

GEMEENTE AMSTERDAM

CONCEPT ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN

IJBURG EERSTE FASE

4 april 1995

GEMEENTE AMSTERDAM

Ontwerp Bestemmingsplan "IJburg Eerste Fase"
(concept)

Onderdeel II:

Voorschriften en bijzondere bepalingen

DRO - 4 april 1995

INHOUDSOPGAVE

A. Inleidende bepalingen

Artikel 1:	Begripsbepalingen	1
Artikel 2:	Wijze van meten	3

B. Bepalingen m.b.t. de afzonderlijke bestemmingen

Artikel 3:	Beschrijving in hoofdlijnen	
	A. algemeen	4
	B. nadere beschrijving van onderscheiden bestemmingen	6
	I US	6
	II USW1	7
	III USW2	9
	IV Rp	9
Artikel 4:	Uit te werken stedelijk gebied (US)	11
Artikel 5:	Uit te werken waterrijk stedelijk gebied 1 (USW1)	14
Artikel 6:	Uit te werken waterrijk stedelijk gebied 2 (USW2)	17
Artikel 7:	Water (vaarwater c.q. boezemwater)(Vw)	20
Artikel 8:	Park (Rp)	21

C. Algemene bepalingen m.b.t. het gehele plangebied

Artikel 9:	Toegelaten bedrijven	25
Artikel 10:	Overgangsbepalingen	27
Artikel 11:	Algemene vrijstellingen	28
Artikel 12:	Procedureregels	29
Artikel 13:	Algemene gebruiksbepaling	30
Artikel 14:	Strafbepaling	31

A. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1. Begripsbepalingen

In dit ontwerp bestemmingsplan wordt verstaan onder:

1. het bestemmingsplan : het ontwerp bestemmingsplan "IJburg Eerste Fase" van de gemeente Amsterdam;
2. de kaart : de tekening (Onderdeel I) van het bestemmingsplan "IJburg Eerste Fase";
3. bestemmingsgrens : een op de kaart aangegeven lijn die de grens vormt van een bestemmingsvlak;
4. bestemmingsvlak : een op de kaart aangegeven vlak met éénzelfde bestemming;
5. bouwhoogte : de hoogte van de bebouwing exclusief lift- en trappenhuisen, centrale verwarmings- en ventilatieinrichtingen, lichtkappen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen;
6. bouwen : het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen en/of het vergroten van een bouwwerk;
7. bouwwerk : elke constructie van enige omvang welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
8. gebouw : elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

9. bebouwing : één of meer gebouwen en/of
bouwwerken, geen gebouwen
zijnde;
10. bouwlaag : een doorlopend gedeelte van
een gebouw dat door op ge-
lijke of bij benadering ge-
lijke hoogte liggende vloeren
is begrensd, met uitzondering
van bijzondere bouwlagen;
11. bijzondere bouwlagen: kelders, souterrains, kappen
en dakopbouwen;
12. bebouwingspercentage: een op de kaart dan wel in de
voorschriften aangegeven
percentage dat de grootte van
het deel van een terrein
aangeeft dat mag worden be-
bouwd;
13. woonschip : een vaartuig, hoe ook genaamd
en van welke aard ook, uit-
sluitend of hoofdzakelijk
gebezigd als of bestemd tot
woon- en nachtverblijf van
één of meer personen, dat
herkenbaar is als een van
origine varend schip dat
zelfstandig kan of kon worden
voortbewogen door wind- of
motorkracht.
14. woonark : een vaartuig, hoe ook genaamd
en van welke aard ook, uit-
sluitend of hoofdzakelijk
gebezigd als of bestemd tot
woon- en nachtverblijf van
één of meer personen, dat
niet is aan te merken als
woonschip.
15. bedrijfsschip : een vaartuig hoe ook genaamd
en van welke aard ook, dat
uitsluitend of hoofdzakelijk
gebruik wordt of bestemd is
voor de uitoefening van enig
bedrijf of beroep.

Artikel 2. Wijze van meten

1. De begrenzing van de onderscheiden bestemmingen, voor zover niet op de kaart in maten vastgelegd, wordt vastgesteld door middel van meting op de kaart met een nauwkeurigheidsgraad van 5,00 meter.
2. De bouwhoogte van bouwwerken wordt gemeten in meters boven het gemiddeld aangrenzend maaiveld tot aan het hoogste punt van het betrokken bouwwerk, tenzij in deze voorschriften anders is bepaald.
3. De vloeroppervlakte van een gebouw wordt bepaald door de bebouwde oppervlakte van de bouwlagen en bijzondere bouwlagen bij elkaar op te tellen.
4. Met het minimum percentage water binnen de bestemmingen US, USW1 en USW2 wordt bedoeld het open, niet overbouwde water. In de oppervlakte water wordt het water onder drijvende en geheide constructies niet als water berekend.
5. Genoemde aantallen woningen hebben betrekking op woningen op land en woningen op geheide en drijvende constructies exclusief woonarken en woonschepen.

B. BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE AFZONDERLIJKE BESTEMMINGEN

Artikel 3. Beschrijving in hoofdlijnen

A. Algemeen

De wijze waarop met dit bestemmingsplan de in de artikelen 4 t/m 8 toegekende doeleinden worden nagestreefd, wordt in hoofdlijnen als volgt omschreven:

- a. Het bestemmingsplan beoogt de toevoeging van een nieuw stedelijk gebied aan Amsterdam door middel van het bebouwen van door ophoging dan wel inpoldering verkregen grond in delen van het IJmeer, dan wel het bouwen op drijvende of geheide bouwkundige constructies in, op en boven het water.

- b. Het nieuwe stedelijk gebied zal in het kader van dit plan een omvang hebben van 500 ha, als volgt te verdelen over de bestemmingsvlakken:

US	191 ha.
USW1	77 ha.
USW2	99 ha.
Vw	34 ha.
Rp	99 ha.

Het gebied is geheel binnen de bestaande gemeentegrenzen gesitueerd. Gestreefd wordt naar ten minste 8.500 met een maximum van 11.500 woningen. In het gebied is ruimte voor kantoren, bedrijven en voorzieningen.

In een mogelijke vervolgfase kan IJburg uitgroeien tot een stadsdeel van maximaal 18.000 woningen. In dit bestemmingsplan wordt geanticipeerd op deze verdere uitgroei, met name wat betreft infrastructuur en lokatie van voorzieningen en werkgelegenheid.

- c. Van het totaal aantal te realiseren woningen zal minimaal 20 % in gestapelde vorm worden gerealiseerd. Ongeveer 70 % van het totaal aantal te realiseren woningen zal worden uitgevoerd binnen de marktsector (vrije sector ongesubsidieerd, vrije sector met eenmalige bijdrage en premiehuur woningen), 30 % in de gesubsidieerde sector.

- d. Het stedelijk gebied zal sterk op het water zijn georiënteerd, hetgeen tot uitdrukking wordt gebracht door het mede realiseren van in en aan het water gelegen woningen, voorzieningen, bedrijven, kantoren, diverse vormen van oeverrecreatie en jachthavens.
- e. Het niveau van de in het plangebied te realiseren voorzieningen zal in ieder geval gebaseerd zijn op de voor deze woonwijk zelf benodigde omvang. De totale voorzieningenoppervlakte zal in de eerste fase kunnen uitgroeien tot 12 ha. vloeroppervlakte. Een uitgroei van de voorzieningen in samenhang met eventuele verdere vergroting van het stedelijk gebied is voorzien door verdichting rond de stations van het openbaar vervoer.
- f. De verkeersontsluiting van de verschillende bestemmingsvlakken dient plaats te vinden volgens de op de kaart indicatief aangegeven wijze. Binnen de randvoorwaarde van de aangevraagde ontheffingswaarde tot een geluidniveau van 55+5 dB(A) voor de hoofdauto-ontsluiting zal in het kader van de nadere planuitwerking worden gezocht naar de meest optimale ontsluiting binnen het gebied uit oogpunt van zuinig ruimtegebruik, bevordering openbaar vervoer en een heldere hoofdopzet.
- g. Ten behoeve van het landmaken en gezien de omvang van het plangebied met meer dan 300 hectare nieuw land, de bouw van meer dan 4000 woningen in verstedelijkt gebied en het feit dat het plan mede voorziet in de mogelijkheid van een jachthaven met een maximale omvang van 750 ligplaatsen is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Voor de bepaling van de effecten van het wegverkeer is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding van de locatie tot 18.000 woningen.
- h. In het plangebied is een tweetal jachthavens voorzien; in het noordwestelijk deel van het plangebied (USW1 en/of US) wordt een jachthaven beoogd met maximaal 750 ligplaatsen en in het zuidoostelijk deel nabij de Diemerdammersluis (US en/of USW2) een jachthaven met maximaal 250 ligplaatsen ten behoeve van niet gemotoriseerd recreatief watergebruik. De jachthavens hebben een beperkte functie met

betrekking tot het plegen van onderhoud. De
situering moet zodanig worden gekozen dat ver-
keersoverlast voor de omgeving wordt voorkomen.

