

**Nr. 391. Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en Rieteilanden IJburg.**

Amsterdam, 22 augustus 1996.

*Aan de Gemeenteraad*

Hierbij wordt u de eerste uitwerking van de Nota van Uitgangspunten Ontwerp voor IJburg aangeboden in de vorm van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en de Rieteilanden IJburg. Dit programma is tot stand gekomen in een nauwe samenwerking van het gemeentelijk projectbureau IJburg met de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJ-delta. In deze voordracht zullen wij het programma samenvatten en u voorstellen, in te stemmen met de inhoud.

**Opzet van het plan.**

Het Haveneiland en de drie kleinere Rieteilanden zijn de eerste uitvoerings-eenheden van IJburg, die ruimte bieden aan ongeveer 6200 woningen.

Kenmerkend voor het Haveneiland is een gestrekte structuur, die wordt bepaald door de noordelijke en zuidelijke oeverlijnen en een centrale verkeersas. Langs deze as bevinden zich de buurt- en wijkvoorzieningen.

De opgave was binnen de eilanden een zodanige variatie aan woonmilieus te bieden dat IJburg voor uiteenlopende doelgroepen aantrekkelijk zal zijn. Daartoe is het Haveneiland opgedeeld in vier zones, te weten: een maritieme zone met appartementen aan het IJmeer, een rustig binnengebied met laagbouw, de centrale hoofdstraat met stadskavels en een bebouwde waterwereld in het riet. De drie Rieteilanden zijn een onderdeel van deze waterwereld.

**Wonen.**

De beschreven zonering leidt tot een combinatie van stedelijke en relatief suburbane woonmilieus. De hoogste woningdichtheden ontstaan daarbij rond de centrale as met het openbaar vervoer en de auto-ontsluiting en aan de noordrand van het eiland, waar de bebouwing grenst aan het IJmeer. In deze noordelijke zone zal een deel van de woningen worden gerealiseerd op platforms in het IJmeer. Het plan is zodanig ingericht dat zowel in de tijd als naar plaats een gemengd aanbod van koop- en huurwoningen in verschillende prijscategorieën kan worden geboden. 30% van de woningen wordt gebouwd in de sociale sector en 70% in de marktsector, 40% is etagebouw en de overige 60% bestaat uit eengezinshuizen.

**Verkeer en vervoer.**

Het Haveneiland wordt per openbaar vervoer ontsloten door een tramlijn naar de binnenstad en een metroverbinding met de ringlijn rond Amsterdam. De tram ligt in het plan in de centrale stadsstraat, de belangrijkste verkeersader in het

Nrs. 391-395. Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en Rietlanden IJburg; evaluatie aanleg profeiland IJburg; rapportage inrichting Diemerzeedijk; openbaar-vervoerontsluiting IJburg; aangaan intentie-overeenkomst IJburg.

gebied. Deze straat krijgt een profiel dat vergelijkbaar is met de Paulus Potterstraat, echter met toevoeging van vrijliggende fietspaden. De halteplaatsen voor de tram zijn gesitueerd voor de kruisingen van de hoofdstraat met de zijstraten. Deze ligging komt ten goede aan de verkeersveiligheid en de snelheid van het openbaar vervoer.

Het autoverkeer wordt op het Haveneiland verdeeld over twee hoofdroutes, namelijk de centrale stadsstraat en de noordelijke boulevard. Door deze spreiding van het autoverkeer kan worden volstaan met wegen met één rijstrook in elke richting en een breedte die, inclusief openbaar vervoer en fiets- en voetpaden, maximaal 50 meter is.

