die fungeert als ruggengraat van de ontwikkeling. Er kan worden gekozen om aan de dijk of meer van de dijk af te bouwen. Daarbij zal er voor gezorgd worden dat niet de op eigen terrein geparkeerde auto's het beeld gaan bepalen, maar de woningen en de tuinen.

4.1.4 Blokken

De maat van de blokken in het raster wordt bepaald door de ligging van de straten. In de lengte van het Haveneiland zijn dit de Viziëren die elke 400 m het eiland doorsnijden met daartussen de 20 m brede straten. Hiermee is de lengtemaat van het blok vastgelegd op 175 m. In de breedte van het Haveneiland wordt de maat bepaald door de ligging van de Boulevard Noord, de Binnengracht en de IJburglaan. Tussen deze laatste twee zijn de 20 m brede parallelstraten zó gesitueerd dat de diepte van de blokken richting IJburglaan oploopt van 60, naar 70 naar 80 en 90 m. In alle gevallen is deze breedte 'zo groot', dat er binnen elk blok een wereld kan ontstaan. Dit is de stedenbouwkundige opgave voor de volgende ronde van ontwerpen. Er zal per blok een visie ontwikkeld en ontworpen worden, waarmee de consortia en hun architecten zich kunnen profileren. Dit is de bron van de onvoorspelbare variatie binnen het raster van straten. De minst diepe blokken grenzen aan het binnenwater, waardoor de mogelijkheden voor de ontwikkeling van deze relatief smalle blokken toenemen. Bij de overige blokken is juist door de grotere diepte meer mogelijk.

Het programma per blok is zó vastgesteld dat dit niet eenvoudig in de omtrek van het blok past. Door deze opgave zullen de coördinerend architecten een strategie moeten ontwikkelen waarmee het programma wel ingepast kan worden. Hiervoor zijn in principe drie mogelijkheden:

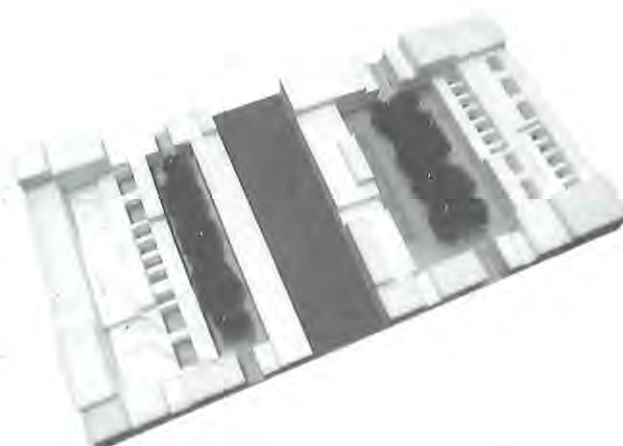
- 1 De omtrek van het blok verlengen door instulpingen, extra straten door het blok of hoven in het blok.
- 2 De dikte van de blokrand vergroten door toepassing van diepe smalle woningen.



Strategie 1: de omtrek van het blok verlengen



Strategie 2: de dikte van de blokrand vergroten



Strategie 3: het blokkoppervlak geheel benutten

3 Het blokkoppervlak geheel benutten.

De complexiteit van de opgave, en daarmee de uitdaging voor het ontwerp, wordt nog vergroot door de samenstelling van het programma zelf. In elk blok is namelijk een mix van de verschillende categorieën woningen, bedrijfsruimten en voorzieningen opgenomen. Naast deze variatie per blok door de complexe opgave, zal door de inbreng van andere architecten dan de coördinerend architect binnen het blok variatie ontstaan. Bewoners krijgen mogelijkheden tot invloed op hun woning door de keuze voor de accessoires, die de architecten zullen ontwerpen. De invloed van de individuele bewoner vormt zo een extra garantie voor variatie.

Als uitgangspunt is gekozen, dat het wonen zich oriënteert op de straat. Daarmee wordt de levendigheid en de sociale controle bevorderd. Het alternatief is wonen binnen het blok in een groen milieu waar rust heerst. Er zijn beschutte open ruimtes, zowel collectief als openbaar. Het grote bouwblok biedt zo de mogelijkheid van spelen met anderen dan huisgenoten in ruimten tussen de maat van de achtertuin en het park in. Elk blok biedt zo de mogelijkheid van wonen aan de straat, met beweging en verkeer voor de deur en wonen in een besloten en autovrije omgeving. Elk blok biedt openbaarheid aan de straat, privacy in huis, tuin en dakterras en de potentie van allerlei tussenvormen in gebruik, beheer en eigendom. De wijze waarop de mogelijkheden worden benut verschilt per blok en kan zich aanpassen in de tijd.

De bouwblokken zijn, waar de maatvoering daartoe aanknopingspunten biedt, in principe openbaar toegankelijk. Binnenstraten dwars op de bouwblokken zijn in principe van straat tot straat of van straat tot water te overzien. Elk lang blok heeft minimaal één dwarsstraat. De dwarsstraten zullen minimaal 35 m uit de hoek van een blok zijn gelegen. De maximale breedte van een doorgang door de bebouwing is 8 m en de eerste 20 m vanaf de straat is in principe bebouwd en voorzien van ramen. De bouwhoogte aan de randen van het blok is minimaal 10 m en wordt eveneens aan een maximum gebonden. Op de Rieteilanden is dit maximaal 3 lagen met als uitzondering de blokken op de kop van het Grote Rieteiland, waar de bebouwing 5 lagen mag zijn. Het Haveneiland heeft een maximum van 5 lagen met beperkte uitschieters naar 6 en incidenteel 8 lagen.



Formele straatzijde



Informele binnenstraat



Binnengebied blok

Het huis is de bouwsteen van het blok. Onder andere de mix aan programma garandeert de variatie van huizen en hun verschijningsvorm. Accentuering van deze bouwsteen, het huis, leidt tot de gewenste verticaliteit in het straatbeeld, wat een noodzakelijke compensatie voor de vlakheid van het eiland is. Dit wordt bovendien versterkt door deuren en ramen die een verticaal karakter dienen te hebben. Vanaf het IJmeer domineert daarentegen de horizontaal, het eiland is een paar kilometer lang en de bebouwing is 10 tot 15 meter hoog met slechts enkele accenten tot 24 m.

4.1.5 Markante punten

Op drie plaatsen worden grotere openbare verblijfsruimten aangelegd. Deze drie ruimten vormen markante plekken in het raster. De positionering van de ruimten is 'willekeurig', maar zó dat veel bebouwde blokken er aan grenzen en de straten onderbroken worden. Elke open ruimte heeft zijn eigen condities: een openbaar plein grenzend aan het winkelcentrum, een park midden tussen de huizen en een groene ruimte grenzend aan het water.

Naast de afwijking door de introductie van open ruimten worden op drie plaatsen in het plan 'solids' geïntroduceerd. Deze solids verrijken het plan door hun bouwstructuur die vele functies toelaat. Ze zijn extra ten opzichte van het gegeven programma en met name bedoeld voor niet-woonfuncties. Om die reden wordt minimaal 50% van het vloeroppervlak voor bedrijvigheid benut en wordt er naar gestreefd dit percentage te verhogen tot 80%. De solids worden voor minimaal 70% per gevel in de rooilijn gebouwd. De bouwhoogte van de solids varieert afhankelijk van de positie in het plan. De hoogste staat aan de entree van het Haveneiland. De twee anderen voegen zich tussen de huizen. Deze onderscheiden zich alleen door functie, schaal en architectuur. Voor de solids kan vrijstelling verleend worden voor een bouwhoogte tot 32 meter.

4.1.6 Woon- en werkmilieus

Bij de ontwikkeling van het plangebied is ruimte gereserveerd voor verschillende soorten voorzieningen. Deze zijn verspreid over de blokken in het plan. Een winkelcentrum is bij de entree van het Haveneiland gesitueerd. Met het oog op de fluctuerende marktsituatie worden er in het plan mogelijkheden aangeboden om programma-onderdelen uit te wisselen. Dit betreft wonen en werken, maar ook het veranderen van een eengezinswoning naar



Maquettefoto Haveneiland West (Groene Tunnel)



Maquettefoto Kleine en Grote Rieteland

bijvoorbeeld een beneden-bovenwoning. Ook wordt ruimte gereserveerd om programma toe te voegen door uitbreiding of nieuwbouw in een later stadium. De reeds genoemde solids zijn een bouwkundig antwoord op deze wens van flexibele vierkante meters. Maar ook in de overige blokken worden er condities geschapen die bovenstaande mogelijk maken.

Het uitwisselen van programma-onderdelen wordt mede mogelijk door de verdiepingshoogte van de begane grond van de woningen in de randen van de blokken op het Haveneiland tenminste 3,5 m te maken. Op deze manier worden woningen geschikt voor thuiswerken of het houden van praktijk aan huis.

Het vergroten van de woningen zelf wordt vereenvoudigd door deze mogelijkheid in de eerste fase mee te laten ontwerpen. Zo kan in een later stadium, zonder wijziging in het bestemmingsplan, de woning of praktijk worden uitgebreid (zie 4.3).

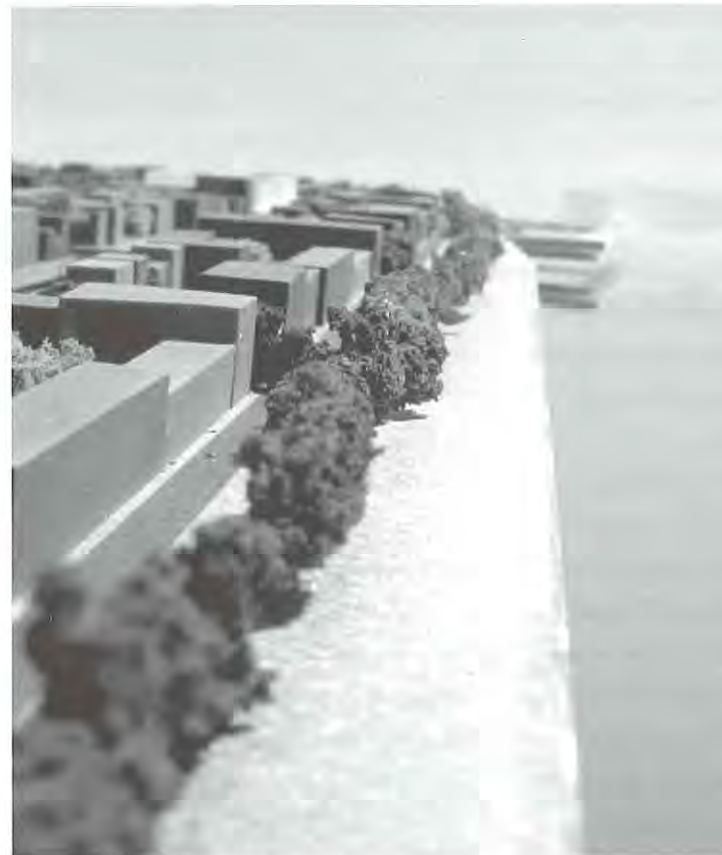
Een marge van 10% extra programma per blok kan mede bestemd worden voor vrije kavels. De kavels zijn bedoeld voor bewoners die hun eigen huis laten bouwen. Deze kavels kunnen in dezelfde fase van ontwikkeling meegenomen worden als de overige bebouwing van het blok. Per blok op het Haveneiland worden minimaal 6 vrije kavels at random over het blok verdeeld. Door deze vrije kavels zal een betekenisvolle bijdrage aan een gevarieerd straatbeeld kunnen ontstaan.

4.2 Bouwregels

Deze bouwregels maken integraal deel uit van het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West. Ze zijn (mede) conditionerend voor de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan in de stedenbouwkundige plannen voor de bouwblokken. Van de bouwregels mag worden afgeweken, indien dit tot een aantoonbaar beter plan leidt. Het supervisieteam spreekt daarover een oordeel uit.

Proces

1) Er is een supervisieteam dat de ontwikkeling van de bouwblokken tot een gedetailleerd stedenbouwkundig plan begeleidt en toetst aan (de bedoelingen) van het Stedenbouwkundig Plan. Het supervisieteam heeft daarbij vetorecht.



Maquettefoto Boulevard Noord



Maquettefoto Insteek

2) Voor ieder bouwblok op het Haveneiland West wordt door de ontwikkelende partij een coördinerend architect benoemd die verantwoordelijk is voor het opstellen van het gedetailleerd stedenbouwkundig deelplan. Op het Kleine Rieteiland geven de opdrachtgevers gezamenlijk een opdracht aan een coördinerend architect. Het Grote Rieteiland wordt in twee delen gesplitst; de opdrachtgevers voor de westelijke kop van het eiland verstrekken een opdracht aan een coördinerend architect, de opdrachtgevers voor de rest van het eiland doen dat ook. De keuze van een coördinerend architect dient vooraf te worden goedgekeurd door het kwaliteitsteam.

3) De opdrachtgever per blok (op de Rieteilanden de opdrachtgevers voor het gebied) stelt een opdrachtformulering op, waarin naast de programmatische eisen, de ambities en thema's voor het blok of het gebied worden gedefinieerd. Deze opdrachtformulering wordt programmatisch getoetst door het gemeentelijk toetsingsteam en kwalitatief door het supervisieteam.

4) De opdrachtgever kiest, op basis van het programma, in nauw overleg met de coördinerend architect de architecten per bouwdeel. Het supervisieteam ziet er op toe dat binnen het plangebied een groot aantal verschillende architecten wordt ingeschakeld. Het gemiddelde bouwdeel heeft een omvang van 20 woningen, de maximale omvang van een bouwdeel is 40 woningen. Een architect ontwerpt maximaal 80 woningen in een bouwblok. De coördinerend architect is tot en met het voorlopig ontwerp van de woningen in zijn plandeel namens de overige architecten verantwoordelijk voor het overleg met Welstand.

Bestemming en gebruik

5) In de bouwblokken op het Haveneiland (met uitzondering van de solids) worden in de randen van het blok at random minimaal zes vrije kavels bestemd voor zelfbouw. Op de beide Rieteilanden (met uitzondering van de westelijke kop van het Grote Rieteiland) wordt maximaal 10% van de te bebouwen gebieden at random aan vrije kavels toebedeeld. De opdrachtgevers leggen in de stedenbouwkundige deelplannen een voorstel voor aan de gemeente onder welke condities de zelfbouwers hun woning laten ontwerpen en realiseren. Er wordt naar gestreefd, dat iedere zelfbouwer zijn architect kiest in overleg met de coördinerend architect.



Marge als overgang van openbaar naar privé terrein



Wonen aan de straat



Dakterrass

6) Van het woningbouwprogramma mag ten hoogste 5% tussen direct aangrenzende blokken of gebieden worden uitgewisseld.

7) Voor ieder bouwdeel in een bouwblok op het Haveneiland of een gebied op de Rieteilanden wordt door de architect een set accessoires ontworpen zoals een (frans-) balkon, erker, luifel, (marge)hek en een dakopbouw die een latere uitbreiding van de woning mogelijk maakt.

8) Elke solid wordt door 1 architect ontworpen met vrij indeelbare vloervelden. De intentie bij de solids is plastische, markante architectuur. De bruto verdiepingshoogte op de begane grond is tenminste 4,20 m en op de andere verdiepingen tenminste 3,60 m. Het oppervlak van ieder vloerveld is ten hoogste 80% van het gegeven bouwvlak.

9) Alle bouwblokken op het Haveneiland hebben langs de openbare weg een uitgeefbare marge van 1,20 meter, behalve langs de IJburglaan.

10) De hoeken van de bouwblokken op het Haveneiland worden gesloten.

Ontwerp

11) De blokken dienen in principe in de rooilijn te worden gebouwd. Voor de gebieden op de beide Rieteilanden doen de coördinerend architecten een voorstel voor de aan te houden rooilijnen en de variaties daarop.

12) De bouwhoogte van de randen van een blok op het Haveneiland is tenminste 10 m, met een verdiepinghoogte van de begane grond van tenminste 3,50 m, waarbij er naar gestreefd wordt om dakterrassen met een balustrade van 1 m af te werken. De maximum bouwhoogte van de blokken op het Haveneiland is 5 lagen. Er zijn mogelijkheden om incidenteel hoger te bouwen. Ten hoogste 10% van de omtrek van een bouwblok mag in 6 lagen worden bebouwd. Bovendien kan in de randbebouwing van ieder bouwblok een slank torentje van maximaal 8 lagen worden opgenomen. Deze torentjes kunnen 1 of 2 woningen per laag bevatten. De voorgestelde bouwhoogtes zullen door het supervisieteam worden getoetst.

Lifthuizen mogen niet vrij boven een dakvlak uitsteken; het dakontwerp wordt aan het supervisieteam voorgelegd. Doel hierbij is te komen tot een gevarieerd daklandschap.

De maximum bouwhoogte op de Rieteilanden is 3 lagen.

De maximum bouwhoogte van de blokken op de kop van het Grote Rieteiland is 5 lagen.

13) Een substantieel deel van het oppervlak van de daken van de meergezinswoningen in de blokken wordt ingericht als dakterrass.

Materialen

14) De range van de toe te passen materialen is beperkt. Voorop staat, dat de materialen mooi zullen verouderen. De voorkeur gaat uit naar een keuze van basale materialen (baksteen, natuursteen, hout of glas), met straatgevels in donkere kleuren. Het element variatie dient ook in de materiaaltoepassing tot uitdrukking te kunnen komen. De range van toe te passen materialen zal worden gedefinieerd door het supervisieteam en de coördinerend architecten. Daar waar gebouwen op de kade staan is ook de 'plint' van het gebouw van hetzelfde materiaal als de kademuren.

15) De marge rond de bouwblokken op het Haveneiland wordt in aansluiting op het materiaalgebruik in de openbare ruimte verhard met natuursteen of met baksteen. De coördinerend architecten op de beide Rieteilanden doen voorstellen voor het vormgeven van de overgang tussen het uit te geven en het openbare gebied.

4.3 Het programma in het plan

Het volledige te realiseren programma per blok is aangegeven in tabel 1.

4.3.1 Het woonprogramma

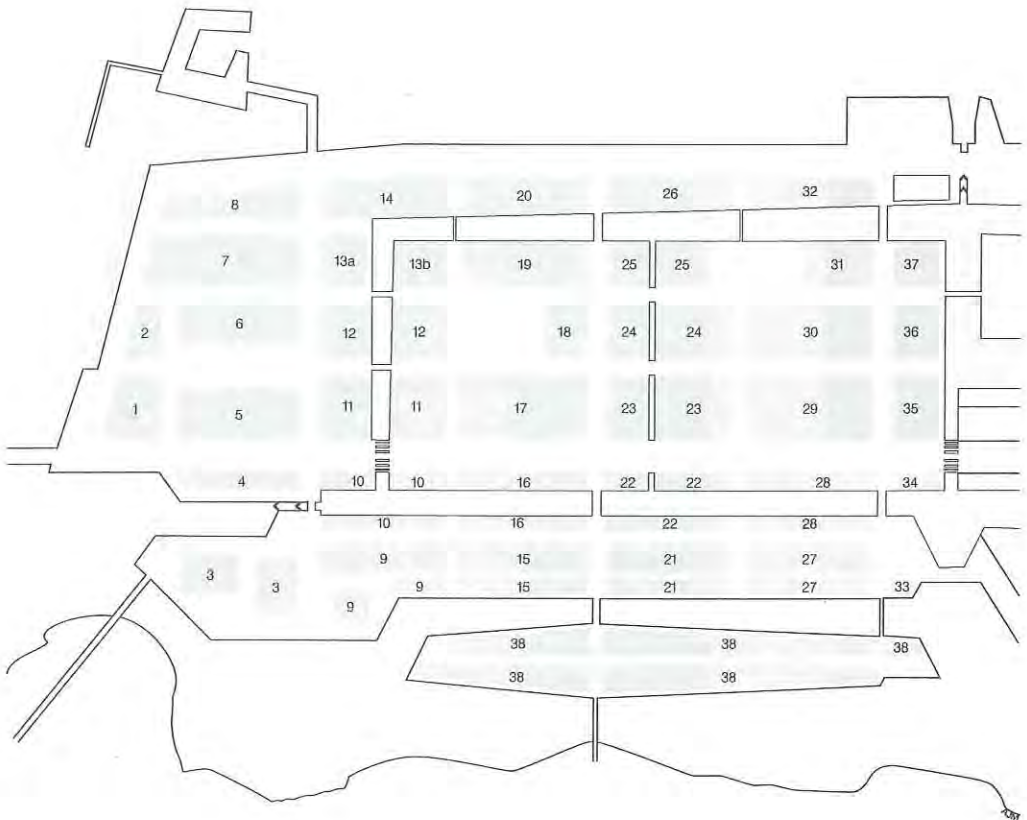
Het woonprogramma per blok is aangegeven in tabel 2. De verdeling van woningtypen en prijsklassen wordt in principe gelijkmatig over alle blokken op het Haveneiland verdeeld. Op de Rieteilanden komt relatief meer laagbouw. Het Kleine Rieteiland bestaat zelfs uitsluitend uit laagbouw. Gezien de beperkte grootte van dit eiland mogen deze woningen worden gerealiseerd in de duurdere vrije sector.

Bij de verdeling van het programma over de blokken is bij meergezinswoningen een clustering van minimaal 6 woningen voor de dure en middeldure appartementen, en een clustering van 20 woningen voor de goedkope appartementen aangehouden. Deze 'clusters' zijn gelijkmatig verdeeld over het plan,

wat kan betekenen dat in sommige kleinere blokken bepaalde woningcategorieën niet in appartementvorm voorkomen. Er zijn plekken uitgezonderd van dit principe: het winkelcentrum bevat alleen appartementen; functie en grootte laten geen grondgebonden woningen toe.

Het woonprogramma wordt gerealiseerd binnen een relatief eenvoudig stedenbouwkundig schema. De daarin te ontwikkelen bouwblokken worden getypeerd door de bouwregels. De spanning tussen programma en bouwregels is bepalend voor de potenties van het te realiseren woonmilieu op alle verschillende schaalniveaus, waarbij vooral het stedelijk karakter van het bouwblok een uitdagende randvoorwaarde is voor het realiseren van een woningdifferentiatie met tenminste 55% laagbouw. De daarin besloten ontwerpogave stelt hoge eisen aan de uitwerking door stedenbouwkundigen, opdrachtgevers en architecten. Bij deze uitwerking zal voor elk blok afzonderlijk, maar ook voor alle blokken tezamen een goed evenwicht gevonden moeten worden tussen bouwvolume, gevelwand, openbare ruimte en woningdifferentiatie als bepalende bestanddelen voor de kwaliteit van het woonmilieu. Daarbij is de positionering van woonvorm, woningbreedte, blokrand, stedenbouwkundige samenhang, prijsniveau en woonomgeving van wezenlijk belang. Kritische aspecten bij uitwerking van de blokontwerpen zijn niet alleen programmatische menging, maar ook bezonning, projectgrootte, buitenruimte, parkeerwijze, toegankelijkheid en sociale veiligheid. Deze zullen doorslaggevend zijn voor de integrale kwaliteit van het ontwerp van woning en woonmilieu. Het plan moet in de uitwerking de benodigde programmatische flexibiliteit bieden. Daartoe wordt zowel naar prijsklasse als naar typologie een afwijkingsmarge van 5% ten opzichte van de taakstellende programma's per blok aangehouden, onder de voorwaarde dat de totale procentuele verhouding per consortium gehaald wordt overeenkomstig de omschreven uitgangspunten.

- Voor de bruto verdiepingshoogten geldt:
- Begane grond – tenminste 3.50 m in de randen van de bouwblokken
 - Verdiepingen – appartementen 2.90 m
 - laagbouwwoningen 2.80 m
 - Solids – begane grond 4.20 m
 - alle andere verdiepingen tenminste 3.60 m



Kaart 2: bloknummers

blok	aantal woningen	m2 bvo voorzieningen	m2 buitenruimte	m2 speelplek	meter openbare kade	pp e.t.	fp e.t.
1	pm	3550	0	0	0	20(pm)	pm
2	43	0	0	0	0	32	4
3	118	0	0	0	0	89	12
4	52	0	0	0	0	39	5
5	140	6950	125	0	0	237	314
6	119	2215	250	0	0	89	112
7	186	100	0	150	0	140	19
8	97	18	0	150	0	73	10
9	68	70	0	0	0	51	7
10	51	2500	0	0	0	58	35
11	147	2900	0	150	40	121	22
12	138	690	350	150	40	104	19
13A	pm	pm	0	0	0	pm	pm
13B	64	0	0	0	40	48	6
14	125	59	0	150	40	94	13
15	65	2215	1600	0	0	49	107
16	65	0	0	0	0	49	7
17	192	1176	0	150	0	155	26
18	pm	3075	250	0	0	pm	pm
19	138	0	0	0	40	104	14
20	119	0	0	150	40	89	12
21	76	126	0	0	0	57	8
22	66	0	0	0	0	50	7
23	181	1050	0	150	40	147	25
24	167	0	0	0	40	125	17
25	104	56	0	0	40	78	10
26	97	1050	125	0	40	84	17
27	76	0	0	0	0	57	8
28	51	2500	0	0	0	58	35
29	182	2326	125	150	0	160	32
30	148	3815	1600	0	0	111	115
31	80	0	0	0	40	60	8
32	93	21	0	150	40	70	9
33	2	0	0	0	0	2	0
34	21	0	0	0	0	16	2
35	64	0	0	150	0	48	6
36	57	0	0	150	0	43	6
37	46	0	0	0	0	35	5
38	160	0	0	0	0	160	16
TOTAAL	3598	36462	4425	1800	480	2998	1067

Tabel 1: het volledig te realiseren programma per blok

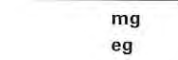
- solid
- Rieteilanden
- pp e.t. parkeerplaatsen op eigen terrein
- fp e.t. fietsparkeerplaatsen op eigen terrein

blok	mg duur	mg middel	mg goedk.	MG TOTAAL	eg duur	eg middel	eg goedk.	EG TOTAAL
1	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
2	0	23	0	23	7	6	7	20
3	0	0	0	0	66	0	52	118
4	0	35	0	35	17	0	0	17
5	12	70	58	140	0	0	0	0
6	0	32	25	57	22	19	21	62
7	10	54	34	98	31	27	30	88
8	12	19	20	51	16	14	16	46
9	0	0	0	0	8	52	8	68
10	0	0	20	20	31	0	0	31
11	8	36	24	68	28	24	27	79
12	10	34	24	68	25	21	24	70
13A	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
13B	0	14	20	34	11	9	10	30
14	14	32	20	66	21	18	20	59
15	0	0	0	0	18	47	0	65
16	0	28	0	28	37	0	0	37
17	10	54	34	98	33	29	32	94
18	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
19	14	34	25	73	23	20	22	65
20	0	40	23	63	20	17	19	56
21	0	0	0	0	18	58	0	76
22	0	0	28	28	38	0	0	38
23	14	44	33	91	32	27	31	90
24	0	50	38	88	28	24	27	79
25	8	27	20	55	17	15	17	49
26	10	19	18	47	18	15	17	50
27	0	0	0	0	18	58	0	76
28	0	20	0	20	31	0	0	31
29	10	46	32	88	33	29	32	94
30	8	43	30	81	24	20	23	67
31	0	22	20	42	13	12	13	38
32	8	21	20	49	16	13	15	44
33	0	0	0	0	2	0	0	2
34	0	14	0	14	7	0	0	7
35	0	14	20	34	11	9	10	30
36	11	0	19	30	10	8	9	27
37	9	15	0	24	8	7	7	22
38	0	0	0	0	160	0	0	160
TOTAAL	168	840	605	1613	898	598	489	1985

Tabel 2: woonprogramma per blok

blok	woningen	pp e.t.	pp o.r.	fp e.t.	fp o.r.
1	pm	pm	0	pm	pm
2	43	32	11	4	4
3	118	89	30	12	12
4	52	39	13	5	5
5	140	105	35	14	14
6	119	89	30	12	12
7	186	140	47	19	19
8	97	73	24	10	10
9	68	51	17	7	7
10	51	38	13	5	5
11	147	110	37	15	15
12	138	104	35	14	14
13A	pm	pm	0	pm	pm
13B	64	48	16	6	6
14	125	94	31	13	12
15	65	49	16	7	7
16	65	49	16	7	7
17	192	144	48	19	19
18	pm	pm	0	pm	pm
19	138	104	35	14	14
20	119	89	30	12	12
21	76	57	19	8	8
22	66	50	17	7	7
23	181	136	45	18	18
24	167	125	42	17	17
25	104	78	26	10	10
26	97	73	24	10	10
27	76	57	19	8	8
28	51	38	13	5	5
29	182	137	46	18	18
30	148	111	37	15	15
31	80	60	20	8	8
32	93	70	23	9	9
33	2	2	1	0	0
34	21	16	5	2	2
35	64	48	16	6	6
36	57	43	14	6	6
37	46	35	12	5	5
38	160	160	0	16	16
TOTAAL	3598	2739	860	360	360

Parkeren voor wonen

	solid
	Rieteilanden
mg	meergezinswoningen
eg	eengezinswoningen
pp e.t.	parkeerplaatsen op eigen terrein
pp o.r.	parkeerplaatsen in de openbare ruimte
fp e.t.	fietsparkeerplaatsen op eigen terrein
fp o.r.	fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte

Op het ogenblik wordt een onderzoek uitgevoerd naar het breed toepassen van domotica. Domotica houdt in dat woningen worden uitgerust met technische faciliteiten die interactief wonen mogelijk maken. Voor zowel woningen die specifiek moeten worden aangepast voor bewoners met een handicap als voor een ieder die thuis van de nieuwe elektronische mogelijkheden gebruik wil maken biedt dit een uitkomst.

Bijzondere woonvormen

In het plangebied worden acht bijzondere woonvormen onderscheiden: uitbreidbaar wonen, wonen aan het water, terrasappartementen, autovrij wonen, zelfbouwkavels, praktijkwoningen en drijvend wonen. Hieronder worden de termen verklaard:

Uitbreidbare woningen: Met de uitbreidbare woning kan op meerdere doelgroepen met individuele woonwensen worden ingespeeld. Zowel voor de laagbouw als voor de appartementen wordt gedacht aan mogelijkheden tot (horizontale of verticale) uitbreiding van de woning ten bate van woonfuncties. Uitbreiding kan direct als meerwerkoptie bij de eerste verkoop – geheel of gedeeltelijk – aangeboden worden, maar is met name bedoeld om in de toekomst te kunnen benutten. Voor het uitbreidbaar wonen geldt dat tenminste 50% van de eengezinswoningen en 10% van de meergezinswoningen per blok uitbreidbaar is. Dit uitgangspunt geldt voor alle financieringscategorieën.

Terrasappartementen: Gestapelde woning met een niet op maaiveld gelegen buitenruimte van tenminste 20 m² (een parkeerdek wordt in deze definitie niet als maaiveld beschouwd. Er wordt naar gestreefd tenminste 50% van de gestapelde woningen als terrasappartement uit te voeren.

Autovrije woningen: Een autovrije woning is een woning in een autovrij woonmilieu waarin de auto wel kan komen, maar niet kan blijven (parkeren). De gemeenteraad heeft op grond van deze definitie bepaald dat er minimaal 250 autovrije woningen in dit plandeel moeten worden gerealiseerd. Alle binnen de bouwblokken te realiseren woningen voldoen aan de gestelde eisen. De ondergrens per blok ligt daarmee op gemiddeld 10 autovrije woningen. Daarnaast worden de woningen aan de noord- en zuidzijde van het westelijk park autovrij. Aan die zijden van het park kan niet geparkeerd worden.

Wonen aan het water: Dit betreft de grondgebonden woningen aan de Binnengracht en Dwarsgracht. De woningen hebben een directe toegang tot het water (voor bijvoorbeeld het gebruik van een boot) of een buitenruimte aan het water.

Zelfbouwkavels: Er worden kavels uitgegeven waarvan de koper de opdrachtgever wordt voor de bouw en geheel of gedeeltelijk opdrachtgever voor de ontwerpfase.

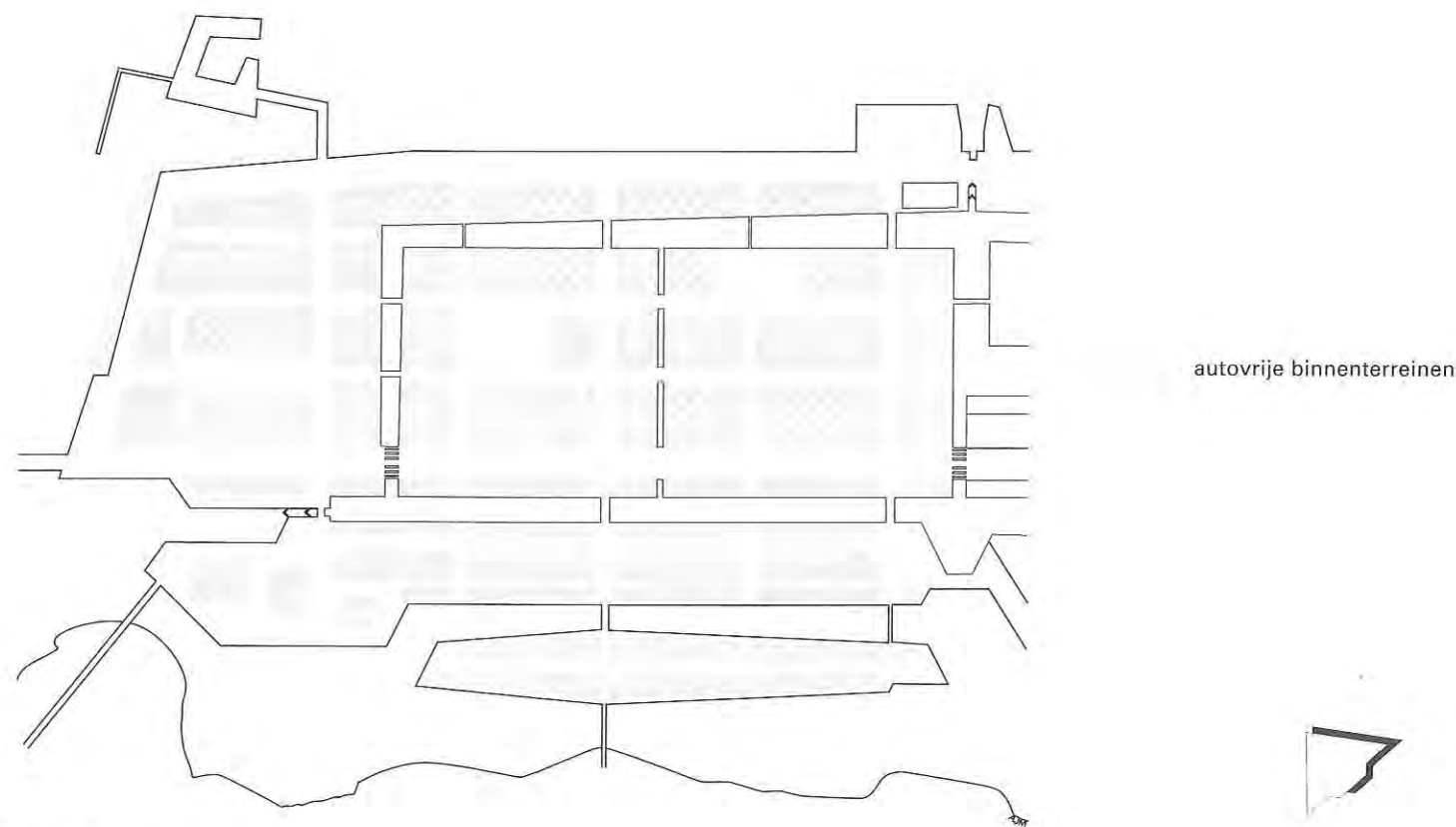
Praktijkwoningen: Eengezins- of meergezinswoning over minimaal 3 lagen met flexibele indeling, waarbij een deel als praktijkruimte met eigen ontsluiting is te gebruiken. Er worden minimaal 3 praktijkwoningen per blok gemaakt.

Drijvend wonen: In het Globaal Stedenbouwkundig Plan wordt uitgegaan van ca. 30 woonschepen in de Binnengracht en aan de Boulevard. De Binnengracht en de zuidoostzijde van het Kleine Rieteland zijn als lokatie in het plan voor drijvend wonen komen te vervallen. Er wordt naar gestreefd om op de westelijke en noordwestelijke kop van het Haveneiland voor deze woonschepen ligplaatsen te creëren.