B. Nadere beschrijving van de onderscheiden bestemmingen

I. Uit te werken stedelijk gebied (US)

- a. Overeenkomstig de aanduiding op de kaart mag in dit gebied maximaal 60 % worden bebouwd. Deze bebouwing bestaat onder andere uit woningen kantoren, bedrijven, commerciële en niet-commerciële voorzieningen, jachthaven en andere recreatieve voorzieningen alsmede openbare nutsvoorzieningen. Rekening moet worden gehouden met de realisering van een lijnwerkplaats en opstelvoorzieningen ten behoeve van de metro. De bebouwing kan op land, drijvend of op geheide constructies in het water worden gerealiseerd. De constructies maken deel uit van het genoemde bebouwingspercentage. In dit bestemmingsvlak zijn lokaties voor woonschepen en woonarken toegestaan.
- b. Het water binnen dit bestemmingsvlak heeft zowel een bergende functie als een recreatieve functie.
- c. Commerciële en niet-commerciële voorzieningen in dit bestemmingsvlak dienen in eerste instantie in aansluiting op stations van het openbaar vervoer te worden gesitueerd.
- d. De bij uitwerking te bepalen bestemmingen langs de grenslijn tussen de bestemmingsvlakken US en USW1 dienen over ten minste 50 % van de lengte van die grenslijn te voorzien in een oever met een openbaar karakter. Daarbij moet het accent liggen op zichtlijnen naar het water.
- e. Beeldbepalende karakteristiek is de opening van het gebied naar het Buiten-IJ.
- f. Met betrekking tot het parkeren dient te worden uitgegaan van maximaal 1,0 parkeerplaats per woning. Voor kantoren, bedrijven en voorzieningen geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlakte.

II Uit te werken waterrijk stedelijk gebied 1 (USW1)

- a. Overeenkomstig de aanduiding op de kaart kan de nader uit te werken bestemming waterrijk stedelijk gebied 1 (USW1) tot een maximum van 40% worden bebouwd met onder andere woningen, bedrijven, kantoren, commerciële en niet-commerciële voorzieningen, jachthaven en andere recreatieve functies alsmede openbare nutsvoorzieningen. In dit bestemmingsvlak zijn lokaties voor woonschepen, woonarken en bedrijfsschepen toegestaan.
- b. Mede als gevolg van het bodemprofiel en de aard van de samenstelling van het bodemmateriaal (IJ-oergeul) in een groot deel van dit bestemmingsgebied is realisering van bovengenoemde functies op geheide en drijvende constructies toegestaan. Daarbij moet worden voldaan aan elementaire eisen van veiligheid en toegankelijkheid voor ondermeer nooddiensten, reiniging en kabels en leidingen.
- c. Dit waterrijk stedelijk in te richten gebied vormt het gezicht van IJburg naar het waterfront. In verband hiermee zullen op grond van beeldbepalende overwegingen in de uitwerking daarvan eisen worden gesteld aan de vorm en inrichting van het maaiveld en de daarop te realiseren bebouwing.
- d. In dit bestemmingsvlak dient met het oog op het spoelen van de Amsterdamse grachten via het sifon onder het Amsterdam-Rijnkanaal in elk geval een open waterverbinding tussen de waterkom ten oosten van de Zeeburgerbrug en het open IJ-meer gehandhaafd te blijven.
- e. Ter waarborging van een gewenste openheid en zicht op het water zullen in het ontwerp nadere eisen worden gesteld t.a.v. het doorzicht en de onderlinge afstand tussen de gebouwde constructies.
- f. Het water tussen de gebouwde constructies heeft een recreatieve functie voor zowel recreatie vanaf de oever (vissen, zwemmen, wandelen, verpozen) als vanaf het water (aanleg boten) en kan slechts gedeeltelijk privé worden uitgegeven.
- g. Gezien de golfbrekende functie van de gebouwde constructies in het water zullen in het ontwerp

nadere eisen worden gesteld aan de constructie daarvan en aan de direct daarop aansluitende waterbouwkundige constructies als steigers, dammen en bruggen.

- h. De binnen deze bestemming geprojecteerde bedrijfs- en kantoorbebouwing wordt in hoofdzaak aan de westzijde nabij het metrostation en de toegang tot het gebied vanaf de A-10 gerealiseerd.
- i. Met betrekking tot het parkeren dient te worden uitgegaan van maximaal 1,0 parkeerplaats per woning. Voor kantoren, bedrijven en voorzieningen geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto-vloeroppervlakte.

III Uit te werken waterrijk stedelijk gebied (USW2)

- a. Overeenkomstig de aanduiding op de kaart kan de nader uit te werken bestemming waterrijk stedelijk gebied USW2 tot een maximum van 50% worden bebouwd met onder andere woningen, kleinschalige voorzieningen, jachthaven en andere recreatieve voorzieningen alsmede openbaare nutsvoorzieningen. In dit bestemmingsvlak zullen tevens locaties voor woonschepen en woonarken gerealiseerd worden.
- b. De bebouwing binnen deze bestemming zal gerealiseerd worden op land, landtongen, eilanden en drijvende of geheide constructies, opdat een maximale relatie van wonen met water mogelijk is.
- c. Teneinde een recreatieve vaarverbinding tussen het binnendijkse boezemwater en het IJ-meer mogelijk te maken dient de waterkerende dijk van een of meer schutslui(s)(zen), danwel van een andere afsluitbare waterkering te worden voorzien.
- d. Met betrekking tot het parkeren geldt een norm van maximaal 1,0 parkeerplaats per woning.

IV Park (Rp)

- a. Sanering van het binnen dit bestemmingsvlak aangewezen gebied is mede gericht op het voor recreatieve doeleinden bruikbaar maken van de tot bovenwijks parkgebied aangewezen Diemerzeedijk. Naast eisen m.b.t. de veiligheid dient bij de sanering ook rekening te worden gehouden met een voor dit gebied geëigende inrichting en vegetatie.
- b. Bij de inrichting van het gebied van de Diemerzeedijk tot bovenwijks parkgebied moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid tot handhaving van bestaande ecologisch, landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle elementen.
- c. Bij de aanleg van infrastructuur door het gebied dient rekening gehouden te worden met de voor dit gebied geëigende inrichting en vegetatie
- d. Voor het voor sanering in aanmerking komende deel binnen dit bestemmingsvlak geldt een aanlegvergunningenstelsel, om te voorkomen dat schade wordt toegebracht aan damwanden en drainagesysteem.
- e. Te realiseren bebouwing in het gebied dient zich in stedenbouwkundig en architectonisch opzicht te voegen in het karakter van het tot bovenwijks parkgebied in te richten gebied van de Diemerzeedijk.

Artikel 4. Uit te werken stedelijk gebied (US)

1. De gronden op de kaart bestemd voor "Uit te werken stedelijk gebied" (US) zijn aangewezen voor: woningen met inbegrip van daarbij behorende bergringen gebouwde parkeervoorzieningen en andere nevenruimten, ateliers, winkels, horeca, hotels, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, bedrijven, bebouwing ten behoeve van de openbare dienst, tuinen, erven, groenvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van de watersport, railverkeer, rijwegen, fiets- en voetpaden, al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen en water, alsmede ligplaatsen voor woonschepen en woonarken.

2. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd en aangelegd ten dienste van de aldaar omschreven doeleinden.

3. Voor de in lid 1 genoemde bebouwing gelden de volgende maxima en minima:

gebouwen

max. bouwhoogte	)	
max. aantal bouwlagen	)	zoals op de
min. percentage water	)	kaart staat
max. bebouwingspercentage	)	aangegeven

bouwwerken, geen gebouwen zijnde

max. bouwhoogte: 3 m.

4. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd overeenkomstig een rechtsgeldig uitgewerkt plan behoudens het bepaalde in lid 6.
5. De Gemeenteraad stelt overeenkomstig het bepaalde in Artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en met inachtneming van het bepaalde in artikel 12 van deze voorschriften, een of meer uitgewerkte plannen vast voor de in lid 1 genoemde gronden, waarbij tevens de volgende regels in acht dienen te worden genomen:
 - a. Het uitgewerkte plan dient in elk geval te voldoen aan, c.q. in overeenstemming te zijn met het gestelde in artikel 3 van deze voorschriften.

- b. Met betrekking tot de te realiseren bebouwing en functies gelden de volgende maxima:

woningen:

max. vloeroppervlakte : 110,0 ha
max. aantal woningen : 10.000

winkels/horeca:

max. vloeroppervlakte : 2,0 ha

hotels:

max. vloeroppervlakte : 1,0 ha

kantoren/bedrijven:

max. vloeroppervlakte : 10,0 ha

maatschappelijke voorzieningen:

max. vloeroppervlakte : 12,0 ha

De hierboven gegeven maximum vloeroppervlakten voor niet-woonfuncties gelden voor de bestemmingsvlakken US en USW 1 gezamenlijk.