De fietsroutes in het gebied volgen in principe de hoofdwegenstructuur, waarbij de fietspaden vrijliggend langs de rijbaan worden aangelegd. Deze bundeling van verkeerssoorten leidt tot overzichtelijke en sociaal veilige routes voor de fietser. Incidenteel is ten behoeve van het comfort gekozen voor zelfstandige fietspaden. De routes zijn zodanig gesitueerd dat de halten en stations van het openbaar vervoer steeds goed per fiets bereikbaar zijn. Dit is belangrijk, omdat zowel in tram- als metromaterieel fietsvervoer mogelijk zal zijn.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor de bewoners is het uitgangspunt dat de woongebieden buiten de hoofdwegenstructuur een verkeersluw of verkeersvrij karakter zullen krijgen. Binnen de grenzen die het Ontwerp voor IJburg aangeeft, zullen per gebied de omvang, de locatie en het beheer van de parkeervoorzieningen worden bepaald. Om de parkeerdruk op de woongebieden te beperken is naast individueel ook collectief autobezit een optie. Voorstellen daarvoor zullen worden uitgewerkt in de volgende planfase.

#### **Bedrijvigheid.**

Om de menging van functies en de levendigheid in het gebied te bevorderen, bevat het plan een programma van 37.500 m<sup>2</sup> vloer voor kantoren en 17.500 m<sup>2</sup> vloer voor bedrijven. De bedrijfslocaties liggen langs de hoofdroutes van de auto en het openbaar vervoer. Binnen de bebouwing zal in een aantal zones een wisseling van functies mogelijk zijn, terwijl ook de locaties binnen zekere grenzen uitwisselbaar zijn.

#### **Voorzieningen.**

Bij een bouwtempo van 2000 woningen per jaar kan na één jaar worden begonnen met de realisatie van een buurt(winkel)centrum in het noordwestelijke deel van het eiland. Dit centrum ligt aan de centrale stadsstraat bij een halte van de IJ-tram. Totaal bevat het plan een winkelvloeroppervlak van 5000 m<sup>2</sup>. Ook voor voorzieningen op het gebied van onderwijs, gezondheidszorg en welzijn zijn vestigingslocaties aangegeven. Bij de planuitwerking zal een ontwikkelingsstrategie worden geformuleerd om het aanbod en de vraag van de bewoners zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

#### **Kosten en opbrengsten.**

In de planexploitatieberekening zijn zowel de kosten van de grondexploitatie als de zogenaamde additionele investeringen zichtbaar gemaakt. Vergeleken met

de andere eilanden zijn de kosten van de landaanwinning bij het Haveneiland en de Rieteilanden relatief laag, omdat sprake is van een betrekkelijk draagkrachtige ondergrond. Daartegenover staat dat de investeringen in ontsluitende wegen en fietsroutes relatief hoog zijn, omdat geheel IJburg via het Haveneiland wordt verbonden met de omgeving.

Alle kosten, opbrengsten en saldi zijn uitgedrukt in de zogenaamde netto contante waarde per 1 januari 1996. De aanleg- en ontsluitingskosten van de eilanden bedragen totaal 602 miljoen gulden, terwijl de opbrengsten op 347 miljoen gulden zijn geraamd. Deze uitkomsten passen binnen het financiële kader van de Nota van Uitgangspunten Ontwerp voor IJburg.

#### **Reserveringen.**

Uitgangspunt voor de planexploitatie is dat de kosten van gebouwde parkeervoorzieningen in de marktsector voor rekening komen van de ontwikkelaars en gebruikers. Voor de eventuele bouw van parkeervoorzieningen ten behoeve van de sociale sector is een bedrag gereserveerd van totaal (netto contant 1996) 15,8 miljoen gulden. Deze reservering past eveneens binnen het kader van het Ontwerp voor IJburg.

In de planexploitatie is geen rekening gehouden met de kosten en opbrengsten van woningbouw op platforms. Uitgangspunt is dat de investeringen in de openbare ruimte worden gedekt binnen de bouwexploitatie.

#### **Inspraak en overleg.**

Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en de Rieteilanden IJburg is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJ-delta. Zij onderschrijven de uitkomsten van het ontwerpproces en zijn van oordeel dat het plan in de markt uitvoerbaar is. Wel zijn de consortia van mening dat nog nadere studies dienen plaats te vinden naar twee onderdelen van het plan. In het vervolg van deze voordracht ontvangt u meer informatie over deze studies.