Woonhotel: Naast deze in het plan opgenomen woonvormen, worden de mogelijkheden voor een woonhotel onderzocht. Het woonhotel kan uitkomst bieden aan groepen met behoefte aan tijdelijke huisvesting. Het beheer zal hotelmatig zijn.

Woningen voor ouderen en gehandicapten

In het kader van IJburg, een wijk zonder scheidslijnen is uitgangspunt dat iedereen, ongeacht fysieke of mentale conditie, zoveel mogelijk een vrije keuze in woning en woonmilieu moet kunnen maken. Een van de uitgangspunten is dat ouderen en mensen met een handicap zo zelfstandig mogelijk moeten kunnen wonen, los van de directe koppeling met een zorginstelling. Stelregel is dat hun woonwensen net zo divers zijn als die van de andere toekomstige bewoners van IJburg. Volledig zelfstandig wonen zonder de daarbij behorende zorg is niet voor iedereen mogelijk. Met name mensen met een verstandelijke handicap, meervoudig gehandicapten en dementerende ouderen kunnen niet zonder intensieve zorg. Voor deze groepen geldt dat in IJburg is gekozen voor een woonvorm die zo weinig mogelijk afwijkt van zelfstandig wonen: kleinschaligheid staat voorop. Een veilige beschutte woonomgeving is voor hen extra belangrijk. De zorg



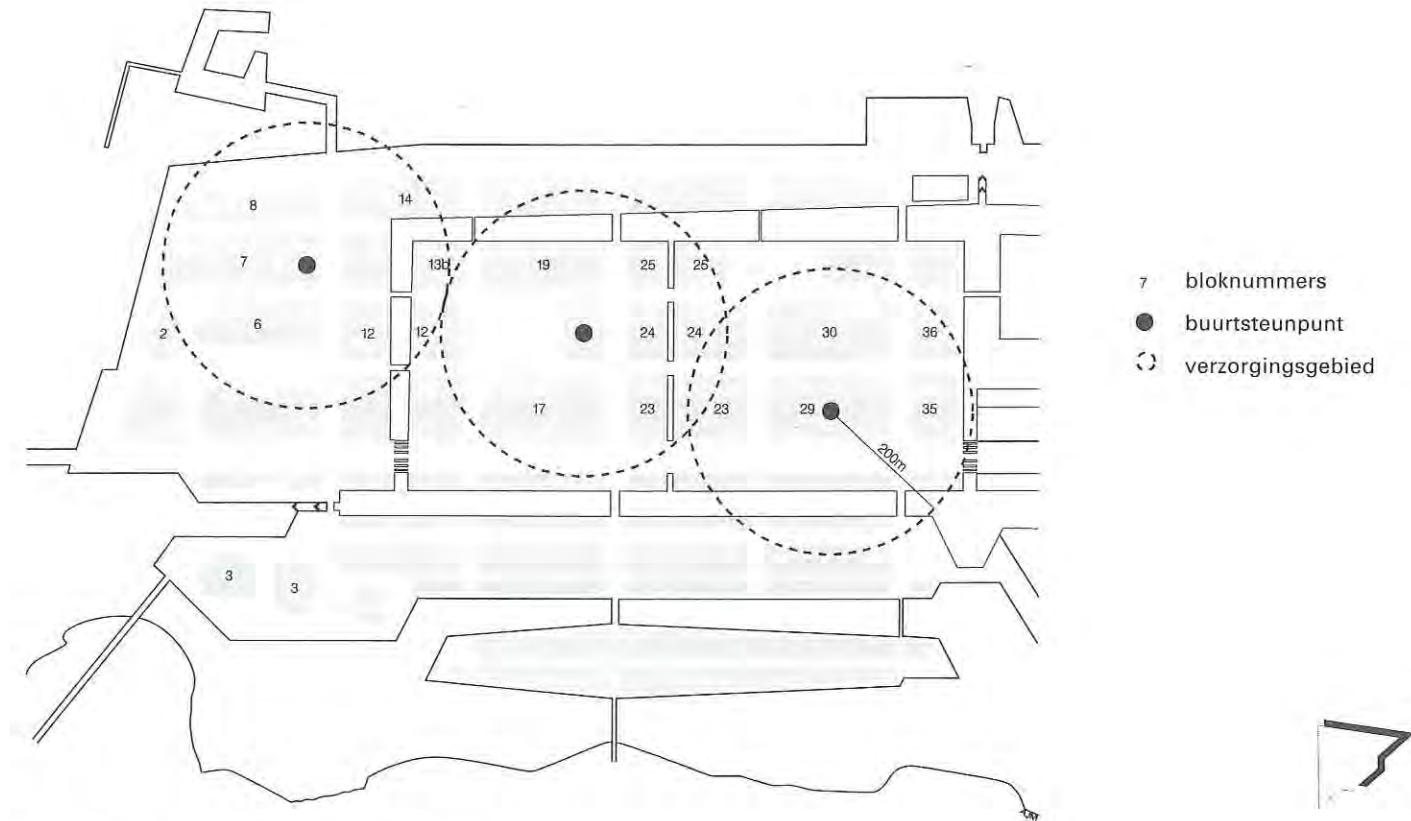
Kaart 3: autovrije woningen

wordt verleend vanuit een drietal steunpunten, waaromheen een aantal kleinschalige wooncomplexen ligt voor specifieke groepen.

Van het totale woningbouwprogramma wordt 60% aanpasbaar gebouwd. Dat betekent dat moet worden voldaan aan het Technisch Programma van Eisen Aanpasbaar Bouwen (zie bijlageboek). Deze woningen zijn met kleine aanpassingen geschikt te maken voor bewoning door mensen met lichamelijke beperkingen en hulpmiddelen, waaronder een handbewogen rolstoel. Extra voorzieningen binnen het aanpasbare casco kunnen, afhankelijk van de behoefte van de bewoners, worden ingebouwd. De aanpasbare woningen worden gespreid over het plangebied om in alle typen woonmilieus een ruime keuze aan aanpasbare woningen te bieden. Niet alleen kleine, maar ook grote woningen en niet alleen sociale, maar ook middeldure en dure woningen worden aanpasbaar gebouwd. Overigens vergroten de eisen van aanpasbaarheid het algemene comfort van de woning, waarmee de kwaliteit van de woning voor iedere mogelijke bewoner wordt vergroot. In de duurdere sectoren (huur en koop) wordt gedacht aan de realisering van serviceflats. Tegen betaling van servicekosten kan gebruik worden gemaakt van diverse diensten.

- In het programma IJburg, een wijk zonder scheidslijnen, is een driedeling in woningtype te maken:
- 1 Geclusterde woonvormen waarbij soms sprake is van specifieke programma's van eisen: dit zijn 6 tot 8 zelfstandige woningen in een cluster voor specifieke groepen.
 - 2 Rolstoelgeschikte woningen (oftewel het MIVA-programma).
 - 3 Aanpasbaar gebouwde woningen.

In tabel 3 is het woningbouwprogramma IJburg, een wijk zonder scheidslijnen vermeld. Dit woningbouwprogramma wordt gerealiseerd in de sociale sector. Van het totale programma aanpasbaar te bouwen woningen wordt 6% bij bouw reeds aangepast voor specifieke groepen, die in de tabel zijn vermeld. De resterende 54% van het programma dient over alle prijsklassen, financieringscategorieën en woningtypes te worden verdeeld. Naast MIVA-woningen in de sociale sector die in de tabel vermeld staan, kunnen er ook MIVA-woningen in de marktsector gebouwd worden, afhankelijk van de behoefte. Zij maken deel uit van de resterende 54% aanpasbaar te bouwen woningen.



Kaart 4: IJburg, een wijk zonder scheidslijnen

<i>blok</i>	<i>categorie</i>	<i>aantal</i>	<i>% blok</i>	<i>doelgroep</i>
2	MIVA	3	7%	lichamelijk gehandicapten
3	2 woongroepen gezinshh.	1x4, 1x3 eenheden	6%	gezinnen met meervoudig gehandicapt kind
6	cluster aanpasbaar	8-12 eenheden	11%	ouderen
7	4 groepswoningen aanpasbaar	4x6 eenheden		psycho-geriatrische ouderen, verstandelijk gehandicapten
	MIVA	5	15%	lichamelijk gehandicapten
8	1 groepswoning aanpasbaar	1x6 eenheden	5%	psycho-geriatrische ouderen, verstandelijk gehandicapten
12	MIVA	13	9%	lichamelijk gehandicapten
13	1 groepswoning aanpasbaar	1x6 eenheden	9%	psychiatrie
14	1 woongroep	1x4 eenheden	3%	psychiatrie
17	cluster aanpasbaar	8-12 eenheden	6%	ouderen
19	1 woongroepen gezinshh.	1x3 eenheden		gezinnen met meervoudig gehandicapt kind
	cluster aanpasbaar	8-12 eenheden	11%	ouderen
23	2 groepswoningen	2x6 eenheden	6%	lichamelijk gehandicapten
24	MIVA	3	2%	lichamelijk gehandicapten
25	MIVA	5	5%	lichamelijk gehandicapten
29	MIVA	5		lichamelijk gehandicapten
	3 groepswoningen aanpasbaar	3x6 eenheden		psycho-geriatrische ouderen, verstandelijk gehandicapten
	1 groepswoning MIVA	1x6 eenheden	17%	lichamelijk gehandicapten
30	3 groepswoningen aanpasbaar	3x6 eenheden	10%	lichamelijk gehandicapten
35	MIVA	3	5%	lichamelijk gehandicapten
36	MIVA	3	5%	verstandelijk gehandicapten
*	woongroep aanpasbaar	35		dove ouderen (* locatie nader te bepalen)
totaal en als % van het totale woonprogramma		215	6%	
nog te realiseren aanpasbaar		1943	54%	verspreid over het plangebied

Tabel 3: programma IJburg, een wijk zonder scheidslijnen

blok	winkels	com. sport	religie	zorg	kantoren	bedrijven	CVT *	kinderdag*	scholen*	buitenr. m2	technisch #
1		1050			2500						
2											
3											
4											
5	5500					1324				125	126
6									2215	250	
7				100							
8											18
9											70
10					2500						
11				1850		1050					
12								690		350	
13A											
13B											
14											59
15									2215	1600	
16											
17						1050					126
18			400	100			2575			250	
19											
20											
21											126
22											
23						1050					
24											
25											56
26						1050				125	
27											
28					2500						
29				100		2100				125	126
30									2215	1600	1600
31											
32											21
33											
34											
35											
36											
37											
38											
TOTAAL	5500	1050	400	2150	7500	7624	2575	690	6645	4425	2328

Tabel 4: voorzieningenprogramma per blok

Parkeren voor voorzieningen				Groen	
pp e.t.	pp o.r.	fp e.t.	fp o.r.	speelplek m2	openb. kade
20 (pm)	9	pm	30		
132		300			
	8	100		150	
				150	
20		30	7		
11	16	7	25	150	40
	5	5	10	150	40
pm	0	pm	0		40
				150	40
	8	100			
11		7	5	150	
pm	19	pm	50		40
				150	40
11		7	5	150	40
					40
11		7	5	0	40
20		30	7		
23		14	10	150	
	8	100			40
				150	40
				150	
259	73	707	154	1800	480

- solid
- Rieteilanden
- pp e.t.

parkeerplaatsen op eigen terrein
- pp o.r.

parkeerplaatsen in de openbare ruimte
- fp e.t.

fietsparkeerplaatsen op eigen terrein
- fp o.r.

fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte (in de openbare ruimte worden extra fietsparkeerplaatsen bij de haltes voor openbaar vervoer gerealiseerd)
- *

bij deze voorzieningen hoort buitenruimte
- #

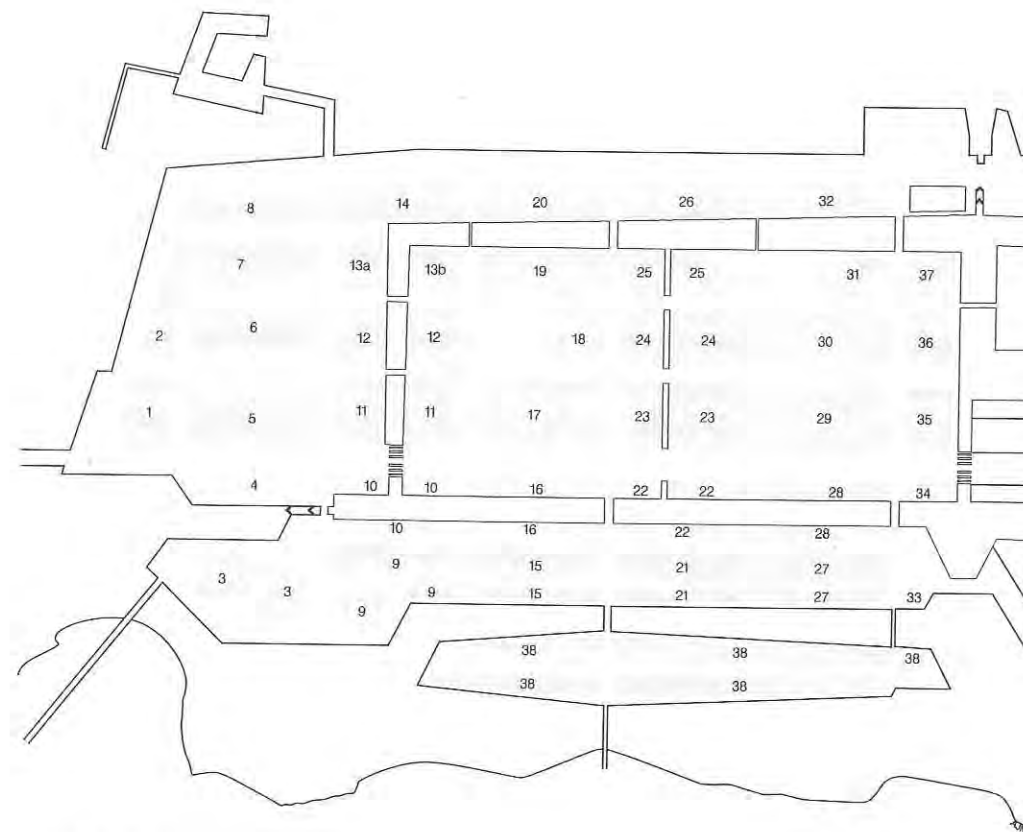
in de openbare ruimte is voor technische voorzieningen 119 m2 bovengronds en 17 m2 ondergronds gepland

Voor de MIVA-woningen en voor de specifieke groepen zoals vermeld in tabel 3 geldt dat de afstand tot de steunpunten (24-uurszorg) en voorzieningen niet te groot is: tot maximaal 200 meter. Deze woningen worden gesitueerd in veilige, intensief beheerde woonmilieus als woonparken en nieuwe vormen van het oude hofje. Deze woonmilieus zijn ook aantrekkelijk voor mensen zonder handicaps, en zullen dan mede door hen bewoond worden.

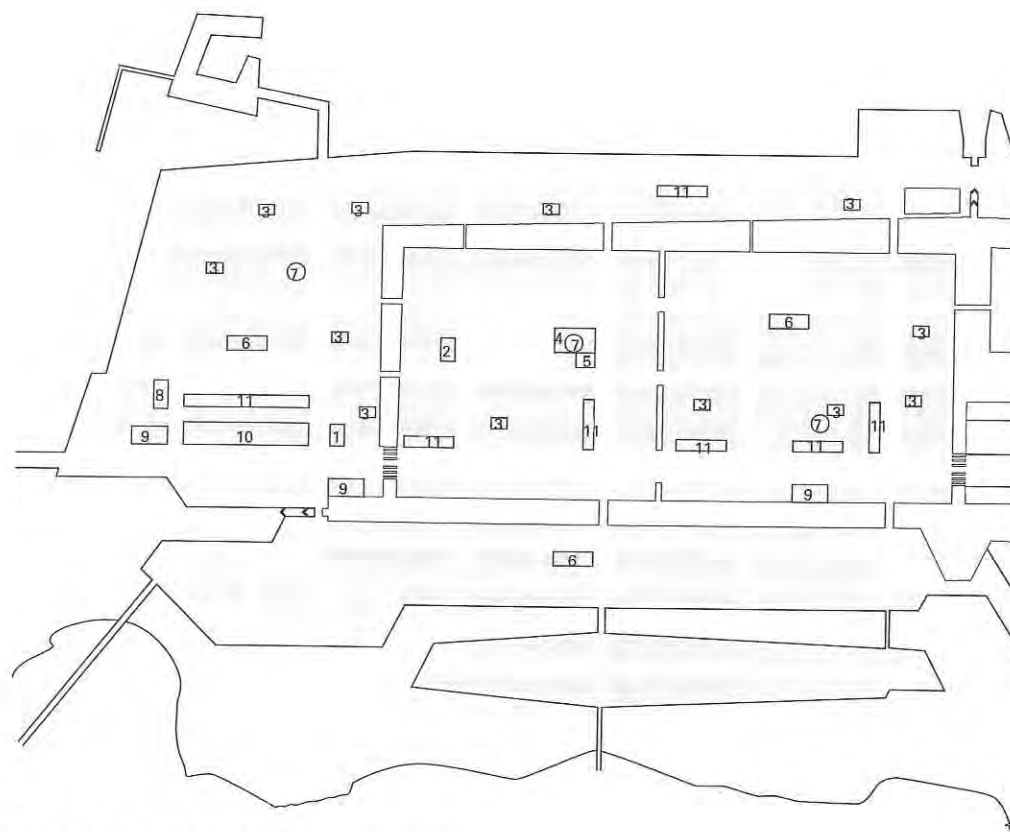
4.3.2 Het voorzieningenprogramma

Het voorzieningenprogramma per blok is weergegeven in tabel 4. De voorzieningen op IJburg worden compact gebouwd, dat wil zeggen dat waar mogelijk in meer lagen wordt gebouwd en dat de voorzieningen in de blokken gecombineerd worden met woningbouw. De voorzieningen zijn gespreid in het plangebied opgenomen. Functioneel samenhangende voorzieningen worden wel geclusterd, maar van concentratie op één fysieke plek is geen sprake. Alle voorzieningen liggen aan de hoofdstructuur, dat wil zeggen aan de Boulevard Noord, de IJburglaan, de Vizieren en rond de parkjes.

Een belangrijk kenmerk van het plan is de programmatische flexibiliteit in de vorm van de drie solids. Dit zijn beeldbepalende gebouwen van minimaal 5 en maximaal 8 lagen. Een neutrale bouwkundige structuur met vrij indeelbare vloervelden kan door verschillende programma's ingevuld worden. Een solid heeft een minimale verdiepingshoogte van 4,20 meter op de begane grond en voor alle andere verdiepingen 3,60 meter. De doelstelling is om daarmee extra kansen te bieden voor bedrijvigheid in het plangebied. Programmatisch uitgangspunt is dat minimaal 50% van het bruto vloeroppervlak bestemd wordt voor commerciële en niet-commerciële functies. Het streven is erop gericht dat percentage te verhogen naar 80%. De rest wordt bestemd voor wonen. Voor een deel van de solids is reeds een bestemming opgenomen. Het gaat om kantoren, een commerciële sportvoorziening, een religieuze ruimte en het Centrum voor Vrije Tijd. Daarmee zijn de solids nog lang niet vol. Deze ruimte is dus beschikbaar voor functies/voorzieningen die zich in de komende tijd aandienen. Solids waar op dit moment nog geen voorzieningen gepland zijn kunnen in een later stadium gebouwd worden. Voor de nu nog niet bestemde ruimte in de solids is uitgangspunt dat het parkeren geheel binnen de solid wordt opgelost (1 parkeerplaats op 125 m² bvo en 1 parkeerplaats per woning).



Kaart 5: bloknummers



Kaart 6: voorzieningen programma per blok

- 1 zorgvoorzieningen
- 2 kinderdagverblijf
- 3 speelplekken
- 4 centrum voor vrije tijd
- 5 religie
- 6 school
- 7 buurtsteunpunt
- 8 commerciële sport
- 9 kantoor
- 10 winkels
- 11 bedrijven onder woningen

Winkels (blok 5)

In het buurtwinkelcentrum is ruimte voor 5.500 m² bvo aan winkels, horeca en baliefuncties. Daarbij is rekening gehouden met de vestiging van twee grote supermarkten. Dit buurtwinkelcentrum bedient het Haveneiland en de Rieteilanden West en het Steigereiland. Het winkelcentrum heeft een tweezijdige oriëntatie. De belangrijkste oriëntatie is op de hoofdader van het eiland, de IJburglaan. De tram stopt er voor de deur. Daarnaast wordt er een relatie gelegd naar het aan de noordelijke kant van het blok gelegen autovrije plein, waaraan ook de commerciële sportvoorziening en een basisschool gevestigd zijn. In het winkelblok komen ook bedrijven onder woningen. Koppeling van winkels en andere voorzieningen aan een openbare ruimte met een verblijfsfunctie zorgt voor een levendig plein, waar eventueel ook kleine manifestaties en bijvoorbeeld een (thema)markt kunnen worden gehouden.

Onderwijs (blok 6, 15, 30)

In het plangebied komen drie dubbelklassige (16 groepen) basisscholen, twee op het Haveneiland en één op het Grote Rieteiland. Bij de keuze van de locaties is gelet op een goede spreiding over het gebied en op de veiligheid van de routes naar de school. De scholen worden gecombineerd met een peuterspeelzaal en buitenschoolse opvang voor de onderbouw. De gymzalen van de drie scholen worden geclusterd en gecombineerd met het centraal gelegen Centrum voor Vrije Tijd. Hier vinden we ook de buitenschoolse opvang voor de oudere kinderen (bovenbouw). De maximale loopafstand van de scholen naar het Centrum voor Vrije Tijd bedraagt 450 meter. De twee scholen op het Haveneiland worden geïntegreerd in de blokken met een minimale bouwhoogte van drie lagen. Dat wil zeggen dat scholen die in minder dan drie lagen gebouwd worden, moeten worden gecombineerd met minimaal één laag woningen erboven.

De meest westelijke school op het Haveneiland wordt gebouwd in drie lagen en gesitueerd aan het plein met winkels en sport. Voor de jongste kinderen en de buitenschoolse opvang wordt 250 m² speelruimte gesitueerd binnen het blok. De overige 1.350 m² schoolplein is onderdeel van het autovrije plein. Het draagt daarmee bij aan de levendigheid en kan dus ook buiten schooltijd als speelvoorziening dienen. De oostelijk gelegen school op het Haveneiland grenst aan een parkje. Het is een tweelaagse school met woningen erboven. Omdat de school van het park wordt gescheiden door een straat heeft deze school

haar schoolplein in zijn totaal binnen het blok. Om het openbare karakter van het schoolplein te garanderen wordt het door interne straatjes naar meerdere zijden van het blok ontsloten. De derde school ligt centraal op het Grote Rieteiland. Deze school wordt in twee lagen gebouwd zonder woningen erboven. Het schoolplein ligt aan de rand van het blok en is dus ook openbaar toegankelijk.

De piek van kinderen die over een aantal jaren wordt verwacht zal worden opgevangen door middel van tijdelijke voorzieningen. Oplossingen hiervoor zijn het gebruik van bedrijfsruimten, maar het meest voor de hand ligt het gebruik van de solids. In principe wordt voor tijdelijke onderwijsvoorzieningen geen gebruik gemaakt van noodgebouwen. De oplevering van de scholen loopt gelijk met de woningbouw. De eerste school dient gereed te zijn bij de oplevering van de eerste woning.

Kinderdagverblijf (blok 12)

Het kinderdagverblijf biedt plaats aan 6 groepen (69) kinderen. Het wordt gesitueerd aan het centrale park, waaraan ook het Centrum voor Vrije Tijd is gelegen. Het kinderdagverblijf heeft een omheinde buitenruimte van 350 m² die binnen het blok ligt. In het plangebied worden naast dit grote kinderdagverblijf drie bedrijfsruimten met buitenruimte gerealiseerd. Daarmee wordt de vestiging van particuliere kinderdagverblijven mogelijk gemaakt.

Centrum voor Vrije Tijd (solid, blok 18)

Het Centrum voor Vrije Tijd is gesitueerd in de solid grenzend aan het centraal gelegen park. In het centrum zijn het buurthuis, een combinatie van buitenschoolse opvang voor oudere kinderen (bovenbouw basisonderwijs), mogelijk een peuterspeelzaal, een steunpunt voor de zorg en een drievoudige gymzaal (kleine sporthal) geïntegreerd. De combinatie van welzijns-, culturele, sport-, zorgvoorzieningen en de locatie grenzend aan het park levert een belangrijke meerwaarde op voor zowel park als centrum. Het samenvoegen van de drie gymlokalen van de in de buurt gelegen scholen zorgt ervoor dat er een voorziening voor sport ontstaat die ook buiten schooltijd gebruikt kan worden voor kleinere zaalsporten en andere activiteiten. Door flexibele wanden is de zaal onder schooltijd in drieën op te delen. In het buurthuis vinden we onder andere activiteitenruimten, een ontmoetingsruimte met bar, enkele cursuslokalen en spreekkamers.

In het Centrum voor Vrije Tijd vinden dagactiviteiten plaats voor specifieke groepen. Het vloeroppervlak van dit centrum zal in

verband daarmee wellicht uiteindelijk iets worden uitgebreid. Een plan voor een knutsel-/werkruimte bij het centrum wordt nog uitgewerkt. De werkruimte heeft niet alleen een functie voor dagbesteding door specifieke groepen, maar kan ook toegankelijk zijn voor buurtbewoners die willen klussen en voor gereedschapsuitleen.

Voor de maaltijdverstrekking wordt een laagdrempelig, 'mensa-achtig' restaurant gemaakt. Het restaurant wordt geen onderdeel van het Centrum voor Vrije Tijd, maar kan wel grenzend aan dit centrum, in hetzelfde bouwblok, worden gesitueerd. Daarmee krijgt het restaurant niet alleen een functie voor de bewoners in de bijzondere woonvormen rond de steunpunten, maar ook voor bezoekers aan het Centrum voor Vrije Tijd en andere buurtbewoners. Het vloeroppervlak van het restaurant moet nog worden vastgesteld. Voor de buitenschoolse opvang/peuterspeelzaal is een reservering voor een buitenruimte van 250 m² in de solid opgenomen.

Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening (blok 7, 11, 29, solid 18)

In de directe nabijheid van het eerste winkelcentrum, aan de IJburglaan worden de zorgvoorzieningen gesitueerd. Dit kan in één centrum of in meerdere eenheden verdeeld over het blok. Zij bedienen het hele westelijk deel van het Haveneiland en de Rieteilanden. Hier vinden we onder andere huisartsen, verpleegkundigen, het consultatiebureau, maatschappelijke dienstverlening, tandartsen en paramedici (bijvoorbeeld fysiotherapeuten).

De 24-uurszorg voor bewoners van de bijzondere woonprojecten en een deel van de MIVA-woningen vindt plaats vanuit drie steunpunten; 1 steunpunt in blok 7 bedient het westelijk deel van het Haveneiland, de steunpunten bij het Centrum voor Vrije Tijd en in blok 29 zijn de uitvalsbasis voor het oostelijk deel van het plangebied. De buurtsteunpunten hebben de functie van 24-uurs zorgpost en van huiskamer/ontmoetingsruimte. Door de gespreide ligging van de buurtsteunpunten in het plan ontstaan ruime zones waarbinnen deze intensieve zorg geleverd kan worden. De steunpunten kunnen worden uitgebreid ten behoeve van een politiepost of een buurtconciërge. Voorlopig wordt uitgegaan van 100 m² per steunpunt.



Maquettefoto overgang Binnengracht – Dwarsgracht



Maquettefoto solid aan centrale park

Religie (solid, blok 18)

De Christelijke kerken zullen vanaf de eerste bewoning actief zijn op het Haveneiland. Zij zullen gebruik maken van bedrijfsruimten of praktijkwoningen. Een definitieve kerk voor de diverse godsdiensten wordt in het centrum van IJburg gebouwd. In de solid aan het centrale parkje wordt 400 m² voor religie gereserveerd. Er vinden gesprekken plaats met verschillende groepen (onder meer Marokkaanse en Turkse moskeebesturen) om een gegadigde voor deze reservering te vinden.

Kantoren en bedrijven

Wonen en werken worden op verschillende niveaus gemengd. Een steeds vaker gehoorde klacht met betrekking tot Vinex-locaties is het gebrek aan aandacht voor werkfuncties in de nieuwe woonmilieus. In IJburg wordt hier bijzondere aandacht aan besteed. IJburg is stedelijker, dichter gebouwd dan de meeste Vinex-locaties. Daarbij past sterke menging van functies.

Kantoren (blok 10, 28, solid, blok 1)

Op een aantal locaties is ruimte opgenomen voor kantoren. Kleinere villa-achtige kantoren liggen in de omgeving van het eerste centrum ten zuiden van de IJburglaan. De eerder beschreven solids lenen zich ook uitstekend voor vestiging van extra kantoren in het westelijk deel van het Haveneiland.

Bedrijven (blok 5, 11, 17 23, 26, 29 en een reservering voor blok 35, 36, 37)

Bedrijven onder woningen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de stedelijkheid van IJburg. Op verschillende locaties langs de hoofdstructuur, de IJburglaan, de Vizieren en de Boulevard zijn bedrijfsruimten onder woningen opgenomen. Bij drie van deze bedrijfsruimtes van 250 m² wordt 125 m² buitenruimte gemaakt, zodat er zich kinderdagverblijven kunnen vestigen. Deze ruimten dienen geschikt te zijn voor bedrijven tot en met milieucategorie II. Het verdient aanbeveling een deel van deze bedrijfsruimte geschikt te maken voor vestiging van horeca (afzuiginstallaties e.d.). Zolang deze gebouwen nog niet hun definitieve gebruikers hebben gevonden moet gezocht worden naar invulling door andere functies. Te denken valt aan de tijdelijke bibliotheek, kinderopvang of onderwijs. Ook voor bedrijven geldt, dat de solids mogelijkheden bieden voor bedrijven tot en met milieucategorie II. Hogere verdiepingshoogte langs de rasterstraten maakt de vestiging van bedrijfsruimten mogelijk.

Politie en brandweer (blok 5)

In het winkelcentrum of bij een buurtsteunpunt komt een balie van waaruit de wijkpolitie opereert. Over tijdelijke voorzieningen voor de brandweer wordt overleg gevoerd.

4.3.3 Groen

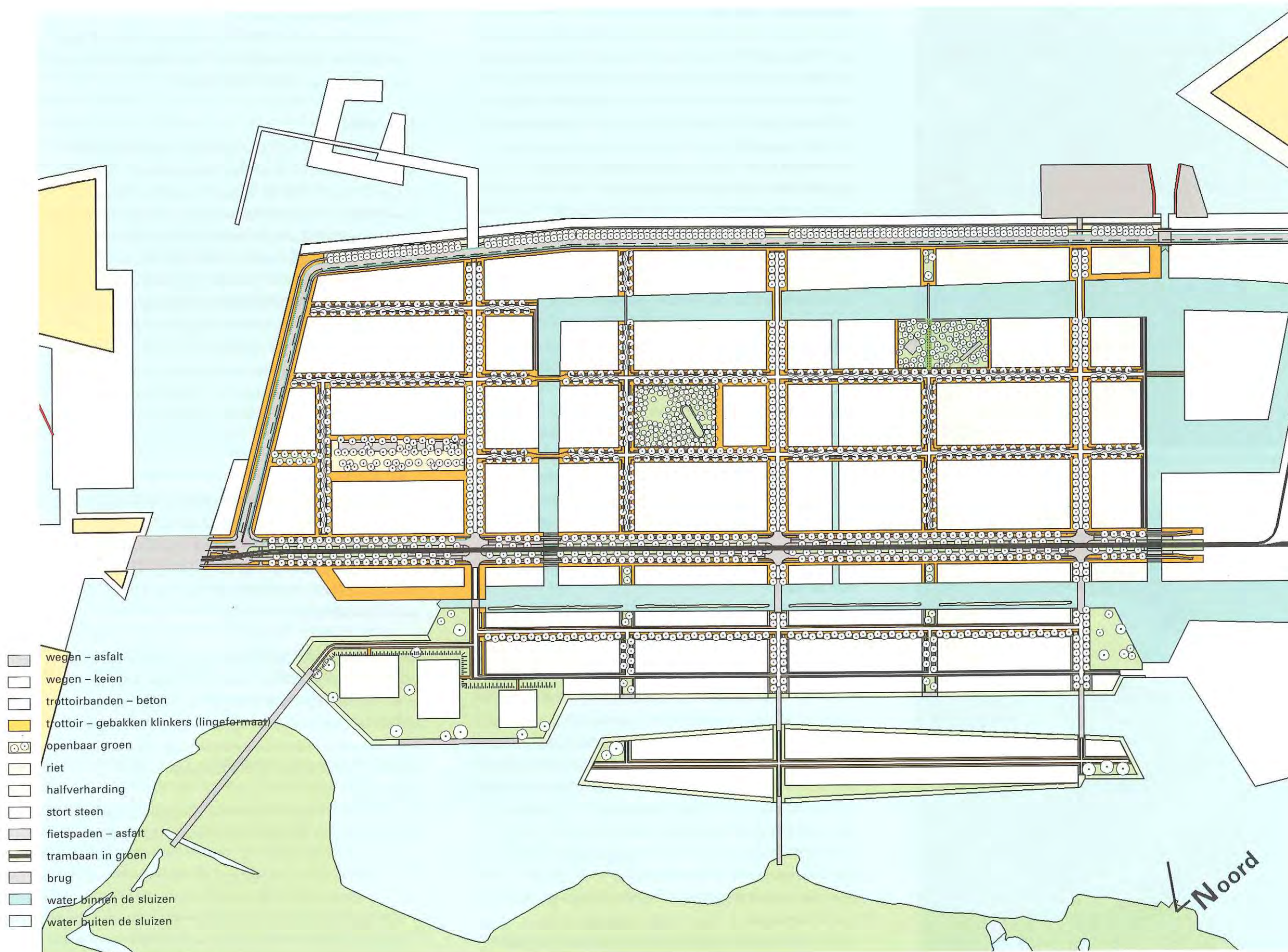
In het plangebied wordt 8,5 ha openbaar groen gerealiseerd, waarvan 7,1 ha buiten de blokken. Hiermee wordt ruim voldaan aan de norm van 16 m² per woning. Er worden 3 parkjes, 4 speelvelden en 12 speelplekken gerealiseerd op het Haveneiland. Om de levendigheid van de parkjes te vergroten is er voor gekozen de speelvelden op het Haveneiland, die voor alle bewoners betekenis kunnen hebben maar die vooral worden gebruikt door de wat oudere jeugd, in de parkjes te integreren. Voor de kleinere kinderen worden wel gespreid gelegen speelplekken gemaakt. De speelplekken zijn zodanig gesitueerd dat er tezamen met de parken en schoolpleinen een evenwichtige spreiding ontstaat van speelplekken. Voor de speelplekken in de blokken geldt dat zij in ieder geval openbaar toegankelijk moeten zijn.

4.3.4 Parkeren

De benodigde parkeerplekken voor wonen en voorzieningen zijn uitgesplitst naar parkeren op eigen terrein (e.t.) en parkeren in de openbare ruimte (o.r.) opgenomen in de tabellen behorend bij het wonen en de voorzieningen. De parkeervoorzieningen voor extra functies/woningen in de solids zullen voor 100% op eigen terrein worden gerealiseerd.

Voor het fietsparkeren geldt dat bewoners en personeel zoveel mogelijk gebruik maken van stallingen op eigen terrein en dat er voor bezoekers plaats is in de openbare ruimte. De genoemde getallen voor fietsparkeren bij voorzieningen zijn richtlijnen. In het blok met de winkelvoorzieningen moet een fietsenstalling (al dan niet bebouwd) van circa 300 plaatsen worden opgenomen.

De totaaltabel parkeren en een beschrijving van het auto- en fietsparkeren in de openbare ruimte staan in hoofdstuk 5.



Voorbeeld plan openbare ruimte

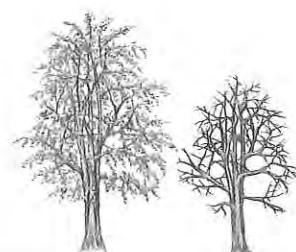
5 INRICHTING OPENBARE RUIMTE



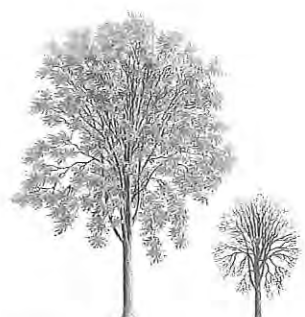
Iep



Kastanje



Ginkgo



Hemelboom



Linde



Christusboom

5.1 Ontwerpbenadering openbare ruimte

IJburg is een verzameling van kunstmatige eilanden. In het ontwerp voor de openbare ruimte is dat op drie manieren tot uitdrukking gebracht.