- c. De Gemeenteraad is bevoegd een maximum vestigingsgrootte voor niet-woonfuncties te bepalen.
- d. De Gemeenteraad kan bij uitwerking nadere regels stellen ten aanzien van de differentiatie in horeca instellingen.
- e. Bij uitwerking dient het waterkerend vermogen van de op de kaart als "Waterkering indicatief" aangegeven gronden voldoende gewaarborgd te worden.
- f. In afwijking van het bepaalde in lid 3 is het toegestaan de max. bouwhoogte en het max. aantal bouwlagen te verdubbelen binnen een straal van 200 meter rond de toegang tot een bij uitwerking vast te stellen station voor openbaar railvervoer.
- g. In afwijking van het bepaalde in lid 3 is het toegestaan de max. bouwhoogte en het max. aantal bouwlagen te verdubbelen op plaatsen waar vanwege stedenbouwkundige vormgeving een accent gewenst is.
- h. Indien van de onder f. en g. genoemde afwijkingsmogelijkheden gebruik wordt gemaakt, geldt dat de in lid 5 sub b genoemde max. vloeroppervlakten en het max. aantal woningen met 20 % mogen worden

verhoogd en de gezamenlijke toename van de daarin betrokken vloeroppervlakte niet meer dan 250.000 m² bedraagt.

- i. In afwijking van het bepaalde onder f. en g. mogen op de op de kaart als "straalpad" aangegeven gronden geen bouwwerken hoger dan 37 meter worden opgericht.
 - j. Met betrekking tot bedrijven dient het bepaalde in artikel 9 van deze voorschriften in acht te worden genomen.
 - k. Met betrekking tot een eventueel te realiseren jachthaven (marina) in het noordwestelijk deel van het plangebied, geldt voor gebouwen een maximum bouwhoogte van 12 meter en voor ligplaatsen een maximum aantal van 750.
 - l. Met betrekking tot een eventueel te realiseren jachthaven in het zuidoostelijk deel van het plangebied ten behoeve van niet-gemotoriseerd recreatief watergebruik geldt dat de bouwhoogte van gebouwen ten hoogste 8 meter mag bedragen en het aantal ligplaatsen ten hoogste 250. Voorts is de Gemeenteraad bevoegd bij uitwerking beperkingen op te leggen aan het gebruik van water door gemotoriseerd verkeer.
 - m. De Gemeenteraad is bevoegd bij uitwerking nadere regels te stellen met betrekking tot de aard en hoogte van de ondersteunende constructies van hoogspanningslijnen.
6. Burgemeester en Wethouders zijn, gehoord de raadscommissie bevoegd om in afwijking van het bepaalde in lid 5 bouwvergunning te verlenen, mits:
- het desbetreffende bouwplan past in een concept-uitgewerkt plan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet goedgekeurd uitgewerkt plan;
 - het desbetreffende bouwplan gedurende vier weken ter inzage heeft gelegen;
 - de terinzagelegging na aankondiging openbaar is gemaakt;
 - belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld, schriftelijk bedenkingen in te dienen bij Burgemeester en Wethouders;
 - Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, na behandeling van de eventueel ingebrachte bedenkingen, een verklaring van geen bezwaar hebben afgegeven.

Artikel 5. Uit te werken waterrijk stedelijk gebied 1 (USW1)

1. De gronden op de kaart bestemd voor "Uit te werken waterrijk stedelijk gebied" (USW1) zijn aangewezen voor:
woningen met inbegrip van daarbij behorende bergingen, gebouwde parkeervoorzieningen en andere nevenruimten, ateliers, winkels, horeca, hotels, maatschappelijke voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van de watersport, kantoren, bedrijven, bebouwing ten behoeve van de openbare dienst, tuinen, erven, groenvoorzieningen, railverkeer, rijwegen, fiets- en voetpaden, al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen, water alsmede ligplaatsen voor woonschepen, woonarken en bedrijfsschepen.
2. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd en aangelegd ten dienste van de aldaar omschreven doeleinden, met dien verstande dat:
 - a. het gestelde in artikel 3 van de voorschriften, voorzover van toepassing, in acht wordt genomen;
 - b. de op de kaart aangegeven "kabel- en leidingenstrook" ten behoeve van herstel- en onderhoudswerkzaamheden bereikbaar blijft;
 - c. behoudens schriftelijke toestemming van het electriciteitsbedrijf, over een breedte van 36 meter aan weerszijden van de op de kaart aangegeven hoogspanningslijn geen bebouwing mag worden opgericht of hoogopgaande beplantingen worden aangebracht dan wel anderszins werkzaamheden worden uitgevoerd die de veiligheid kunnen schaden of de elektriciteitsvoorziening in gevaar brengen;
 - d. binnen de op de kaart als zodanig aangegeven arcering geen woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in de zin van de Wet Geluidhinder mogen worden gebouwd.
3. Voor de in lid 1 genoemde bebouwing gelden de volgende maxima en minima:

gebouwen

max. bouwhoogte	)	
max. aantal bouwlagen	)	zoals op de
min. percentage water	)	kaart staat
max. bebouwingspercentage	)	aangegeven

bouwwerken, geen gebouwen zijnde

max. bouwhoogte: 3 m.

4. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd overeenkomstig een rechtsgeldig uitgewerkt plan behoudens het bepaalde in lid 6.
5. De Gemeenteraad stelt overeenkomstig het bepaalde in Artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en met inachtneming van het bepaalde in artikel 12 van deze voorschriften, een of meer uitgewerkte plannen vast voor de in lid 1 genoemde gronden, waarbij tevens de volgende regels in acht dienen te worden genomen:
 - a. Het uitgewerkt plan dient in elk geval te voldoen aan, c.q. in overeenstemming te zijn met het gestelde in artikel 3 van deze voorschriften.
 - b. Met betrekking tot de te realiseren bebouwing en functies gelden de volgende maxima:

woningen:	
max. vloeroppervlakte	: 16,0 ha
max. aantal woningen	: 2000
winkels/horeca:	
max. vloeroppervlakte	: 2,0 ha
hotels	
max. vloeroppervlakte	: 1,0 ha
kantoren/bedrijven:	
max. vloeroppervlakte	: 10,0 ha
maatschappelijke voorzieningen:	
max. vloeroppervlakte	: 12,0 ha

De hierboven gegeven maximum-vloeroppervlakten voor niet-woonfuncties gelden voor de bestemmingsvlakken USW 1 en US gezamenlijk.
 - c. De Gemeenteraad is bevoegd een maximum-vestigingsgrootte voor niet-woonfuncties te bepalen.
 - d. De Gemeenteraad kan bij uitwerking nadere regels stellen ten aanzien van de differentiatie van horeca instellingen.

- e. Met betrekking tot een eventueel te realiseren jachthaven (marina) in het noordwestelijk deel van het plangebied, geldt voor gebouwen een maximum bouwhoogte van 12 meter en voor ligplaatsen een maximum aantal van 750.
 - f. In afwijking van het bepaalde in lid 3 is het toegestaan de max. bouwhoogte en het max. aantal bouwlagen te verdubbelen op plaatsen waar vanwege stedenbouwkundige vormgeving een accent gewenst is.
 - g. In afwijking van het bepaalde onder f. mogen op de op de kaart als "straalpad" aangegeven gronden geen bouwwerken hoger dan 37 meter worden opgericht.
 - h. Met betrekking tot bedrijven dient het bepaalde in artikel 9 van deze voorschriften in acht genomen te worden.
 - i. De Gemeenteraad is bevoegd bij uitwerking nadere regels te stellen met betrekking tot de aard en hoogte van de ondersteunende constructies van hoogspanningslijnen.
6. Burgemeester en Wethouders zijn, gehoord de raadscommissie bevoegd om in afwijking van het bepaalde in lid 5 bouwvergunning te verlenen, mits:
- het desbetreffende bouwplan past in een concept-uitgewerkt plan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet goedgekeurd uitgewerkt plan;
 - het desbetreffende bouwplan gedurende vier weken ter inzage heeft gelegen;
 - de terinzagelegging na aankondiging openbaar is gemaakt;
 - belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld, schriftelijk bedenkingen in te dienen bij Burgemeester en Wethouders;
 - Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, na behandeling van de eventueel ingebrachte bedenkingen, een verklaring van geen bezwaar hebben afgegeven.

Artikel 6. Uit te werken waterrijk stedelijk gebied 2 (USW2)

1. De gronden op de kaart bestemd voor "Uit te werken waterrijk stedelijk gebied" (USW2) zijn aangewezen voor:
woningen met inbegrip van daarbij behorende bergingen, gebouwde parkeervoorzieningen en andere nevenruimten, ateliers, maatschappelijke voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van de watersport, tuinen, erven, groenvoorzieningen, railverkeer, rijwegen, fiets- en voetpaden, al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen, water alsmede ligplaatsen voor woonschepen en woonarken.
2. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd en aangelegd ten dienste van de aldaar omschreven doeleinden.
3. Voor de in lid 1 genoemde bebouwing gelden de volgende maxima en minima:

<u>gebouwen</u>		
max. bouwhoogte	)	
max. aantal bouwlagen	)	zoals op de
min. percentage water	)	kaart staat
max. bebouwingspercentage	)	aangegeven