Een bijzondere inbreng tijdens het ontwerpproces is geleverd door enkele honderden Amsterdammers, die zich eerder als belangstellende voor het wonen in IJburg hadden aangemeld. In thema-avonden hebben zij met de ontwerpers verschillende planaspecten onder de loep genomen en diverse suggesties gedaan voor verbetering. Bij het planboek wordt u een verslag van dit overleg aangeboden onder de titel Overleg over IJburg.

Het eindresultaat is in mei en juni 1996 in vijf inspraakavonden voorgelegd aan de Amsterdamse bevolking. In deze bijeenkomsten is onder meer aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid en leefbaarheid op buurtniveau, de inrichting van de fietsverbindingen met de stad, de oplossing van het parkeren op buurtniveau en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Aangedrongen is op beschikbaarheid van winkelvoorzieningen in een vroege ontwikkelingsfase. De rapportage Overleg over IJburg bevat een uitgebreider verslag van de inspraak.

Het bestuur van stadsdeel Zeeburg heeft op 11 juni 1996 geadviseerd over het plan. Het stadsdeelbestuur is van oordeel dat het plan realiseerbaar is en grote kwaliteit kan opleveren. Daartegenover staat dat de vele oevers, kaden en bruggen zullen leiden tot hoge beheerkosten. Het stadsdeelbestuur vraagt aandacht voor dit probleem.

*Nadere studies.*

Bij de verdere uitwerking van het plan dienen twee aspecten bijzondere aandacht te krijgen door middel van afzonderlijke studies. Dit betreft allereerst de omvang en de situering van de woningbouw op platforms aan de noordelijke oever van het Haveneiland. Met de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJ-delta is overeengekomen dat nader wordt onderzocht, of de platformzone kan worden uitgebreid, dan wel verplaatst in zuidelijke richting, teneinde de kwaliteit en de financiële haalbaarheid van deze bijzondere woonvorm te vergroten. Een aanpassing van het plan in deze zin achten wij denkbaar indien de kwaliteit van de woonmilieus, het aantal te bouwen woningen en de financiële uitkomsten van het plan daaronder niet lijden.

Een tweede studie heeft betrekking op de waterzone tussen het Haveneiland en de Diemerzeedijk, die in het plan in open verbinding staat met het overige IJmeer. Met de consortia is overeengekomen dat nader wordt onderzocht, of het waterpeil in deze zone kan worden beheerst om het contact tussen land en water te intensiveren. Een planaanpassing in deze zin achten wij echter alleen verantwoord indien de waterkwaliteit en de watercirculatie in en rondom IJburg daardoor niet worden geschaad. Ook zal de karakteristieke eilandestructuur van IJburg intact moeten blijven. Wij stellen ons voor, u over de genoemde studies eind 1996 uitvoeriger te informeren.

De Commissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken zal deze voordracht op 28 augustus 1996 behandelen.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

*De Gemeenteraad van Amsterdam,*

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 22 augustus 1996,

*Besluit:*

in te stemmen met het bij de voordracht overgelegde Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en de Rieteilanden IJburg.

Afschrift van dit besluit zal aan Burgemeester en Wethouders worden gegeven.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,*

M. Sint

S. Patijn

*secretaris*

*burgemeester*

**Nr. 392. Evaluatie aanleg proefeiland IJburg.**

Amsterdam, 22 augustus 1996.

*Aan de Gemeenteraad*

Bij uw besluit van 16 december 1992, nr. 1039, heeft u besloten tot de aanleg van een proefeiland voor IJburg en daarvoor een uitvoeringskrediet van f 12.782.500 beschikbaar gesteld. Het doel van deze proef was de technische en financiële risico's van landaanwinning in het IJmeer te onderzoeken en, waar mogelijk, te reduceren. U heeft in uw vergadering van 13 juli 1994 bij motie-Van der Laan c.s. (Gemeentebld afd. 1, nr. 532) besloten, de resultaten van de proef af te wachten alvorens een besluit te nemen over de aanleg van IJburg.