Ten eerste is er een contrast in vormgeving tussen de ruwe en de luwe zijde. Aan de noordzijde wordt de stoere buitenkant benadrukt die onder invloed staat van de golven en de wind van het IJmeer. In de binnenwereld van de blokken en op de Rieteilanden ligt de nadruk op de beschutte wereld.

Ten tweede is gekozen voor een sobere en doelmatige inrichting van de openbare ruimte passend bij het stoere karakter van een eiland. De vormgeving van de openbare ruimte is sober en terughoudend: het omringende water is het spektakel. Soberheid in materiaalgebruik staat voorop met zoveel mogelijk eenheid in de keuze van het bestratingmateriaal. Het raster fungeert als drager van de openbare ruimte, waardoor deze helder, overzichtelijk en doelmatig kan worden ingericht.

De fysieke opdeling van het profiel voor de verschillende verkeerssoorten wordt zoveel mogelijk beperkt, zodat een duidelijk en overzichtelijk profiel ontstaat. Op velerlei manieren is gezocht naar eenheid en rust in het beeld. Naast de helderheid van de profielen gaat het ook om het terugdringen van overdadig materiaalgebruik en het nodeloos plaatsen van een overdaad aan objecten in de openbare ruimte. Het noodzakelijke straatmeubilair zoals afvalcontainers, fietsenrekken, prullenbakken, verlichtingsmasten en trammasten wordt zoveel mogelijk in één lijn geplaatst (met uitzondering van banken). Op bruggen, duikers en wadi's komt geen straatmeubilair. Wel kan op bruggen en duikers verlichting worden gesitueerd.

Aan de overgang van privé en openbaar zal bijzondere aandacht worden besteed. Binnen het raster zal de marge worden begrensd door een 'margehek' dat met het blok wordt ontworpen en gerealiseerd. Op de Rieteilanden zullen tuinhekken deel uitmaken van de bouwplannen.

Ten derde is het ontwerp zodanig dat het gebruik ervan ook gehandhaafd kan worden zonder dat daarvoor hulpmiddelen zoals antiparkeerpaaltjes noodzakelijk zijn.

De basis uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte zijn vastgelegd in de voorgaande producten, de Nota van Randvoorwaarden en het Globaal Stedenbouwkundig Plan. In het contract tussen de gemeente en de consortia zijn onder meer de dwarsprofielen van de hoofdstructuur, de functionele indeling van de profielen, de maatvoering en de projectgrenzen vastgelegd. In het Globaal Stedenbouwkundig Plan is als referentiekader het kwaliteitsniveau voor de openbare ruimte neergelegd en zijn voorstellen gedaan voor de inrichting van de openbare ruimte en het materiaalgebruik. Op grond van de randvoorwaarden en de referentiebeelden is een ontwerp voor de openbare ruimte gemaakt. De van belang zijnde aanvullende programma's van eisen zijn daarin verwerkt. Het ontwerp zal nader worden uitgewerkt in een Inrichtingsplan voor de Openbare Ruimte.

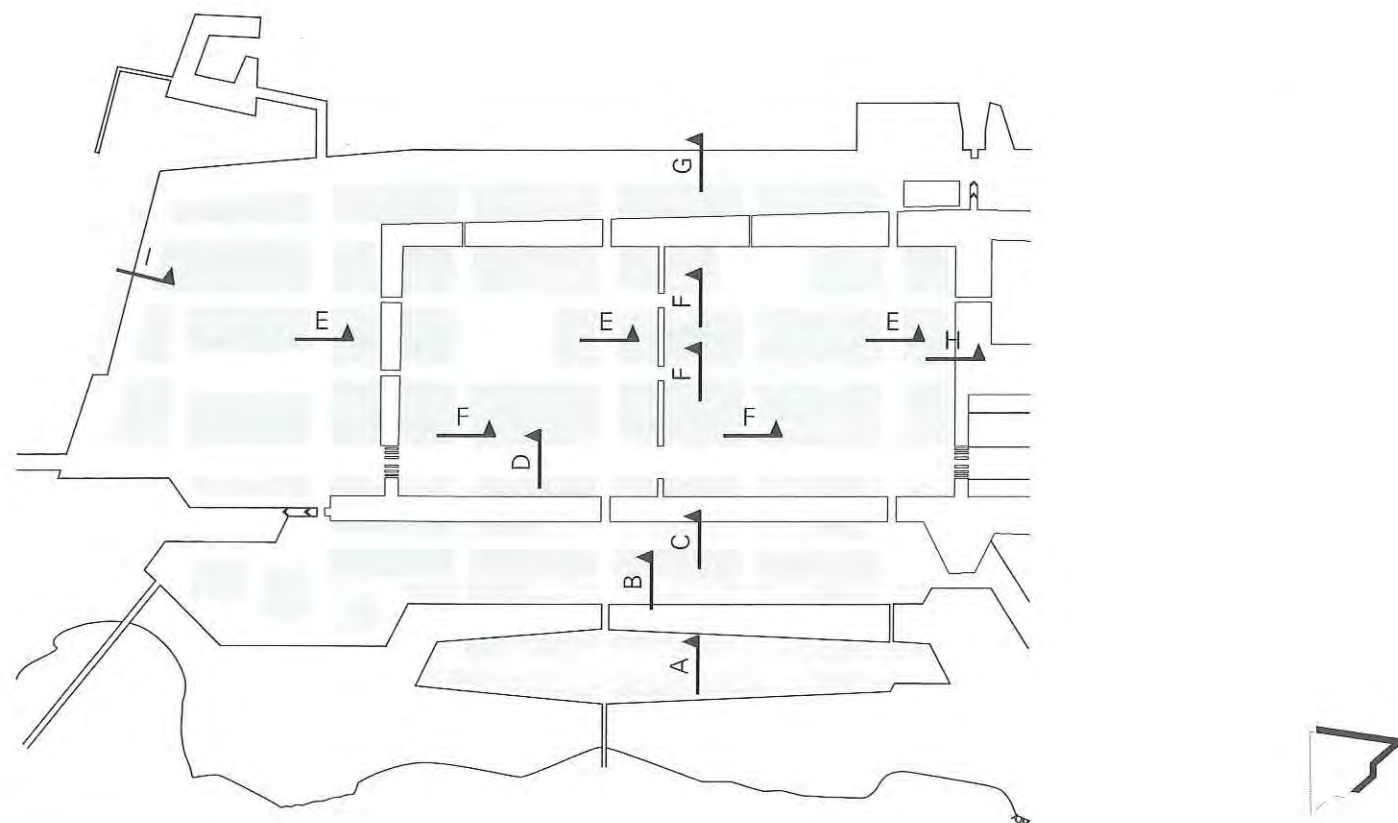
5.2 Inrichting straten

5.2.1 IJburglaan

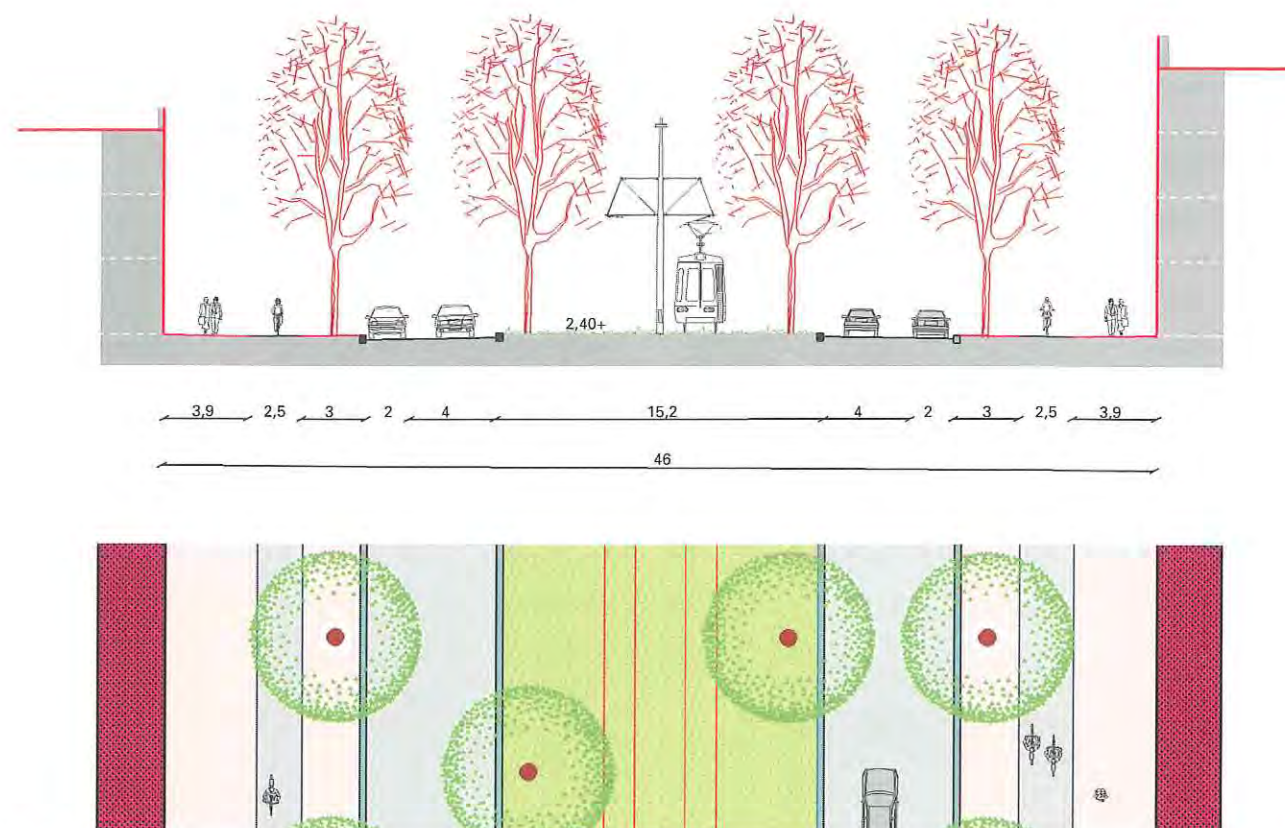
De IJburglaan vormt samen met de Boulevard de hoofd-ontsluiting van IJburg. De IJburglaan (profiel D) heeft een symmetrisch profiel met twee rijbanen en een strook voor langsparkeren. Ze zijn van elkaar gescheiden door een groene middenberm waarin de trambaan is gelegen. De trambaan wordt in principe in gras uitgevoerd, met uitzondering van de kruispunten waar de trambaan overeenkomstig het Programma van Eisen IJtram in zwarte betonplaten wordt uitgevoerd. Aan weerszijden van het profiel zijn vrijliggende fietspaden gesitueerd.

Op de drie kruispunten tussen de IJburglaan en de Vizieren zijn oversteekmogelijkheden gecreëerd. Het trottoir op de koppen loopt geleidelijk af tot een hoogte van maximaal 2 centimeter boven de rijbaan. Dit vergroot de toegankelijkheid van de trottoirs voor invaliden en kinderwagens en de helderheid en eenvoud van de hoekoplossingen.

De IJburglaan krijgt een parkachtige uitstraling. In de groene middenberm worden zes verschillende typen bomen van de eerste orde geplant met gevarieerde bloeiwijze, habitus en/of herfstkleur in een bijzonder ritme. In de verharding worden de bomen voorzien van gietijzeren boomroosters. De bomen worden geplant met een stamomtrek van minimaal 20 centimeter en kunnen na 40 jaar uitgroeien tot volwassen bomen met een stamdiameter variërend van 30 tot 58 centimeter. De afstand



Kaart 7: overzicht profielen



Profiel IJburglaan (D)

tussen de bomen van hart tot hart is 12,5 meter. Vanwege de korte afstand tot kabels en leidingen in de ondergrond zijn bij de bomenrij aan de zuidzijde van de IJburglaan wortelkerende schermen voorzien.

5.2.2 Boulevard Noord

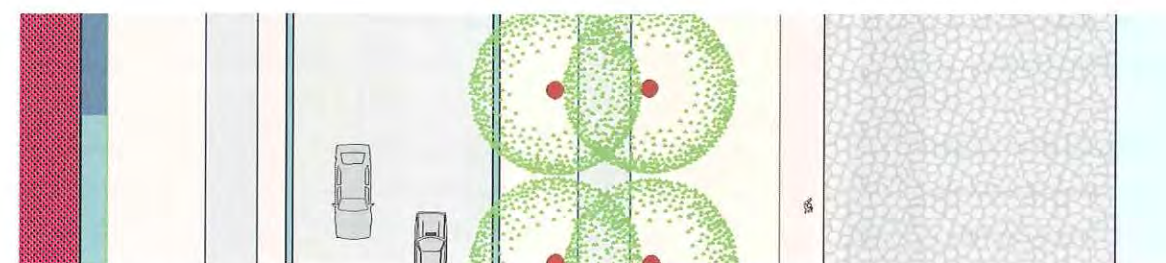
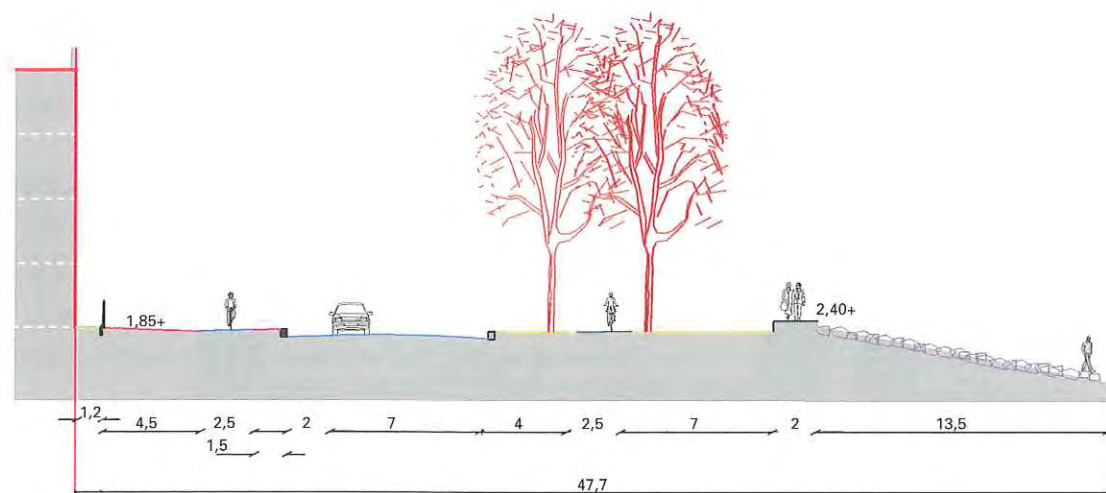
De Boulevard Noord heeft een asymmetrisch profiel (profiel G). Er worden twee werelden gecreëerd; aan de kant van de bebouwing een woonstraat met rijbaan, parkeerstrook en fiets- en voetpaden en aan de kant van het IJmeer een verblijfsruimte (wandelpromenade). De strook voor langsparkeren aan de IJmeerszijde van het profiel wordt vooralsnog niet aangelegd. Deze strook vormt reservecapaciteit voor het parkeren.

De gemeente en de consortia studeren nog op de bebouwingsmogelijkheden buiten de Boulevard in het IJmeer (zie hoofdstuk 10). In deze studie wordt ook nagegaan onder welke condities extra ligplaatsen voor woonschepen kunnen worden gerealiseerd. Mocht het vanuit het definitieve plan nodig én technisch en financieel haalbaar blijken, dan zijn aanpassingen aan het profiel denkbaar.

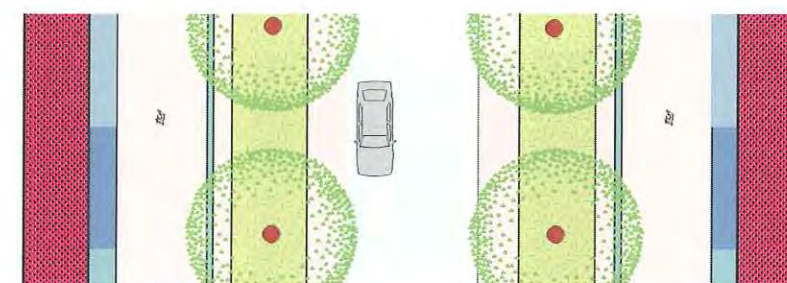
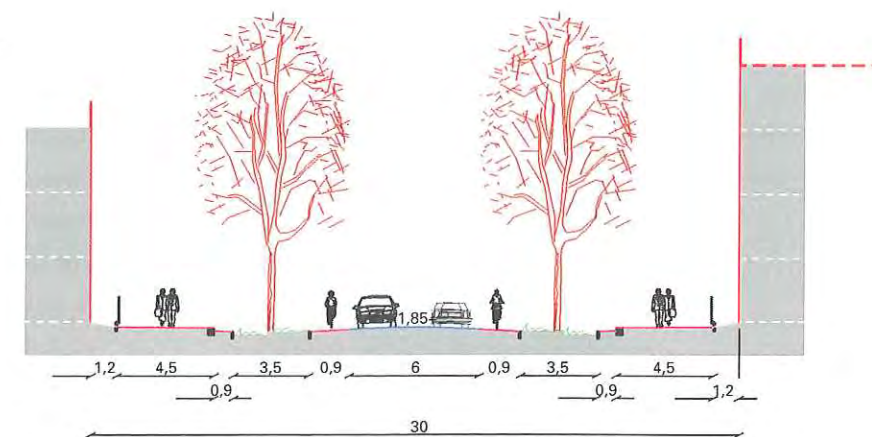
Op de wandelpromenade worden twee rijen iepen geplaatst. Iepen zijn goed bestand tegen wind. De afstand tussen de rijen is 6 meter, de onderlinge afstand tussen de bomen in de rij 7 meter. Gedacht wordt aan parkverharding, waarin de bomen staan. Boomroosters zijn dan niet nodig. Op de kruisingen met de Vizieren wordt de bomenrij plaatselijk onderbroken.

5.2.3 Boulevard West

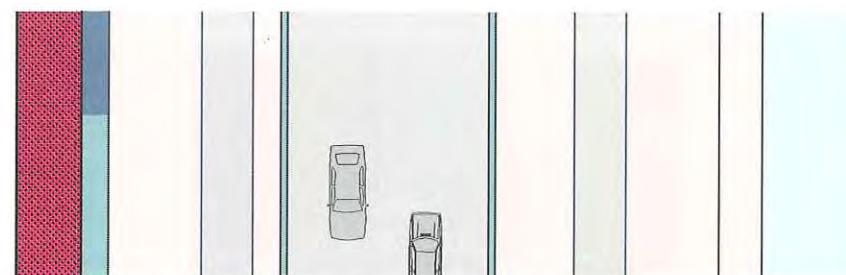
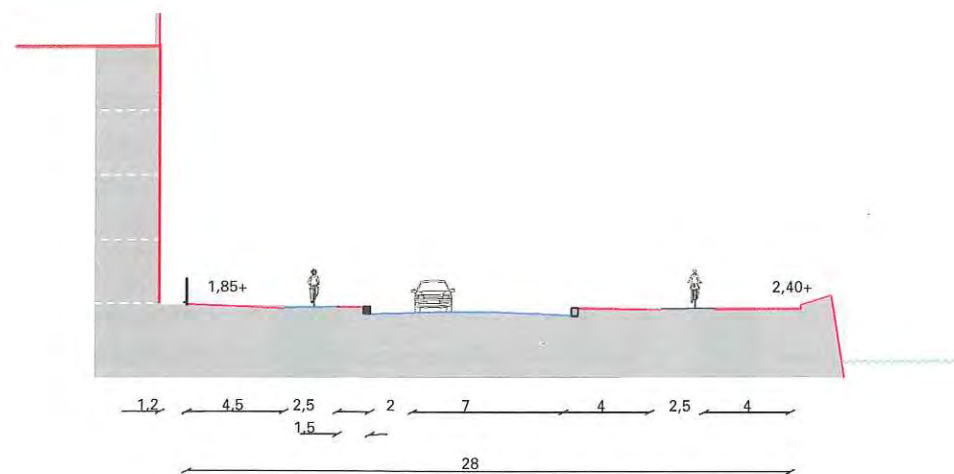
De op het noordwesten georiënteerde boulevard (profiel I) heeft een open en leeg profiel en vormt, in contrast met het parkgebied op het proefeiland, de stoere kop van het Haveneiland. Het asymmetrische wegprofiel aan de bebouwingszijde is gelijk aan dat van de Boulevard Noord. Bij de aanlanding van de brug is een verlaagd plateau aangebracht dat toegankelijk is via een hellingbaan en een smalle trap. Hier zou in de toekomst een paviljoenachtige bestemming gerealiseerd kunnen worden. In de hellingbaan is het gelijkrichterstation van de IJtram verwerkt. Op die manier wordt voorkomen dat een dergelijk element een onnodige obstakel in de openbare ruimte vormt. Aan de steile kade is ruimte voor ligplaatsen voor varende woonschepen. Noodzakelijke voorzieningen voor deze woonschepen (zoals steigers en trappetjes) worden als losse



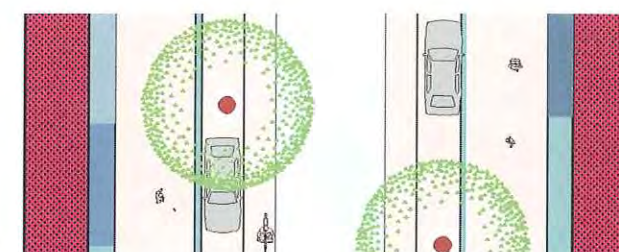
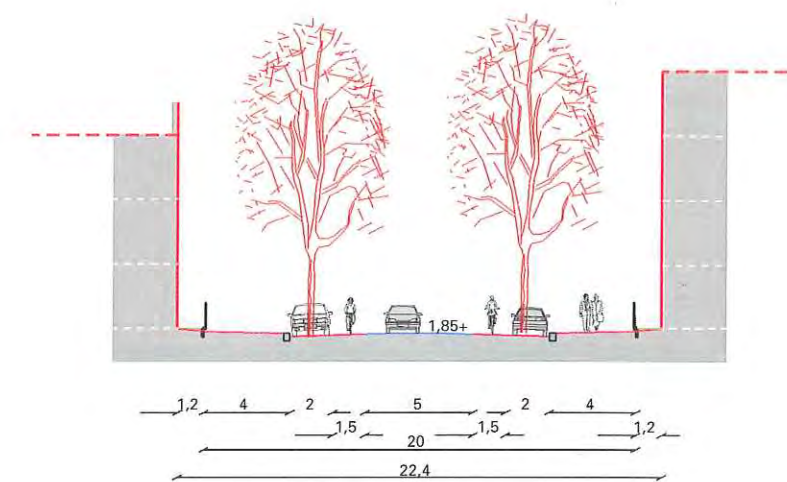
Profiel Boulevard Noord (G)



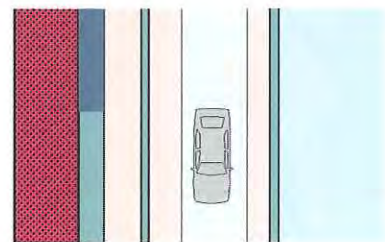
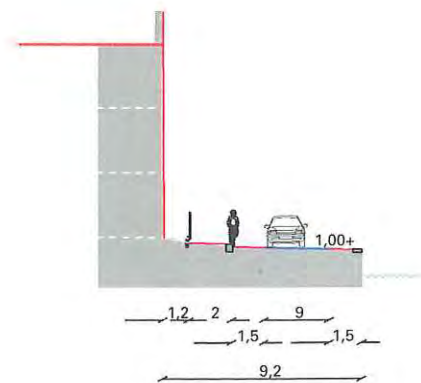
Profiel Vizieren (E)



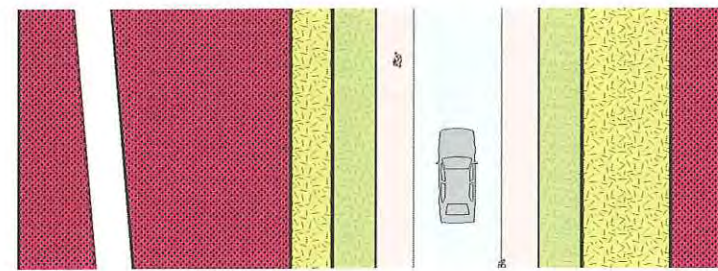
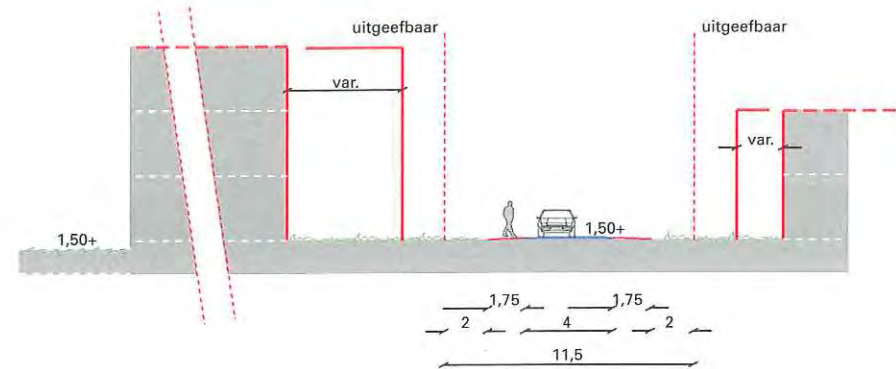
Profiel Boulevard West (I)



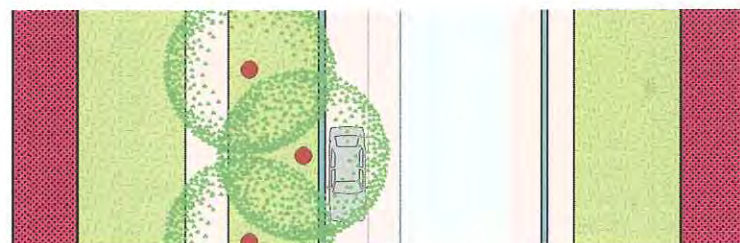
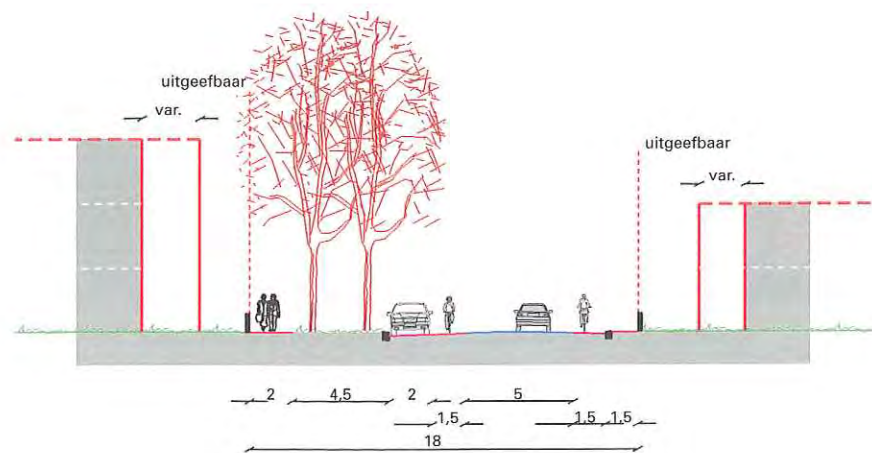
Profiel parallelstraten en dwarsstraten (F)



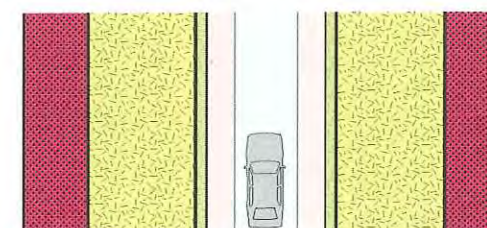
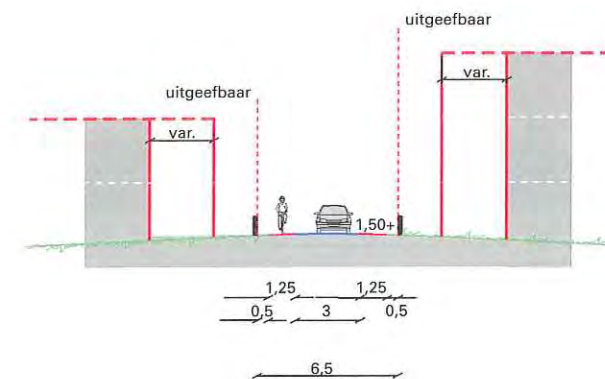
Profiel kade Havenkwartier (H)



Profiel Kleine Rieteland (A)



Profiel Noordstraat Grote Rieteland (C)



Profiel Zuidstraat Grote Rieteland (B)

toevoegingen aan de steile waterkering vormgegeven.

De uitwerking daarvan wordt nog gemaakt en is afhankelijk van de uitwerking van deze woonschepenlocatie.

5.2.4 Vizieren

Evenals de IJburglaan en de Boulevard hebben ook de Vizieren (profiel E) een stedelijke uitstraling. Aan weerszijden van de rijbaan is een groenstrook met bomen van de eerste orde gesitueerd met daarin wadi's ten behoeve van waterinfiltratie. De bomen staan van hart tot hart 9,5 meter uit elkaar. Door eenheid in materiaalgebruik en door hun stedelijke karakter vormen de Vizieren een krachtige verbinding tussen de IJburglaan en de Boulevard Noord. De Vizieren vormen bovendien een verbinding tussen de beschutte, intieme wereld van het Rieteiland en de binnenwereld van het Haveneiland en de openheid van de IJburgbaai.

Het hoogteverschil naar de IJburglaan wordt geleidelijk in het profiel verwerkt. Het profiel van de Vizieren ten zuiden van de IJburglaan is een voortzetting van de vizieren ten noorden van de IJburglaan. Door het profiel door te zetten wordt de helderheid van de stedenbouwkundige structuur kracht bijgezet en worden de Rieteilanden aan het Haveneiland gekoppeld.

De Vizieren worden vormgegeven als 30km gebied. De overgang van 50- naar 30km gebied wordt verduidelijkt door het verschil in bestrating. Bijvoorbeeld: asfalt op de rijbanen van de hoofdstructuur en graniet in de 30km gebieden. De kruisingen met de IJburglaan zijn met verkeerslichten geregeld.

5.2.5 Parallelstraten en dwarsstraten

Door de parallelstraten en de dwarsstraten (profiel F) hetzelfde te profileren ontstaat een heldere invulling van de openbare ruimte. De straten zijn aan weerszijden beplant met bomen van de eerste orde met een onderlinge afstand van 13 meter zodat er twee auto's in de langsricting tussen kunnen parkeren. De bomen staan in driehoeksverband aan weerszijden van de rijbaan. Door dit verband krijgen de bomen meer ruimte en kunnen dus hun volle hoogte en breedte bereiken.

De straten bestaan uit een symmetrisch wegprofiel waarin alle verkeersbewegingen plaatsvinden. Verschillen in sfeer tussen de parallel- en dwarsstraten ontstaan door de verschillen in blokmaat en architectuur en door oriëntatie verschillen. Aan de bebouwingszijde is een marge van 1,20 ingesteld om wonen aan

de straat de maximale kwaliteit te geven. Door deze marge wordt een afstand gecreëerd tussen privé en openbaar. De kruisingen tussen de parallelstraten en de dwarsstraten en de kruisingen met de Vizieren zijn gelijkwaardig. De hoeken zijn uitgevoerd zonder oren, zodat de belijning zoveel mogelijk rechtdoor kan lopen. Een uitzondering in de profilering van de dwarsstraten vormt de kade langs het Havenkwartier (profiel H). Dit profiel is boomloos vanwege het stedelijke beeld dat hier wordt nagestreefd. In dit profiel komen geen parkeerplaatsen voor en is er aan één zijde een voetpad. Verder is de bestrating hetzelfde als in de dwarsstraten.

De dwarsstraten die door middel van een T-aansluiting op de IJburglaan uitkomen zullen éénrichtingsverkeer worden. Zo wordt voorkomen dat er op de IJburglaan verkeersstremmingen ontstaan wegens afslaand verkeer de dwarsstraten in.

De parallel- en de dwarsstraten vertakken zich verder naar smalle, autovrije openbare straten die in de blokken steken. Deze straten maken een doorsteek door een blok mogelijk of ze ontsluiten een blok waar zich openbare speelveldjes, privé- of collectieve tuinen bevinden. De 'inwendige' straten zijn wel bereikbaar voor hulpdiensten en voor voorrijden. De binnengebieden zijn informeel ingericht maar door het materiaalgebruik verwijzen ze wel naar de rest van de openbare ruimte.

5.2.6 Straten op Rieteilanden

Op de Rieteilanden lopen de straten door veel groen en langs tuinen. De tuinen lopen doorgaans tot aan het water. De relatie met het water wordt gemaakt door zachte oevers met rietkragen en privé steigers voor boten. Deze steigers worden mee ontworpen in het stedenbouwkundig deelplan voor dat deelgebied. De Vizieren verbinden de Rieteilanden met het Haveneiland en zijn ingericht als één continue lijn.

Het materiaalgebruik is gelijk aan dat van de middengebieden op het Haveneiland. Parkeren vindt voor het grootste gedeelte plaats op eigen terrein, alleen in de noordelijke straat (profiel C) van het Grote Rieteiland is een parkeerstrook. Op het Kleine Rieteiland wordt met een parkeerreservering in de openbare ruimte rekening gehouden. Een smalle straat vormt de ontsluiting van het Kleine Rieteiland (profiel A). Uitgangspunt is, zoals in alle andere straten, een sober, niet te veel opgedeeld profiel. De noordelijke ontsluitingsweg van het Grote Rieteiland heeft een

asymmetrisch profiel met een brede groenstrook aan de zuidkant. In de groenstrook staan bomen in wildverband. Dit accentueert het landelijke, informele karakter. Op het Kleine Rieteiland en in de zuidelijke straat van het Grote Rieteiland (profiel B) staan geen bomen in het openbare gedeelte van het profiel. Deze straten ontlennen hun groene karakter aan de beplanting van de tuinen.



Referentie activiteitenpark



Referentie rustig en groen park

5.3 Groen

De drie parkjes op het Haveneiland hebben elk de grootte van het Amstelveld in Amsterdam. Ze zijn gekoppeld aan voorzieningen zoals winkels, scholen en het Centrum voor Vrije Tijd. Het zijn de openbare verblijfsruimten op het eiland, de plekken waar mensen elkaar kunnen tegenkomen en waar allerlei activiteiten kunnen plaatsvinden.

Het meest westelijke park ligt bij de winkels, een school en de commerciële voorziening voor sport. Er kan hier eventueel markt gehouden worden. Er wordt gedacht aan parkverharding.

Het meest centrale park grenst aan de solid met daarin het Centrum voor Vrije Tijd. Dit park heeft het karakter van een activiteitenpark. De nadruk ligt hier op de gebruikswaarde voor sport en spel. Een groot centraal speelplein behoort hier tot de mogelijkheden. Verenigingen en organisaties die in het Centrum voor Vrije Tijd hun thuisbasis hebben, kunnen gebruik maken van deze groene buitenruimte.

Het meest oostelijke park grenst aan de Binnengracht. Het ligt minder centraal dan de andere twee parken en het accent zal hier dan ook liggen op een groene en rustige inrichting met een ecologische waarde. De ligging aan het water wordt benadrukt door het park deels te laten hellen naar het water.

Het openbare groen op de Rieteilanden is gesitueerd op bijzondere plekken. Zij hebben alle een bijzondere relatie met het water. De meest westelijke punt van het Grote Rieteland is een groot grasvlak dat afloopt tot aan het water. Hierin staan drie gesloten bouwblokken. Dit 'grasstrand' is het voorportaal van het Diemerpark.

Midden op het Grote Rieteland (het meest oostelijke deel van dit plangebied) ligt nabij het gemaal een tweede groenvoorziening met hierin een speelveld. Verspreid op het eiland liggen vier kleine groene gebieden aan het water in het verlengde van de dwarsstraten van het Haveneiland. Op het Kleine Rieteland liggen op de west- en oostpunt groene plekken aan het water.