<u>bouwwerken, geen gebouwen zijnde</u>		
max. bouwhoogte:		3 m.
4. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd overeenkomstig een rechtsgeldig uitgewerkt plan behoudens het bepaalde in lid 6.
5. De Gemeenteraad stelt overeenkomstig het bepaalde in Artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en met inachtneming van het bepaalde in artikel 12 van deze voorschriften, een of meer uitgewerkte plannen vast voor de in lid 1 genoemde gronden, waarbij tevens de volgende regels in acht dienen te worden genomen:
 - a. Het uitgewerkt plan dient in elk geval te voldoen aan, c.q. in overeenstemming te zijn met het gestelde in artikel 3 van deze voorschriften.
 - b. Met betrekking tot de te realiseren bebouwing en functies gelden de volgende maxima:

max. aantal woningen	: 3000
----------------------	--------

max. vloeroppervlakte : 36 ha

maatschappelijke voorzieningen:
max. vloeroppervlakte : 0,5 ha

- c. De Gemeenteraad is bevoegd een maximum-vestigingsgrootte van maatschappelijke voorzieningen te bepalen.
 - d. Bij uitwerking dient het waterkerend vermogen van de op de kaart als "Waterkering indicatief" aangegeven gronden voldoende gewaarborgd te zijn
 - e. In afwijking van het bepaalde in lid 3 is het toegestaan de max. bouwhoogte en het max. aantal bouwlagen te verdubbelen op plaatsen waar vanwege stedenbouwkundige vormgeving een accent gewenst is.
 - f. Met betrekking tot een eventueel te realiseren jachthaven in het zuidoostelijk deel van het plangebied ten behoeve van niet-gemotoriseerd recreatief watergebruik geldt dat de bouwhoogte van gebouwen ten hoogste 8 meter mag bedragen en het aantal ligplaatsen ten hoogste 250.
 - g. De Gemeenteraad is bevoegd bij uitwerking beperkingen op te leggen met betrekking tot het gebruik van water voor gemotoriseerd vaarverkeer.
 - h. De Gemeenteraad is bevoegd bij uitwerking nadere regels te stellen met betrekking tot de aard en hoogte van de ondersteunende constructies van hoogspanningslijnen.
6. Burgemeester en Wethouders zijn, gehoord de raadscommissie bevoegd om in afwijking van het bepaalde in lid 5 bouwvergunning te verlenen, mits:
- het desbetreffende bouwplan past in een concept-uitgewerkt plan dan wel in een vastgesteld, maar nog niet goedgekeurd uitgewerkt plan;
 - het desbetreffende bouwplan gedurende vier weken ter inzage heeft gelegen;
 - de terinzagelegging na aankondiging openbaar is gemaakt;
 - belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld, schriftelijk bedenkingen in te dienen bij Burgemeester en Wethouders;

- Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, na behandeling van de eventueel ingebrachte bedenkingen, een verklaring van geen bezwaar hebben afgegeven.

Artikel 7. Water (vaarwater c.q. boezemwater) (Vw)

1. De gronden op de kaart bestemd voor "Water" (Vw) zijn aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen.
2. Op de in lid 1 genoemde gronden mogen slechts waterbouwkundige constructies worden gebouwd mits daardoor niet het herstel en onderhoud van de op de kaart aangegeven kabel- en leidingenstrook wordt belemmerd en met dien verstande dat de kabel- en leidingenstrook een doorvaart met een diepgang van 6.00 m dient mogelijk te maken.
3. In afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2 mogen de in lid 1 genoemde gronden daar waar op de kaart aangeduid met "fietsverbinding, indicatief" en "openbaar vervoers-ontsluiting op rail indicatief" worden overbouwd met de daarvoor benodigde bouwwerken en bebouwd met de daarvoor benodigde ondersteuningsconstructies; waarbij een minimum doorvaarthoogte van 9.10 m geldt voor de bruggen die een verbinding vormen tussen het bestemmingsvlak Rp en de plangrens.
4. Als verboden gebruik als bedoeld in artikel 13, lid 1 van deze voorschriften wordt in elk geval aangemerkt het gebruik van de in lid 1 genoemde gronden als ligplaats voor woonarken en woon- of bedrijfsschepen.

Artikel 8. Park (Rp)

1. De gronden, op de kaart bestemd voor "park" (Rp) zijn aangewezen voor park met inbegrip van daarbij behorende fiets-en voetpaden, water, waterpartijen en waterbouwkundige constructies alsmede voor sportvelden en een camping.
2. Op de in lid 1 genoemde gronden mag slechts worden gebouwd en aangelegd ten dienste van de aldaar omschreven doeleinden, met dien verstande dat:
 - a. het gestelde in artikel 3 van de voorschriften, voorzover van toepassing, in acht wordt genomen;
 - b. het waterkerend vermogen van de op de kaart als "Bestaande primaire waterkering" aangegeven gronden niet wordt belemmerd;
 - c. de op de kaart aangegeven "kabel- en leidingenstrook, indicatief" ten behoeve van herstel- en onderhoudswerkzaamheden bereikbaar blijft;
 - d. in afwijking van het bepaalde in lid 1 en lid 3 het is toegestaan op de gronden, op de kaart aangegeven met "hoogspanningslijn nieuw tracé, indicatief" de noodzakelijke ondersteuningsconstructies op te richten ten behoeve van deze hoogspanningslijn;
 - e. behoudens schriftelijke toestemming van het electriciteitsbedrijf, over een breedte van 36 meter aan weerszijden van de op de kaart aangegeven hoogspanningslijn geen bebouwing mag worden opgericht of hoogopgaande beplantingen worden aangebracht dan wel anderszins werkzaamheden worden uitgevoerd die de veiligheid kunnen schaden of de elektriciteitsvoorziening in gevaar brengen.
3. Voor de in lid 2 genoemde bebouwing cq. gronden - gelden de volgende maxima:
 - a. gebouwen t.b.v. sportaccommodaties, recreatieve en/of educatieve voorzieningen

max. bouwhoogte	:	7 m
max. totale vloeroppervlakte per voorziening	:	400 m ²
max. totale vloeroppervlakte	:	800 m ²
 - b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde

max. bouwhoogte t.b.v. sportaccommodaties, recreatieve en/of educatieve voorzieningen	:	3 m
overige	:	3 m

- c. gronden
 max. terreingrootte t.b.v. sport-
 accomodaties, recreatieve en/of
 educatieve voorzieningen : 12 ha
4. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstel-
 ling te verlenen van het bepaalde in de leden 1 en
 3 in dier voege dat op de in lid 1 genoemde gronden
 een café, restaurant en/of snackbar mag worden
 opgericht. Hiervoor gelden de volgende maxima :
- max. bouwhoogte : 7 m
- max. aantal vestigingen ten
 behoeve van snackbar : 2
- max. totale vloeroppervlakte
 per snackbar : 50 m²
- max. totale vloeroppervlakte
 per café/restaurant : 400 m²
- max. totale vloeroppervlakte : 800 m²
5. In afwijking van het bepaalde in de leden 1 en 2
 mogen de gronden, daarvoor op de kaart nader aan-
 geduid met "openbaar vervoers-ontsluiting op rail
 indicatief" worden ingericht en bebouwd ten behoeve
 van railverkeer.
6. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd het bestem-
 mingsplan te wijzigen met inachtneming van het
 bepaalde in artikel 12 in dier voege dat op de in
 lid 1 genoemde gronden een terrein wordt ingericht
 en bebouwd ten behoeve van een categorie III be-
 drijf zijnde een waterzuiveringsinstallatie en
 voor zover verband houdend met reiniging van grond-
 en oppervlaktewater aanwezig in de in lid 1 be-
 doelde gronden. Hiervoor gelden de volgend maxima:
- max. terreinoppervlak : 2000 m²
- max. bouwhoogte : 3 m
7. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd het bestem-
 mingsplan te wijzigen met inachtneming van het
 bepaalde in artikel 12 in dier voege dat op de in
 lid 1 genoemde gronden een terrein wordt ingericht
 en bebouwd ten behoeve van een gemaal voor de wa-
 terhuishouding van de in de in lid 1, de in artikel
 4 lid 1 en de in artikel 6 lid 1 begrepen gronden.

Hiervoor gelden de volgende maxima:

max. terreinoppervlak	: 1000 m ²
max. bouwhoogte	: 10 m

8. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd nadere regels te stellen met betrekking tot de aard en hoogte van de ondersteunende constructies van hoogspanningslijnen.
9. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning) op die delen van de in lid 1 genoemde gronden, waarvoor blijkens de kaart een aanlegvergunningstelsel geldt, met uitzondering van de gronden welke daarnaast zijn aangegeven als "kabel- en leidingenstrook, indicatief", de navolgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
 - a. werken of werkzaamheden, welke wijziging van de waterhuishouding of waterstand beogen of ten gevolge hebben;
 - b. het verlagen, afgraven, ophogen en egaliseren van de bodem;
 - c. het aanbrengen van boven- of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 - d. het aanbrengen of aanleggen van oeverbeschoeiingen, kaden of aanlegplaatsen;
 - e. het bebossen van gronden;
 - f. werken of werkzaamheden ten behoeve van of verband houdende met de oprichting of plaatsing van voor als verblijf geschikte voer- en vaartuigen, arken, caravans en livingvans, voorzover deze niet als gebouwen zijn aan te merken als ook tenten; een en ander geldt niet voor het als camping in te richten/ingerichte gebied.
10. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen met inachtneming van het bepaalde in artikel 12 van deze voorschriften in dier voege dat de bestemming van de in lid 1 genoemde gronden, voorzover grenzend aan de bestemming Vw mag worden gewijzigd ten behoeve van laatst genoemde bestemming tot een breedte van max. 30 m.