Met de uitvoering van de proef is een begin gemaakt op 14 augustus 1994 en het werk is opgeleverd op 9 mei 1995. Op een onderlaag van geotextiel is een eiland van 100 bij 300 meter aangelegd, verdeeld in drie vakken met een verschillende opbouw. Door middel van een uitgebreid meetprogramma zijn de verschillen in het zettingsgedrag van de drie vakken bestudeerd en onderling vergeleken. De resultaten van deze studie zijn vastgelegd in de rapportage Evaluatie aanleg proefeiland IJburg, die u bij deze voordracht wordt aangeboden. De uitkomsten van het onderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- de voorbereiding en aanleg van het proefeiland zijn mogelijk gebleken binnen het door uw Vergadering beschikbaar gestelde krediet en de proef is uitgevoerd binnen de geplande periode;
- de proef wijst uit dat op de slappe ondergrond van het IJmeer met hoge producties een ophoging kan worden aangebracht;
- in vergelijking met eerdere ramingen in de Haalbaarheidsstudie 1992 is de benodigde hoeveelheid geotextiel met circa 75% afgenomen. Daarmee wordt een belangrijke kostenbesparing gerealiseerd;
- gebleken is dat verticale drainage een zeer effectieve maatregel is om het zettingsproces te versnellen. Daarbij zal naar verwachting de totale zetting van de onderliggende sliblaag 5 tot 10% minder zijn dan in de oorspronkelijke prognose. De benodigde hoeveelheid ophoogzand neemt daardoor af;
- met de aanleg van het proefeiland zijn de technische en financiële risico's van de landaanwinning ten behoeve van IJburg aanzienlijk gereduceerd. Hiermee is aan de hoofddoelstelling van de proef beantwoord.

De Commissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken zal deze voordracht op 28 augustus 1996 behandelen.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

*De Gemeenteraad van Amsterdam,*

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 22 augustus 1996,

*Besluit:*

- I kennis te nemen van de bij de voordracht overgelegde rapportage Evaluatie aanleg proefeiland IJburg;
  - II de uitkomsten te betrekken bij de besluitvorming over de aanleg van IJburg.
- Afschrift van dit besluit zal aan Burgemeester en Wethouders worden gegeven.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,*

M. Sint

S. Patijn

*secretaris*

*burgemeester*

**Nr. 393. Rapportage inrichting Diemerzeedijk.**

Amsterdam, 22 augustus 1996.

*Aan de Gemeenteraad*

Het investeringsakkoord over de ruimtelijke ontwikkeling van de Amsterdamse regio (Vinex-akkoord), waarmee u op 13 juli 1994 instemde (Gemeentebld afd. 1, nr. 499), bevat onder meer een aantal afspraken over de sanering van de verontreinigde Diemerzeedijk. Deze sanering is op milieuhygiënische gronden noodzakelijk en dient te zijn voltooid vóór de oplevering van de eerste woningen in IJburg. U besloot op 15 december 1994 tot de opstelling van een saneringsplan en stelde daarvoor een voorbereidingskrediet van f 1.942.444 beschikbaar (Gemeentebld afd. 1, nr. 880).

Bij de voorbereiding van de sanering bleek dat het gewenst is, de te nemen maatregelen af te stemmen op de toekomstige inrichting van het gebied; daarom heeft het projectbureau IJburg in nauw overleg met de gemeentelijke Milieudienst een inrichtingsvoorstel gemaakt dat u wordt aangeboden in de hierbij overgelegde ontwerp-rapportage Diemerzeedijk. Het voorstel kan worden gezien als een programma van eisen dat de kaders voor de inrichting van het gebied aangeeft. Een definitief inrichtingsplan zal u naar verwachting in 1998 worden voorgelegd. In deze voordracht zullen wij het inrichtingsvoorstel samenvatten en u voorstellen, in te stemmen met de aangegeven hoofdlijnen.