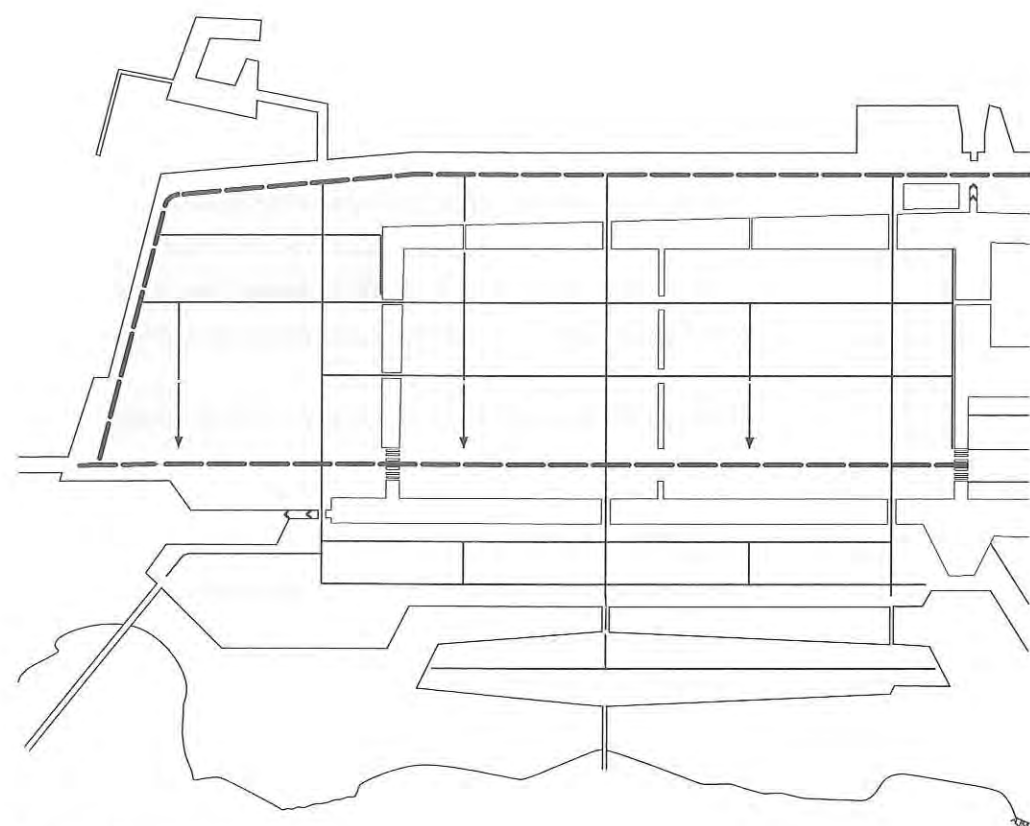
5.4 Verkeer

De IJburglaan en de Boulevard vormen de hoofdontsluiting voor het verkeer op het Haveneiland. Vanaf deze hoofdstructuur zijn de straten binnen het plangebied bereikbaar. Voor de hoofdontsluiting geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur en voor de straten binnen het plangebied een snelheid van maximaal 30 km/uur (zie kaart 8). Door de gestrektheid en de lengte van de boulevard, worden om overschrijding van de maximumsnelheid te voorkomen 50km-drempels aangelegd.

In verband met onder andere veiligheids- en exploitatieaspecten van de IJtram, komen er in de IJburglaan slechts drie kruisingen. Deze kruisingen worden met verkeerslichten geregeld. De overige zijstraten van de IJburglaan hebben een T- aansluiting met éénrichtingverkeer, richting de IJburglaan.

De woonmilieus binnen de blokken worden autovrij ingericht. Dat wil zeggen dat de auto wel overal kan komen, bijvoorbeeld voor laden en lossen, maar dat er niet kan worden geparkeerd. Het parkeren binnen de blokken vindt plaats in parkeergarages. Voor alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte zal een betaald parkeerregime gelden. Om deelauto's te kunnen aanbieden zullen in de openbare ruimte nabij de kruispunten van de IJburglaan met de Vizieren parkeerplaatsen worden gereserveerd. De uitwerking daarvan zal in samenwerking met de toekomstige exploitanten geschieden.

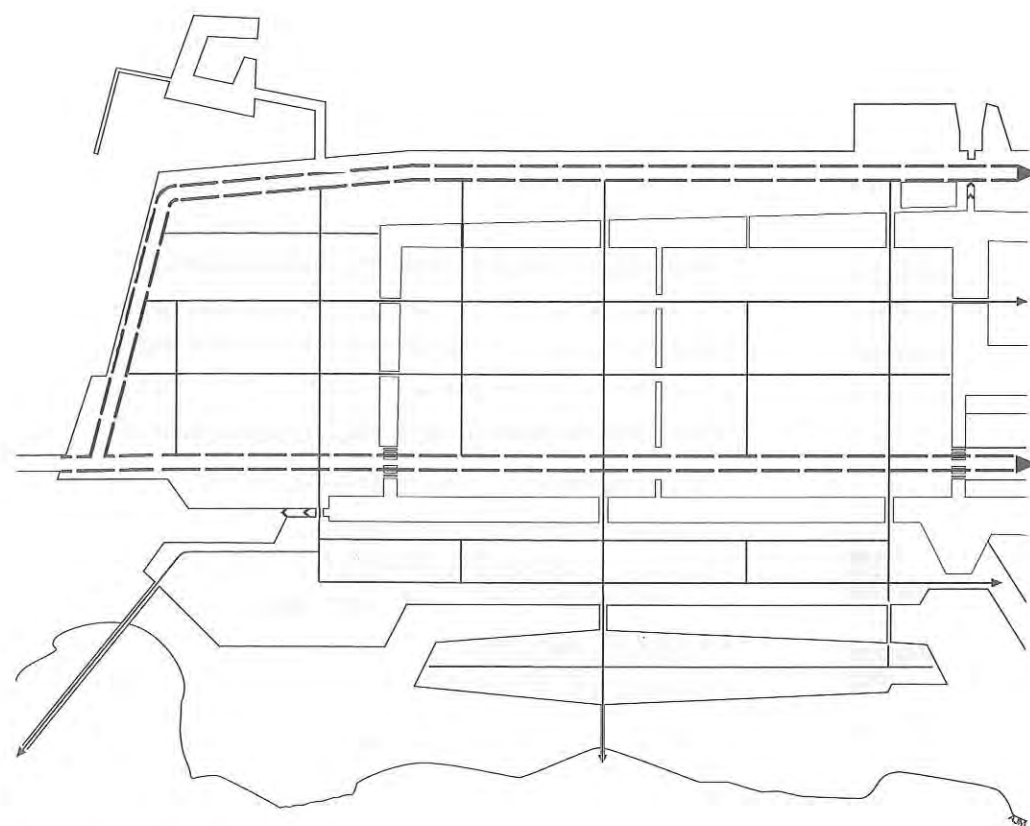
In de hoofdstructuur, de IJburglaan en de Boulevard, zijn vrijliggende fietspaden opgenomen die onderdeel uitmaken van het hoofdnet fiets binnen IJburg en aansluiten op de externe fietsroutes naar Amsterdam centrum, Oost en Zuidoost en op de recreatieve route langs het IJmeer richting het Gooi en Waterland. Aangezien de straten binnen het plangebied als 30km gebied worden ingericht, worden hier geen vrijliggende fietspaden aangelegd (zie kaart 9). In het verlengde van de tweede parallelstraat wordt een fietsbrug aangelegd richting Havenkwartier, waardoor binnen het woongebied een veilige en beschutte interne fietsroute ontstaat die de belangrijkste voorzieningen binnen het gebied ontsluit en die als alternatief dient voor de fietspaden langs de hoofdstructuur. Deze verbinding wordt verder uitgewerkt in de plannen voor Haveneiland Oost.



- hoofdontsluiting (50 km/h)
- straten (30 km/h)
- autovrije binnenterreinen
- eenrichtingsverkeer



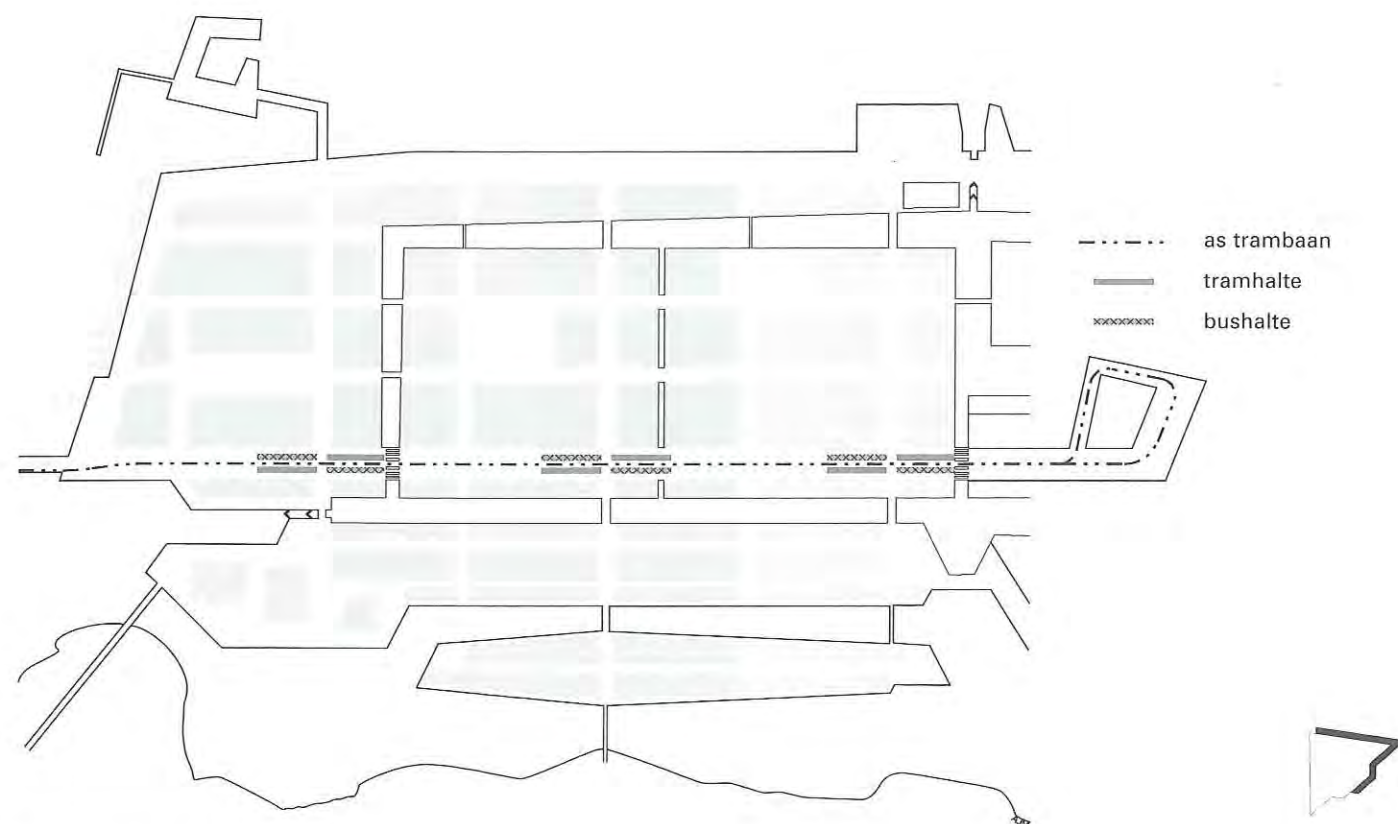
Kaart 8: auto ontsluiting



- vrijliggende fietspaden langs hoofdstructuur (50 km/h zone)
- fietsroutes binnen woongebied (30 km/h zone)



Kaart 9: fietsroutes



Kaart 10: tram en bus



Ontwerp tramhalte

5.4.1 IJtram

Uitgangspunt bij de stedenbouwkundige inpassing van de IJtram is dat het tracé, zowel op het nieuwe als op het oude land, als één geheel herkenbaar is. Dit betekent dat alle verticale elementen van de trambaan zoals verlichting, trammasten en abri's als één familie worden ontworpen. Dit komt zowel in de tracé-keuze als in de positie van de haltes tot uitdrukking. Bestaande kenmerken uit de directe omgeving worden benut voor een specifieke integratie van de tramlijn in het straatprofiel.

De tramrails zijn gefundeerd op een ballastbed. Het ballastbed is bedekt met een groen 'tapijt', in de IJburglaan en op het Steigereiland in principe gras, uiteraard met uitzondering van bruggen, tunnels en kruisingsvlakken. Dit leidt tot een vermindering van tramlawaai. Het effect is zowel in als buiten de tram substantieel.

De haltes zijn belangrijk als middel om de lijn als geheel herkenbaar te maken. Toegankelijkheid en transparantie zijn sleutelbegrippen bij de vormgeving van de haltes. Elk halte-perron bestaat uit een vlakke bestrating met een gemarkeerde rand. De haltes van de tram maken onderdeel uit van de openbare ruimte en hebben daarom hetzelfde materiaalgebruik. De perrons op de IJburglaan krijgen een verharding van rode gebakken klinkers, van de rijbaan gescheiden door de 30 centimeter brede trottoirband. Er wordt naar gestreefd de bomenrijen langs de trambaan door te laten lopen op het perron. De breedte van de perrons is 4,50 meter.

Elke halte heeft een zone voor benodigde voorzieningen zoals verlichting, overkappingen en informatiepanelen. De pragmatische, no-nonsense benadering heeft geresulteerd in een stoere, robuuste vormgeving. Er is een mogelijkheid dat de tram wordt opgewaardeerd tot sneltram. De opgave is om dit niet onmogelijk te maken. Door de uitvoering van de perrons als 'verhoogd trottoir' is een ombouw eenvoudig mogelijk.

De haltes van de tram zijn vóór de kruispunten gesitueerd. Hierdoor zal een tramstel de kruisingen vanuit stilstand langzaam kruisen waardoor in combinatie met de lichtenregeling het risico van ongevallen met kruisend verkeer wordt beperkt.

Langs de trambaan komen bomen, masten van de bovenleiding en andere objecten die mogelijk het zicht kunnen belemmeren.

Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties doordat de trambestuurder onvoldoende zicht heeft op de omgeving en overige verkeers-deelnemers niet goed kunnen zien of er een tram aankomt. Dit zogenoemde coulisseneffect is in opdracht van het GVB voor het Haveneiland onderzocht en heeft geleid tot een onderlinge boomafstand die voldoende zicht garandeert.

De keerlus van de IJtram op het Haveneiland is ontworpen overeenkomstig het Programma van Eisen IJtram. De keerlus heeft minimale boogstralen van 25 meter en tijdelijke opstel-ruimte voor vier trams. In de nabijheid van de keerlus worden tijdelijke bouwwerken gerealiseerd ten behoeve van een gelijk-richterstation en een personeelsverblijf voor het GVB personeel.

5.4.2 Autoparkeerplaatsen

In het plangebied wordt voor het parkeren uitgegaan van een norm van 1:1 (1 parkeerplaats per woning). Voor de parkeernorm 1:1 geldt dat minimaal 75% wordt gerealiseerd op eigen terrein en maximaal 25% in de openbare ruimte. De kaart ‘parkeren auto in de openbare ruimte’ (kaart 11 op de volgende pagina) en tabel 5 geven een beeld van de maximale parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Bij deze aantallen is rekening gehouden met ruimteverlies vanwege inritten (2 per lange zijde en 1 per korte zijde van een blok), afvalinzamelingplaatsen en fietsparkeer locaties. Vanwege de verkeersintensiteit op de Boulevard en de IJburglaan is voor de hoofdontsluitingswegen een lengte van 5,5 meter per parkeervak aangehouden. Voor het parkeren in de 30km zones is een afstand van 13 m tussen twee bomen gereserveerd voor het parkeren van 2 auto’s in de langsricting. Bij de kruisingen van de IJburglaan met de Vizieren, in de buurt van de tramhaltes, worden enkele parkeerplaatsen voor het autodelen gereserveerd.

Indien in de praktijk blijkt dat de parkeernorm niet toereikend is, heeft de gemeenteraad de mogelijkheid om middels een vrij-stellingsbevoegdheid in het bestemmingsplan de parkeernorm te verhogen met 0,25 parkeerplaats per woning. Deze extra parkeer-plaatsen zullen (indien noodzakelijk) in de openbare ruimte aangelegd worden met een maximum van 900 stuks. Hiervoor is ruimte gereserveerd bij de volgende locaties: parken (70), Boulevard Noord (190), Boulevard West (50), Vizieren (390) en Rieteilanden (290). Bij kantoren, winkels en bedrijven geschiedt het parkeren op eigen terrein, bij de overige voorzieningen zoveel mogelijk in de openbare ruimte.

5.4.3 Fietsparkeerplaatsen

In IJburg wordt het fietsgebruik gestimuleerd. Naast het aanleggen van vrijliggende fietspaden op de IJburglaan, op de Boulevard West en Noord, en het creëren van veilige routes en oversteekplaatsen, moeten er ook voldoende stalling-mogelijkheden worden geboden. Voor de woningen, winkels, bedrijven, scholen en overige voorzieningen worden in pandige fietsparkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Daarnaast worden ook in de openbare ruimte fietsparkeerplaatsen aangelegd.

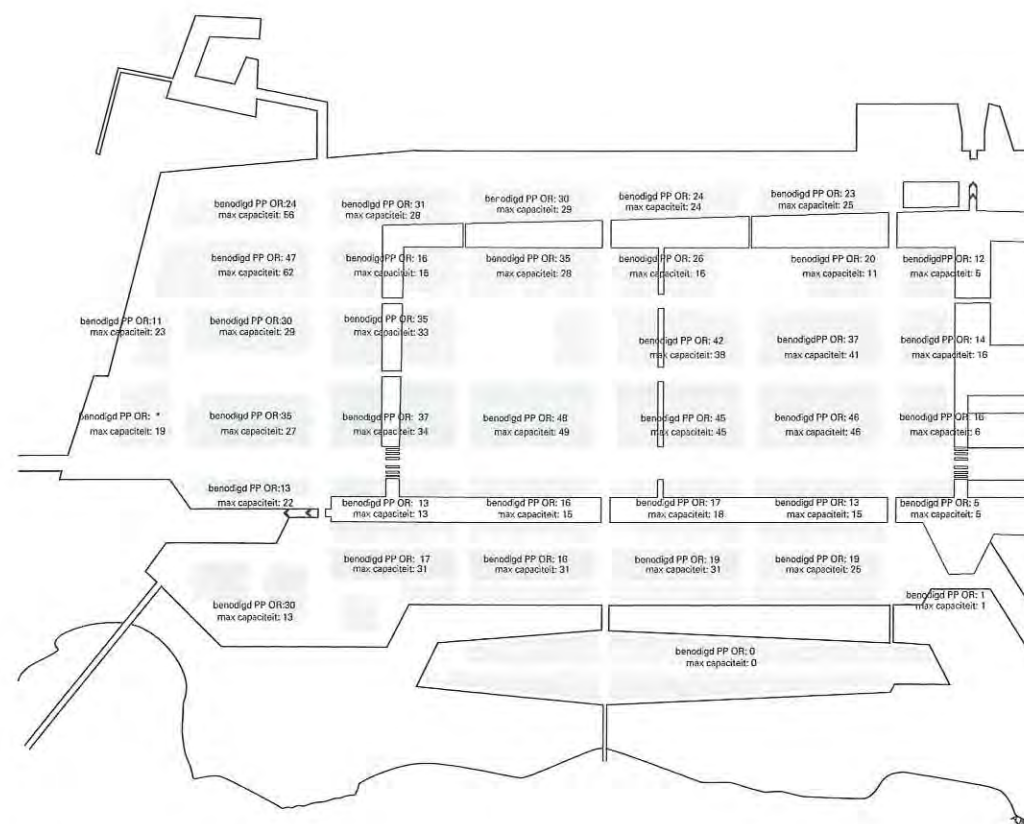
In tabel 5 en op kaart 12 zijn de aantallen en de locaties van de fietsparkeerplaatsen in de hoofdstructuur aangegeven. De fietsparkeerplaatsen liggen op maximaal 150 meter van de toegang van de betreffende functie.

Op de IJburglaan liggen de fietsparkeerlocaties tussen de parkeerstrook en het fietspad. In de Vizieren en op de Boulevard liggen de locaties op de kop van het trottoir. In de parallel- en de dwarsstraten bevinden de locaties zich in de parkeervakken. Voor alle situaties geldt dat de beugels op 0,5 meter uit de trottoirband staan, haaks op de rijrichting, in het midden tussen twee bomen of verlichtingsmasten. Op kaart 12 is de capaciteit van de stallingslocaties en de verdeling van de behoefte aan stalling-ruimte voor bezoekers van de voorzieningen aangegeven. Het aantal plaatsen nodig bij een openbaar vervoerhalte varieert en is op de kaart aangegeven. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerruimte voor bewoners en hun bezoekers is uitgegaan van een norm van 1 plaats per 10 woningen in de openbare ruimte. De benodigde stallingsruimte voor langere tijd moet op eigen terrein in de bebouwing worden opgenomen. De stallingslocaties op de Rieteilanden worden nader uitgewerkt in de stedenbouwkundige deelplannen.

- solid
- Rieteilanden
- pp e.t.** parkeerplaatsen op eigen terrein
- pp o.r.** parkeerplaatsen in de openbare ruimte
- fp e.t.** fietsparkeerplaatsen op eigen terrein
- fp o.r.** fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte

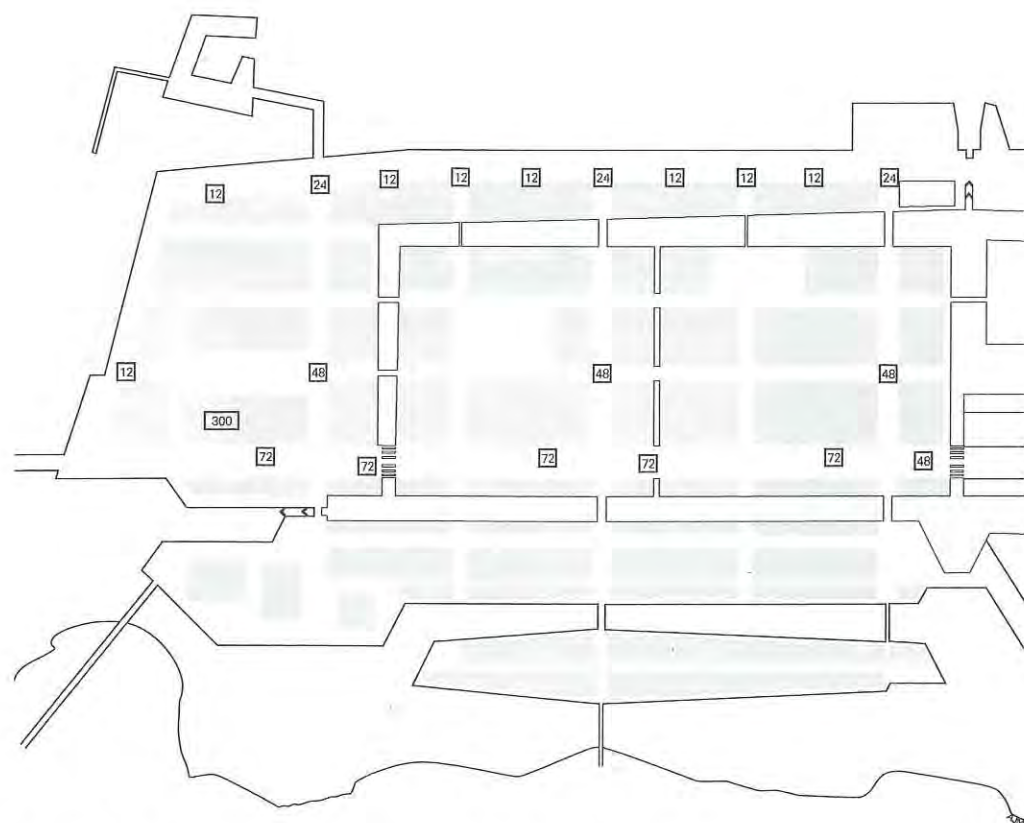
blok	pp e.t.	pp o.r.	fp e.t.	fp o.r.
1	20 (pm)	9	pm	pm
2	32	11	4	4
3	89	30	12	12
4	39	13	5	5
5	237	35	314	14
6	89	38	112	12
7	140	47	19	19
8	73	24	10	10
9	51	17	7	7
10	58	13	35	12
11	121	53	22	40
12	104	40	19	24
13A	pm	0	pm	pm
13B	48	16	6	6
14	94	31	13	13
15	49	24	107	7
16	49	16	7	7
17	155	48	26	24
18	pm	19	pm	pm
19	104	35	14	14
20	89	30	12	12
21	57	19	8	8
22	50	17	7	7
23	147	45	25	23
24	125	42	17	17
25	78	26	10	10
26	84	24	17	15
27	57	19	8	8
28	58	13	35	12
29	160	46	32	28
30	111	45	115	15
31	60	20	8	8
32	70	23	9	9
33	2	1	0	0
34	15	5	2	2
35	48	16	6	6
36	43	14	6	6
37	35	12	5	5
38	160	0	16	16
TOTAAL	2998	933	1067	434

Tabel 5: parkeren voor woningen en voorzieningen



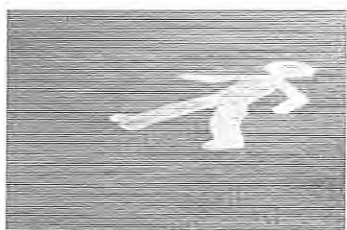
totaal benodigd PP OR: 860
maximum capaciteit: 944
totaal reserve PP aanwezig: 1008

Kaart 11: parkeren auto in de openbare ruimte



24 fietsparkeercapaciteit in de hoofdstructuur

Kaart 12: aan te leggen fietsparkeercapaciteit in de hoofdstructuur



5.5 Inrichtingselementen

5.5.1 Bestrating

Op het Haveneiland worden drie bestratingsmaterialen voorgesteld. Streefbeeld is: een roodgrijze granietkei, gebakken klinker in Lingeformaat in rood of mangaankleur en zwart asfalt zonder toevoegingen. Het zwarte asfalt kan worden toegepast op de rijbanen en parkeervakken van de Boulevard Noord, Boulevard West en de IJburglaan (de 50 km/uur gebieden). Een belangrijke eigenschap van de voorgestelde granietkei, die in de 30 km/uur gebieden kan worden toegepast, is de duurzaamheid. Het gaat daarbij niet alleen om een lange levensduur en het mogelijk hergebruik, maar ook de wijze van verouderen is belangrijk. Het toe te passen materiaal moet mooier worden naarmate het ouder wordt. Natuursteen gaat leven naarmate er meer overheen gelopen en gereden wordt. Er wordt vanuit gegaan dat de natuursteen keien ook een verkeersremmend effect zullen hebben zodat het gebruik van drempels niet nodig zal zijn. Hiernaar wordt nog onderzoek gedaan.

Om de gewenste eenvoud in de profielen te krijgen is gezocht naar lange lijnen (evenwijdig aan de rijrichting), zonder onnodige verspringingen. De lange lijnen worden geaccentueerd door een 30 cm brede trottoirband. Regenwaterkolken worden volledig geïntegreerd in de trottoirband. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte worden deze streefbeelden nader uitgewerkt.

Wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt kennen geen geluidszone zoals bedoeld in artikel 75 van de Wet Geluidhinder. Toetsing aan de Wet Geluidhinder voor de vaststelling van een bestemmingsplan is daarom voor die wegen niet nodig.

5.5.2 Kunst

IJburg heeft een kunstteam dat verantwoordelijk is voor het doen van voorstellen voor kunsttoepassing op IJburg. In het kunstteam zijn vertegenwoordigd: het Amsterdams Fonds voor de Kunst, dat tevens het secretariaat verzorgt, het kwaliteitsteam IJburg, het stadsdeel Zeeburg, de consortia en het projectbureau IJburg. Het kunstteam IJburg is aangesloten bij het kunstteam IJ-as. Een kunstplan voor het Haveneiland zal dienen als leidraad. Vooral het maritieme karakter van het plan biedt aanknopingspunten en uitdagingen voor kunsttoepassingen. Gedacht wordt

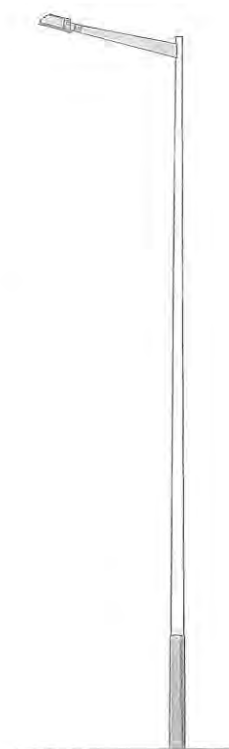
aan de waterranden, de sluizen en de genoemde maritieme zone. Bij de west-sluis werken de architect van de sluis en een kunstenaar nu al samen aan een geïntegreerde kunsttoepassing. Bij de aanleg van de IJ-rail zal kunst tot stand worden gebracht. Daartoe maakt ook een vertegenwoordiger van het projectbureau IJ-tram deel uit van het kunstteam IJburg.

5.5.3 Openbare verlichting

Door dRO is in samenwerking met ENW en NPK Industrial Design een nieuwe verlichting ontwikkeld voor de hoofdstructuur. Verlichting zou een vanzelfsprekend element in de openbare ruimte moeten worden, een onderdeel dat niet opvalt. Gekozen wordt voor een sober armatuur dat onderhoudsvriendelijk is. De armatuur (Philips Decoflood) is in een eerder stadium door Philips in samenwerking met ENW ontwikkeld. Gekozen is voor een conische mast. Deze mast zal als standaardverlichting worden toegepast in de hoofdstructuur van IJburg en langs het gehele IJtramtracé. De verlichting van de woongebieden zal van een ander ontwerp zijn, dat bij de verlichtingseisen van een woonwijk aansluit. Over het exacte model zal een uitspraak worden gedaan in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Voor de verlichting van de fiets- en voetpaden zal een aparte (lagere) mast op het trottoir geplaatst worden of de verlichting zal geïntegreerd worden met de mast voor de rijbaan.

Het streven is een gelijkmatige verlichting van de IJburglaan inclusief de trambaan (dus geen afwisseling tussen donker en licht). Om de 37,5 meter worden tussen de buitenste rijen bomen 10 meter hoge verlichtingsmasten geplaatst. De trambaan wordt apart verlicht door de integratie van verlichting in de trammasten. In de IJburglaan zal hogedruknatrium verlichting toegepast worden, zodat deze straat herkenbaar is als primaire ontsluitingsweg.

Op de Boulevard Noord wordt in het verlichtingsplan met verschillende sferen van de zones rekening gehouden. Verlichtingsmasten staan om de 30 meter, aan de bebouwingszijde van de weg en zijn 8 meter hoog. Overeenkomstig Boulevard Noord worden ook op de Boulevard West aan één zijde van de weg (de bebouwingszijde) 8 meter hoge masten geplaatst. Het verlaagde plateau bij de brug wordt apart verlicht. Omdat de Boulevard Noord en West wijkonsluitingswegen zijn, zal hier wit licht gebruikt worden. Voor de verlichting van de verblijfsruimte aan de IJmeerzijde wordt gedacht aan bolderarmaturen (zoals



Referenties materiaalgebruik openbare ruimte

toegepast op het KNSM-eiland). Het bladerdak dat gevormd wordt door de twee rijen bomen wordt op deze manier van onderuit beschenen, waardoor een sfeervolle ruimte aan het water ontstaat.

In de Vizieren staan 6 meter hoge verlichtingsmasten in één lijn met de bomen. De onderlinge afstand van de masten (19 meter) is afgestemd op de afstand tussen de bomen. De masten komen in driehoeksverband te staan. Bij de kruising met de IJburglaan is aanvullende verlichting noodzakelijk.

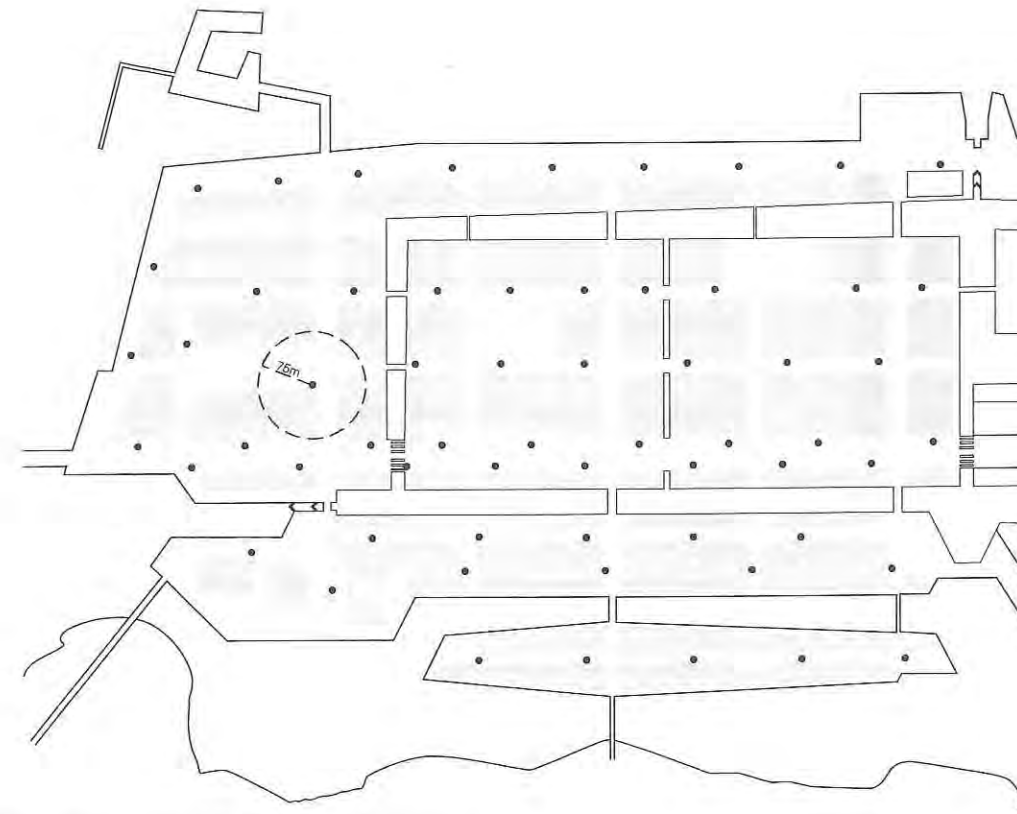
In de parallel- en dwarsstraten wordt dezelfde soort mast gebruikt als in de Vizieren. De masten worden om de 19,5 meter op de trottoirs geplaatst, aan weerszijden van de weg.

Op de Rieteilanden komen dezelfde masten als in de Vizieren, parallel- en dwarsstraten. Ze worden geplaatst in driehoeksverband om de 20 meter. Op het Kleine Rieteiland en de zuidelijke straat van het Grote Rieteiland komen ze aan weerszijden van de weg naast de fietsstrook. Op het Grote Rieteiland aan de noordzijde op het trottoir en aan de zuidzijde naast het voetpad door het groen.