11. Als verboden gebruiken als bedoeld in art.13 lid 1 wordt in elk geval aangemerkt:

- a. het opslaan, deponeren, lozen of storten van al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of produkten, alsmede het aanleggen of inrichten van opslag-, stort- en bergplaatsen;
- b. het opslaan of deponeren van een of meer aan hun gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen als ook onderdelen daarvan, dan wel het aanleggen of inrichten van opslagplaatsen daarvoor.

Artikel 9. Toegelaten bedrijven

1. Voor zover op gronden mag worden gebouwd en gronden en/of bebouwing mogen worden gebruikt ten behoeve van bedrijven, mag dit slechts voor bedrijven die in de van deze voorschriften deel uitmakende "Staat van Inrichtingen" vallen onder categorie I en II, onverlet het bepaalde in artikel 8 lid 6.
2. Burgemeester en Wethouders zijn, met inachtneming van het bepaalde in lid 3, bevoegd vrijstelling te verlenen van het gestelde in lid 1 voor het bouwen en het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van een bedrijf dat:
 - a. niet in de Staat van Inrichtingen voorkomt en in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën I en II geen blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
 - b. in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits het desbetreffende bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën I en II geen blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu.
 - c. na uitbreiding, wijziging of aanpassing in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën dan toegestaan, mits de uitbreiding, wijziging of aanpassing niet tot gevolg heeft, dat het bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën I en II, blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu.
3. Alvorens Burgemeester en Wethouders de in lid 2 bedoelde vrijstelling verlenen dienen zij te beschikken over een positief advies van de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne. Indien dit advies negatief luidt, kunnen Burgemeester en Wethouders uitsluitend tot verlening van vrijstelling overgaan nadat Gedeputeerde Staten hebben verklaard daartegen geen bezwaar te hebben.
4. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in Artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en met inachtneming van het bepaalde in lid 5 alsmede van artikel 12 van de

voorschriften, het bestemmingsplan te wijzigen, in
dier voege, dat:

- aan de Staat van Inrichtingen bedrijven en/of
bedrijfssoorten worden toegevoegd;
- in de Staat van Inrichtingen opgenomen bedrijven
en bedrijfssoorten worden ingedeeld bij een
andere categorie.

5. Alvorens een ontwerp-gewijzigd plan ter inzage
wordt gelegd, wordt de Inspecteur van de Volksge-
zondheid voor de Milieuhygiëne om advies gevraagd.

Artikel 10. Overgangsbepalingen

1. Bebouwing, welke op de eerste dag van de tervisie-
ligging van het ontwerp-bestemmingsplan bestond of
nadien kon worden gebouwd krachtens een eerder
verleende of nog te verlenen bouwvergunning, die
voor wat bestemming en/of omvang niet overeenstemt
met het bestemmingsplan, mag - tenzij een raadsbe-
sluit tot onteigening is genomen - gedeeltelijk
worden vernieuwd of veranderd, mits daardoor geen
grotere afwijking van het bestemmingsplan ontstaat.
2. Bebouwing, als bedoeld in lid 1, mag - tenzij een
raadsbesluit tot onteigening is genomen - in geval
van teloor gaan ten gevolge van een calamiteit
worden herbouwd, mits de bouwvergunning binnen 2
jaar na het teloor gaan is aangevraagd en mits
daardoor geen grotere afwijking van het bestem-
mingsplan ontstaat.
3. Het gebruik van gronden en bebouwing dat afwijkt
van het bestemmingsplan op het tijdstip waarop dat
rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet.
4. Het is verboden het afwijkende gebruik te verande-
ren in andere vormen van gebruik, tenzij daardoor
geen grotere afwijking van het bestemmingsplan
ontstaat.

Artikel 11. Algemene vrijstellingen

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze voorschriften vrijstelling kan worden verleend, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen van de desbetreffende bepalingen van dit bestemmingsplan, in dier voege, dat:

- a. in het plangebied worden gebouwd:
 - bebouwing ten behoeve van de openbare dienst met een max. bouwhoogte van 3,50 meter en met een max. vloeroppervlakte van 15 m²;
 - bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, geluidwerende voorzieningen, bruggen, steigers, duikers en andere waterbouwkundige constructies;
- b. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijk en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering ten hoogste 2 meter bedraagt;
- c. de in de voorschriften toegestane max. bouwhoogten in geringe mate worden overschreden, doch de betrokken bouwhoogte met niet meer dan 2 meter wordt vergroot;
- d. de in de voorschriften toegestane max. bouwhoogten, anders dan bedoeld onder c, met ten hoogste 5 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappehuizen en centrale verwarmingsinstallaties en met ten hoogste 8 meter ten behoeve van schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes en reclametoestellen;
- e. de bebouwings- en/of bestemmingsgrenzen ten behoeve van balkons, bordessen, galerijen, luifels, buitentrappen en lift- en trappehuizen en andere ondergeschikte delen van gebouwen met ten hoogste 3 meter worden overschreden.

Artikel 12. Procedureregels

Burgemeester en Wethouders respectievelijk de Gemeenteraad nemen in geval van wijziging en/of uitwerking van het bestemmingsplan de volgende regels in acht:

- a. het plan wordt gewijzigd en/of uitgewerkt na overleg met belanghebbenden;
- b. het ontwerp van een wijziging en/of uitwerking ligt gedurende vier weken ter visie;
- c. de Burgemeester maakt de terinzagelegging tevoren bekend door aanplakking van een openbare kennisgeving aan het Stadhuis en door het plaatsen van deze kennisgeving in een of meer plaatselijk verschijnende dag- of nieuwsbladen;
- d. gedurende de vier weken van terinzagelegging kunnen belanghebbenden schriftelijk bij Burgemeester en Wethouders respectievelijk de Gemeenteraad bedenkingen indienen tegen het ontwerp;
- e. de indiener van een schriftuur als bedoeld onder d. wordt in de gelegenheid gesteld mondeling zijn bedenkingen toe te lichten ten overstaan van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening;
- f. Burgemeester en Wethouders respectievelijk de Gemeenteraad stellen de wijziging en/of uitwerking vast en sturen deze met inbegrip van eventueel ingebrachte bedenkingen ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Artikel 13. Algemene gebruiksbepaling

1. Het is verboden de in het bestemmingsplan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bebouwing te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming en/of de daarbij behorende voorschriften.
2. Onder verboden gebruik als bedoeld in lid 1 wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in artikel 2.4. van het Inrichtingen en vergunningenbesluit (Stbl. '93 nr. 50).
3. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1, mits het verlenen van vrijstelling niet zal leiden tot een ingrijpende en/of onomkeerbare wijziging van en inbreuk op de bestemming.
4. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1 wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 14. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 8 lid 9, artikel 10, lid 4 alsmede in artikel 13, lid 1 wordt aangemerkt als een strafbaar feit, als bedoeld in Artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

GEMEENTE AMSTERDAM

CONCEPT ONTWERP-BESTEMMINGSPAN

IJBURG EERSTE FASE

Toelichting

4 april 1995

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

- 1.1. Waarom IJburg?
- 1.2. Waarom uitbreiding in het IJmeer?
- 1.3. Waarom een plan voor de eerste fase van IJburg?
- 1.4. Wat is de functie van een bestemmingsplan?
- 1.5. Waarom een globaal bestemmingsplan?
- 1.6. Het bestemmingsplan in relatie tot milieu-effecten en de milieu-effectrapportage (m.e.r.)

2. Doelstellingen en Uitgangspunten

- 2.1. Algemene doelstellingen
- 2.2. Uitgangspunten ontwikkeling IJburg
- 2.3. Bestemmingsplanvorm

3. Ontwikkelingen in relatie tot het plangebied

- 3.1. Het eiland Zeeburg
- 3.2. De A-10/Ringweg en aansluiting IJ-boulevard
- 3.3. De Rioolwaterzuiveringsinrichting Oost
- 3.4. De UNA-centrale Diemen (voorheen PEN-centrale)
- 3.5. Vaarwegen rond het gebied
- 3.6. Diemen-Noord
- 3.7. ROM IJmeer

4. Beschrijving van het plan in hoofdzaken

- 4.1. De begrenzing van het plangebied
 - 4.1.1. Beschrijving van het plangebied
 - 4.1.2. Bestemmingsplangrenzen
 - 4.1.3. Gemeentegrens
 - 4.1.4. Bestaande stedenbouwkundige regelingen
 - 4.1.5. Eigendoms- en beheersverhoudingen
- 4.2. Voorgeschiedenis en ruimer planologisch kader
 - 4.2.1. Planvorming tot nu toe
 - 4.2.2. Structuurplan Amsterdam
- 4.3. Relatie tussen Milieu-Effect-Rapport (MER) Nieuw-Oost eerste fase, deel I en II en bestemmingsplan IJburg eerste fase
 - 4.3.1. Verwerking resultaten van het MER in het bestemmingsplan
 - 4.3.2. Toelichting op de onderscheiden bestemmingen
- 4.4. Programma, inhoud van de bestemmingen
 - 4.4.1. Woningbouw
 - 4.4.2. Voorzieningen

- 4.4.2.1. Commerciële voorzieningen, kantoren en bedrijven
- 4.4.2.2. Niet-commerciële voorzieningen
- 4.4.3. Verbindingen, verkeer en vervoer
 - 4.4.3.1. Aansluiting op het omliggende stedelijk gebied
 - 4.4.3.2. Ontsluiting binnen het plangebied
 - 4.4.3.3. Kabels en Leidingen

5. Methode van ophogen

6. Milieu-aspecten

- 6.1. Inleiding
- 6.2. Waterkwaliteit en Waterhuishouding
- 6.3. Riolering
- 6.4. Luchtverontreiniging
- 6.5. Ecologie en landschap
- 6.6. Energie
- 6.7. Geluidhinder

7. Economische uitvoerbaarheid

8. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9. Resultaten overleg ex. artikel 10 - BRO

1. INLEIDING

In 1991 is een concept bestemmingsplan opgesteld voor de eerste fase van Nieuw-Oost. Onder die naam is het plan in het overleg gebracht. Inmiddels heeft de Gemeenteraad besloten de naam Nieuw-Oost te vervangen door IJburg. Van nu af aan wordt dan ook gesproken van het bestemmingsplan "IJburg eerste fase".