**Het ontwerp.**

De basis voor de toekomstige inrichting van de Diemerzeedijk is het huidige landschap. Dit is een voor de hand liggende keuze om bij de sanering het grondverzet tot een minimum te beperken. Het gebied wordt daarbij opgedeeld in vijf zones.

De drie zones binnen het te saneren gebied worden ingericht als park, elk met een eigen gebruikswaarde en een landschappelijke karakteristiek. De twee zones buiten de sanering, te weten: de rietoeverlanden langs het IJmeer en de ruige zones langs het Amsterdam-Rijnkanaal, worden nagenoeg ongemoeid gelaten. Om de natuurfunctie van deze zones te versterken, worden langs de IJmeerkust nieuwe aanlandingen voorgesteld. Daarnaast worden in de zone langs het

Amsterdam-Rijnkanaal, waarin zich de waterpartij De Braak bevindt, enkele open plekken gemaakt om de ecologische waarde van dit gebied te vergroten.

Het hoofdelement in het nieuw in te richten gebied is de oude Diemerzeedijk met daarop een fiets-voetpad met laanbeplanting. Een tweede route door het park verbindt onder meer een openluchttheater, de vier bestaande heuvels of "pieken", een strandje, de waterzijde en een aantal steigers. Beide routes leiden de gebruiker door de verschillende zones van het park.

De meest westelijke zone, op de "kop" van het park, krijgt een recreatieve functie met sportvelden, bijbehorende gebouwen en parkeerplaatsen. De noord- en noordoostzijde van dit gebied zullen worden beplant met bomenlanen. Door de belangrijke routes van en naar IJburg te koppelen aan de sportfuncties zal de sociale veiligheid van deze verbindingen verbeteren.

Het tweede deel van het park, de heuvelzone, wordt geschikt gemaakt voor wandelen, picknicken en paardrijden. Uitgangspunt in het ontwerp is het handhaven van het huidige reliëf.

De derde zone blijft na de sanering onder het niveau van de Diemerzeedijk, waardoor er vanaf de dijk een uitzicht ontstaat op het IJmeer en IJburg. Deze openheid wordt herhaald aan de Diemerkant van het Amsterdam-Rijnkanaal. Zo ontstaat een landschapscorridor tussen het IJmeer en het Amstelland. De derde zone is ecologisch van groot belang voor (onder meer) de ringslang en krijgt een inrichting ten behoeve van de natuurfunctie.

#### **Inrichtingskosten.**

De kosten van de inrichting zijn, exclusief BTW, geraamd op f 21.700.000. In de planexploitatie, behorende bij de Nota van Uitgangspunten Ontwerp voor IJburg, is een reservering gemaakt voor deze kosten. De kosten van de fietsverbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn daarbij afzonderlijk gedekt, terwijl ook de aanlegkosten van het sportcomplex buiten de begroting zijn gehouden. Geconcludeerd kan worden dat het inrichtingsvoorstel financieel uitvoerbaar is.

#### **Overleg.**

Over het voorstel heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden met de gemeente Diemen. Daarnaast is het plan aan de orde geweest op de informatiebijeenkomst over IJburg voor de bewoners van de wijk Diemen-noord. Gebleken is dat de gemeente Diemen en de bewoners van Diemen-noord een ondergrondse ligging van de toekomstige metroverbinding IJburg-Diemen wensen. De technische, ruimtelijke en financiële consequenties daarvan voor het openbaar vervoer zijn zeer ingrijpend, omdat de voormalige chemische brandplaats moet worden gepasseerd. Voor de inrichting van de Diemerzeedijk heeft een eventuele ondergrondse oplossing echter geen belangrijke gevolgen.

De Commissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken zal deze voordracht op 28 augustus 1996 behandelen.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

*De Gemeenteraad van Amsterdam,*

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 22 augustus 1996,

*Besluit:*

in te stemmen met de bij de voordracht overgelegde ontwerp-rapportage inrichting Diemerzeedijk.

Afschrift van dit besluit zal aan Burgemeester en Wethouders worden gegeven.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,*

M. Sint

S. Patijn

*secretaris*

*burgemeester*

**Nr. 394. Openbaar-vervoerontsluiting IJburg.**

Amsterdam, 22 augustus 1996.