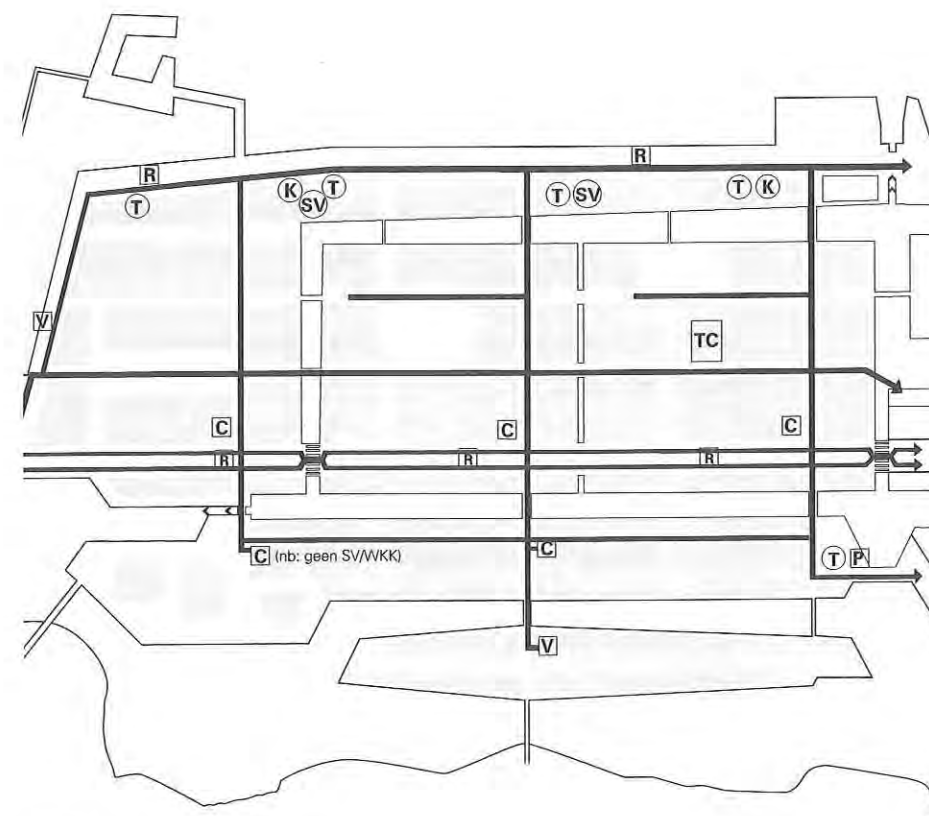
5.5.4 Afvalcontainers

Het stadsdeel Zeeburg hanteert in principe een ondergronds, gescheiden metrosysteem voor de afvalinzameling van huisvuil. In de afbeelding hiernaast zijn de mogelijke locaties voor (ondergrondse) afvalcontainers aangegeven. De containers liggen op maximaal 75 meter tot de toegang van de woning (zie kaart 13). Een aanbiedingslocatie (8 x 2 meter) kan vier containers van 2 x 2 meter herbergen. Op de meeste locaties zullen echter maar twee containers geplaatst worden, één voor GFT-afval en één voor restafval. Voor restafval geldt de eis dat er minimaal één container moet zijn voor 32 woningen. Op ongeveer één op de vijf aanbiedingslocaties worden vier containers geplaatst, één extra voor papier en één extra voor glas. Dat komt neer op één container per 200 woningen. Bij de bepaling van het aantal en de ligging van de aanbiedingslocaties is het Programma van Eisen Openbare Ruimte gehanteerd. Daarnaast zijn er extra uitgangspunten geformuleerd voor de exacte situering van de aanbiedingslocaties:

- De containers liggen niet ter hoogte van oversteekplaatsen.
- Aan een niet door bebouwing begeleide zijde, worden geen containers geplaatst.



Kaart 13: voorbeeldlocaties afvalcontainers



Kaart 14: kabels en leidingen

- ← kabels en leidingen hoofdroutes
- technische voorzieningen in zelfstandige gebouwen
- technische voorzieningen op te nemen in (woon-)bebouwing
- C combinatiegebouw (bevat SV/WKK, trafo, telecom, rioolgemaal, tenzij anders vermeld)
- G gelijkrichterstation GVB
- R regenwatergemaal DWR
- V vuilwatergemaal DWR
- TC telefooncentrale PTT
- T transformatorruimte ENW
- SV stadsverwarming ENW
- K kabeltelevisie A2000
- P poldergemaal DWR

- Ten opzichte van brug 2002 (de entree) worden de aanbiedingslocaties op een zo groot mogelijke afstand gesitueerd.
- Bij het hanteren van de regel dat de loopafstand maximaal 75 meter mag zijn, is rekening gehouden met de feitelijke loopafstand: dat houdt in dat alleen bij zebrapaden de weg wordt overgestoken. Hierdoor zijn er meer aanbiedingslocaties nodig dan bij de hantering van 75 meter, hemelsbreed gemeten.

5.5.5 Kabels, leidingen en overige nutsvoorzieningen

Voor de opvang en het doorpompen van het verzamelde hemelwater en vuil water naar de rioolwaterzuiveringinrichting zijn er in de hoofdstructuur vijf hemelwatergemalen en één vuilwatergemaal nodig. De gemalen liggen grotendeels onder de grond. Boven maaiveld zijn alleen de luiken en een meterkastje (0,30 x 0,30 x 0,80 meter hoog) zichtbaar. De hemelwatergemalen (diameter 1,5 meter) moeten evenals het overig straatmeubilair op één lijn liggen met de bomen en de verlichting. Het vuilwatergemaal (3,5 x 4 meter) past in de strook tussen het fietspad en de rijbaan aan de Boulevard West (zie kaart 14).

6 MILIEU

Thema 1: verhoogde geluidsisolatie

Ondanks de verbeterde normen voor geluidsisolatie tussen woningen, zijn woningen nog steeds te gehorig voor moderne 24 uren leefstijlen met bijvoorbeeld bewoning door muzikanten en thuiswerkers. In het bijzonder appartementen lijden onder deze beperkingen. In het kader van de 2.000 gulden thematische milieumaatregelen zijn daarom afspraken gemaakt tussen gemeente en consortia om de geluidsisolatie te verhogen. Voor appartementen wordt onder meer door een zwevende dekvloer een extra geluidsisolatie bereikt die qua beleving ongeveer een halvering van het burengeluid zal geven. Voor laagbouw woningen wordt een minder ingrijpende set maatregelen uitgewerkt.

Thema 2: zonne-energie

In het kader van de 2.000 gulden thematische DUBO maatregelen wordt een innovatief grootschalig zonne-energie project voorbereid (in zijn soort één van de grootste in Europa). Het mogelijk beschikbaar budget laat een project toe van 1.500 a 2.000 m² PV-panelen. Toepassing op een van de solids komt het meest in aanmerking. Daarnaast wordt in de openbare ruimte gezocht naar een plaatsingsmogelijkheid van enkele grote PV-palen (bestaande typen of objecten in het kader van een kunstproject).

In dit Stedenbouwkundig Plan voor Haveneiland en Rieteilanden West zijn enkele sterke milieukwaliteiten verwerkt, die het duurzaamheidsgehalte van het plan vergroten. De milieu-maatregelen die het duurzaamheidsgehalte nog verder moeten vergroten, zijn zoveel mogelijk als facet meegenomen in de andere hoofdstukken. Dit hoofdstuk geeft, in aanvulling hierop, een zelfstandig overzicht van de te nemen milieumaatregelen.

6.1 Duurzaam bouwen

Voor een aantal woning overstijgende milieumaatregelen, zoals de energievoorziening en de watervoorziening, zijn aparte afspraken gemaakt tussen de gemeente en de consortia. Voor een aantal DUBO maatregelen (Duurzaam Bouwen) is daarnaast een bedrag van gemiddeld 5.000 gulden (excl. btw, prijspeil 1997) per woning gelabeld voor DUBO maatregelen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de 'Maatregelen Duurzaam Bouwen IJburg' (bijna gelijk aan het Nationaal Pakket en opgenomen in de bijlage). Het bedrag is als volgt opgebouwd:

- 1.500 gulden bestemd voor volledige toepassing van de vaste maatregelen uit het DUBO Pakket.
- 1.500 gulden bestemd voor toepassing van keuzemaatregelen uit het DUBO Pakket.
- 2.000 gulden bestemd voor thematische maatregelen, in overleg tussen de gemeente en de consortia te bepalen.

Voor het plangebied, Haveneiland en Rieteilanden West, zijn afspraken gemaakt over de besteding van het bedrag van 5.000 gulden voor DUBO maatregelen (3.598 woningen). Voor Haveneiland en Rieteilanden Oost worden waar nodig aanvullende of nieuwe afspraken gemaakt. Met nadruk geldt dat de afspraken over milieumaatregelen aan de gebouwen niet als maximale milieu-inspanning worden gezien. Als ontwikkelaars gebruik maken van de Groene Hypotheek regeling is het waarschijnlijk dat met een beperkte extra inspanning een gunstige financiering van de maatregelen kan worden verkregen. De afspraken gelden in de eerste plaats voor de woningbouw.

Voor utiliteitsbouw (voorzieningen zoals kantoren, welzijn, scholen, sport, winkels e.d.) zijn DUBO afspraken tussen gemeente, stadsdeel Zeeburg en de consortia in voorbereiding. Het streven is om voor de utiliteitsbouw een gelijksoortig duurzaam bouwen niveau te omschrijven als voor de woningen. Vooral de solids hebben daarin een bijzondere plaats als

multifunctionele en aanpasbare gebouwen. Bouwkundig zullen de solids moeten voorsorteren op bedrijfsfuncties t/m milieu-hindercategorie II. Voorsorteren op integratie van (zelfs) milieu-hindercategorie III is ook mogelijk, maar dit vergt ingrijpender bouwtechnische aanpassingen en dient in overleg met de gemeente te worden onderzocht.

Het materiaalgebruik in de openbare ruimte dient met een gelijksoortige zorgvuldigheid te worden gekozen. Behulpzaam daarin is de Amsterdamse Milieuvoorkeurslijst Materiaalgebruik Openbare Ruimte 1997.

Ook flexibel bouwen vergroot de duurzaamheid van gebouwen omdat de economische levensduur langer wordt en binnen de casco's volwaardig thuiswerken mogelijk wordt. Telewerken heeft in recent onderzoek aangetoond een flink milieurendement te kunnen behalen. Flexibel bouwen en telewerken vereisen ruime en vrij indeelbare casco's met een uitgebreid kabelnet in de woningen. In het stedenbouwkundig plan zijn de voorzieningen op verschillende plaatsen onderdeel van woon-gebouwen of -gebieden. Met het oog op de fluctuerende marktsituatie bestaat op deze plaatsen de mogelijkheid de woonfunctie uit te wisselen met kantoren, kantoor-aan-huis of andere kleinschalige bedrijvigheid. Het gaat hierbij vooral om winkels en bedrijfsruimten op de begane grond van woon-gebouwen. Ten aanzien van het flexibel bouwen is bepaald dat veel woningen met een verhoogde verdiepingsvloer worden gebouwd (afhankelijk van het type woning variërend van 2,80 meter tot 3,50 meter).

6.2 Energie

Minimaal 60% van de gevels worden op de zon georiënteerd (tussen ZW en ZO) om optimaal te profiteren van de zonnewarmte in de herfst- en lentemaanden. De woningen zelf worden door bouwkundige maatregelen (dus zonder correctiefactor van warmtelevering) gebouwd met een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van 1,0. Samen met de Lage-temperatuur stadsverwarming (70 graden Celsius) leidt dit tot een effectieve EPC van ongeveer 0,75. Er wordt geen kookgasnet aangelegd. Bewoners zullen daarom elektrisch koken. Inductiekoken heeft vanuit milieu-oogpunt de voorkeur. De goed op de zon gerichte en goed geïsoleerde woningen lopen het risico om in de zomermaanden teveel warmte vast te houden. Bewoners zullen in dat geval apparatuur gaan inzetten om het



Hemelwaterafvoer

huis te koelen en daarmee de milieuwinst opsouperen. Het is daarom van essentieel belang dat gevels die op de zon staan gericht voldoende uitwendige zonwering hebben, bijvoorbeeld in de vorm van grote dakoverstekken of uitkragende balkons. Deze maatregel moet niet strijdig zijn met andere stedenbouwkundige eisen. Grote dakoverstekken zijn ook gewenst omdat deze plekken met name geschikt zijn voor vogels en vleermuizen die onder de dakoverstekken kunnen nestelen.

In de toekomst wordt een ruime toepassing van PV-panelen op gebouwen voorzien. Om dit mogelijk te maken wordt per woning een loze elektraleiding van meterkast naar het dak gevoerd. Als bij laagbouwoningen hellende daken worden gemaakt, dan ligt de hellingshoek bij voorkeur tussen de 20 en 55 graden. De beschreven combinatie van energiemaatregelen levert een Energieprestatie op Lokatie op van 7,2 (werkt als rapportcijfer, waarbij 10 een volledig duurzame energievoorziening is) en plaatst het Haveneiland en de Rieteilanden in de kopgroep van Nederland.

6.3 Water

De Amsterdamse burger is koploper in Nederland voor wat betreft drinkwaterverbruik. In IJburg kan deze trend worden omgebogen. In IJburg worden voor het eerst individuele watermeters op grote schaal in Amsterdam geïntroduceerd. Zeer bijzonder is ook de aanleg van een 2^e waterleidingnet in de woning, bestemd voor toepassingen (als 'huishoudwater') in de toiletten en wasmachine. Met het gebruik van huishoudwater wordt enkele procenten bespaard op het broeikaseffect en wordt de belasting van het drinkwaternet verlicht. Het huishoudwater wordt gemaakt uit het relatief schone IJmeerwater en gedistribueerd via recyclebare kunststof leidingen. Door moderne nanofiltratietechniek is het water volkomen veilig in het gebruik. Problemen die andere dubbel waternet projecten in Nederland recent hebben laten sneuvelen, zijn door de specifieke situatie van IJburg niet, of minder, aan de orde. Belangrijk voordeel van IJburg is namelijk dat er een relatief grootschalig tweede waternet wordt aangelegd dat wordt gevoed door water uit het IJmeer. Veel andere huishoudwaternetten zijn gebaseerd op kleinschalige hemelwateropvang en hergebruik. Die opzet is kwetsbaar, biedt onvoldoende voorraad voor de zomermaanden en vraagt door de kleinschalige opzet naar verhouding veel inzet van pompen en techniek per geleverde kubieke meter water. De bron van het huishoudwater in IJburg is altijd in overvloed

aanwezig, van een stabiele kwaliteit en vergt door de betere 'economy of scale' minder pompenergie en technologie per kubieke meter water.

Hemelwater dat op de daken in de bouwblokken valt is relatief schoon. Het materiaalgebruik van dakbedekkingen, dakgoten en afvoeren wordt zo aan banden gelegd dat zij geen vervuiling afgeven. Niet toegepast worden: ongecoat zink, lood en bitumineuze dakbedekkingen. Alternatieven zijn voldoende voorhanden. De bouwblokken aan/in het water voeren het hemelwater van de daken direct af naar het oppervlaktewater. Dit gebeurt bij voorkeur op een zichtbare, hoorbare en fraai vormgegeven wijze. Een aantal bouwblokken staat ver van het water vandaan. In deze blokken worden vegetatiedaken toegepast en wordt het hemelwater zoveel mogelijk in het binnenterrein geborgen.

6.4 Afvalinzameling

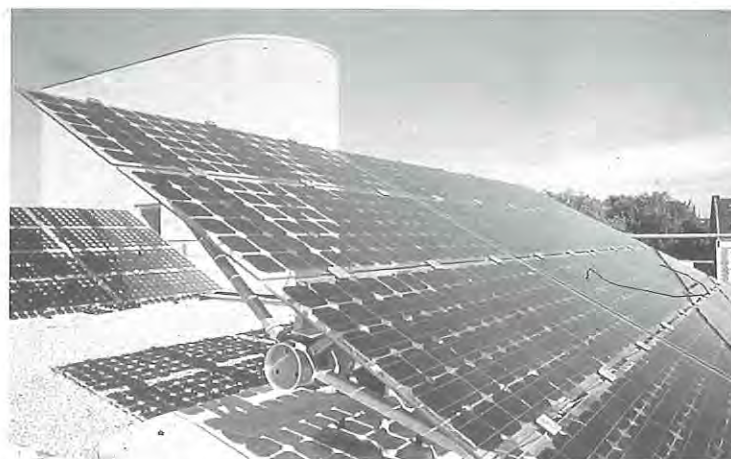
Afvalinzameling vindt op het Haveneiland in principe plaats met een zogeheten 'brengsysteem'. Op maximaal 75 meter loopafstand van de woning staan ondergrondse containers opgesteld. De standaardvoorziening bestaat uit een restafval container en een GFT container. Daarnaast bevinden zich op circa 200 meter loopafstand ook glas- en papiercontainers. Op het oostelijk deel van het Haveneiland komt een stadsdeelwerf. Op het Haveneiland komt een tijdelijke stadsdeelwerf in de keerlus van de IJtram.

6.5 Verminderen autoverkeer

Het beheersen van de automobiliteit in IJburg heeft een belangrijke plaats in de planvorming. In de Nota van Uitgangspunten en het Globaal Stedenbouwkundig Plan werd daar reeds uitgebreid aandacht aan geschonken. Op het concrete uitwerkingsniveau van het Haveneiland en de Rieteilanden West volgt hieronder een overzicht van de maatregelen die worden genomen.

Autovrij wonen

De buurten op Haveneiland en Rieteilanden West worden 'autovrij' ontworpen. De gemeenteraad bepaalde dat 'autovrij' in dit geval betekent dat de auto wel overal moet kunnen komen, maar er niet kan blijven staan. Parkeren vindt dus dikwijls op afstand van de woning plaats in (verdiepte) parkeergarages, of onder de woning. De bedoeling is dat de binnenterreinen van de bouwblokken autovrij blijven. De secundaire straten zijn als 30km zones uitgevoerd. In het algemeen wordt een autovrije leefstijl



PV-panelen op gebouw



Autovrij wonen



Autodelen

aangemoedigd door het niet verplicht maken van de aankoop van een parkeerplaats bij aankoop van de woning. De parkeernorm is 1,0 parkeerplaats per woning. In de openbare ruimte geldt een beheerd parkeren regime.

Ruimte voor de fiets

Vanwege de goede bereikbaarheid van winkels en andere voorzieningen wordt de verplaatsing binnen het plangebied per fiets voor de bewoners een vanzelfsprekende zaak. Op de IJburglaan en de Boulevard Noord en West zijn gescheiden fietspaden opgenomen. De secundaire straten zijn als 30km gebied uitgevoerd en hebben een eenduidig profiel zonder gescheiden fietspaden. Extra aandacht wordt besteed aan logische fietsverbindingen naar de belangrijkste voorzieningen en dan met name de scholen. Voor de fietser zijn meer bruggen toegankelijk dan voor de auto, zodat de fietser binnen het raster een ruime keuze heeft aan routes. Alle woningen en voorzieningen beschikken over inpandige fietsbergingen en enkele fietsenrekken op straat. Drie externe fietsroutes zijn met name van belang: de route naar Amsterdam-Zeeburg en Centrum (ook redelijk geschikt als nacht-winterroute), de route via Diemen naar Zuidoost en de Zuidas en de recreatieve route langs het IJmeer richting het Gooi en Waterland.

Openbaar vervoer

De IJtram vormt door de beperkte reistijd, de hoge frequentie waarin wordt gereden en haltes die binnen loopafstanden van de woningen zijn gelegen, een hoogwaardige vorm van openbaar vervoer richting Centraal Station. Ook de fiets kan in de tram worden meegenomen. Vanaf 2000 zal worden gestart met een fietspendelbus vanaf het Haveneiland met als eindpunt de International Passengers Terminal Amsterdam (IPTA). Na 1,5 jaar zal een evaluatie plaatsvinden. In de periode tussen de oplevering van de eerste woningen (2001) en het in exploitatie gaan van de IJtram (2002) zal een buslijn de verbinding met het Centraal Station verzorgen. Naast de IJtram zal een aantal buslijnen verbindingen verzorgen met overige delen van de stad, met de volgende bestemmingen: Amstelstation, Amsterdamse Poort, AMC en WTC. De lijnvoering van de buslijnen loopt op het Haveneiland via de IJburglaan. De bushaltes worden in de nabijheid van de tramhaltes aangelegd. Ook de nachtbus en de stadsmobiel zullen van en naar het Haveneiland en de Rieteilanden gaan rijden.

Gereguleerd geprivatiseerd vervoer vanaf het Haveneiland naar belangrijke regionale vervoersknooppunten is in de eerste fase van bewoning een gelijkwaardig alternatief voor de later opererende hoogwaardige openbaarvervoerslijn. Bijvoorbeeld in de vorm van gezamenlijk taxigebbruik naar bijvoorbeeld NS- en metrostations als Weesp, Amsterdam CS, Muiderpoort en Duivendrecht.

In aansluiting op landelijke ontwikkelingen om elektronische betaalpasjes te voorzien van openbaar vervoer betaal-mogelijkheden, wordt onderzocht of in IJburg bij het betrekken van de woning een gecombineerd abonnement kan worden aangeboden op een autodeelsysteem, taxivervoer en openbaar vervoer, zodat reeds vanaf het begin alternatieven voor eigen autogebruik worden aangemoedigd.

Autodelen

Autodelen maakt integraal deel uit van het pakket voorzieningen dat in het plangebied wordt geboden. Bij de kruisingen van de IJburglaan met de Vizieren worden, in de buurt van elke tramhalte, enkele parkeerplaatsen voor het autodelen gereserveerd. Een autodeelsysteem bedient de bewoners die geen auto bezitten en zich normaliter verplaatsen met de fiets en het openbaar vervoer. Voor bijzondere verplaatsingen (een uitstapje naar oma, een grote aankoop) is de deelauto beschikbaar en gemakkelijk bereikbaar. Een tweede belangrijke functie van het autodeelsysteem is het voorkomen van de tweede auto. Zoals bij alle eerder genoemde alternatieven voor de auto is het essentieel dat de deelauto in de eerste fase van bewoning beschikbaar en duidelijk aanwezig is in het straatbeeld en de woongebieden.



Stadsnatuur



Groene oever

6.6 Ecologie

Voor 'echte' natuur met een groot gebaar is op het Haveneiland en de Rieteilanden fysiek geen ruimte. Het groen heeft in de eerste plaats een recreatieve functie. De opgave is wel om ecologisch 'medegebruik' mogelijk te maken. Samen met ecologische maatregelen rond het water (oevers en onderwaterleven) en aan de gebouwen zelf kan er zo toch een voedselweb ontstaan dat een gevarieerd stedelijk planten- en dierenleven mogelijk maakt en een wisselwerking heeft met de grote ecologie van het IJmeer. Grotere groengebieden liggen op loop- en fietsafstand van de woning, zoals het Diemerpark en het PEN-eiland, die beide een deels natuurlijke functie zullen behouden. In principe richten de natuurmaatregelen in dit plangebied zich met name op:

- 1) Gewenste stadsvogels.
- 2) Duurzame bomen en bomenlanen.
- 3) Natuurlijke oevers (zie ook 7.2.2).
- 4) Dieren van het IJmeer die komen 'buurten'.

Voorbeeld van een maatregel gericht op het bevorderen van planten- en dierenleven is het aanbrengen van nestelblokken in de gevels onder dakranden t.b.v. dwergvleermuis, gierzwaluw en zwarte roodstaart. Bij pannendaken kunnen daarvoor speciale dakpannen worden tussengevoegd (voor gierzwaluw en mus). Een blok waarvan de daken een vrijwel aaneengesloten oppervlak geven van minimaal 50 x 100 meter kan experimenteel worden toegerust voor een visdiefjeskolonie. De gevelzones lenen zich voor muurbegroeiing die op initiatief van bewoners kan worden toegepast. De binnenplaatsen van de bouwblokken kunnen een gevarieerd, maar moeilijk te voorspellen, beeld te zien geven van bebouwing, tuinen, bomen en speelplekken. Niet alleen ten behoeve van de waterhuishouding maar ook ter bevordering van een stedelijke ecologie wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers.



Land maken

7 FUNCTIES EN ASPECTEN

7.1 Land maken

Het Haveneiland en de Rieteilanden worden gerealiseerd door middel van het ophogen met zand. Het ophogen moet voorzichtig gebeuren om stabiliteitsverlies van de slappe ondergrond te voorkomen. Daarom is gekozen voor de zogenaamde pannen-koekmethode, het laag voor laag opbrengen van zand.

Op plaatsen waar de ondergrond zeer slap is, wordt eerst een mat van geotextiel op de bodem uitgerold. Tegelijkertijd met het opspuiten van het land worden waterkeringen in een tijdelijke vorm aangelegd. Het zand wordt gewonnen uit de verdieping van de vaargeul Amsterdam-Lelystad in het Markermeer.

De bodem van het IJmeer bestaat uit een dik pakket slappe lagen. Door zand aan te brengen worden deze lagen samengedrukt. Het zandpakket zal hierdoor gaan zakken. Voordat met de huis-aansluitingen bij de woningen wordt gestart, d.w.z. 13 weken voor oplevering van de woningen, zal deze verzakking nog maximaal 20 cm mogen bedragen om schade aan riolering en leidingen zoveel mogelijk te beperken. Dit betekent dat er op termijn (5 à 7 jaar) herbestrating noodzakelijk is.

Het Haveneiland wordt gefaseerd in een westelijk en een oostelijk deel aangelegd. Een zettingstijd van twee jaar wordt hierbij toelaatbaar geacht. Om het zakken van het zandpakket te versnellen worden speciale maatregelen getroffen, namelijk verticale drainage in de slappe grondlagen gecombineerd met het aanbrengen van een tijdelijke overhoogte van zand.

Naast stedenbouwkundige randvoorwaarden is de configuratie van de eilanden mede bepaald door een aantal technische eisen en randvoorwaarden. Doorslaggevend voor de noordrand van het Haveneiland is de ligging van de oergeul. In deze zone ontbreken tot op grote diepte draagkrachtige zandlagen. De geul is opgevuld met weinig draagkrachtige sedimenten. In het westelijk deel is de geul het diepst; het is vrijwel onmogelijk om daar land te maken vanwege de te verwachten grote zakkingen en de instabiliteit van de ondergrond. De ligging van de interne waterlopen, welke in vergelijking met het Globaal Stedenbouwkundig Plan gewijzigd zijn, heeft geen consequenties voor het landmaken aangezien de waterlopen pas in een latere fase worden aangelegd.

De aanleghoogte van het Haveneiland en de Rieteilanden komt op een niveau van 1,00 meter boven NAP. Hiermee wordt voldaan

aan de eisen ten aanzien van de ontwatering. Alle straten worden aangelegd op NAP +1,85 m. Uitzonderingen daarop zijn de IJburglaan, die op NAP +2,40 m wordt aangelegd en de Noordstraat op het Grote Rieteiland, die op NAP +1,00 m wordt aangelegd. De Zuidstraat op het Grote Rieteiland wordt op NAP +1,50 m aangelegd. Op het Kleine Rieteiland liggen de woningen direct aan het water. De tuinen liggen op een hoogte van circa NAP +1,50 meter. Op kaart 15 zijn de verschillende aanleghoogten weergegeven.

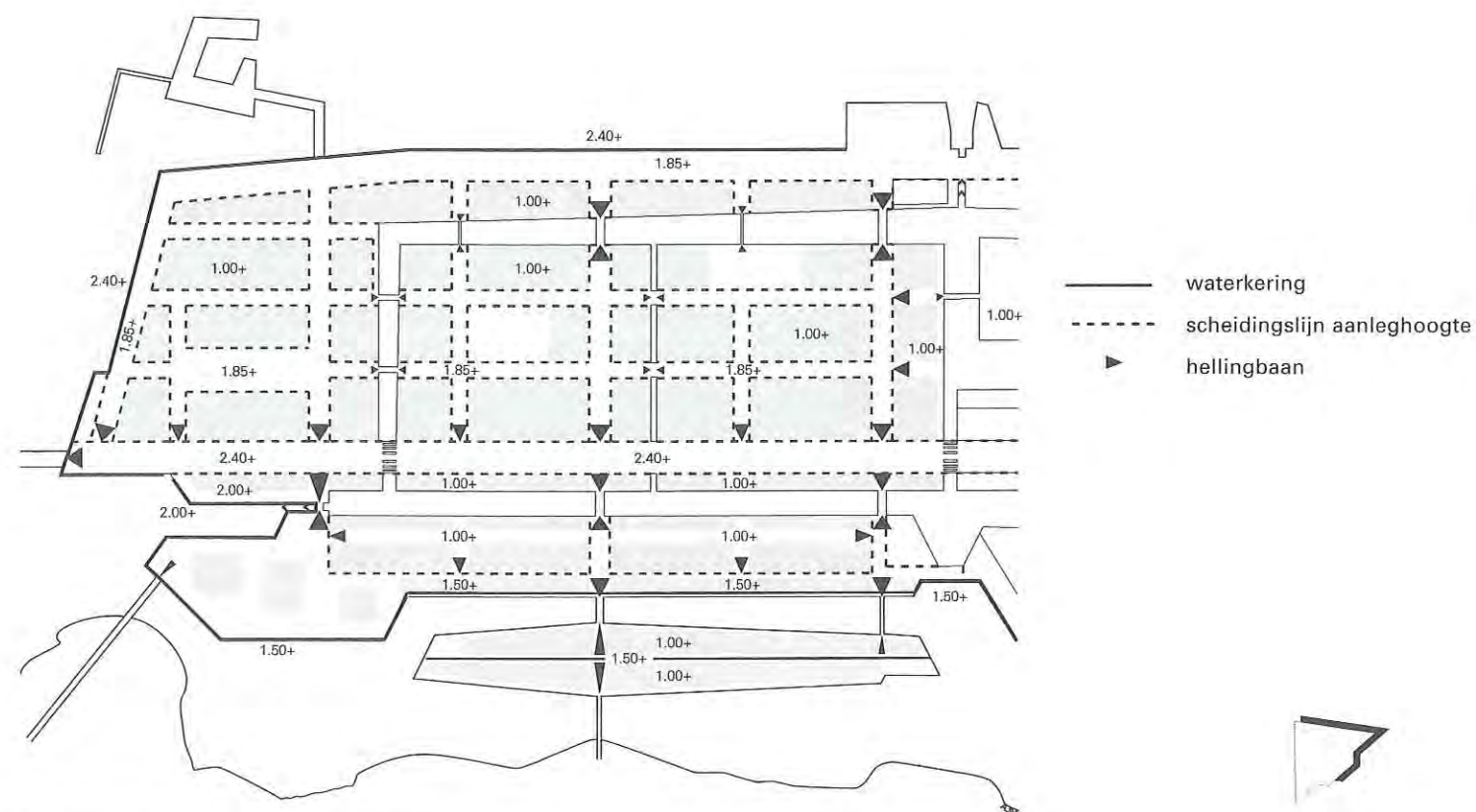
7.2 Waterkeringen, waterhuishouding en oevers

7.2.1 Waterkeringen

Bovengenoemde aanleghoogten van de eilanden zijn onvoldoende om de waterstaatkundige veiligheid te garanderen. De waterstaatkundige veiligheid refereert naar een situatie waarbij een maatgevende combinatie van waterpeil en golven gemiddeld eens in de 4000 jaar optreedt. Langs de zuidrand van het plangebied, waar de golfaanval beperkt is, is de waterkerende hoogte vastgesteld op NAP +1,50 m. Voor buitendijks wonen op het Kleine Rieteiland wordt de waterstaatkundige veiligheid gewaarborgd door een verdedigde buitenrand op NAP +1,00 meter met een veiligheidsniveau van 1/1250 jaar, in combinatie met een hoogwaterkering op NAP +1,50 m achter de woning en tuin (veiligheidsniveau 1/4000 jaar).

Langs de noordrand van het Haveneiland is de golfaanval groter. Met name wanneer het Strandeiland en het Buiteneiland nog niet zijn aangelegd heeft de wind vrij spel op het opstuwen van relatief hoge golven. Langs de noordrand is mede in verband hiermee de kruinhoogte vastgesteld op NAP +2,40 meter. Op kaart 15 zijn de verschillende kruinhoogten van de waterkeringen weergegeven. De doorsneden van de verschillende randprofielen zijn uitgewerkt in een definitief ontwerp en zijn daarmee randvoorwaarde voor de verdere uitwerking (zie bijlageboek). Het streefpeil van het water bevindt zich tussen NAP -0,40 m en 0,20 m. Grotere peilfluctuaties zijn echter mogelijk; een paar keer per jaar bevindt het peil zich tussen NAP -0,60 en NAP 0,00 m. Incidenteel (eens in de 10 jaar) is een hoger peil mogelijk tot NAP +0,30 m.

Parkeerkelders dienen waterdicht (gesloten bak) te worden uitgevoerd zodat er geen grondwater de parkeerkelder instroomt (en vervolgens nauwelijks verantwoord te lozen is) en omgekeerd geen vervuiling in het grondwater terecht kan komen. Daarbij



Kaart 15: aanleghoogten en waterkeringen

geldt als ondergrens NAP +0,50 m (één keer in de 2 jaar zal het grondwaterpeil NAP +0,50 m bereiken). De onderkant van de kelder moet boven NAP -1,00 m liggen om de afstroming van het freatisch grondwater ongehinderd te laten. Indien kelders lager worden aangelegd dient de opdrachtgever in overleg met dWR voorstellen te ontwikkelen om problemen met de afvoer van het freatisch grondwater te voorkomen.

In de externe randen is een sluis opgenomen die onderdeel uitmaakt van de hoogwaterkering van het Haveneiland en de Rieteilanden. Deze sluis in de Groene Tunnel staat gedurende het gehele jaar in principe dicht. Alleen voor het doorlaten van kleinschalige recreatievaart kan de sluis geopend worden.

7.2.2 Watergangen en oevervoorzieningen

Binnen het Haveneiland en de Rieteilanden West is een aantal watergangen te onderscheiden, namelijk:

- De Binnengracht.
- De Dwarsgracht.
- De Insteek.
- De Groene Tunnel.

Deze vier watergangen tezamen vormen het interne watersysteem. De Binnengracht en de Groene Tunnel, welke in oost-west richting zijn gelegen, vormen de twee dragers van het watersysteem, en worden op een afstand van circa 360 meter met elkaar gekoppeld door twee noord-zuid watergangen, de Insteek en de Dwarsgracht. De afstand van de Binnengracht tot de Groene Tunnel bedraagt circa 360 meter. Deze maaswijdte is nodig om de gewenste drooglegging te waarborgen.

Het interne watersysteem staat door middel van een sluis in verbinding met het IJmeer. Uiteindelijk zal het gehele eiland hier met drie sluizen mee in verbinding staan. Een uitwisseling tussen binnen- en buitenwater is mogelijk mits het binnenwater van tenminste gelijke kwaliteit is als het IJmeerwater. Dit laatste stelt eisen aan de inrichting en vormgeving van de watergangen:

- De watergangen zijn zodanig ontworpen dat geen drijf- en zwerfvuilplekken ontstaan (geen doodlopende watergangen).
- Minimale diepte 1,0 meter.
- Geen lange overkluisde watergangen.
- Voldoende oppervlak van de watergangen zodat wind voldoende effect heeft op waterbeweging.
- 2% van de watergangen wordt als ondiepe zone uitgevoerd.

- Van de interne oevers van het hele Haveneiland en de Rieteilanden wordt 25% natuurvriendelijk ingericht. De kades van de grachten worden muurplantvriendelijk uitgevoerd. In de grachten worden plaatselijk onderwaterbermen aangebracht.
- Het onderwatertalud van de watergangen wordt zo ingericht dat altijd, ook bij laag water, minimaal 10 cm water boven het bodemtalud aanwezig blijft.
- De waterbodem moet voldoende stabiel zijn, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een hard substraat, dat tevens bevorderlijk is voor waterzuiverende fauna.

Op basis van deze eisen zijn de watergangen gedimensioneerd en ingericht.

De Binnengracht, de Dwarsgracht en de Insteek

De Binnengracht heeft een breedte variërend van ruim 50 meter naar circa 30 meter, met een waterdiepte van 2,0 meter.

De Dwarsgracht heeft een breedte van 30 meter aflopend tot circa 19 meter, daar waar deze uitmondt in de Groene Tunnel.

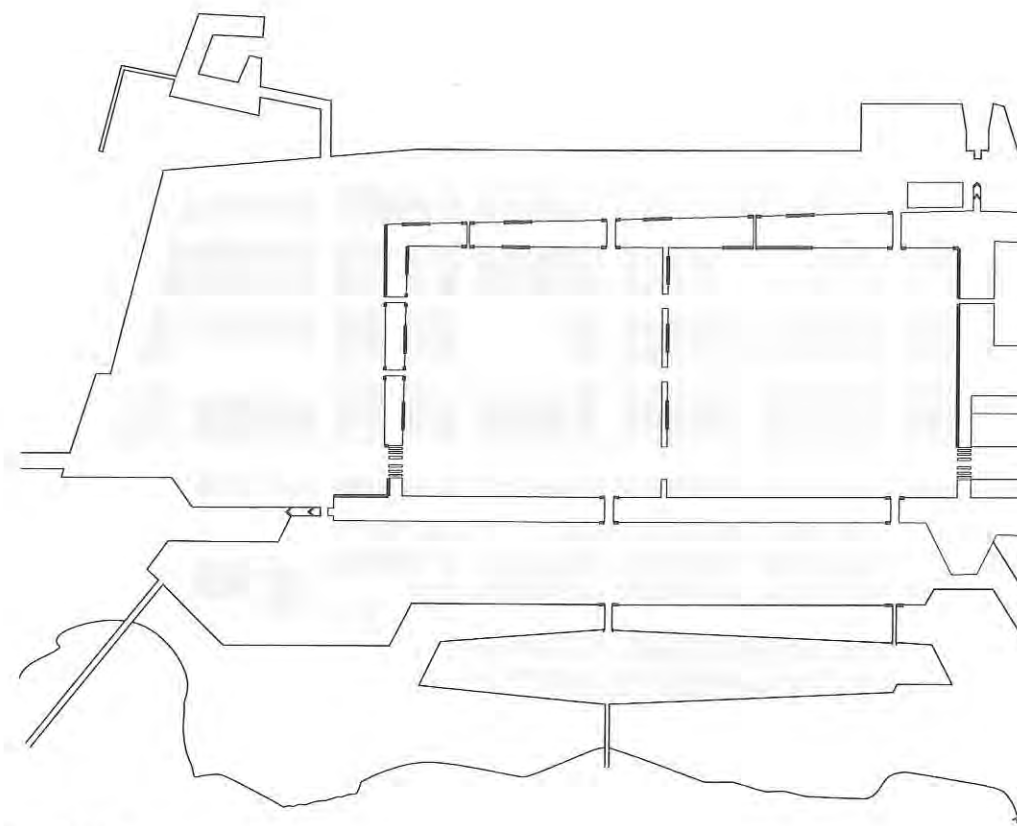
De Insteek heeft een breedte van 8 meter. De diepte van de Dwarsgracht en de Insteek bedraagt 2,0 meter.