1.1. Waaronder IJburg?

Op het grondgebied van de gemeente Amsterdam zullen in de periode tot het jaar 2005 40.000 nieuwe woningen gebouwd moeten worden. In de regio Amsterdam, op het grondgebied van de toekomstige stadsprovincie, zijn dat er 100.000. Die woningen zijn nodig om de toenemende vraag op te vangen. Die vraag naar woningen ontstaat niet alleen door de toename van de bevolking maar ook door de groei van de individuele ruimtebehoefte.

Concentratie rond de steden is het uitgangspunt bij het zoeken naar nieuwe woongebieden. Wonen dicht bij de stad verkort de reisafstanden naar het werk en opent de mogelijkheid het woon-werkverkeer, met name dat op de weg, te beperken door goed openbaar vervoer aan te bieden. De stad dient de mogelijkheid te bieden voor veel huishoudens om in Amsterdam te blijven wonen en werken. Ook forensen moeten kunnen terugkeren naar de stad. Bouwen aan of bij de stad heeft dus de voorkeur.

Hoewel in Amsterdam veel kleinere bouwlocaties met nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd, blijft forse stadsuitbreiding nodig om aan de woningvraag te voldoen.

Het gaat echter niet alleen om woningbouw. Met IJburg wordt een complete stadswijk aan de stad toegevoegd inclusief werkgelegenheid, voorzieningen, recreatie- en natuurgebieden. Daarbij staat de aandacht voor het milieu voorop.

1.2. Waaronder uitbreiding in het IJmeer?

Uit regionale studies en verkenningen ten behoeve van het Streekplan/Structuurplan blijkt dat van de mogelijke locaties rond Amsterdam, IJburg de beste mogelijkheid biedt om de benodigde nieuwe woningen, die niet binnen het bestaande stedelijke gebied gebouwd kunnen worden, te realiseren.

De ruimte rond de stad is beperkt. Aan de westzijde bevindt zich de luchthaven Schiphol. Het groengebied Amstelland heeft een grote natuurlijke, recreatieve en culturele waarde. Waterland is als veenweidegebied in cultureel, ruimtelijk maar vooral in ecologisch opzicht van zeer grote betekenis. Dit is de reden dat reeds geruime tijd studies zijn verricht naar mogelijke bouw in het IJmeer. Dit is echter eveneens een kwetsbaar gebied. Ter compensatie van de natuurwaarden die verloren gaan bij de bouw van IJburg, wordt natuurontwikkeling langs de kust van Waterland voorgesteld door het aanbrengen van verondiepingen.

IJburg is weliswaar de grootste, doch lang niet de enige bouwlocatie in de regio Amsterdam. IJburg bevat in de uiteindelijke omvang bijna de helft van de 40.000 woningen die Amsterdam moet bouwen, in de regio vormt IJburg met 18.000 woningen slechts 18 % van de gevraagde woningproductie in de naaste toekomst. Andere locaties zijn te vinden in de Haarlemmermeer, in Purmerend, in Zaanstad, in Amstelveen en Uithoorn. Daarnaast wordt in Almere fors gebouwd in dezelfde periode.

1.3. Waarom een plan voor de eerste fase van IJburg?

Reeds geruime tijd is er overeenstemming op alle bestuurlijke niveaus over de omvang van IJburg. Aanvankelijk betrof dit 23.000 woningen, maar uit nadere studie bleek dat op het grondgebied binnen de gemeentegrens niet veel meer dan 18.000 woningen kunnen worden gebouwd.

18.000 woningen is dan ook de maximale omvang, waarvan minimaal 8.500 woningen voor het jaar 2005 gebouwd moeten worden.

Het is de bedoeling IJburg in fasen aan te leggen. De eerste fase bestaat uit een zone langs de Diemerzeedijk waar naar verwachting zo'n 8.500 woningen kunnen worden gebouwd. Voor dit deel, inclusief de aangrenzende Diemerzeedijk, wordt nu een bestemmingsplan gemaakt. In dit plan worden, afhankelijk van de verdere uiwerking, maximaal 11.500 woningen mogelijk gemaakt.

1.4. Wat is de functie van een bestemmingsplan?

Een bestemmingsplan schept het juridisch kader voor een te ontwikkelen gebied. Kort samengevat komt het er op neer dat in een bestemmingsplan wordt vastgelegd hoe zo'n gebied eruit zou moeten zien. Het bevat regels voor diverse bestemmingen, waarin functies zoals wonen, recreatie, werken en natuur

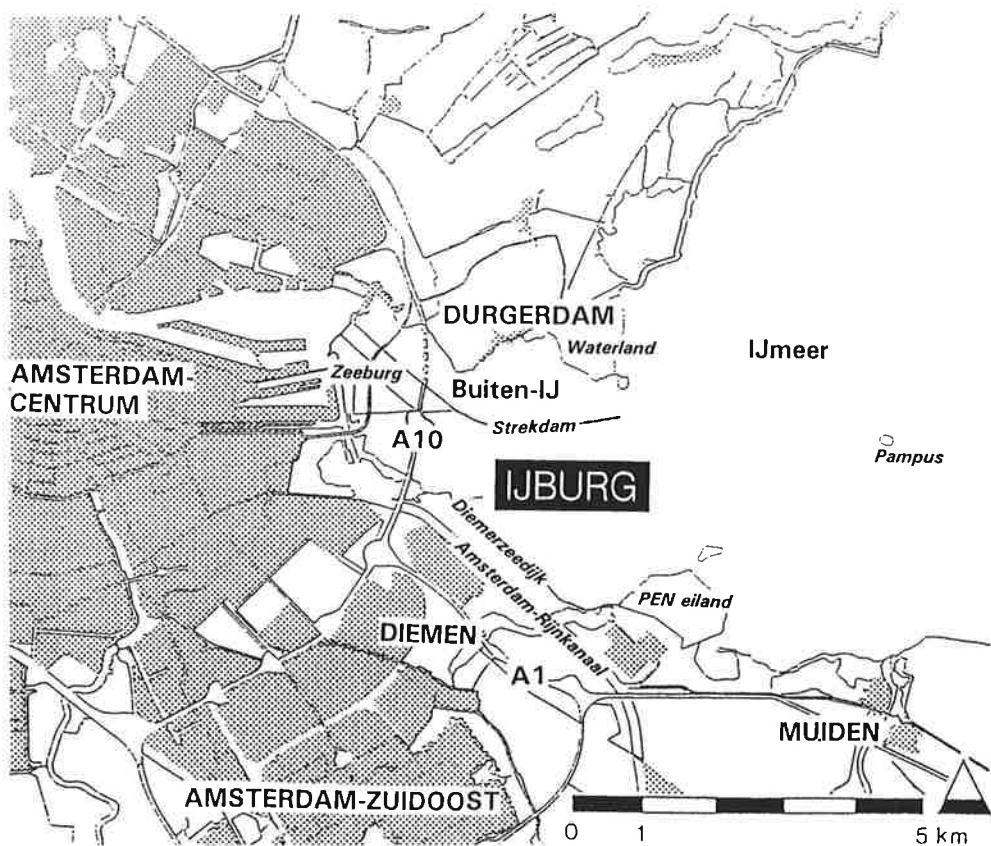
gerealiseerd kunnen worden. Die regels kunnen verder betrekking hebben op bijvoorbeeld de bouwhoogten. Het bestemmingsplan is niet alleen een beleidsinstrument van de Gemeenteraad. Ook biedt het burgers de mogelijkheid in een vroegtijdig stadium invloed uit te oefenen op de toekomst van hun leefomgeving. Dat is van belang voor degenen die straks in het bestemmingsplangebied willen gaan wonen of werken of voor degenen wier woonomgeving door het in het plan bepaalde wordt veranderd. Er zijn diverse mogelijkheden voor burgers om zich over het bestemmingsplan uit te spreken.

1.5. Waarom een globaal bestemmingsplan?

Bestemmingsplannen kunnen zeer globaal of vrij gedetailleerd zijn. In dit geval is om een aantal redenen gekozen voor een globaal plan. In de eerste plaats is het bestemmingsplan vooral gericht op het kunnen maken van land. De inrichting van het land is echter nog niet tot in de details bekend. Omdat de termijn waarop het plan wordt gerealiseerd vrij lang is, dient er voldoende marge aanwezig te zijn om het globale plan gedetailleerd te kunnen uitwerken. In dit globale bestemmingsplan is dan ook voor de meeste bestemmingen een uitwerkingsverplichting opgenomen.