*Aan de Gemeenteraad*

Op 30 juni 1995 sloten wij met de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het dagelijks bestuur van het Regionaal orgaan Amsterdam een uitvoeringsconvenant over de ruimtelijke ontwikkeling van de regio in de periode 1995 tot 2005. Een onderdeel van dit convenant was de openbaar-vervoerontsluiting van de bouwlocatie IJburg, waarvoor een bedrag van 215 miljoen gulden was gereserveerd. Aangezien dit bedrag niet toereikend was om de door onze gemeente voorgestelde metro-ontsluiting te realiseren, hebben wij in nauw overleg met vertegenwoordigers van het rijk, het Regionaal orgaan Amsterdam en de gemeente Diemen naar alternatieven gezocht. Dit onderzoek heeft geleid tot overeenstemming over het zogenaamde combinatiemodel. In dit model wordt IJburg ontsloten door een tramverbinding met de Centraal Station, ook wel de IJ-tram genoemd, en een metroverbinding naar Diemen-Zuid. Deze laatste verbinding sluit aan op de ringlijn rond Amsterdam die thans wordt aangelegd.

Het combinatiemodel kent een fasering, waarin de IJ-tram in gebruik kan worden genomen omstreeks 2002 als 3000 tot 4000 woningen in IJburg zijn opgeleverd, terwijl de verbinding met Diemen-Zuid na 2007, nadat ten minste 12.000 woningen zijn opgeleverd, in exploitatie kan komen. De rijtijden van de beide lijnen vanaf IJburg-centrum zijn berekend op respectievelijk 18 minuten (IJburg—Centraal Station per tram), 16 minuten (IJburg—Zuid WTC per metro) en 26 minuten (IJburg—Sloterdijk per metro).

Bij de tramverbinding wordt rekening gehouden met toekomstige opwaardering tot een sneltram- of metroverbinding. De aanlegkosten van de IJ-tram zijn totaal geraamd op 330 miljoen gulden, de kosten van de Diemertak bedragen totaal 580 miljoen gulden. Voor een toelichting op de voorgestelde verbindingen verwijzen wij naar de rapportage Openbaar vervoer IJburg, die u eerder werd aangeboden.



Ons College heeft na consultatie van de Commissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken op 23 januari 1996 besloten, het combinatiemodel als inzet van de onderhandelingen met het rijk te kiezen. Wij hebben over de financiering van het model op 29 maart 1996 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In dit overleg heeft de minister een bijdrage in de investeringskosten van de IJ-tram toegezegd ter grootte van 95% van de aanlegkosten. Over de dekking van de resterende 5% voeren wij momenteel overleg met het bestuur van het Regionaal orgaan Amsterdam. Over de uitkomsten van dit overleg zullen wij u nog nader informeren. Met betrekking tot de metroverbinding met Diemen-Zuid is in het overleg met de minister gezamenlijk geconstateerd dat een tweezijdige railontsluiting van IJburg een rendabele investering in de toekomstige structuur van het stadsgewestelijk openbaar vervoer kan zijn. Het tijdstip van aanleg van de tweede railontsluiting zal mede worden bepaald door de mobiliteitsontwikkeling in de Amsterdamse regio. Over de aanleg van deze verbinding zullen dan ook pas in een later stadium financiële afspraken worden gemaakt.

Uit overleg dat wij voerden met het gemeentebestuur van Diemen, is gebleken dat de gemeente Diemen het combinatiemodel steunt, maar daarbij een voorkeur heeft voor een ondergrondse ligging van de metrolijn IJburg-Diemen-Zuid. In het onderzoek is daarvan afgezien omdat een ondergrondse passage van de Diemerzeedijk grote technische en financiële consequenties met zich brengt.

Wij stellen u, voor de ligging van dit tracédeel te bepalen nadat nader onderzoek zal zijn uitgevoerd.