In de Binnengracht, de Dwarsgracht en de Insteek zijn tevens openbare kades en oevers voorzien. Een deel van de onbebouwde kades wordt ingericht voor het aanmeren van pleziervaartuigen. Het betreft hier harde verticale kademuren. Vóór de kademuren worden plaatselijk, onder de waterlijn, verticale beschoeiingen aangebracht. Tussen de beschoeiing en de kademuur wordt bodemmateriaal gestort waardoor natuur (rietvegetaties e.d.) zich kan ontwikkelen. Op andere openbare locaties worden 'zachte', natuurvriendelijke oevers gerealiseerd (taludvolgend, plasdras e.d.). Dit ter bevordering van het creëren van woonwijknatuur en van migratie van flora en fauna. Op kaart 16 zijn de afspraken vastgelegd met betrekking tot de verdeling van te bebouwen kade en openbare kade.

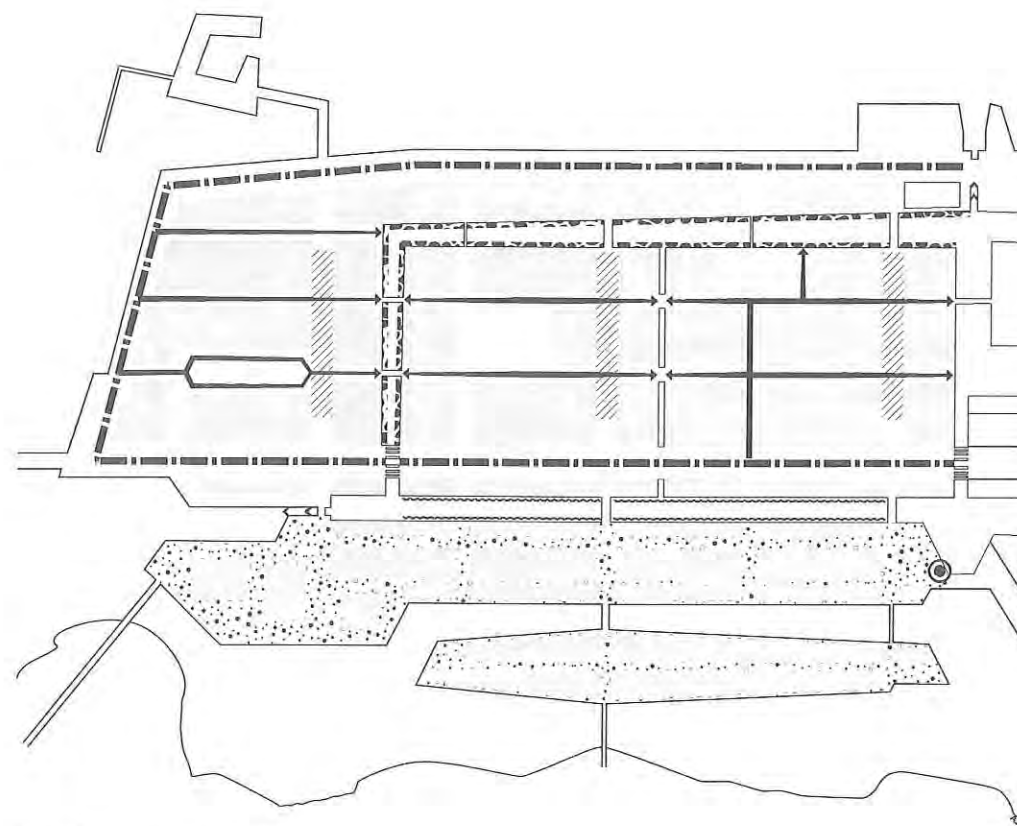
De Groene Tunnel

De Groene Tunnel wordt 35 meter breed en 1,5 meter diep.

De oevers van deze watergang worden geheel natuurvriendelijk en ecologisch ingericht. Het zijn 'zachte', flauwe taludvolgende (riet)oevers en/of plasdras oevers waar de natuur zich gemakkelijk kan ontwikkelen. Tevens worden verondiepingen, c.q. eilandjes voorzien ten behoeve van het ontwikkelen van een parkachtige natuur/semi-wildernis. De consortia zijn verantwoordelijk voor de aanleg van het interne watersysteem.



Kaart 16: kademuren



Kaart 17: waterhuishouding

— openbare kade (lengte 1400 m)

- watergangen (met plaatselijk onderwaterbermen)
- wadi
- hemelwaterafvoer (evt. met bezinkbakken)
- verbeterd gescheiden systeem
- natuurvriendelijke oevers
- infiltratie
- poldergemaal

7.2.3 Waterhuishouding en hemelwater-afvoer

De keuze van de inrichting van de interne waterhuishouding verschilt per eiland. Er wordt echter in alle gevallen uitgegaan van de volgende principes:

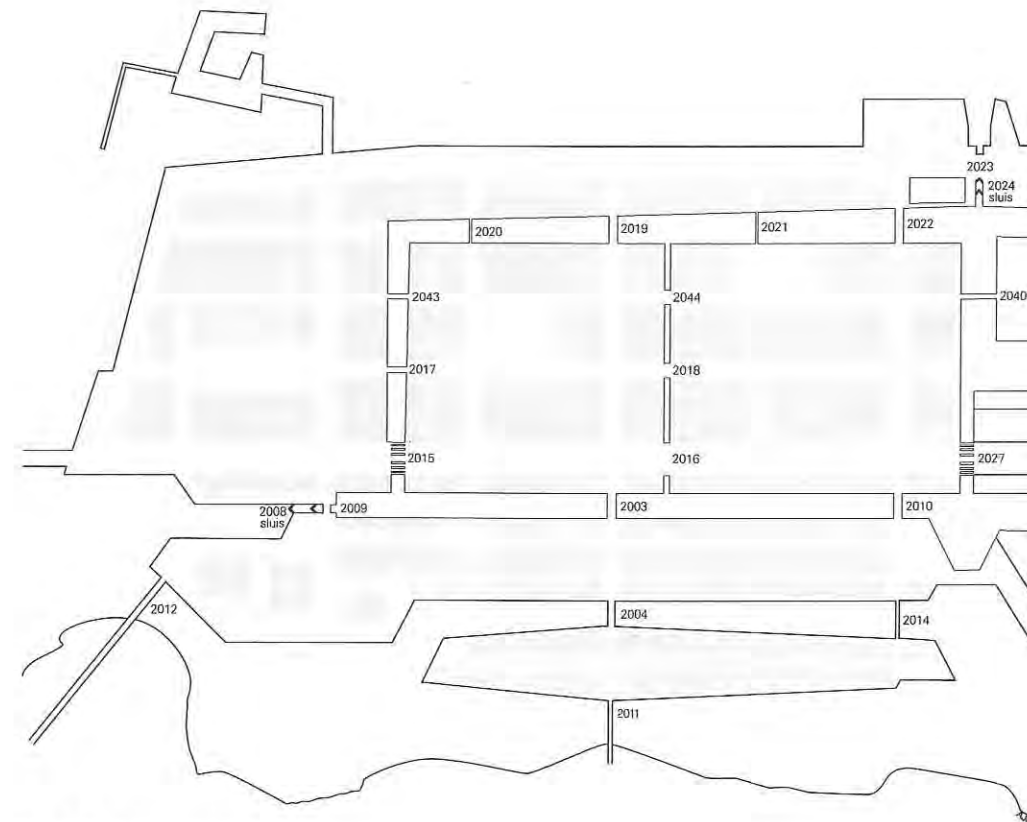
- Verontreiniging waar mogelijk al aan de bron voorkomen.
- Water van verschillende kwaliteit van elkaar scheiden.
- Schoon water zoveel mogelijk in het gebied vasthouden.
- Een natuurvriendelijke inrichting van het interne water.

De keuze voor een systeem gebaseerd op infiltratie dan wel het lozen op het stadswater hangt samen met de contour van het land. Het Haveneiland wordt gemaakt door ophoging. De grote omvang van het eiland wordt onderbroken door grachten en grachtjes om een hoge grondwaterstand op het midden van het eiland te voorkomen. De totale omvang oppervlaktewater is voldoende voor het ontstaan van een gezond natuurlijk systeem. De Groene Tunnel is daarbinnen een onmisbare schakel. De Rieteilanden worden eveneens gemaakt door ophoging. Op deze eilanden komt geen oppervlaktewater voor en wordt al het hemelwater geïnfiltreerd (in de tuinen en langs de wegen).

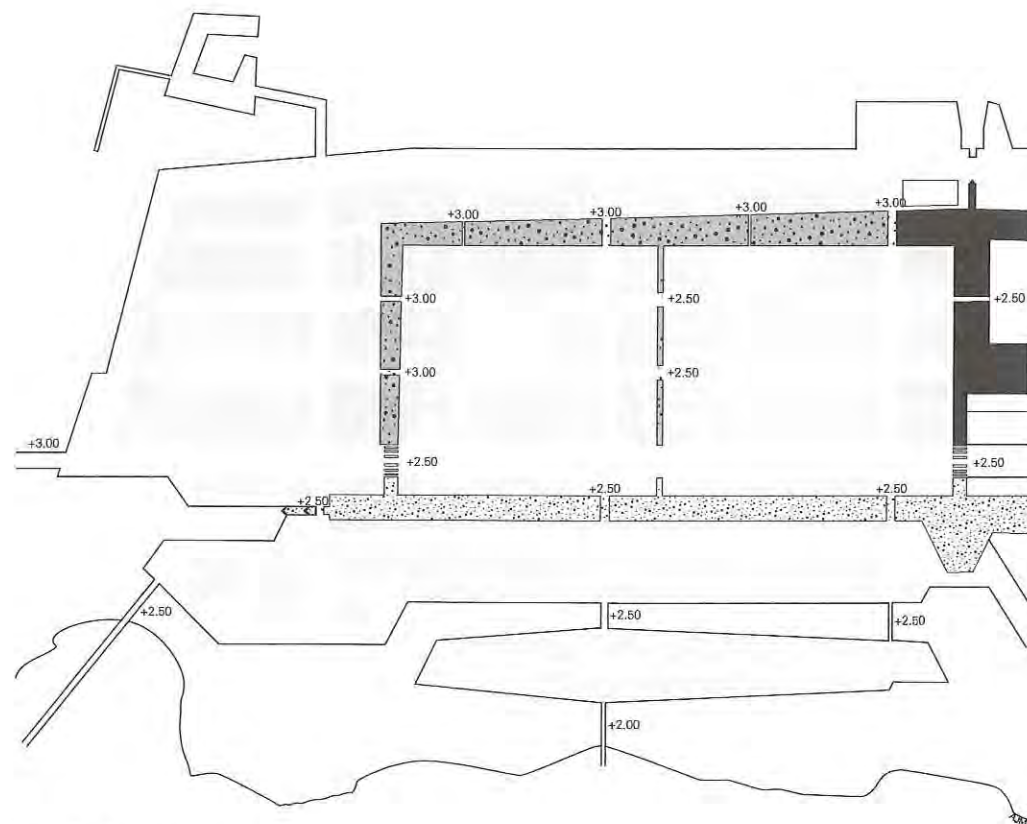
Uitgeslagen oppervlaktewater mag het IJmeer niet extra belasten. Dit betekent onder meer dat uitwisseling tussen het stadswater en het IJmeer alleen mag plaatsvinden als is aangetoond dat het IJmeer niet extra wordt belast met verontreiniging door water uit IJburg (het stand-still principe).

Ten behoeve van een gezonde waterhuishouding van het Haveneiland worden de volgende maatregelen genomen:

- Het hemelwater van de IJburglaan en de Boulevard wordt via een verbeterd gescheiden rioolstelsel naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie afgevoerd. Het afgekoppelde water wordt bij voorkeur op een zuiverende wijze geïnfiltreerd (in het zandpakket of een wadi), geborgen op daken en in vijvers of bassins, of schoon afgevoerd naar het oppervlaktewater.
- Het stadswater staat in circulatie met de Groene Tunnel die een zelfzuiverend vermogen heeft.
- Het hemelwater in de Vizieren wordt in een wadi gezuiverd, geïnfiltreerd en uit de wadi vertraagd afgevoerd.
- Het hemelwater van bouwblokken die aan water grenzen wordt zichtbaar direct naar het oppervlaktewater gevoerd.
- Het hemelwater van de (bouw)blokken 1, 2, 5, 6, 7, 8, 17, 18, 29 en 30 wordt bij gebrek aan nabij stadswater zoveel mogelijk



Kaart 18: bruggen en sluisen



Kaart 19: bevaarbaarheid

geborgen in de binnenterreinen (infiltratie en vijvers) en op de daken; in het bijzonder de lagere bebouwing in de binnenterreinen leent zich voor vegetatiedaken (meer beschut klimaat).

- Het hemelwater van de parallel- en dwarsstraten kan direct op het oppervlaktewater worden geloosd. Indien meer dan 500 autobewegingen per dag plaatsvinden, moeten bezinkvoorzieningen worden aangebracht.
- Er worden middelen beschikbaar gehouden om het oppervlaktewater eventueel rechtstreeks naar het Amsterdam-Rijnkanaal te pompen (bij calamiteiten of langdurig onverhoopte slechte kwaliteit van het stadswater).

Op de Rieteilanden worden de volgende maatregelen genomen:

- Water van de secundaire wegen wordt afgevoerd door goten en voorgezuiverd in wadi's of elzenbroekbosjes (bijv. in groene uiteinden van Rieteiland).
- Dakwater en water van de stille woonstraten wordt via ondergrondse sleuven (trenches) geïnfiltreerd in de bodem. Hemelwater van de daken wordt dus niet direct in het buitenwater geloosd.

7.3 Bruggen

De bruggen zorgen voor een verbinding tussen de verschillende eilanden en voor de interne ontsluiting binnen de eilanden zelf. De bruggen dienen tevens als doorvoermedium voor kabels en leidingen. Om te voorkomen, dat de bruggen zelf ecologische barrières gaan vormen, worden alle bruggen voorzien van zogeheten ecorichels. Qua beeldvorming past het karakter van de verschillende bruggen binnen de aangegeven typering voor de openbare ruimte op het Haveneiland en de Rieteilanden, namelijk stedelijkheid, soberheid en doelmatigheid. Als thema voor de bruggen geldt daarom eenvoudig en stoer.

Om een samenhangend beeld te bewerkstelligen worden de bruggen onderverdeeld in een aantal 'families'. De bruggen die tot één familie behoren worden vervolgens op elkaar afgestemd. Binnen het Haveneiland en de Rieteilanden worden vijf families van bruggen onderscheiden (Amsterdamse nummering);

- Familie Hoofdstructuur (2015, 2027).
- Familie Binnengracht en Dwarsgracht (2017, 2043, 2019, 2020, 2021 en 2022).
- Familie Insteek (2018, 2044 en duiker 2016).
- Familie Groene Tunnel (2009, 2003, 2010 en sluis 2008).

- Familie Buitenwater (2012, 2004, 2014, 2011).

Op kaart 18 en 19 wordt een overzicht gegeven van de te realiseren bruggen en de vaardieptes in de verschillende watergangen.

7.3.1 Bruggen hoofdinfrastructuur

Voor de bruggen die behoren tot de hoofdinfrastructuur ligt het opdrachtgeverschap bij de gemeente. Het betreft de bruggen 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2009, 2010, 2011, 2012, 2014, 2015, 2016 (duiker), 2019, 2022 en 2027 en sluis 2008. De twee bruggen tussen het knooppunt Zeeburg en het Haveneiland (2001 en 2002) zijn inmiddels in uitvoering. De bruggen 2015 en 2027 en de duiker 2016, gelegen in de IJburglaan, bevinden zich in de fase Definitief Ontwerp. Deze drie kunstwerken maken onderdeel uit van het project 'De Rode Loper' (zie verderop in dit hoofdstuk).

In overleg met de brandweer is besloten om fietsbrug 2014, de oostelijke verbinding tussen de beide Rieteilanden, toegankelijk te maken voor nood- en hulpdiensten.

De vrije doorvaarthoogte van brug 2015 is 2,50 meter en van de bruggen 2019 en 2022 in de Binnengracht 3,00 meter t.o.v. NAP – 0,20 m, zodat recreatievaart vanuit het IJmeer via de Binnengracht en de Dwarsgracht richting Groene Tunnel kan plaatsvinden en schaatsen bij ijsvorming mogelijk is.

7.3.2 Bruggen in deelgebieden

Voor de bruggen die behoren tot de deelgebieden ligt het opdrachtgeverschap bij de consortia. Het betreft de bruggen 2017, 2043, 2018, 2044, 2020, 2021. De vrije doorvaarthoogtes van de bruggen in de Binnengracht en de Dwarsgracht (2017, 2043, 2020 en 2021) zijn 3 meter t.o.v. NAP -0,20 m, zodat recreatievaart vanuit het IJmeer via de Binnengracht en de Dwarsgracht richting Groene Tunnel mogelijk is. De vrije doorvaarthoogtes van de bruggen in de Insteek (2018 en 2044) zijn 2,5 meter t.o.v. NAP – 0,20 m, waardoor deze watergang voor onderhoudswerkzaamheden voldoende bereikbaar is. De bruggen in de parallelstraten, over de de Dwarsgracht en de Insteek, zijn (smalle) autobruggen. Brug 2020 over de Binnengracht betreft een fietsbrug, terwijl brug 2021 alleen toegankelijk is voor voetgangers. Alle bruggen in de deelgebieden zijn vaste bruggen.

7.4 Kabels en leidingen

Een belangrijk aspect bij de planvorming van IJburg is de inpassing van kabels en leidingen. Om de kabel- en leidingproblematiek als integrerend onderdeel bij de uitwerking te betrekken is in januari 1997 op initiatief van het Projectbureau IJburg de 'PROCUWO-IJburg' ingesteld. Aan dit reguliere overleg nemen de consortia, de gemeente en de nutsbedrijven deel.

In de 'PROCUWO-IJburg' is het programma en het tracé van de kabels en leidingen en de benodigde gebouwde voorzieningen vastgelegd en geactualiseerd. Ten behoeve van een goede voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud van de ondergrondse kabel- en leidingnetten is door de betrokken kabel- en leidingbeheerders een Programma van Eisen en een ontwerp opgesteld. Aan de hand van dit Programma van Eisen is door de consortia en de gemeente een plan ontwikkeld voor de inpassing van de nutsvoorzieningen (ruimtereservering kabels en leidingen). Vervolgens is dit plan aan de hand van dit Programma van Eisen door de diensten en bedrijven getoetst.

Een aantal eisen voor de inpassing van de kabels en leidingen is:

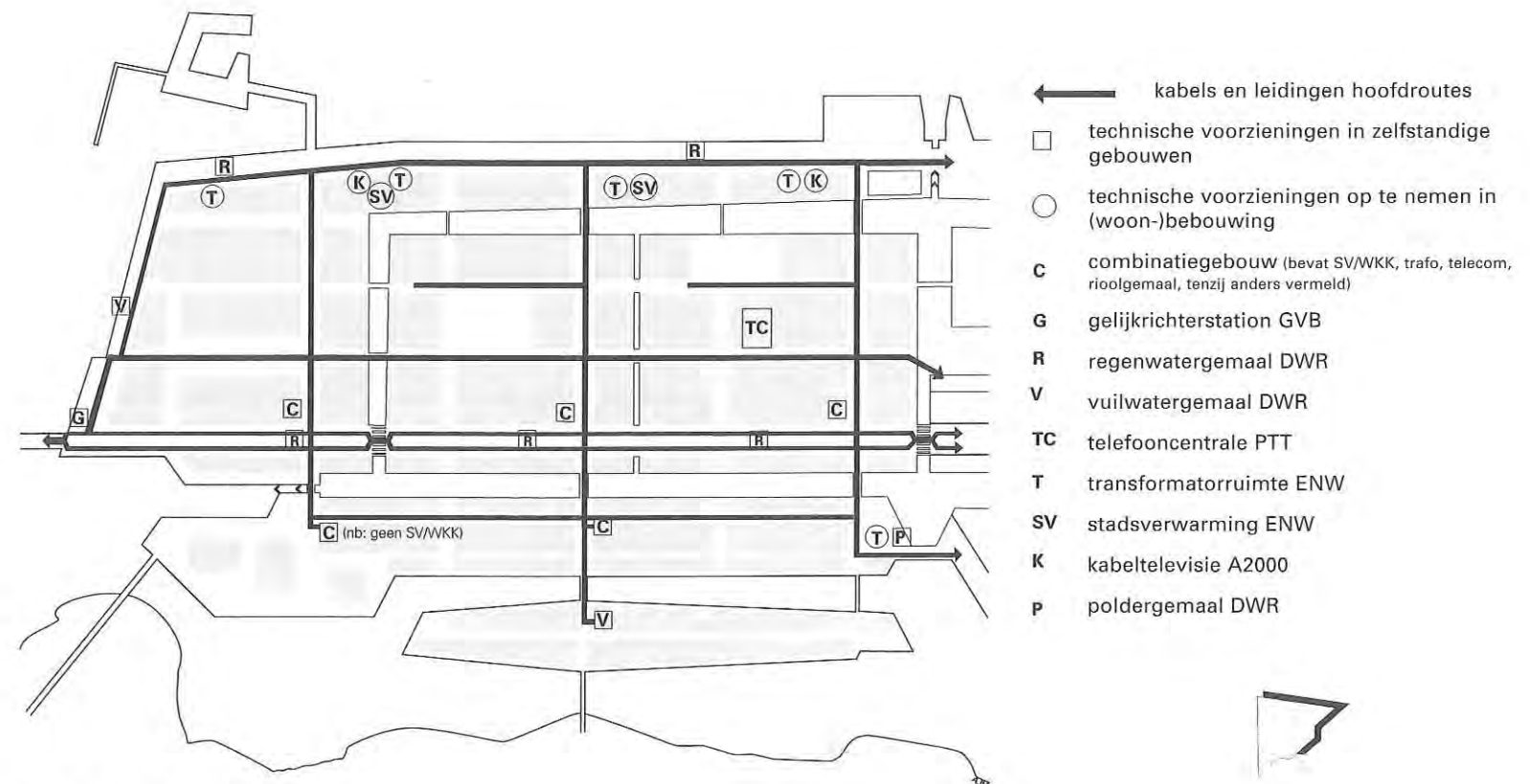
- Kabels en leidingen liggen in principe in openbaar gebied (huisaansluitingen deels in openbaar gebied en deels in uitgeefbaar terrein).
- Kabels en leidingen dienen vrij van obstakels (niet onder bebouwing, opsluitbanden, kolken, lichtmasten, afvalcontainers, bomen e.d.) geprojecteerd te worden.
- Kabels en leidingen dienen zonder beschermende maatregelen op minimaal twee meter afstand van bomen geprojecteerd te worden.
- Binnen een afstand van twee meter worden kabels en leidingen van beschermende maatregelen voorzien.

Bij de inpassing van de kabels en leidingen is onderscheid te maken in hoofdtracé, distributienetten en huisaansluitingen.

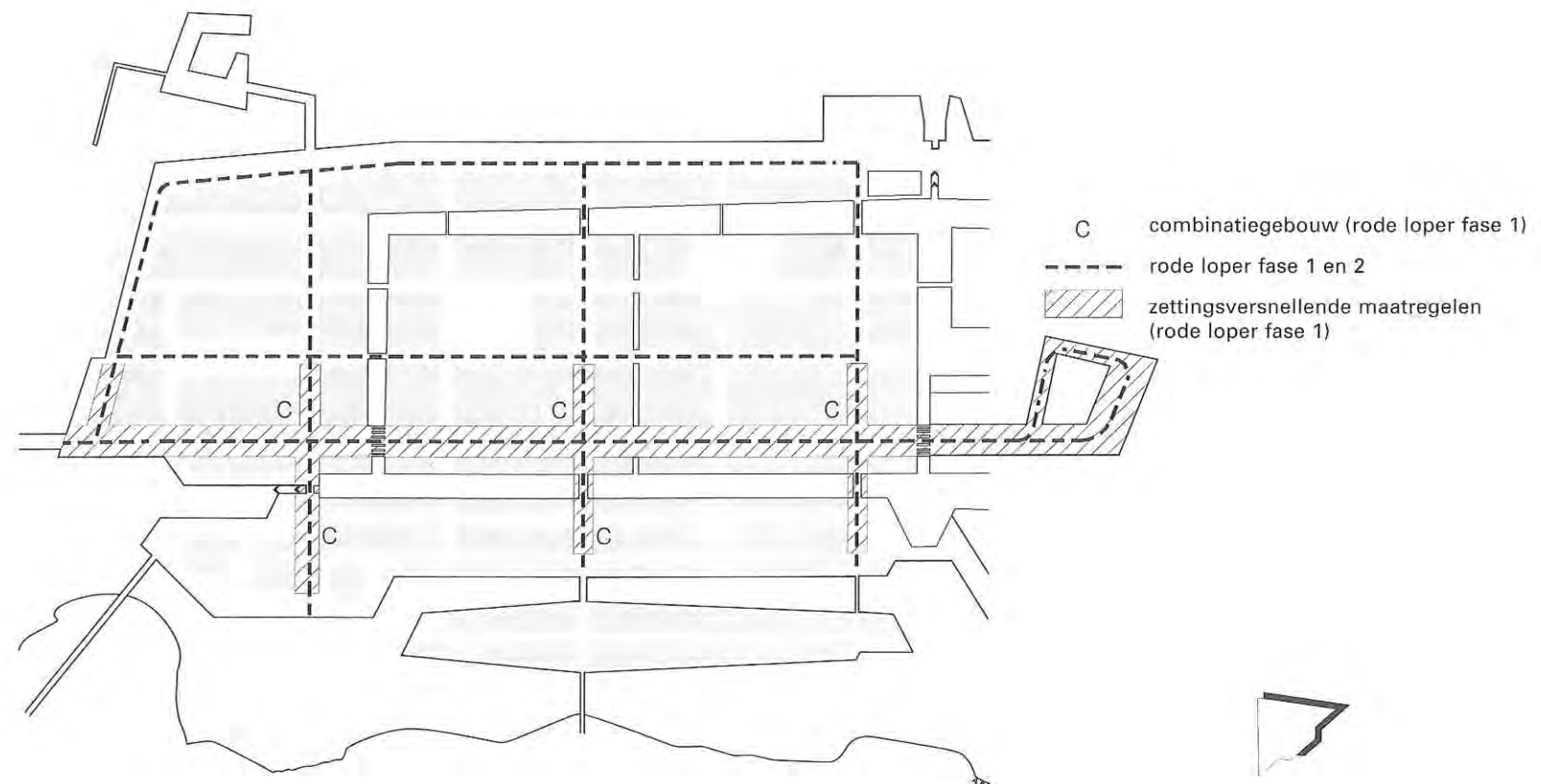
7.4.1 Hoofdtracé

De kabel- en leidingontsluiting voor de eerste fase van IJburg wordt primair vanaf het Zeeburgereiland verzorgd. Voor een volgende fase is voor een aantal nutsbedrijven tevens een aansluiting vanuit Diemen noodzakelijk. Het programma voor de kabels en leidingen ten behoeve van het hoofdtracé omvat het volgende:

- Waterleiding, waarbij onderscheid wordt gemaakt in drinkwater en huishoudwater.



Kaart 20: kabels en leidingen



Kaart 21: rode looper fase 1 en 2

- Gasleiding (uitsluitend ten behoeve van het centrale warmteleveringssysteem).
- Riolering (vuilwater en hemelwater).
- Stadsverwarming.
- Elektriciteit.
- Telecommunicatie, waaronder telefoon en kabeltelevisie.

Voor de inpassing van het hoofdtracé kabels en leidingen is de gemeente verantwoordelijk. Gelet op het hoge bouwtempo in relatie tot de bereikbaarheid van de woningbouwlocaties wordt de aanleg van het hoofdtracé vooruit getrokken. De hoofdroutes kabels en leidingen zullen, voor zover mogelijk, binnen de door de gemeente te realiseren hoofdwegenstructuur worden opgenomen. Dit houdt in dat voor het Haveneiland en de Rieteilanden het hoofdtracé zoveel mogelijk in de IJburglaan, de Vizieren en de Boulevard geprojecteerd wordt. Doordat de beschikbare ruimte in de IJburglaan onvoldoende is voor de inpassing van het gehele pakket hoofdkabels en leidingen is een deel hiervan geprojecteerd in de Parallelstraten.

Dit betreft in de Eerste Parallelstraat:

- Regenwater rioolpersleiding.
- Vuilwater rioolpersleiding.
- Elektriciteit hoogspanningskabels.
- Telecommunicatie kabels.
- Waterleiding.

In de Tweede Parallelstraat is een onderheid transportriool geprojecteerd.

Op kaart 20 is de ligging van het hoofdtracé kabels en leidingen aangegeven.

7.4.2 Distributienetten en huisaansluitingen

Naast het hoofdtracé kabels en leidingen dienen kabel- en leidingnetten ten behoeve van de ontsluiting van de deelgebieden en bebouwing aangelegd te worden, de zogenaamde distributienetten (ontsluiting deelgebieden) en de huisaansluitingen (aansluiting woningen). Voor de deelgebieden op IJburg worden distributienetten en huisaansluitingen gerealiseerd voor:

- Water, zowel drinkwater als huishoudwater.
- Riolering (vuilwater en regenwater).
- Stadsverwarming.
- Elektriciteit.
- Telecommunicatie, waaronder telefoon en kabeltelevisie.

De inpassing van de distributienetten en huisaansluitingen in de IJburglaan, Vizieren en Boulevard valt onder verantwoordelijkheid van de gemeente en in de andere te ontwikkelen deelgebieden onder verantwoordelijkheid van de consortia.

De distributiestroken worden in principe langs de entreezijde en aan de zijde van de aansluitkabels- en leidingen van de bebouwing, in openbaar gebied, gelegd. Voor IJburg zijn standaard in te voeren distributiestroken van 6,40 meter breedte met kabels- en leidingbezetting voor huisaansluitingen naar één zijde en naar twee zijden in de 'PROCUWO-IJburg' vastgesteld. Deze strookbreedte en bijbehorende indeling zijn opgesteld om zoveel mogelijk als standaardoplossing voor IJburg te worden aangehouden.

7.4.3 Combinatiegebouwen

In het kader van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra is een inventarisatie gemaakt van de noodzakelijk te bouwen nutsvoorzieningen van de verschillende diensten en bedrijven, zoals transformatoren, rioolgemalen, ketelinstallaties voor stadsverwarming en telecommunicatie. Om stedenbouwkundige en planningstechnische redenen worden deze voorzieningen zoveel mogelijk tezamen in de zogenaamde 'Combi(natie)gebouwen', ondergebracht. In overleg met de betrokken nutsbedrijven is door het Energiebedrijf Noord West Amsterdam N.V. (ENW) een Programma van Eisen en ontwerp opgesteld. Vervolgens is aan een architect de opdracht gegeven het combigebouw in de te ontwikkelen (woon)blokken te integreren. In het huidige ontwerp bevinden zich in het combigebouw in principe 2 ruimtes, namelijk;

- Een ruimte waarin de voorzieningen van de verschillende diensten en bedrijven zijn ondergebracht. De afmetingen van deze ruimte bedragen circa 14,00 m x 9,00 m (lxb).
- Een 'toegangspoort' ten behoeve van de toegankelijkheid van het gebouw. Via deuren aan de zijde van de 'toegangspoort' is het gebouw te allen tijden bereikbaar in verband met calamiteiten, het plegen van onderhoud en vervangen van voorzieningen. De toegangspoort wordt over de gehele lengte van de voorzieningenruimte aangebracht en heeft een breedte van circa 4,50 meter.

De hoogte van het gebouw is minimaal 1,5 keer de verdiepingshoogte van het bouwblok waarin het combigebouw wordt geïntegreerd. In het gebouw worden de nodige ventilatie-, geluid- en trillingsvoorzieningen aangebracht.

Op kaart 20 staan de locaties van de benodigde ruimten en de spreiding van deze ruimten in het plangebied aangegeven.

De combigebouwen moeten worden opgeleverd voor aanvang van de woningbouw. De combigebouwen gelden derhalve als randvoorwaarde voor de verdere planvorming en ontwikkeling van de woonblokken waarin de combinatiegebouwen worden geïntegreerd.

7.5 De rode loper

Het doel van het project De Rode Loper is ervoor te zorgen dat voor de start van de woningbouw op het Haveneiland en de Rieteilanden:

- Het hoofdtracé en doorgaand tracé van kabels en leidingen in definitieve vorm is aangelegd.
- De bouwlocaties voor bouwverkeer bereikbaar zijn.
- De bouwlocaties voorzien kunnen worden van de noodzakelijke aansluitingen (bouwstroom en water).

Voor een eventuele eerdere start van de woningbouw kunnen tijdelijke voorzieningen (bouwstroom en water) worden aangelegd.

De Rode Loper richt zich op het traject IJweg (Zeeburgereiland), Zanddam, IJburglaan, de West- en Noord Boulevard, de Vizieren en de Eerste Parallelstraat. Op kaart 21 is de Rode Loper weergegeven.

Om bovengenoemde doelstelling te realiseren worden, nadat het land voldoende is gezet, de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Aanleg tijdelijke bouwweg ten behoeve van aanleg hoofdtracé en doorgaand tracé kabels en leidingen.
- Aanleg hoofdtracé en doorgaand tracé kabels en leidingen vanaf Zeeburgereiland tot en met het Haveneiland. Om te voldoen aan het gestelde zettingcriterium wordt voorzien in het treffen van extra zettingversnellende maatregelen ter plaatse van de zanddam, de IJburglaan, het gedeelte van de West Boulevard tussen de IJburglaan en de Eerste Parallelstraat en gedeeltes van de Vizieren, namelijk tussen de IJburglaan en de Eerste Parallelstraat en de gedeeltes vanaf de IJburglaan tot aan de combigebouwen op het Grote Rieteiland.
- Aanleg definitieve bouwweg ter plaatse van hoofdtracé kabels en leidingen.
- Aanleg transformatorhuisjes en combinatiegebouwen.

Voor de uitvoeringsplanning van bovengenoemde werkzaamheden wordt verwezen naar het hoofdstuk 10.

7.6 Beheer

7.6.1 Beheer openbare ruimte

Na de realisatie zal IJburg in gedeeltes worden overgedragen aan stadsdeel Zeeburg dat het beheer van het gebied ter hand zal nemen. Dit beheer betreft alle zaken die de stadsdelen in Amsterdam uitvoeren, waaronder het beheer van de openbare ruimte. Over dat laatste hebben gemeente en de consortia zich gezamenlijk gebogen. Geconcludeerd werd, dat belanghebbenden (bewoners en eigenaren) groot belang hebben bij de wijze waarop beheerd wordt. Afgesproken is dat in de stedenbouwkundige deelplannen van de consortia het beheervraagstuk wordt beantwoord, toegesneden op het deelgebied. Gezien het voorliggende plan is al wel duidelijk dat afspraken gemaakt zullen moeten worden over de openbaarheid of openbare toegankelijkheid van de straten en kades binnen de blokken. Deze ruimtes dienen zoveel mogelijk voor een ieder toegankelijk te zijn, maar het moet er ook leefbaar blijven. Dit vergt aandacht en maatwerk. Daarnaast ligt er nog de vraag van het beheer tijdens de bouw. Gebieden zullen pas worden overgedragen als ze geheel gereed zijn. Tussen de eerste woning en de laatste van een deelgebied kan een aantal jaren liggen. Ook in die tijd dient beheerd te worden.

Bijzondere vraagstukken in het beheer zijn:

- Het beheer van het randmeer tussen de Rieteilanden en het Diemerpark in verband met het 'stand-still-beginsel' dat met Rijkswaterstaat is overeengekomen.
- Het voorkomen van zwerfvuil en bodemverontreiniging tijdens de bouw.
- De aanloopkosten van beheer in de beginfase.
- De verdeling van beheertaken tussen stadsdeel, dWR en dIVV.
- Ecologisch beheer.