1.6. Het bestemmingsplan in relatie tot milieu-effecten en de milieu-effectrapportage (m.e.r.)

In verband met het uitvoeringsschema van IJburg zal parallel aan de vaststelling door de Gemeenteraad een concessieaanvraag voor de landaanwinning worden ingediend bij de minister voor Verkeer en Waterstaat op grond van de Wet Droogmakerij en Indijkingen (1904). Parallel aan de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan is tevens een Aanvullend milieu-effectrapport IJburg (MER) in procedure gebracht. Het MER IJburg dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het bestemmingsplan. In de afweging of en in welke mate land gemaakt moet worden en er gebouwd moet worden, spelen de milieu-effecten een zeer belangrijke rol. Belangrijk is dat de m.e.r. zelf ook onderwerp van inspraak is geweest. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft op 13 januari 1995 een positief toetsingsadvies afgegeven en komt daarin tot de conclusie dat het MER IJburg voldoende inzicht geeft in de milieuconsequenties van IJburg om een besluit over het bestemmingsplan te kunnen nemen. Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad eindigt de MER-procedure.



Ligging IJburg



Overzichtsfoto IJmeer en Buiten-IJ.
Aan de horizon de Flevopolder.

2.

DOELSTELLINGEN EN UITGANGSPUNTEN

2.1.

Algemene doelstellingen

IJburg is de belangrijkste grote lokatie binnen de regio Amsterdam waar na 1999 woningen gebouwd kunnen worden, en waar ook andere, voor de compacte stad vitale functies als werkgelegenheid en recreatie een plaats kunnen vinden. IJburg moet in de periode tot het jaar 2005 samen met een groot aantal binnenstedelijke locaties de 40.000 woningen op het Amsterdamse grondgebied gaan opleveren, die nodig zijn om de toenemende stedelijke bevolking te huisvesten. Daarmee levert Amsterdam zijn aandeel in de totaal 100.000 woningen die op het grondgebied van de toekomstige stadsprovincie Amsterdam zullen moeten worden gerealiseerd in diezelfde periode. Slechts met die woningaantallen kan het risico van forse hernieuwde woningnood worden gekeerd.

Samen met het eiland Zeeburg vormt IJburg een nieuwe stadslob in het IJmeer, van de Zuid-Oost/Diemen-lob gescheiden door een te ontwikkelen groengebied waarvan de Diemerzeedijk, het PEN-eiland en het polderland rond de Diem en de Gemeenschapspolder deel uit maken.

De ligging van de lokatie in het Buiten-IJ en de relatie met het IJmeer moeten een uniek waterrijk woonmilieu aan de stad toevoegen. Binnen het woonmilieu moet variatie en differentiatie worden geboden. Daarmee wordt ingespeeld op de behoefte van bewoners uit de stad aan een woning binnen Amsterdam en op een toenemende vraag van buiten de stad wonende mensen die in Amsterdam werken en daar een woning zoeken. Forensisme, met alle bijbehorende milieuschade en tijdverlies voor de reizigers, kan daarmee worden beperkt.

Met de bouw van IJburg wordt beoogd de automobilititeit terug te dringen ten gunste van het openbaar vervoer. Hoogwaardige en betrouwbare vervoersverbindingen met stedelijke werk- en voorzieningen-centra en een directe aansluiting op zowel het stedelijke als regionale openbaar vervoerssysteem zijn daarvoor een vereiste.

Steeds meer zal rekening moeten worden gehouden met eisen die vanuit een verantwoord milieubeheer worden gesteld. De benadering daarvan moet integraal en op alle schaalniveaus geschieden. Daarbij moet rekening worden gehouden met bestaande ecologische en landschappelijke waarden, terwijl de schadelijke effecten van de aanleg voor het milieu moeten worden

geminimaliseerd. De ontwikkeling van IJburg moet hierop inspelen.

2.2.

Uitgangspunten ontwikkeling IJburg

Voor de planontwikkeling van IJburg gelden de volgende uitgangspunten:

- **Eerste fase 8.500 tot 11.500 woningen**

Voor de gehele uitbreiding IJburg dient te worden uitgegaan van een maximale omvang van 18.000 woningen, waarvan er 8.500 gerealiseerd moeten worden vóór het jaar 2005. De eerste fase van realisering beslaat een gebied waarin gestreefd wordt naar tenminste 8.500. Het maximaal aantal te realiseren woningen bedraagt 11.500 woningen. Gestreefd wordt naar een zo hoog mogelijk aantal binnen de te stellen ruimtelijke kwaliteitseisen. Om deze eerste fase mogelijk te maken, is dit bestemmingsplan opgesteld.

- **Integrale benadering**

Uitgegaan wordt van een integrale benadering vanuit milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening. De methode van landmaken moet optimale mogelijkheden bieden voor variatie in woonmilieu's en in de relatie land-wonen/werken/recreëren-water. Compensatie zal worden geboden voor verloren gegaan natuurgebied. Gebouwd moet worden in een hoge dichtheid ten gunste van mogelijkheden voor energiereductie, beperking van het grondgebruik en optimale condities voor het openbaar vervoer. Voor het aandeel openbaar vervoer in de vervoerskeuze wordt gestreefd naar een resultaat van minimaal 50 % voor het woon-werkverkeer, dat echter stapsgewijs tot stand zal moeten komen en moet worden gekoppeld aan zogenaamd flankerend beleid en te nemen maatregelen elders in de stad. Ook de inrichting van de wijk zal hierop mede moeten worden afgestemd.

- **Railverbindingen Amsterdam CS/Diemen/Almere**

Tracés voor stedelijke raillijnen sluiten via de Piet Heintunnel aan op het Centraal Station en via een brug of tunnel over of onder het Amsterdam-Rijnkanaal op de zuidelijke metroring en/of de bestaande railverbinding via Diemen naar het Centraal Station. Uitgegaan wordt van kruisingen op viaduct over de A-10 en de A-1. De tracés zullen binnen de wijk kruisingsvrij worden uitgevoerd. Er wordt naar gestreefd om de woningen in IJburg van het begin af aan op het stedelijk railnet aan te sluiten. Met een reservering voor een mogelijke railverbinding richting Almere wordt

in de plannen rekening gehouden.

- **Aansluiting A-1 en A-10**

Voor het wegverkeer wordt de nieuwe stadsuitbreiding aangesloten op zowel het knooppunt Zeeburg bij de A-10 als op de A-1.

Voor de aansluiting op de A-1 zijn drie alternatieven bestudeerd:

- langs Diemen-Noord
- langs de UNA-centrale Diemen op de Gaasperdammerweg
- langs de UNA-centrale Diemen richting Muiden

Intensief overleg heeft plaats gevonden over de gewenste aansluiting op de A-1. Dit heeft uiteindelijk geleid tot afwijzing door Diemen van de verbinding bij Diemen Noord, door Muiden van de aansluiting bij de Maxis en bereidheid bij de RWS om de algemeen gewenste voorkeur voor een aansluiting bij de Gaasperdammerweg (knooppunt Diemen) nader te bestuderen. Bestudering van de verschillende varianten van aansluiting op de A-1 heeft inmiddels tot een gezamenlijke voorkeur geleid voor een aansluiting op of nabij het knooppunt Diemen. Dit tracé wordt opgenomen in het streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied, het bestemmingsplan IJburg eerste fase (Amsterdam) en het bestemmingsplan Diemen buitengebied (Diemen). De vorm van de aansluiting op de knoop is verder afhankelijk van de wijze waarop het knooppunt Diemen wordt gereconstrueerd overeenkomstig de voorstellen in de CRAAG-studie. In een tussenfase kan het noodzakelijk zijn een tijdelijke verbinding over het UNA terrein richting Maxis aan te leggen.

Voor de aansluiting op de A-1 geldt dat daaraan geen ontheffingsprocedure in het kader van de Wet geluidhinder wordt verbonden en dat derhalve via maatregelen aan de bron afdoende geluidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen. Om die reden en in verband met de verdere detaillering van het tracé, is de wegverbinding indicatief als nadere aanduiding op de kaart aangegeven, zodat de precieze ligging mede door geluidhinderbeperkingen beïnvloed kan worden. Bovendien dient de aansluiting in naastgelegen bestemmingsplannen op het grondgebied van de Gemeente Diemen in door deze gemeente op te stellen bestemmingsplannen geregeld te worden. Ook om die reden kan een exacte vaststelling van het wegtracé beter achterwege blijven.

- **Ontsluiting langzaam verkeer en fiets**

De lokatie zal voor langzaam verkeer in de rich-

tingen Amsterdam en Diemen goed en veilig worden ontsloten. Indicatief zijn de tracés op het bestemmingsplan aangegeven.

- **70 % marktsector - 30 % gesubsidieerd**

Voor de woningbouw wordt uitgegaan van het realiseren van een hoog aandeel marktsector (vooralsnog 70 % licht en niet gesubsidieerd) en 30 % in de gesubsidieerde sector.