Op grond van de uitkomst van het overleg met de minister en de staatssecretaris stellen wij u voor, thans definitief te kiezen voor een openbaar-voervoerontsluiting van IJburg door middel van een combinatie van tram en metro. Tevens stellen wij u voor, de aanleg van de IJ-tram voortvarend ter hand te nemen door het opstellen van een subsidieverzoek aan de minister en alle overige activiteiten die noodzakelijk zijn om een tijdige realisering van de lijn mogelijk te maken. De kosten van deze activiteiten kunnen voorsnog worden bestreden uit het aanloopkrediet IJ-boulevard, dat u bij uw besluit van 10 juni 1992, nr. 441, beschikbaar stelde. In de loop van dit begrotingsjaar zullen wij u verzoeken om de beschikbaarstelling van een voorbereidingskrediet.

De Commissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken zal deze voordracht op 28 augustus 1996 behandelen.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

*De Gemeenteraad van Amsterdam,*

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 22 augustus 1996,

*Besluit:*

I in te stemmen met een openbaar-voervoerontsluiting van IJburg door middel van een tramverbinding IJburg-Centraal Station en een metroverbinding IJburg-Diemen-Zuid;

- II de aanleg van de IJ-tram voortvarend ter hand te nemen door de opstelling van een subsidieverzoek en alle overige activiteiten die noodzakelijk zijn voor een tijdige realisering;
- III de kosten van deze activiteiten vooralsnog ten laste te brengen van het bij zijn besluit van 10 juni 1992, nr. 441, beschikbaar gestelde aanloopkrediet IJ-boulevard.

Afschrift van dit besluit zal aan Burgemeester en Wethouders worden gegeven.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam.*

M. Sint

S. Patijn

*secretaris*

*burgemeester*

**Nr. 395. Aangaan intentie-overeenkomst IJburg.**

Amsterdam, 22 augustus 1996.

*Aan de Gemeenteraad*

Bij uw besluit tot voorbereiding van de stadsuitbreiding IJburg op 13 juli 1994 (Gemeentebld afd. 1, nr. 499, en bijlage R) heeft u bepaald dat bij de planontwikkeling een samenwerking zou worden gezocht met private partner. Het doel van deze samenwerking was te komen tot een aantrekkelijke en op markt afgestemde stedenbouwkundige opzet.

Om deze publiek-private samenwerking tot stand te brengen, heeft de gemeente in juni 1995 een oproep gedaan aan woningcorporaties, projectontwikkelingsbedrijven, beleggers en overige betrokkenen bij de woningbouw om te komen tot breed samengestelde consortia. Deze oproep heeft geleid tot de aanmelding van zeven consortia, waarmee gesprekken zijn gevoerd en informatie is uitgewisseld. Op grond van hun kennis en ervaring, hun organisatorische en financiële draagkracht en hun visie op de ontwikkeling van IJburg hebben wij op 5 december 1995 besloten, een samenwerking aan te gaan met de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJ-delta. Deze samenwerking heeft betrekking op de eerste uitvoeringseenheid van IJburg, te weten: het Haveneiland en de Rieteilanden.

Ter formalisering van de samenwerking is een intentie-overeenkomst opgesteld, die wij u thans ter goedkeuring voorleggen. In deze voordracht zullen wij de inhoud van de overeenkomst kort samenvatten.

**Samenwerkingsfilosofie.**

De leidende gedachte bij het aangaan van de publiek-private samenwerking is dat de overheid en de markt hun eigen verantwoordelijkheden en capaciteiten kennen die beide onmisbaar zijn bij de ontwikkeling van het project. De samenwerking is dan ook niet gericht op het vormen van verbanden waarin de eigen posities en rollen onherkenbaar worden. Het doel is wel in een vroeg stadium te komen tot onderlinge afspraken over de te bereiken kwaliteit, de ontwikkelingsstrategie, de uit te voeren taken en de toerekening van kosten en

opbrengsten. Daarbij wordt de weg gevolgd van een stapsgewijze opbouw van rechten en plichten.