7.6.2 Nautisch beheer

Bij het nautisch beheer gaat het om het bedienen van de sluizen en ophaalbruggen, het beheer van de woonbotenlocaties en de mogelijke ligplaatsen voor de pleziervaart. In samenwerking met dWR wordt onderzocht hoe het nautisch beheer binnen IJburg en in het buitenwater kan worden uitgevoerd. Rijkswaterstaat zal de verantwoordelijkheid voor dit beheer mogelijk overdragen aan de gemeente Amsterdam.

7.6.3 Waterbeheer

De inrichting en het materiaalgebruik van IJburg zijn erop gericht om emissies van mogelijke verontreinigingen naar het oppervlaktewater tot een minimum te beperken. Hemelwater wordt op maat lokaal gezuiverd door middel van wadi's, infiltratie en bezinking, en slechts voor de hoofdontsluiting afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

De wateren binnen IJburg zijn allen bevaarbaar, waardoor 'drijf-vuilvereniging' vanaf het water goed mogelijk is. Dit zal wekelijks plaatsvinden. In het ontwerp van de druk gebruikte waterkeringen zijn maatregelen opgenomen zodat zwerfvuil niet het IJmeer inwaait.

Gedurende een beperkte tijd zal het interne water volledig afgesloten zijn van het IJmeer. Middels monitoring moet aangetoond worden dat het interne water van voldoende kwaliteit is, zodat het water afgevoerd kan worden naar het IJmeer. Indien de interne waterkwaliteit voldoende is, kan de noordsluis gedurende de zomerperiode in principe permanent geopend blijven. Alleen in geval van extreme waterstanden van het IJmeer (zowel laag als hoog), staat de sluis dicht. Het sluisbeheer is erop gericht dat de interne waterpeilen zullen fluctueren tussen NAP 0,00 m en NAP 0,60 m.

Door integraal beheer (nautisch, kwaliteit, kwantiteit) wordt de kans op ongewenste ontwikkelingen geminimaliseerd. In dit kader wordt overwogen een integraal beheerder aan te stellen.

8 WIJZIGINGEN

De basis voor dit Stedenbouwkundig Plan is de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJdelta van 7 april 1998. De Nota van Randvoorwaarden en de Nota Planning en Procedures (beide van januari 1998) maken onderdeel uit van de overeenkomst.

Het voorliggende Stedenbouwkundig Plan wijkt op onderdelen af van de contractstukken. Hieronder worden de afwijkingen op deze contractstukken op een rij gezet.

Een gewijzigde samenwerkingsovereenkomst wordt separaat aan het gemeentebestuur voorgelegd. Hiervan maken de Nota van Randvoorwaarden en de Nota Planning en Procedures géén onderdeel meer uit. De randvoorwaarden én de planning en procedures zijn opgenomen in dit Stedenbouwkundig Plan.

8.1 Nota van Randvoorwaarden

De nota vat de essenties van het gemeentelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en het Globaal Stedenbouwkundig Plan kort samen, om vast te leggen wat de gemeentelijke inzet voor het Haveneiland en de Rieteilanden is en wat het gemeentelijk toetsingskader is voor de beoordeling van de plannen van de consortia.

Integrale gebiedsontwikkeling

Overeengekomen is, dat bij de verdere planuitwerking en -realisatie het principe van integrale gebiedsontwikkeling wordt toegepast. Per deelgebied is een opdrachtgever verantwoordelijk voor het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte. Deze opdrachtgever is ook integraal verantwoordelijk voor de uitvoering. Dat principe is nog steeds van kracht. Wel wordt afgeweken van de afgesproken gebiedsgrenzen. In het plan zijn de deelgebieden gedefinieerd als de opgaven in de bouwblokken. De gebouwen en de openbare ruimte in het bouwblok worden door een opdrachtgever integraal ontwikkeld en gerealiseerd.

Voorgesteld wordt om de openbare ruimte buiten de bouwblokken, alle straten en pleinen op het Haveneiland en de Rieteilanden West gezamenlijk te ontwikkelen. Gemeente en de consortia geven een gezamenlijk ontwerpteam opdracht tot het opstellen van een inrichtingsplan voor de straten. De uitvoering van de straten en parken zal plaatsvinden overeenkomstig de gemaakte afspraken; de gemeente is

verantwoordelijk voor de uitvoering van de hoofdstructuur, de IJburglaan, de Boulevard West en Noord en de Vizieren. De rest van de straten en de parken worden onder verantwoordelijkheid van het betreffende consortium uitgevoerd.

Door de gemeente te ontwikkelen gebied

Het maken van het nieuwe land, van de keringen en het interne watersysteem in het plangebied zijn niet wezenlijk gewijzigd. De profielen van de waterkeringen zijn op ondergeschikte onderdelen aangepast. Deze zijn opgenomen in het bijlageboek. De onderhoudshoogte van de Boulevard West en Noord is van NAP +2,00 verlaagd naar NAP +1,85. Het interne watersysteem is in zijn opzet niet gewijzigd. Wel is de maatvoering aangepast. Het programma van eisen voor het interne watersysteem is in het huidige ontwerp verwerkt.

De hoofdstructuur

De hoofdstructuur wordt aangelegd door de gemeente. De randvoorwaarden en uitgangspunten voor de hoofdstructuur zijn gelijk gebleven. Belangrijkste wijzigingen in de stedenbouwkundige opzet zijn de toevoeging van een viertal bruggen, de vervanging van een duiker door een brug in de IJburglaan en voorstellen voor een hoger ambitieniveau in de vormgeving van de openbare ruimte, het materiaalgebruik. De minimale doorvaarthoogte van de bruggen en duikers en de onderhoudsdiepten van de waterlopen zijn in een kaart opnieuw vastgesteld en maken onderdeel uit van dit Stedenbouwkundig Plan. Als gevolg van de toevoeging van vier bruggen zijn de omschrijvingen van de families van bruggen aangepast en opgenomen in het plan.

De programma's van eisen voor het maaiveld en de kunstwerken en voor de kabels en leidingen zijn verwerkt in de voorstellen voor het maaiveld en de kabel- en leidingentracé's. Ze fungeren als toetsingskader in de verdere planvorming. De gemeente, de nutsbedrijven en de consortia hebben bovendien aanvullende afspraken gemaakt over de taken en verantwoordelijkheden van partijen bij de voorbereiding en de aanleg van de kabels en leidingen (22 januari 1999). Toegevoegd aan het programma kabels en leidingen is een reservering voor het huishoudwater. Een geactualiseerde kaart kabels en leidingen is opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan. De profielen van de IJburglaan – voorheen Stadsstraat – Boulevard West en Noord en van de Vizieren zijn gewijzigd en opgenomen het Stedenbouwkundig Plan.

Door de consortia te ontwikkelen gebied

In de nota zijn de ligging en begrenzing vastgelegd van de gebieden, waarbinnen de consortia verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling en realisering. Deze zijn in principe niet gewijzigd. Voor de bouwblokken in de deelgebieden blijven de consortia integraal opdrachtgever voor de ontwikkeling en uitvoering van de gebouwen en de openbare ruimte. Wel zijn nieuwe afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheden bij de ontwikkeling van de plannen voor de openbare ruimte in de deelgebieden, maar buiten de blokken. Daarvoor laten de gemeente en de consortia door een gezamenlijk ontwerpteam een inrichtingsplan maken. De uitvoering van de inrichtingsplannen in de deelgebieden wordt gedaan door de consortia. Voor de gebiedsafbakening langs de waterkeringen en de sluizen zullen nadere afspraken worden gemaakt in het (aangrenzende) inrichtingsplan.

Het programma

Het woningbouwprogramma voor het gehele Haveneiland en de Rieteilanden is niet wezenlijk gewijzigd (zie bijlage 1).

De volgende wijzigingen zijn overeengekomen:

- De programma's per deelgebied zijn gewijzigd in min of meer evenredige programma's per bouwblok.
- De verdiepingshoogtes op de begane grond en de overige bouwlagen zijn gewijzigd.
- De woonschepen worden niet in de Binnengracht, maar aan de Boulevard West en Noord aangelegd.

Het voorzieningenprogramma

De uitgangspunten voor het programma commerciële en niet commerciële voorzieningen zijn niet wezenlijk veranderd (zie bijlage 2). Het programma is in overleg met aanbieders en het stadsdeel Zeeburg verder uitgewerkt. Het bvo voor onderwijs- en welzijnsvoorzieningen is door dubbelgrondgebruik en het combineren van voorzieningen kleiner geworden. Het bvo bedrijfsruimten onder woningen is toegenomen. De spreiding van de voorzieningen is in het Stedenbouwkundig Plan geactualiseerd. Het groen in het plangebied is geactualiseerd. De norm van 16 m² per woning is gehandhaafd. Er worden 3 parkjes, 4 speelvelden en 12 speelplekken aangelegd.

Het ruimtelijk ontwerp

De beeldkarakteristiek is ingrijpend gewijzigd. In het Stedenbouwkundig Plan wordt de nagestreefde beeldkarakteristiek uitgebreid toegelicht. Dat geldt evenzeer voor de karakteristiek

van de randen. Hierbij is met name het profiel van de Vizieren gewijzigd. Het Stedenbouwkundig Plan bevat de profielen en de regels, waarmee de randen worden gedefinieerd.

Regels binnen de gebieden:

De algemene randvoorwaarden voor de openbare ruimte in de deelgebieden, buiten de bouwblokken zijn ongewijzigd. De enige wijziging is dat voor de inrichting van de openbare ruimte een hoger ambitieniveau is vastgesteld. Dit uit zich in de toevoeging van twee extra bruggen en de toepassing van hoogwaardiger materialen. Ook de randvoorwaarden voor het parkeren zijn ongewijzigd. In de ruimtelijke benadering is voor een andere invulling van het autovrije woongebied gekozen. De bouwblokken zijn autovrij, in de openbare ruimte buiten de bouwblokken is het meest westelijke park op het Haveneiland aangewezen als autovrij gebied. De regels voor de bebouwing in de bouwblokken zijn gewijzigd en maken onderdeel uit van dit Stedenbouwkundig Plan.

De overige voorwaarden

Milieu:

Gemeente, ENW en de consortia hebben een overeenkomst getekend, waarin de aanleg van een centraal systeem van warmtelevering is vastgelegd. Ook is besloten, dat er op IJburg extra maatregelen worden genomen om het drinkwaterverbruik verder terug te dringen: er wordt een dubbelnet aangelegd. Het ene net voorziet de woningen van drinkwater, het andere levert huishoudwater, dat kan worden gebruikt voor toilet en wasmachine. De voorbereidingen voor de aanleg van een kabelnet ten behoeve van de elektronische snelweg zijn nog gaande.

De deelgebieden

Voor een ondergronds afvalinzamelingssysteem is in de plannen ruimte gereserveerd. Het onderzoek naar de haalbaarheid van aanvullende mobiliteitsvoorzieningen heeft geleid tot het besluit om op het Haveneiland West standplaatsen te reserveren voor deelautosystemen. In de inrichtingsplannen wordt dit concept samen met potentiële aanbieders verder uitgewerkt. De afspraken over het materiaalgebruik zijn niet gewijzigd.

De woningen en voorzieningen:

De afspraken voor de woningen en de voorzieningen zijn ongewijzigd. Wel is de hotfillaansluiting komen te vervallen.

Het waterbeheer :

Het systeem voor het waterbeheer heeft vrijwel geen wijzigingen ondergaan. Hier en daar zijn maten aangepast.

Bijlagen

De kaarten Bruggen en bevaarbaarheid en Kabels en leidingen zijn geactualiseerd en in het plan opgenomen. De overige bijlagen zijn ongewijzigd. De Assentekening, de leveringsvoorwaarden voor het nieuwe land en de maatregelen duurzaam bouwen zijn onverkort van kracht.

8.2 Nota Planning en Procedures

De nota legt de werkplanning en de te volgen procedures vast. Deze zijn in het Stedenbouwkundig Plan aanzienlijk gewijzigd.

Wijzigingen:

- De integrale gebiedsontwikkeling heeft andere accenten gekregen en de daarmee samenhangende verdeling van publieke en private verantwoordelijkheden ook.
- De stedenbouwkundige deelplannen worden nu per bouwblok gemaakt. De omschrijving van dit product is opgenomen in dit Stedenbouwkundig Plan.
- Er zijn aanvullende afspraken gemaakt over de wijze waarop de deelplannen worden opgesteld, begeleid en getoetst.
- Er zijn aanvullende afspraken gemaakt over de wijze waarop de stedenbouwkundige deelplannen worden vastgesteld en uitgewerkt in een bestemmingsplanuitwerking.
- Het tijdschema is gewijzigd.

De wijzigingen zijn beschreven in het hoofdstuk Proces en Planning.

Onverkort van kracht is het volgende:

- De wijze waarop de bouw- en inrichtingsplannen worden opgesteld en getoetst.
- Afspraken over de uitvoering, de bouw en de inrichting van de deelgebieden.
- Vaststelling van het budget voor de openbare ruimte.
- De bijlage 'De ontwikkeling en uitgifte van niet-woonfuncties Haveneiland en Rieteilanden' (opgenomen in bijlageboek).

Het stedenbouwkundig deelplan is de basis voor het opstellen van bouwplannen voor de openbare ruimte.

Te onderscheiden zijn:

- 1 Bouwplannen: definitief ontwerp, bestek en tekeningen voor de gebouwen.

2 Inrichtingsplannen voor de openbare ruimte: maatvast maaiveldinrichting, vastgelegd in bestek en tekeningen alsmede tracétekeningen voor kabels en leidingen.

Bij de opstelling van de bouw- en inrichtingsplannen hebben verschillende actoren een rol, zoals woningcorporaties, ontwikkelaars en zorginstellingen voor de gebouwen en nutsbedrijven en het betrokken stadsdeel voor de openbare ruimte. De eindverantwoordelijkheid voor de inhoud en de tijdige indiening van de plannen berust echter bij de opdrachtgever van het gebied. Ook de afstemming tussen bouwers, de aanbieders van infrastructuur en de overige actoren in het gebied is de taak van de opdrachtgever.

Toetsing van bouw- en inrichtingsplannen

Bij de beoordeling van de bouw- en inrichtingsplannen worden de wettelijk voorgeschreven en overige in Amsterdam geldende procedures gevolgd. Er is geen verschil tussen de toetsingsprocedure bij integrale gebiedsontwikkeling en bij traditionele bouwplan- en maaiveldontwikkeling. De toetsingsprocedure moet leiden tot het verlenen van de benodigde bouw- en aanlegvergunningen.

Onderdeel van de toetsingsprocedure voor bouwplannen is de advisering door de Commissie voor Welstand en Monumenten. Deze commissie zal zijn advies uitbrengen met inachtneming van de kwaliteisambities zoals deze zijn verwoord in dit Stedenbouwkundig Plan. In verband daarmee hebben B&W de voorzitter van de commissie benoemd als waarnemer in het kwaliteitsteam IJburg. De Commissie voor Welstand en Monumenten kan besluiten over bouw aanvragen advies te vragen aan het kwaliteitsteam IJburg, maar zij is daartoe niet verplicht. Onderdeel van de toetsingsprocedure voor inrichtingsplannen is de advisering door het kwaliteitsteam IJburg.

Overdracht grond

Op basis van het stedenbouwkundig deelplan zal de gemeente een grondaanbieding opstellen aan de opdrachtgever van het deelgebied. In deze aanbieding worden de begrenzing van het gebied en de prijs vastgelegd. De grondoverdracht vindt vervolgens plaats in een tweetal stappen:

1 Voorafgaand aan het bouwrijp maken van het gebied wordt de grond feitelijk ter beschikking gesteld van de opdrachtgever,

dus economisch overgedragen.

2 Bij de start van de bouwwerkzaamheden wordt de grond aan de ontwikkelaars van de gebouwen in erfpacht aangeboden, dus juridisch overgedragen.

Het tijdstip van de uitgifte in erfpacht is aangegeven in de tijdschema's in dit plan. Het projectbureau IJburg is verantwoordelijk voor een goed verloop van de grondoverdracht.

Bouw en inrichting

De organisatie van het uitvoeringsproces in de deelgebieden wordt vastgelegd in het stedenbouwkundig deelplan.

Uitgangspunt is de volgende werkwijze:

- 1 Het gebied wordt bouwrijp gemaakt door middel van een tijdelijke inrichting, waarbij de opdrachtgever zorg draagt voor voorlopige verhardingen.
- 2 De gebouwen worden gerealiseerd volgens een door de opdrachtgever vastgestelde uitvoeringsfasering en bouwlogistiek.
- 3 Voorafgaand aan de oplevering van de gebouwen worden de tracés van kabels en leidingen en de huisaansluitingen van de woningen aangebracht.
- 4 De definitieve inrichting van de openbare ruimte volgt op de oplevering van de gebouwen. Bepanting, straatmeubilair en andere kwetsbare onderdelen worden pas geplaatst als grotere delen van het gebied vrij zijn van bouwverkeer. Na de oplevering van de openbare ruimte wordt deze in beheer overgedragen aan de gemeente of een nader aan te wijzen beheerder.

De opdrachtgever van het gebied is verantwoordelijk voor een goed verloop van alle werkzaamheden, met inbegrip van de afstemming met nutsbedrijven en overige opdrachtgevers van gebouwen. Een aspect dat bijzondere aandacht verdient is de ontwikkeling en uitgifte van de niet-woonfuncties in het deelgebied. De consortia en de gemeente hebben daarover een aantal afspraken gemaakt, die zijn vastgelegd in het bijlageboek.

Planningsschema

De totale doorlooptijd van de integrale ontwikkeling van de deelgebieden tussen de start van het stedenbouwkundig deelplan en de oplevering van het maaiveld is circa 4 jaar. Bij een start van de deelplanontwikkeling najaar 1999 zullen de eerste woningen eind 2001 worden opgeleverd, terwijl de inrichting van de eerste

gebieden in de eerste helft van 2002 gereed zal zijn.

De tijdsplanning per deelgebied is vastgelegd in het planningschema in dit Stedenbouwkundig Plan.

Vaststelling budget openbare ruimte

De opdrachtgever van het deelgebied ontvangt van de gemeente een vergoeding voor de inrichting van de openbare ruimte, zoals vastgelegd in het stedenbouwkundig deelplan en uitgewerkt in een door de raad goedgekeurd inrichtingsplan. Het benodigde uitvoeringsbudget wordt vastgesteld door middel van een kosten-calcuatie van het inrichtingsplan door externe adviseurs.

De kosten van ontwerp en uitvoering worden daarbij begroot als ware de gemeente opdrachtgever. De externe adviseur wordt gezamenlijk aangewezen door de opdrachtgever van het gebied en de gemeente. Het advies is bindend.

9 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

9.1 Inleiding

In 1996 heeft de gemeenteraad haar goedkeuring uitgesproken over de Nota van Uitgangspunten voor IJburg en tegelijkertijd het financiële kader vastgelegd: het totale tekort op het plan IJburg bedraagt f 625,65 miljoen gulden (netto contante waarde 1996). De totale gemeentelijke bijdrage daarin heeft de gemeenteraad gemaximaliseerd op een bedrag van f 330 miljoen (netto contante waarde 1996). Overige dekking wordt gevonden in bijdragen van het Rijk in het kader van de Vinex tot 2005 en na 2005. Tevens wordt in dit kader rekening gehouden met een bijdrage van Almere na 2000.

In het op 30 juni 1995 gesloten uitvoeringsconvenant werd het aantal te realiseren woningen in IJburg tot 2005 vastgesteld op minimaal 8500.

Dit Stedenbouwkundig Plan voor Haveneiland en Rieteilanden West (SP) voorziet in zo'n 3.600 woningen en beslaat daarmee ruim 40% van de te bouwen woningen uit het bovengenoemde uitvoeringsconvenant.

9.1.1 Leeswijzer

In deze financiële paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de grondexploitatie behorende bij het Globaal Stedenbouwkundig Plan (GSP), vastgesteld in de raadscommissie van 11 februari 1998. Vervolgens wordt ingegaan op de totale kosten en opbrengsten van het SP. Daarna worden de resultaten van dit SP vergeleken met de Nota van Uitgangspunten, waarin het totale financiële kader is vastgelegd en wordt een vergelijking gemaakt met het GSP als het laatste bestuurlijk vastgestelde planprodukt.

Tot slot wordt aandacht besteed aan het effect van de winstdelingsregeling zoals opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst tussen de consortia en de gemeente.

De gemeenteraad heeft de samenwerkingsovereenkomst op 18 februari 1998 vastgesteld.

9.2 Stedenbouwkundige en programmatische wijzigingen t.o.v. het GSP

In het kader van de stedenbouwkundige en programmatische uitwerking zijn in het SP ten opzichte van het GSP wijzigingen doorgevoerd die financiële gevolgen hebben.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

1 Grotere kwaliteit openbare ruimte en kunstwerken

In afwijking van het GSP is bij de uitwerking van het SP zowel door de gemeente als door de consortia gekozen voor een hoger ambitieniveau in de kwaliteit van de openbare ruimte en de kunstwerken. Dit vertaalt zich vooral in de volgende elementen:

- Duurzamer en dus duurder materiaalgebruik in het openbaar areaal. De exacte hoogte van de meerkosten is afhankelijk van de uiteindelijke keuze voor het toe te passen materiaal. Vooralsnog wordt uitgegaan van de voorstellen in het SP; gebakken bestratingsmateriaal en graniet. Voor de openbare ruimte binnen de woonblokken, welke in de stedenbouwkundige deelplannen door de consortia worden uitgewerkt, is bij de berekening een aanname gedaan op basis van 1/3 groen en 2/3 verharding, waarbij de verharding uit baksteen bestaat.
- Vervanging van een viertal duikers door bruggen en de realisatie van een tweetal extra bruggen, hetgeen tot meerkosten leidt.

2 Kades

Ten opzichte van het GSP voorziet dit plan in een toename van het aantal m¹ bebouwde kades in de gebieden die door de consortia ontwikkeld worden. Daardoor neemt het aantal m² openbare kades af. Dit levert voor de grondexploitatie een besparing op.

3 Omvang voorzieningen

Het aantal m² niet-commerciële voorzieningen is afgenomen. Reden hiervoor is optimaal grondgebruik door stapeling en integratie van de verschillende functies. Daarnaast is een voorziening voor speciaal onderwijs verplaatst naar het Haveneiland Oost. De gevolgen hiervan zijn een verlaging van de grondopbrengsten. Daarnaast is het winkelvloeroppervlak toegenomen, waardoor het genoemde negatieve effect weer wordt opgeheven.

4 Ophogen straten Haveneiland/Rieteilanden

Op verzoek van de consortia is onderzocht of het mogelijk en wenselijk is om de straten op het Haveneiland verhoogd aan te leggen ten behoeve van een betere stedenbouwkundige inpassing van de gebouwde parkeervoorzieningen en hun ontsluiting in de bouwblokken. Vanuit het streven naar een

kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte is besloten dit verzoek van de consortia over te nemen. Afgesproken is dat de meerkosten die daarmee gepaard gaan voor rekening komen van de consortia. Deze wijziging ten opzichte van het GSP heeft derhalve geen financiële consequenties voor de grondexploitatie.

De financiële effecten van bovenstaande wijzigingen zijn de volgende (prijspeil 1 januari 1999, excl btw, in miljoenen):

	kostenverhogend	kostenverlagend
Extra inrichtings-		
kosten openbare ruimte	14,7	
Extra kosten bruggen	5,6	
Minderkosten openbare kades		3,2

9.3 Totale kosten en opbrengsten SP

Kosten:	
- Verwerving en landmaken, inclusief aanleg van dijkprofielen, talud voor een verhoogde stadsstraat	222,7 miljoen
- Infrastructuur, bruggen, inrichting maaiveld	115,8 miljoen
- Overige kosten (riolering, oevers, kademuren etc.)	38,3 miljoen
Totale kosten	376,8 miljoen

Opbrengsten:	
- 3.600 Woningen, waarvan 30% in de sociale sector en 70% in de marktsector; het stapelingspercentage bedraagt 45%.	
- Kantoren	7.500 m2 bvo
- Bedrijven	4.410 m2 bvo
- Winkels	5.500 m2 bvo
- Commerciële sportvoorzieningen	1.050 m2 bvo
- Onderwijs (incl. buitenruimte)	10.095 m2 bvo
- Overige voorzieningen	9.219 m2 bvo

De opbrengsten op prijspeil 1999 bedragen 206,7 miljoen gulden.

9.4 Fasering

In de grondexploitatie is rekening gehouden met de volgende fasering: Een jaarproductie van 1.500 woningen, waarbij de start van de woningbouw gepland is begin 2001. De winkels, de bedrijven onder de woningen en de niet-commerciële functies worden in de periode 2001 tot en met 2004 gerealiseerd.

De opbrengsten voor de zelfstandige kantoren worden pas na het jaar 2005 verwacht.

9.5 Financiële vergelijking

In onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt van het grondgebruik en de grondexploitatie bij het SP met het grondexploitatieaandeel van het Haveneiland en Rieteilanden West, zoals opgenomen in de Nota van Uitgangspunten en het GSP. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid zijn zowel de gegevens in de Nota van Uitgangspunten als in het GSP uitgesplitst naar het westelijk deel van het Haveneiland/ Rieteilanden conform het plangebied van het SP. Alle bedragen zijn op peildatum 1 januari 1999 (excl. btw) berekend.

9.6 Resultaat grondexploitatie en dekking

Het grondexploitatietekort van het SP komt uit op een tekort van 170,1 miljoen. Ten opzichte van het GSP betekent dit een verslechtering van het grondexploitatieresultaat van ca 17,1 miljoen. Voorgesteld wordt om de dekking van dit extra tekort, dat veroorzaakt wordt door de hierboven genoemde wijzigingen

ten opzichte van het GSP, te zoeken in de inkomsten als gevolg van de winstdelingsregeling uit de samenwerkingsovereenkomst. In het navolgende zal hier nader op worden ingegaan.

9.7 Winstdelingsregeling

In de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de consortia is een winstdelingsregeling vastgelegd voor de extra opbrengsten die het gevolg zijn van de stijging van de woningprijzen (art. 16). Afgesproken is dat deze extra opbrengsten voor éénderde naar de gemeente gaan en voor tweederde naar de consortia. Voorgesteld wordt om de extra kosten van 17,1 miljoen te dekken uit het gemeentelijk aandeel in de winstdeling. De verwachtingen ten aanzien van de inkomsten uit de winstdelingsregeling zijn positief gelet op de huidige woningmarktontwikkeling en de markt op middellange termijn (tot 2005). De consortia hebben zich dan ook bereid verklaard van deze extra inkomsten de gemeente op voorhand een bedrag van 50 miljoen te garanderen.

Product/fase		NvU	GSP	SP
Grondgebruik				
Netto plangebied	ha	87,89	88,46	88,49
Bruto functies	ha	27,13	29,30	25,59
Netto woongebied	ha	60,82	59,17	62,90
Uitgeefbaar deel	%	0,60	0,60	0,56
Aantal woningen	st	3.709	3.600	3.600
Oppervlakte vergelijking grondgebied SP (ca 57 % van het GSP/NvU)				
Kosten en opbrengsten				
<i>Kosten</i>				
Kosten landmaken/grote bruggen en waterkeringen	fl	215,16	201,10	222,70
Kosten maaiveld inrichting en interne bruggen	fl	106,80	99,60	115,80
Overige kosten, riolering, kademuren	fl	36,80	41,90	38,30
Totaal kosten	fl	358,76	342,60	376,80
<i>Opbrengsten</i>				
Opbrengst woningen	fl	170,10	171,72	184,70
Opbrengsten overige uitgiftes	fl	18,50	17,90	22,00
Totaal opbrengsten	fl	188,60	189,62	206,70
Tekort nominaal 1/1/1999	fl	170,16-	152,98-	170,10-

Uiteraard investeert niet alleen de gemeente extra in het plan. Ook de consortia hebben zich verplicht dat zij naast de contractueel overeengekomen afspraken extra investeringen doen in de kwaliteit van de woningen. Deze meerkosten zijn geraamd op ca. 18 miljoen voor het Haveneiland en Rieteilanden West (f 5000,- per woning). Het gaat daarbij om het maken van een extra hoge begane grondverdieping van minimaal 3,50 meter in de randen van de bouwblokken, de kosten voor installaties ten behoeve van dubbel waterleidingnet, warmtetoevering, zonne-energie en telematica en de kosten voor extra geluidsisolatie en aanpasbaar bouwen.

9.8 Haveneiland en Rieteilanden oost

Bij de uitwerking van het oostelijk plandeel van het Haveneiland en de Rieteilanden zal het stedenbouwkundig concept van dit SP worden voortgezet. Dit impliceert dat ten opzichte van het GSP ook voor het Haveneiland en Rieteilanden Oost sprake zal zijn van meerkosten zowel voor de gemeente als voor de consortia. Voorgesteld wordt om dezelfde dekkingsformule te hanteren; dat wil zeggen, de consortia nemen de meerkosten in de woningen voor hun rekening, de gemeente de meerkosten in de openbare ruimte. De meeropbrengsten uit de winstdelingsregeling zullen hiervoor worden ingezet.

10 PROCES EN PLANNING

Met het gereedkomen van het Stedenbouwkundig Plan voor het Haveneiland en de Rieteilanden West is er een nieuwe fase aan-gebroken voor IJburg, namelijk die van de realisering van woningen. Dit hoofdstuk beschrijft het proces en de planning die daartoe moeten leiden.

10.1 Procesafspraken

10.1.1 De herziene samenwerkingsovereenkomst

De gemeente Amsterdam en de consortia hebben gezamenlijk besloten de bestaande samenwerkingsovereenkomst van april 1998 aan te passen aan de nieuwe samenwerking. Doordat de samenwerking bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan intensiever en de voorbereidingstijd langer bleek dan verwacht, is een aantal afspraken achterhaald. In de herziene overeenkomst is één en ander aangepast aan gemaakte afspraken.

10.1.2 Planproducten

Dit Stedenbouwkundig Plan voor het Haveneiland en de Rieteilanden West is de basis voor een aantal producten dat de consortia en de gemeente in het komende jaar maken.

Voor de blokken op het Haveneiland worden stedenbouwkundige deelplannen gemaakt. Per blok is er één opdrachtgever, één consortium, en wordt er één coördinerend architect aangesteld. Onder verantwoordelijkheid van de opdrachtgever wordt een samenhangend verkavelingsplan opgesteld, dat de basis vormt voor het stedenbouwkundig deelplan. Voorwaarden voor het plan zijn gegeven in de bouwregels. De beide Rieteilanden vragen gezien hun ruimtelijke opzet om ruimere gebiedsgrenzen voor de op te stellen stedenbouwkundige deelplannen. Voor het Kleine Rieteiland wordt één stedenbouwkundig deelplan opgesteld. Voor het Grote Rieteiland worden twee stedenbouwkundige deelplannen opgesteld, een voor de westelijke kop en een voor de rest van het eiland.

Ieder stedenbouwkundig deelplan wordt samen met een concept uitwerkingsplan van het bestemmingsplan ter vaststelling voor-gelegd aan het College van B&W.

Het stedenbouwkundig deelplan bevat in elk geval een ontwerp van het programma voor het deelgebied tot het uitwerkings-niveau van een voorlopig ontwerp.

Zichtbaar in het ontwerp zijn:

- Bouwvolumes (bouwhoogtes, bouwdieptes, kavelbreedtes).

- Woningaantallen, woninggroottes.
- Financieringscategorieën.
- Verdeling eengezins- en meergezinswoningen.
- Bijzondere woonvormen, aantal aanpasbare woningen.
- Vrije kavels.
- Niet-woonfuncties.
- Ontwerp openbare ruimte in het blok inclusief erfafscheidingen privé/openbaar met voorbeelden van een mogelijke detaillering.
- Voor zover van toepassing een uitwerking van de kades in het blok naar privé en openbaar.
- Tracé kabels en leidingen in het blok.
- Gebouwde parkeeroplossingen in het blok.
- Ontsluitingen van het blok (ook t.b.v. nood- en hulpdiensten).
- Ontsluiting van de parkeeroplossingen.
- Een voorstel voor de waterhuishouding in het blok.
- Informatie over de toe te passen milieumaatregelen in het bouwblok.
- Een grondexploitatie met informatie over het grondgebruik, een kostenraming van de uit te voeren werken in de openbare ruimte en inzicht in de dekking van de uitgaven en de rentabiliteit van het plan.
- Een organisatievoorstel en planning van de uitvoering, afgestemd op de uitvoeringsplanning voor de overige stedenbouwkundige deelplannen van de betreffende serie en op de uitvoeringsplanning van het raster.
- Een verslag van de wijze waarop de toekomstige bewoners en overige belanghebbenden bij de planvorming zijn en worden betrokken.
- Een voorstel voor het beheer van de (semi-)openbare ruimte binnen het bouwblok.
- Keurmerk veilig wonen.

Bij de start van de stedenbouwkundige uitwerking van de blokken/gebieden stelt de opdrachtgever een opdrachtformulering op. Daarin wordt de integrale opgave voor het bouwblok/gebied vastgelegd. Bovenstaande omschrijving van het stedenbouwkundige deelplan vormt daarvoor de referentie. Deze opdrachtformulering en het op basis daarvan opgestelde stedenbouwkundig deelplan worden ter goedkeuring voorgelegd aan het gemeentelijk toetsingsteam en aan het supervisieteam.

Inrichtingsplan openbare ruimte in de blokken

Na afronding van het stedenbouwkundig deelplan, wordt onder

verantwoordelijkheid van het betreffende consortium een inrichtingsplan opgesteld voor de openbare ruimte in het bouwblok. Het inrichtingsplan is uitgewerkt op het niveau van een voorontwerp (RVOI). Het inrichtingsplan wordt door het consortium ter goedkeuring aangeboden aan de gemeente. Op grond van het goedgekeurde inrichtingsplan stelt een onafhankelijk calculatiebureau het inrichtingsbudget vast.

Inrichtingsplan voor het raster

Een gezamenlijk ontwerpteam van de consortia en de gemeente werkt het ontwerp voor het raster, zoals beschreven in dit Stedenbouwkundig Plan uit tot een inrichtingsplan op het niveau van een voorontwerp (RVOI). Op basis van het goedgekeurde voorontwerp stelt de gemeente een budget vast. Voor de (families van) bruggen wordt momenteel door diverse architecten een ontwerp gemaakt. Dat ontwerp is vooruitlopend op het ontwerp van het raster gestart om volgens planning de start van de woningbouw en de oplevering van de eerste woningen mogelijk te maken. Het materiaalgebruik en de afwerking van de bruggen wordt afgestemd op het inrichtingsplan voor het raster.

Inrichtingsplannen voor de parken

De gemeente en de consortia zijn gezamenlijk opdrachtgever voor het opstellen van de inrichtingsplannen voor de drie parken op het Haveneiland en de Rieteilanden West. Het gezamenlijk ontwerpteam zal starten met het inrichtingsplan, zodra de stedenbouwkundige deelplannen voor de omringende bouwblokken gereed zijn. Deze plannen bieden aanknopingspunten voor het uitwerken van het gebruik en de inrichting van het park. Ook de inrichtingsplannen voor de parken worden uitgewerkt op het niveau van een voorontwerp (RVOI).

10.1.3 Overige onderzoeken

Maritieme zone

De maritieme zone ligt ten noorden van de Boulevard. De zone maakt geen deel uit van dit Stedenbouwkundig Plan, maar in de komende periode zal verder onderzoek worden gedaan naar de invulling. In voorgaande planproducten zijn voorstellen gedaan voor bebouwing op platforms in het water. Land maken is hier niet mogelijk vanwege de nabijheid van de IJ-oergeul. Het karakter en het programma voor deze zone zijn in loop van het ontwerpproces veranderd als gevolg van nieuwe gegevens met betrekking tot de technische en financiële haalbaarheid,

en veranderde inzichten in het ruimtelijk concept van de Boulevard en de IJburgbaai. Zo was er in de Nota van Uitgangspunten en het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra sprake van intensieve bebouwing op platforms in de vorm van maritieme dorpen. In het Globaal Stedenbouwkundig Plan is dit beeld bijgesteld om de beleving van de IJburgbaai vanaf de Boulevard te benadrukken. Voorgesteld werd om uit te gaan van bebouwing in de vorm van pieren met voldoende ruimte ertussen om zicht vanaf de Boulevard op de IJburgbaai te garanderen. Ook deze wijze van bebouwing lijkt financieel/technisch niet haalbaar. Op de plankaart van het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West wordt een suggestie gedaan voor een aanpak van de maritieme zone die uitgaat van een concentratie van bebouwing ter plaatse van de westelijke kop van de Boulevard en een multi-functioneel openbaar platform aan de oostzijde van de Boulevard. Het gebouw aan de westzijde biedt tevens de mogelijkheid om beschutte ligplaatsen voor woon-schepen aan te leggen. In de periode na 1 januari 2000 zullen deze voorstellen nader worden onderzocht en vervolgens verder worden uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan.

Onderwaterontwerp

Voor het buitenwater van IJburg is een onderwaterontwerp opgesteld. In het ontwerp worden voorstellen gedaan voor de aan te leggen vaarroutes en de te nemen ecologische maatregelen aan de oevers van de eilanden. Het ontwerp is in een zuidelijk en een noordelijk deelgebied opgeknipt. Het ontwerp voor het zuidelijke deel is het verst uitgewerkt. Deze maatregelen zijn gekoppeld aan de eerst aan te leggen eilanden, het Haveneiland, de Rieteilanden en het Steigereiland. Het plan zal in het laatste kwartaal van 2000 aan het gemeentebestuur worden voorgelegd.

10.1.4 Planologisch-juridisch kader

Het globaal bestemmingsplan voor de eerste fase van IJburg is in 1996 vastgesteld. Voor zowel bouwblokken als hoofdstructuur moeten in de komende periode bestemmingsplanuitwerkingen worden gemaakt.

Uitwerkingsplan voor de ruimte buiten de bouwblokken

Op basis van de in dit Stedenbouwkundig Plan beschreven ontwerpuitgangspunten voor de openbare ruimte, het raster, is een uitwerkingsplan opgesteld, dat samen met het Stedenbouwkundig Plan aan het gemeentebestuur wordt voorgelegd. Het uitwerkingsplan is noodzakelijk voor het tijdig kunnen

aanleggen van de openbare ruimte inclusief de bruggen.

Uitwerkingsplannen voor de bouwblokken

De stedenbouwkundige deelplannen vormen de basis voor de bestemmingsplanuitwerkingen van de bouwblokken. De bestemmingsplanuitwerkingen worden tegelijk met de betreffende stedenbouwkundige deelplannen aan het bestuur aangeboden. De uitwerkingsplannen zijn nodig voor het verkrijgen van bouwvergunningen om tijdig de woningbouw te kunnen starten.

10.1.5 Verantwoordelijkheidsverdeling

Gezamenlijk maken de gemeente Amsterdam en de individuele consortia de plannen voor de hoofdstructuur, de openbare ruimte, de pleinen en de parken: het raster. Het inrichtingsplan voor de hoofdstructuur omvat de straten die deel uitmaken van het raster. Voor de in het plan aanwezige parken en pleinen maken gezamenlijke ontwerpteams van de gemeente en de consortia, gelijktijdig met de laatste serie stedenbouwkundige deelplannen, aparte inrichtingsplannen. Uitvoering van Vizieren, Boulevard en IJburglaan is de verantwoordelijkheid van de gemeente, de consortia leggen de parallel- en dwarsstraten en parken en pleinen aan.

De gemeente Amsterdam draagt daarnaast zorg voor het verwerven van de benodigde gronden, het opstellen van de bestemmingsplanuitwerkingen en de juridisch-planologische procedures, het landmaken en het bouwrijp opleveren.

De afzonderlijke consortia zijn verantwoordelijk voor het opstellen van de stedenbouwkundige deelplannen en de bouwplannen en voor het ontwerp van voorzieningen, openbare ruimte, parkeervoorzieningen en overige functies binnen de bouwblokken. Ook dragen de consortia zorg voor het bouwen van de blokken, en het aanleggen van de openbare ruimte, inclusief parkeren, binnen een blok. Tot slot zijn zij verantwoordelijk voor de verkoop of verhuur van de woningen en voor het realiseren van de andere functies binnen de kaders van de contractueel gemaakte afspraken.

10.1.6 Organisatie en afstemming

Voor het moment dat de eerste stedenbouwkundige deelplannen worden ingediend, dient de oplevering en fasering te worden bepaald. Ten behoeve van een optimale realisatie van de

ontwikkelde plannen zal er regelmatig overleg gevoerd worden om de algehele voortgang en de aanleg van de boven- en ondergrondse infrastructuur op elkaar af te stemmen. Dit gebeurt tussen de drie consortia onderling maar ook met de gemeente Amsterdam en de diensten en bedrijven zoals die vertegenwoordigd zijn in de Procuwo. De afstemming tussen de drie consortia vindt plaats binnen het door de consortia in het leven te roepen facilitair bedrijf. Dit bedrijf heeft tot taak:

- De opdrachtgeversrol te vervullen voor de aanleg van infrastructuur.
- De coördinatie van bouwen en opleveren in goede banen te leiden.
- De contractuele afspraken over planning en productie te bewaken.
- Contacten met de gemeente te onderhouden over de aanleg van bouwwegen, het bouwrijp opleveren, het opleveren van de openbare ruimte etc.
- De respectievelijke contractpartners blijven verantwoordelijk t.a.v. de gemeente.

10.1.7 Kwaliteitsteam en supervisie- en toetsingsteam

Het kwaliteitsteam adviseert de ambtelijk opdrachtgever over de aanwijzing van de coördinerend architecten en over de afgeronde inrichtingsplannen voor de openbare ruimte, zoals vastgelegd in de herziene samenwerkingsovereenkomst. In de nieuwe opzet van het proces geeft het kwaliteitsteam ook een eindadvies aan de ambtelijk opdrachtgever over de afgeronde stedenbouwkundige deelplannen.

Tijdens het ontwerpproces vindt supervisie plaats. Het gaat daarbij om een intensieve supervisie die aansluit op de beoordeling door het kwaliteitsteam en gebaseerd is op het vertrouwen van de beide contractpartners. Het supervisieteam Haveneiland en Rieteilanden West zal bestaan uit vertegenwoordigers van het kwaliteitsteam en de Welstandscommissie, en deskundige vertegenwoordigers van de contractpartners. Het supervisieteam overlegt wekelijks met de verschillende coördinerende architecten. Het supervisieteam heeft vetorecht. Het gemeentelijk toetsingsteam zal de stedenbouwkundige deelplannen in programmatische en contractuele zin toetsen aan de gemaakte afspraken. Het supervisieteam en het toetsingsteam zullen in elk geval een toets uitvoeren op de opdrachtformulering per stedenbouwkundig deelplan en op het concept stedenbouwkundig deelplan. De beide teams rapporteren over de toetsingsresultaten aan de ambtelijk opdrachtgever IJburg.

10.1.8 Besluitvorming

Het gemeentebestuur stelt de stedenbouwkundige deelplannen en de inrichtingsplannen voor de hoofdstructuur vast.

Voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming vindt inspraak plaats. Tegelijkertijd met de stedenbouwkundige deelplannen worden de corresponderende bestemmingsplanuitwerkingen vastgesteld.

10.2 Planning, fasering, verdeling en bouwvolgorde

10.2.1 Planning

De consortia maken drie series van elk tussen de 10 en 15 stedenbouwkundige deelplannen. Dat zijn ongeveer 1.000 à 1.500 woningen per gebied. Per serie wordt het inspraak- en bestuurlijk besluitvormingstraject doorlopen. De eerste serie stedenbouwkundige deelplannen is op 1 februari 2000 voor inspraak vrijgegeven (zie tabel 6 op de volgende pagina). Tegelijkertijd gaan de corresponderende bestemmingsplanuitwerkingen ter visie. In maart 2000 worden de eerste deelplannen en bestemmingsplanuitwerkingen aangeboden aan het bestuur. De tweede serie stedenbouwkundige deelplannen wordt op 1 april 2000 vrijgegeven voor inspraak en half mei aangeboden aan het bestuur samen met de corresponderende bestemmingsplanuitwerkingen. De derde en laatste serie wordt op 1 september 2000 vrijgegeven voor inspraak en half oktober 2000 ter goedkeuring aangeboden aan het bestuur.

Tegelijk met het huidige Stedenbouwkundig Plan wordt ook de bestemmingsplanuitwerking voor de hoofdstructuur afgerond en aangeboden aan het bestuur. De gemeente en de consortia maken samen na 1 september 1999 het inrichtingsplan voor de hoofdstructuur en ronden dit tegelijk met de tweede serie stedenbouwkundige deelplannen op 1 juni 2000 af. Dit plan vormt de basis voor het ontwerp van de wegen in het raster en is uitgangspunt voor het vastleggen van het tracé van de kabels en leidingen.

Gelijktijdig met de derde serie stedenbouwkundige deelplannen werken de consortia en de gemeente vanaf 1 april 2000 aan de inrichtingsplannen voor de parken en de pleinen. Het karakter van de verschillende parken en pleinen zal deels worden bepaald door de omringende bouwblokken. Deze inrichtingsplannen gaan gelijk met de laatste serie stedenbouwkundige deelplannen naar het bestuur.

10.2.2 Planning, bouwvoorbereiding en uitvoering

De voorbereiding voor de bouw en het bouwrijpmaken is reeds in volle gang. Het grootste deel van het Haveneiland is inmiddels boven water en de bouw van de twee grote bruggen die de toegang tot het Haveneiland vormen is gestart. Tegelijk met de woningbouw wordt ook de waterkering gebouwd. Deze wordt ongeveer tegelijk met de eerste woning opgeleverd. De gemeente bereidt de aanleg van het hoofdnet kabels en leidingen en van de bouwwegen in de hoofdstructuur voor. Het gemeentelijk streven is deze zoveel mogelijk voorafgaand aan de start van de bouw aan te leggen. Op Haveneiland West bouwen zowel de consortia als de gemeente een aantal bruggen en een sluis. Deze worden grotendeels gelijktijdig met de eerste serie woningen gebouwd en opgeleverd. De planning is in bovengenoemd tijdschema nader uitgewerkt.

10.2.3 Fasering

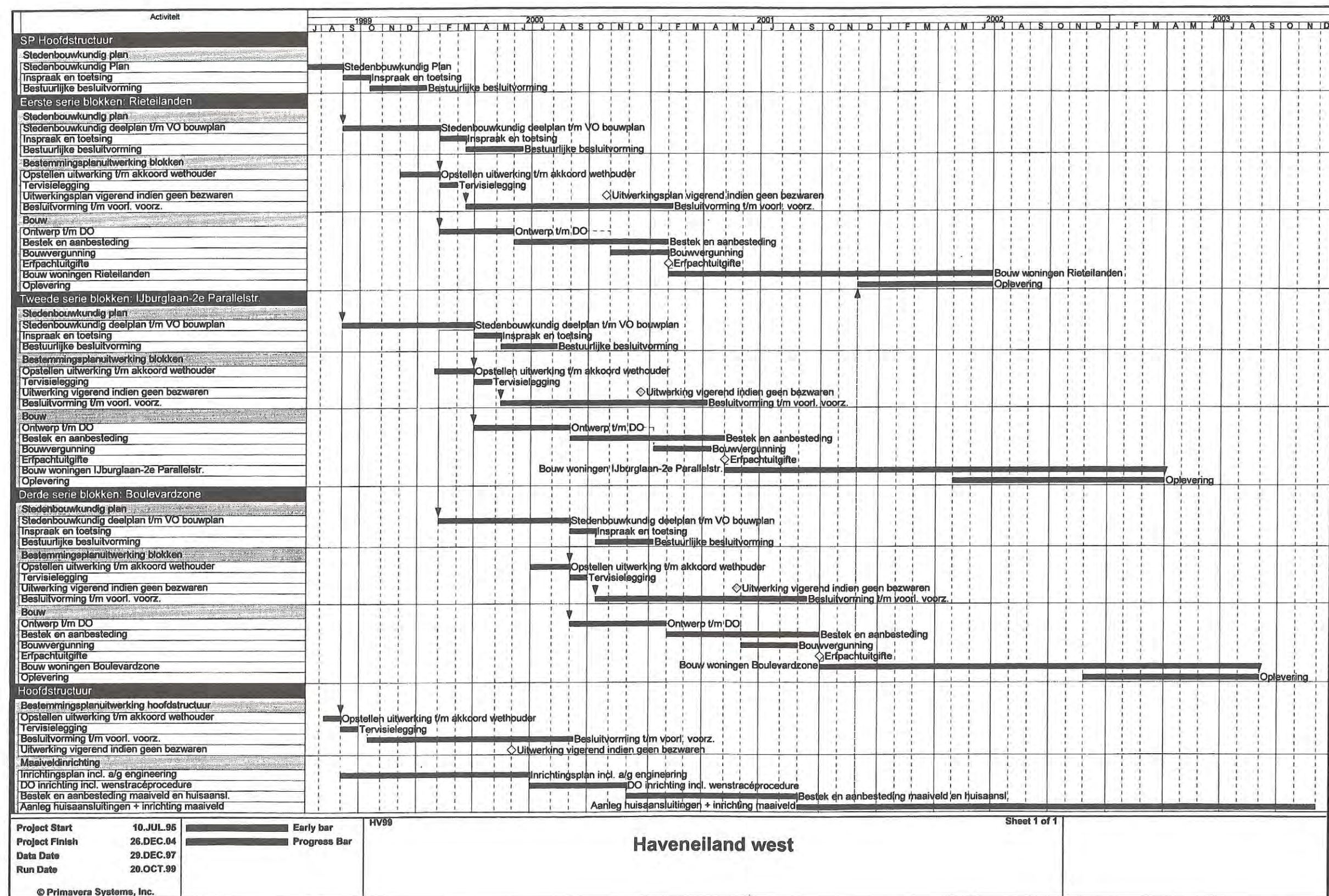
De consortia bouwen tussen de 1.500 en 2.000 woningen per jaar. Met betrekking tot de fasering van de voorzieningen wordt er op gelet dat die voorzieningen aanwezig zijn die voor een kwalitatief goed woonmilieu noodzakelijk zijn (scholen, medische voorzieningen, winkels, openbaar vervoer, etc.). Waar nodig wordt gebruik gemaakt van tijdelijke voorzieningen. Binnen de gekozen organisatiestructuur wordt een optimaal voorzieningenpakket, gegeven de situatie, gegarandeerd.

10.2.4 Verdeling

De verdeling van de woningen over de consortia gebeurt op basis van een 60:20:20 verhouding tussen respectievelijk Waterstad, IJburgermaatschappij en IJdelta. Elk consortium ontwikkelt een deelgebied op het Haveneiland, dat bestaat uit een aantal blokken. De deelgebieden vormen zones tussen IJburglaan en Boulevard. Op de Rieteilanden worden de blokken tussen de consortia verdeeld, waarbij per gebied of serie blokken een stedenbouwkundig deelplan wordt opgesteld. De achterliggende gedachte achter deze verdeling is dat op het Haveneiland aaneengesloten zones worden ontwikkeld. Waterstad is verantwoordelijk voor drie zones, IJburgermaatschappij en IJdelta zijn elk verantwoordelijk voor één zone.

10.2.5 Bouwvolgorde

In eerste instantie zal de woningbouw starten op de Rieteilanden. De plannen voor de beide Rieteilanden worden als eerste uitgewerkt en ingediend. De tweede serie woningen bestrijkt het



Tabel 6: planning, fasering, verdeling en bouwvolgorde

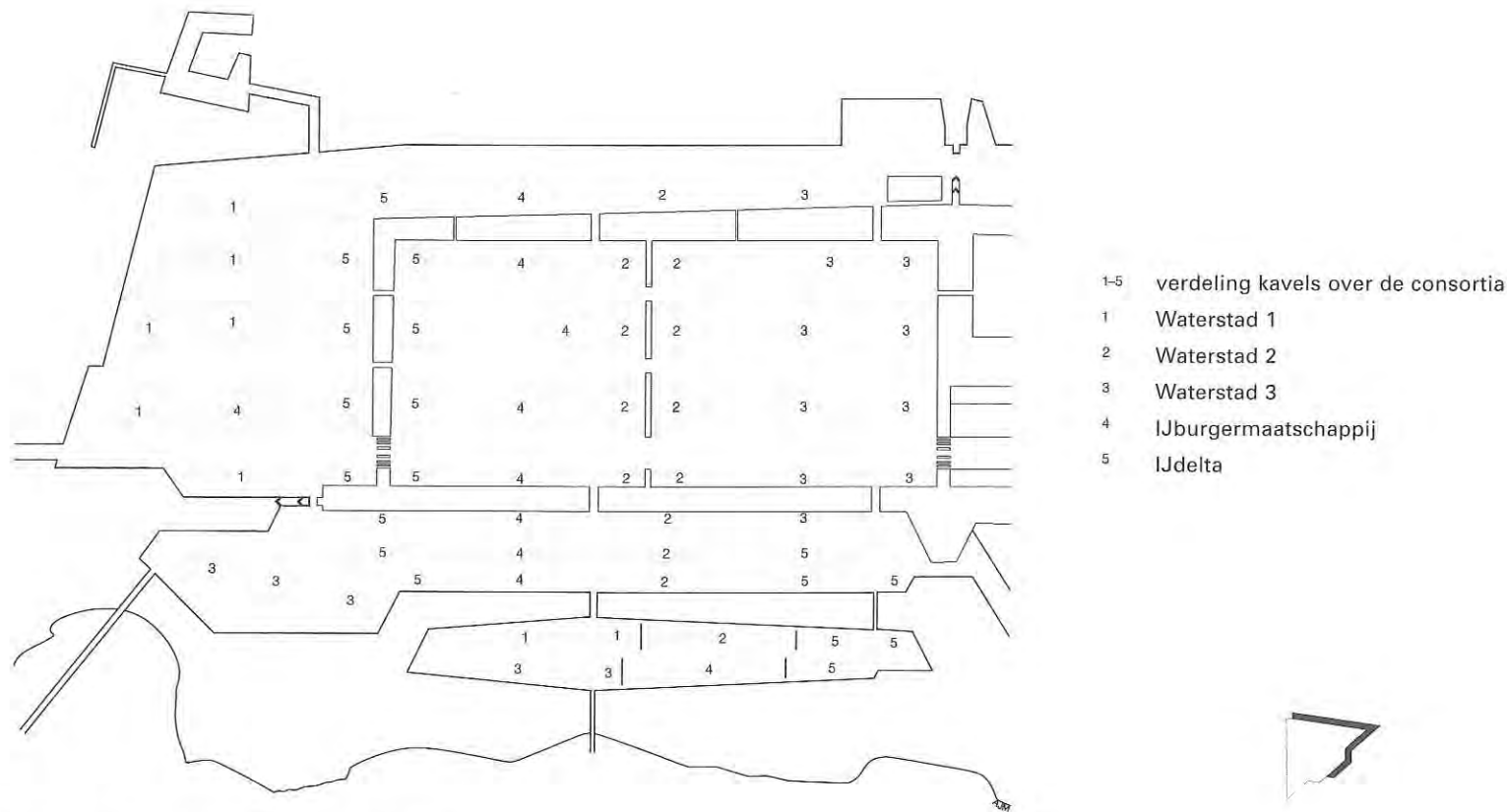
gebied tussen de IJburglaan en de tweede parallelstraat.
De derde serie betreft de Boulevardzone, dus het gebied ten noorden van de tweede parallelstraat. De precieze invulling en fasering worden vastgesteld binnen de samenwerking tussen de verschillende consortia en de gemeente Amsterdam.

10.3 Logistiek

In studies naar de realisering van woningbouw op het Haven-eiland en de Rieteilanden is bekeken of de verbindingsweg met de A10 voldoende capaciteit zou hebben om de bij de bouw van een zo omvangrijk project behorende bouwstromen te kunnen verwerken. Uit deze studies is gebleken dat een tweede bouwweg niet nodig is voor een goede afwikkeling van de bouwstromen.

10.4 Mix per jaar

De mix per jaar is vastgelegd in de overeenkomst zoals afgesloten in april 1998. De consortia blijven zich houden aan deze mix, waarmee wordt voldaan aan de door de gemeente Amsterdam gestelde eisen.



Kaart 22: verdeling kavels over de consortia

11 COMMUNICATIE

11.1 Inleiding

IJburg is in vergelijking met veel andere nieuwe wijken een bijzonder gebied met een eigen geschiedenis. Door het referendum in 1997 heeft de nieuwe stadswijk van Amsterdam veel lokale, regionale en landelijke bekendheid gekregen. Tot op heden werd er vooral gecommuniceerd door de gemeente Amsterdam via het Projectbureau IJburg. Met name met burgers, belangstellenden, maatschappelijke organisaties en de politiek. In eerste instantie is de communicatie vooral gericht op acceptatie van het plan IJburg. Later, in de periode na het referendum, is door de gemeente ook gewerkt aan een heldere informatievoorziening over de bouw van IJburg. Zoals over de techniek van het landmaken, natuur en milieu, de planning en de voortgang. Daarnaast is er steeds sprake geweest van een open planproces met maatschappelijke partijen en inspraakmomenten. De consortia IJburg zijn in toenemende mate gaan deelnemen in het maatschappelijk overleg en de communicatie over IJburg.

Voor het westelijk deel van het Haveneiland en de Rieteilanden verzorgen de consortia en de gemeente de communicatie gezamenlijk. In de samenwerkingsovereenkomst staat aangegeven wie verantwoordelijk is voor welke vormen van maatschappelijk overleg bij de totstandkoming van de plannen. Daarnaast is ook afgesproken dat de partijen samen een alomvattend communicatiebeleid opstellen voor heel IJburg. Inmiddels is voor de gezamenlijke promotie het Plan locatiemarketing IJburg 1999 – 2001 beschikbaar.

11.2 Communicatiebeleid

Het plan locatiemarketing IJburg 1999 – 2001 schept een kader voor de marketing- en communicatieactiviteiten van de gemeente en de consortia. Het doel van de locatiemarketing is om IJburg als nieuwe stadswijk op de kaart te zetten en het als aantrekkelijk gebied voor vestiging te presenteren. De communicatie wordt in de toekomst geïntensiveerd. Burgers, belangstellenden en maatschappelijke organisaties blijven geïnformeerd en betrokken bij de planvorming. Wanneer de plannen in een meer definitief stadium komen en de verkoop en verhuur van de woningen en bedrijfsruimten gaat starten, krijgt de communicatie een meer commercieel karakter en nemen de consortia in de communicatie een grotere rol in. Bij de promotie van het Haveneiland en de Rieteilanden als aantrekkelijke vestigingslocatie verzorgen vooral de consortia de communicatie.

De komende tijd krijgt vooral de realisatie en inrichting van een informatiecentrum op locatie veel aandacht. Ook worden nieuwe informatietechnologiën verder ontwikkeld (internet). De gemeentelijke nieuwsbrief gaat van karakter veranderen. Alleen vakmatig betrokkenen en geïnteresseerde bedrijven en instellingen ontvangen de nieuwsbrief. Toekomstige bewoners worden naast de internetsite geïnformeerd via een informatiekrant annex folder. In september 1999 is gestart met een centrale informatielijn voor IJburg.

Zodra het informatiecentrum opent zal de communicatie zich vooral afspelen rondom het bezoekerscentrum, de concrete plannen en het (voor)inschrijven voor de woningen. In deze fase wordt gestart met de verkoopgerichte informatie. Koopinformatiemarkten kunnen plaatsvinden.

Daarna zal tot aan de oplevering van de eerste woningen (eind 2001) de nadruk liggen op het stimuleren van de ontwikkeling van de digitale IJburggemeenschap. Dit is vooral de inzet van de gemeente. Verder wordt aandacht besteed aan: het actualiseren van het belangstellendenbestand, het opzetten van het digitaal IJburg archief en het organiseren van imagoversterkende activiteiten.

Persbeleid, aanvullende mailings, beeldmateriaal, manifestaties, activiteiten op locatie en tentoonstellingen krijgen in alle fasen de aandacht.

In de komende jaren heeft het gemeentelijk projectbureau IJburg een centrale en coördinerende rol in de communicatie. Het communicatieteam wordt uitgebreid met een vertegenwoordiger van de consortia IJburg.

11.3 Maatschappelijk overleg en inspraak

De consortia en de gemeente zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor inspraak en het maatschappelijk overleg. Hierin zijn de volgende activiteiten te onderscheiden:

Overleg met vertegenwoordigers van maatschappelijke groeperingen

Voor IJburg is een Maatschappelijk Overleggroep ingesteld, waarin diverse maatschappelijke groeperingen verenigd zijn. Bij de totstandkoming van de planproducten worden zij vroegtijdig in het proces betrokken. Op 7 juli 1999 is de

Maatschappelijk Overleggroep bijeen geweest om het Stedenbouwkundig Plan op hoofdlijnen te bespreken. Vervolgens heeft op 21 september 1999 opnieuw een vergadering van de Maatschappelijk Overleggroep plaatsgevonden. Toen is het concept Stedenbouwkundig Plan (september versie) besproken. De maatschappelijk Overleggroep heeft ingestemd met de stedenbouwkundige opzet van het Haveneiland en de Rieteilanden West. De resultaten van deze bijeenkomsten zijn samengevat in een Overlegnotitie die samen met dit planboek en de resultaten van de inspraak, in november 1999 aan het gemeentebestuur zijn aangeboden. De gemeenteraad heeft het Stedenbouwkundig Plan op 9 februari 2000 vastgesteld.

Informatiebijeenkomsten voor belangstellers

Naast maatschappelijke groeperingen bestaan vele -vakmatige en overige- geïnteresseerden in IJburg en in het Haveneiland en de Rieteilanden. Hiervoor worden geregeld bijeenkomsten georganiseerd. Voorbeelden hiervan zijn: IJburg Open, een jaarlijks terugkerende manifestatie rond Pinksteren, en de informatie avond die heeft plaatsgevonden op 14 december 1998 in de RAI. De consortia hebben op 30 juni 1999 een plan-presentatie gehouden voor betrokken ambtenaren, de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling en de Raadscommissie Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. De laatsgehouden informatiemarkt was op 22 september 1999, voorafgaand aan de inspraakavond. Deze was specifiek georganiseerd voor het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West. De opkomst bij deze bijeenkomsten is doorgaans groot.

Advies van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS)

Op basis van het oude plan heeft de ARS op 3 november 1998 in een vakdebat kritisch gereageerd op het oude Stedenbouwkundige Plan met het exterieur en het interieur. Het nieuwe, nu voorliggende plan, komt tegemoet aan die kritiek van de ARS. In september 1999 is het concept Stedenbouwkundig Plan met de ARS voorbesproken. Haar oordeel was overwegend positief. De Raad brengt een advies uit dat samen met het Stedenbouwkundig Plan aan het gemeentebestuur wordt aangeboden.

Informatiekrant en nieuwsbrieven

Tot op heden ontvingen de belangstellenden voor IJburg -zowel toekomstige bewoners als ondernemers en vakgeïnteresseerden-

de 2 maandelijks nieuwsbrief. Hierin gaat verandering komen. Informatiekranten en brochures voor het grote publiek gaan de nieuwsbrief vervangen. Voor toekomstige ondernemers en vakgeïnteresseerden blijft een nieuwsbrief bestaan. Werken met een informatiekrant is niet nieuw. Jaarlijks zijn er informatiekranten over IJburg verschenen.

Inspraak

Op 22 september 1999 heeft inspraak plaatsgevonden over het concept Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden west (versie september 1999). De eerste bestemmingsplan-uitwerking voor de straten en de keringen is ook besproken op deze inspraakavond. Op de inspraakavond is ingestemd met het concept Stedenbouwkundig Plan en de eerste bestemmingsplan-uitwerking. De resultaten van de inspraak zijn opgenomen in de eerder beschreven Overlegnotitie.

In de volgende planfase worden stedenbouwkundige deelplannen per bouwblok gemaakt. Deze worden voorafgaand aan bestuurlijke vaststelling in de inspraak gebracht.

APPENDIX

Begrippen en afkortingen

Aanpasbaar bouwen	Woningen die zodanig ontworpen zijn dat ze reeds bij oplevering toegankelijk (=bezoekbaar) met een rolstoel zijn en later tegen geringe kosten geschikt gemaakt kunnen worden voor bewoning door minder-validen.
Appartementen	Alle woningtypes die geen laagbouw zijn
Autovrij	Waar de auto wel overal moet kunnen komen, maar er niet kan blijven staan (def. Gemeenteraad).
Bomen van de eerste orde	Bomen met een hoogte van meer dan 20 meter en een kroondiameter van meer dan 8 meter.
Bvo	Bruto vloeroppervlak.
Consortia	Samenwerkingsverband tussen corporaties, projectontwikkelaars en beleggers.
dIVV	Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer.
Domotica wonen	Woningen worden uitgerust met technische faciliteiten die interactief wonen mogelijk maken.
dRO	Dienst Ruimtelijke Ordening.
DUBO	Duurzaam bouwen.
dWR	Dienst Waterbeheer en Riolering.
Energieprestatiecoëfficiënt (EPC)	Een kengetal dat aangeeft hoeveel energie een woning verbruikt. Hoe lager de EPC hoe lager het energieverbruik van een woning. Landelijk geldt op dit moment een wettelijke EPC van 1,2. IJburg hanteert een EPC van 0,75 (inclusief warmteleve-ring).
ENW	Energiebedrijf Noord West.
FSI	Floor Space Index; m ² vloeroppervlak per m ² terreinoppervlak.
Groene Tunnel	Een waterloop binnen het plangebied (ten zuiden van en parallel aan de IJburglaan), dat door de lommerrijke begroeiing van de oevers de werknaam 'Groene Tunnel' heeft gekregen.

Laagbouw	Individueel ontsloten woningen waaronder of waarboven geen andere woning of bedrijfsruimte wordt gesitueerd.
Luwe zijde	De binnenwereld van de blokken op het Haveneiland en de Rieteilanden waar de nadruk ligt op de beschutte wereld.
Milieuhindercategorie I, II en III	Bedrijfsindeling naar mate van milieuhinder zoals aangegeven in het bestemmingsplan IJburg 1e fase.
MIVA-woningen	Woningen voor minder-validen, die bij voorbaat geschikt is voor bewoner die gebruik maakt van een rolstoel.
Plaberum	Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen.
Plint	Verbijzondering van de onderste laag van een gebouw.
Rode loper	Noodzakelijke hoofdinfrastructuur (zowel boven als ondergronds) welke aangelegd dient te zijn voordat begonnen kan worden met de woningbouw.
Ruwe zijde	De noordzijde waar de nadruk valt op de stoere buitenkant die onder invloed staat van de golven en de wind van het IJmeer.
RWZI	Riool Water Zuiverings Installatie.
Solids	Verspreid over het Haveneiland worden de woonblokken afgewisseld met markante gebouwen, die in dit Stedenbouwkundig Plan 'solids' worden genoemd. Ze zijn forser en hoger dan de andere bouwblokken: 6 tot 8 verdiepingen. Ze zullen vooral gebruikt worden voor voorzieningen, bedrijfsruimten en kantoren. Maximaal 50% van de solids kan bestemd worden voor woningen.
SWD	Stedelijke Woningdienst.
Wadi	Water Afvoer door Drainage en Infiltratie.

Bijlagen

In dit Stedenbouwkundig Plan zijn een tweetal bijlagen opgenomen:

Het totale woningbouwprogramma (Haveneiland en Rieteilanden) 1

Het totale voorzieningenprogramma (Haveneiland en Rieteilanden) 2

Bijlageboek

De overige bijlagen zijn opgenomen in een bijlageboek:

Amsterdamse Milieuvoorkeurslijst Materiaalgebruik Openbare Ruimte 1997 1

Assentekening 2

De ontwikkeling en uitgifte van niet-woonfuncties Haveneiland en Rieteilanden 3

Leveringsvoorwaarden voor het nieuwe land 4

Maatregelen duurzaam bouwen IJburg 5

Profielen kabels en leidingen 6

Profielen van de waterkeringen 7

Programma van Eisen Kabels en Leidingen 8

Programma van Eisen Openbare Ruimte en Kunstwerken 9

Programma van Eisen IJtram 10

Richtlijnen Kwaliteit Woningbouw 1995 11

Technisch Programma van Eisen Aanpasbaar Bouwen 12

Het bijlageboek ligt ter inzage bij:

Voorlichtingscentrum Stadhuis, Amstel 1
(maandag t/m vrijdag 8:30-17:00 uur)

Tijdelijke balie Zuiderkerk, Valckenierstraat 4
(maandag t/m vrijdag 12:00-17:00 uur)

Projectbureau Consortia IJburg, Muiderstraatweg 58a
(maandag t/m vrijdag 9:00-17:00 uur)

Gemeentelijk Projectbureau IJburg, Weesperstraat 432
(maandag t/m vrijdag 9:00-17:00 uur)

Stadsdeel Zeeburg, Cruquiusweg 5
(maandag t/m vrijdag 8:30-15:30 en maandag 17:00-19:00 uur)

Leesmap

De stukken uit de leesmap zijn:

Globaal Stedenbouwkundige Plan (januari 1998) 1

Nota Planning en Procedures (januari 1998) 2

Nota van Randvoorwaarden (januari 1998) 3

Nota van Uitgangspunten (september 1996) 4

Plan Locatiemarketing IJburg 1999 - 2001 5

Samenwerkingsovereenkomst (april 1998) 6

Stedenbouwkundige Programma van Eisen Extra (mei 1997) .. 7

De leesmap ligt ter inzage bij:

Gemeentelijk Projectbureau IJburg, Weesperstraat 432
(maandag t/m vrijdag 9:00-17:00 uur)

Bijlage 1

Het totale woningbouwprogramma (Haveneiland en Rieteilanden)

	<i>aantal</i>	<i>percentage</i>	
Totaal incl. platforms	6.705		
op platforms	465		
Totaal excl. platforms	6.240	100	
eengezins	3.745	60	
meergezins	1.706	27	
'bebo'	789	13	
goedkoop	2.008	32	(min. 30%)
midden	2.543	41	(min. 40%)
duur	1.688	27	(max. 30%)

Bijlage 2

Het totale voorzieningenprogramma (Haveneiland en Rieteilanden)

nummer	voorziening	m2 per voorziening						totaal te reserveren		
		aantal	bruto vloer	bebouwd terrein	buiten ruimte	netto terrein	bruto terrein	bruto vloer	netto terrein	bruto terrein
1	winkels	1	5.000	5.000		2.600	6.600	*) 5.000	2.600	6.600
2	basisscholen (16 kl) plat/gest.	5	1.965	1.000	2.850	3.850	4.000	*) 9.825	19.250	20.000
3	speciaal onderwijs	1	420	210		800	950	420	800	950
4	gymlokaal	5	450	450	350	800	940	2.250	4.000	4.700
5	naschoolse opvang	5	105	105		105	105	525	525	525
6	kantoren	15	2.500	480		1.670	2.080	37.500	25.050	31.200
7	bedrijven	18	623	420		917	1.404	*) 11.214	16.506	25.272
8	bedrijven onder woningen	10	630	630		315	630	6.300	3.150	6.300
9	peuterspeelzaal	9	100	100	75	210	310	*) 900	1.890	2.790
10	kinderdagverblijf	2	700	700	300	1.000	1.500	*) 1.400	2.000	3.000
11	diensten centrum	1	500	200	100	300	500	*) 500	300	500
12	jongerencentrum	1	300	200	100	300	400	300	300	400
13	activiteitencentrum	1	900	900		1.200	1.800	*) 900	1.200	1.800
14	sporthal klein	1	1.500	1.500		1.875	2.725	1.500	1.875	2.725
15	sporthal groot	1	3.000	3.000		3.750	5.075	3.000	3.750	5.075
16	tennispark		500	500	9.500	10.000	10.000			
17	comm. sportvoorz.	1	1.500	1.500		1.875	2.725	1.500	1.875	2.725
18	gezondheidscentrum	1	1.200	350		750	1.500	*) 1.200	750	1.500
19	huisartsen onder een dak (hoed)	1	212	212		212	212	*) 212	212	212
20	religie	1	400	400		600	1.125	400	600	1.125
21	werf stadsdeelwerken	1	100	100	5.400	5.500	6.880	100	5.500	6.880
22	nutsbedrijven	8	150	150		500	600	1.200	4.000	4.800
23	onderstation EBA	1				3.500	4.200		3.500	4.200
24	telefooncentrale	1	800	800		1.400	1.600	800	1.400	1.600
25	gelijkrichterstation GVB	3	50	50		60	80	150	180	240
26	rioolclustergemaal	1	100	100		125	160	100	125	160
27	combigebouw	4	100	100		300	400	400	1.200	1.600
28	stedelijke voorziening	1				20.000	20.000		20.000	20.000
*) ruimtegebruik afhankelijk van verticale combinaties										



IJburg
xxx

PCIJ