#### **Inhoud overeenkomst.**

In de intentie-overeenkomst is vastgelegd hoe de gemeente en de consortia Waterstad, IJburgermaatschappij en IJ-delta zich het samenwerkingstraject voorstellen. De overeenkomst geeft aan dat de eerste stap zal bestaan uit het bereiken van overeenstemming over het planconcept voor IJburg en de stedenbouwkundige opzet van het Haveneiland. Deze stap is inmiddels gezet door de instemming van de consortia met de nota van uitgangspunten en de gezamenlijke opstelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en de Rieteilanden.

De tweede stap zal zijn het bereiken van overeenstemming over de overdracht van de gronden op de genoemde eilanden. Daartoe zal op basis van het stedenbouwkundig programma van eisen een samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld. De partijen nemen zich voor, deze overeenkomst aan te gaan voorafgaand aan de start van de landaanwinning. Op dat moment zal zekerheid moeten bestaan dat het nieuw te maken land ook daadwerkelijk kan worden afgezet. De samenwerkingsovereenkomst zal deze afzetgarantie vastleggen en de hoogte van de grondprijs en het betalingsritme aangeven. Op deze wijze zal de gemeente het afzetrisico in belangrijke mate reduceren.

In de samenwerkingsovereenkomst zullen tevens afspraken worden gemaakt over de te produceren woonmilieus, de inrichting van de openbare ruimte, de parkeervoorzieningen, de milieuprestatienorm en een aantal overige uitvoeringsaspecten. Ook zal de samenwerkingsovereenkomst de procedures bij de verdere planvorming en -uitvoering aangeven.

De intentie-overeenkomst bevat tevens bepalingen over een eventuele beëindiging van de samenwerking. De kern is dat de partijen tot aan het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst vrij zijn te beslissen, of zij de samenwerking wensen voort te zetten. Bij een beëindiging daarvan vervallen uiteraard de aanspraken van partijen. Een uitzondering daarop ontstaat alleen als de gemeente de planontwikkeling zou staken als gevolg van een correctief referendum. In dat geval behouden de consortia gedurende vijf jaar een optie om als eerste betrokken te worden bij een eventuele nieuwe planontwikkeling.

#### **Ondertekening.**

De gemeente heeft zich bij de voorbereiding van de intentie-overeenkomst laten bijstaan door haar adviseur mr. J. Mentink, namens Trenité van Doorne. Gebleken is dat er geen juridische bezwaren bestaan tegen het aangaan van deze overeenkomst. Wij hebben de consortia dan ook doen weten dat wij instemmen met de inhoud van de overeenkomst en deze ter goedkeuring aan uw Vergadering zullen voorleggen. De consortia hebben ons bericht dat ook zij bereid zijn tot ondertekening over te gaan.

De Commissie voor Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken zal deze voordracht op 28 augustus 1996 behandelen.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

*De Gemeenteraad van Amsterdam,*

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 22 augustus 1996,

*Besluit:*

I in te stemmen met de bij de voordracht overgelegde concept-intentie-overeenkomst IJburg;

II de Burgemeester te machtigen tot ondertekening van deze overeenkomst.

Afschrift van dit besluit zal aan Burgemeester en Wethouders worden gegeven.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,*

M. Sint

S. Patijn

*secretaris*

*burgemeester*

---

Verschenen 30 augustus 1996.

1866

**GEMEENTE AMSTERDAM  
BESTEMMINGSPLAN  
IJBURG EERSTE FASE  
ONDERDEEL 1: KAART**

**VERKLARING EN NADERE AANWIJZINGEN**

-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED MET AANDEKINGEN
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED
-  WATERSALIG GEBIED

**BESTEMMINGEN**

-  U.S. (U) Wonen (residential area)
-  U.S.W. (U) Wonen met kantoor (residential area with office)
-  U.S.W. (U) Wonen met kantoor (residential area with office)
-  U.S.W. (U) Wonen met kantoor (residential area with office)
-  U.S.W. (U) Wonen met kantoor (residential area with office)