- **Integraal waterbeheer**

In het kader van de reorganisatie van het waterbeheer in het Zuid-Oosten van de provincie Noord-Holland wordt gestreefd naar integraal waterbeheer in de regio. Hierbij zijn ook de Amsterdamse waterbeheerstaken betrokken. IJburg zal een nieuw stuk stedelijk water bevatten binnen de gemeente Amsterdam. Uitgangspunt is dat het waterstaatkundig beheer van IJburg op dezelfde wijze wordt geregeld als voor de overige wateren binnen de gemeente Amsterdam het geval is.

- **Waterberging en waterkwaliteit**

Uit oogpunt van kwalitatief waterbeheer wordt gestreefd naar een zodanig waterbergend vermogen voor de locatie dat waterberging en zelfreiniging tot de mogelijkheden behoren, terwijl aantasting van de kwaliteit van het omringend water zoveel mogelijk vermeden zal worden.

- **Sanering en stankoverlast**

De sanering van de grofvuil- en chemisch afvalstortplaats op de Diemerzeedijk zal zodanig worden uitgevoerd dat geen vervuiling van het oppervlaktewater optreedt en dat het gebied veilig als bovenwijks park- en of natuurgebied kan worden ingericht. De sanering moet zo spoedig mogelijk starten en in ieder geval zijn afgerond voor de start van de verkoop van de eerste woning. Eveneens zullen voor die tijd maatregelen aan de Rioolwaterzuiveringsinrichting Oost zijn getroffen ter voorkoming van mogelijke stankoverlast.

- **Landaanwinning**

Uitgaande van de start van de woningbouw in 1999 zal in het najaar van 1996 worden gestart met de definitieve ophoging. De start van de woningbouw is mede afhankelijk van de zettingstijd welke bepaald wordt door de methode van landmaken. Om deze te bestuderen is een zogenaamde proeflandaanwinning in uitvoering.

- **Samenhang met Zeeburg**

De locatie IJburg zal in samenhang met het eiland Zeeburg worden ontwikkeld. Voor het westelijk deel

van dit gebied is een studie gaande naar de toekomstige bestemming. Voor het oostelijk deel wordt vooralsnog uitgegaan van een gemengd gebied met kantoren, bedrijven en recreatieve voorzieningen.

2.3. Bestemmingsplanvorm

Als meest geëigende planvorm is gekozen voor een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting in een of meer delen van het plan. Het plan legt de hoofdcontouren en hoofdlijnen met betrekking tot de toekomstige bestemming en inrichting vast, alsmede de richtlijnen waar een verdere uitwerking aan moet voldoen.

Het bestemmingsplan beoogt niet meer vast te leggen dan waar uit oogpunt van stedenbouwkundige planontwikkeling op dit moment zekerheid over bestaat. Het moet een voldoende planologisch kader bieden voor de uitvoering van de landaanwinning welke veel eerder dan de realisering van de bebouwing moet starten. Het bestemmingsplan is gebaseerd op een groot aantal technische studies en ontwerpverkenningen.

Voor de meer gedetailleerde nadere stedenbouwkundige invulling rest nog een ruime periode voor overleg met derden. De resultaten daarvan zullen in één of meer uitwerkingen worden vastgesteld volgens de daarvoor geldende richtlijnen en procedures, weergegeven in artikel 12 van de voorschriften van dit bestemmingsplan.

3. ONTWIKKELINGEN IN RELATIE TOT HET PLANGEBIED

In het kort wordt ingegaan op een aantal elementen en ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied die van invloed zijn op de ontwikkeling van de uitbreidingslocatie.

3.1. Het eiland Zeeburg

Ten noordwesten van het plangebied ligt het eiland Zeeburg. Momenteel is dit eiland grotendeels in gebruik als industrieterrein. Zowel de op het eiland gevestigde betonmortelcentrale als de Rioolwaterzuiveringsinrichting Oost zijn bedrijven als bedoeld in Art. 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit (voorheen A-inrichtingen). Het te ontwikkelen plangebied IJburg is gedeeltelijk binnen de daarop van toepassing zijnde geluidhinderzone gelegen.

Door het gereedkomen van de Zeeburgertunnel en Zeeburgerbrug is het eiland aangetakt op de A-10/Ringweg.

Vanaf 1998 zal het eiland een belangrijke schakel vormen in de IJ-boulevard die via het te construeren knooppunt A-10 en de Piet Heintunnel door het Spoorwegbassin de Ringweg met het stadscentrum achter het Centraal Station verbindt. Het eiland Zeeburg wordt hiermee feitelijk de oostelijke stadsentree voor de IJ-boulevard.

Parallel aan dit tracé wordt tevens ruimte gereserveerd voor de metroverbinding met IJburg. Het eiland is door deze belangrijke verkeersfuncties tevens de poort tot IJburg.

Als knooppunt voor zowel wegvervoer als openbaar vervoer biedt het eiland Zeeburg in de naaste toekomst tal van ontwikkelingsmogelijkheden die in een stedelijke context bekeken dienen te worden. Als deel van de ontwikkeling van IJburg moet de toekomstige herbestemming en inrichting van dit eiland nadrukkelijk een positieve bijdrage voor de ontwikkeling van deze stadsuitbreiding vormen. Verder is het handhaven en verder uitbreiden van de rioolwaterzuiveringsinrichting een gegeven, waarbij echter ook maatregelen zijn voorzien voor het drastisch inperken van de milieulast (geurhinder).

Op dit moment is een studie gaande naar de bestemming van het westelijk deel van het eiland Zeeburg. Voor het oostelijk deel wordt uitgegaan van een ontwikkeling met een meer of minder intensieve kantoren- en bedrijvenbestemming, al of niet in



De zeeburgertunnel vanuit het noorden gezien.



De zeeburgertunnel vanuit het zuiden gezien. Water-
land aan de horizon.

combinatie met stedelijke en recreatieve ontwikkelingen.

3.2. De A-10/Ringweg en aansluiting IJ-boulevard

In 1990 is met de realisering van de Zeeburgertunnel en de Zeeburgerbrug de ontbrekende schakel in de Ringweg rond Amsterdam aangebracht. Ondermeer door de hoge ligging boven het water zijn de geluidhinderzones aanzienlijk. Ook zal de aansluiting van de IJ-boulevard op de A-10 en de aansluiting daarna op IJburg een toename van de verkeersintensiteiten en daarmee een verhoging van de geluidhinder voor de omgeving met zich meebrengen. In een verbreding van de A-10 met een uitvoegstrook wordt voorzien. Dit betekent dat maatregelen aan de weg alleen niet voldoende zullen zijn en dat in het meest westelijke deel van IJburg de grenswaarde wordt overschreden. Een daarmee rekening houdende bestemming en aanpassing van de randbebouwing in IJburg zal een oplossing moeten brengen. Verder wordt hiervoor verwezen naar het bijgaand akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder.

3.3. De Rioolwaterzuiveringsinrichting Oost

Voor de Rioolwaterzuiveringsinrichting Oost (RI-Oost) gelden zowel hinderzones in het kader van de Wet Milieubeheer als in het kader van de Wet geluidhinder. Deze zones zijn voor het geluid wettelijk vastgesteld op 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor de geurhinder is een proefondervindelijk vastgestelde afstand van 500 meter aangehouden. Bij de RI-Oost zal de hinder door maatregelen aan de bron tot het minimum worden teruggebracht. Binnen de terreingrenzen zijn diverse uitbreidingen voorzien. In januari 1992 is hiervoor een MER vastgesteld. De realisering van IJburg is daarbij als een gegeven gehanteerd. In de planontwikkeling voor de RI-Oost zal tevens gezorgd worden voor een landschappelijk verantwoorde inpassing.

3.4. De UNA-centrale Diemen (voorheen PEN-centrale)

De N.V. UNA (Energieproductiebedrijf Utrecht, Noord-Holland, Amsterdam), is het nieuwe bedrijf waarin de voorheen zo genoemde PEN-centrale als productie-eenheid is opgenomen. Om verwarring te voorkomen zal daarom van de UNA-centrale Diemen dan wel van de Diemercentrale gesproken worden. De UNA wil deze centrale vernieuwen met twee zogenaamde STEG-eenheden (aardgasgestookte en door stoom en hete gassen aangedreven hoogrendabele eenheden) met een gezamenlijk vermogen van 500 MW. Voorzien wordt in

nog een uitbreidingsoptie van eventueel 500 MW. Voorlopig opteren de SEP (Samenwerkende Electriciteits Producenten) voor de installatie van één STEG-eenheid in het bestaande gebouw, mits een warmte-krachtkoppeling met bijvoorbeeld Amsterdam Zuid-Oost tot stand kan komen. Zo niet, dan wordt een buiten bedrijf stellen van de centrale niet uitgesloten. Rijkswaterstaat wil een koellast op het IJmeer met een equivalent van maximaal 1000 MW vermogen toestaan. De milieubelasting van de STEG-eenheden is dusdanig beperkt dat de eerste fase van IJburg volgens de huidige plannen geen hinder van de Diemer-centrale zal ondervinden. De definitieve beslissing over de uitbreiding van deze centrale wordt genomen in het overleg tussen de SEP en de regering. Besloten is inmiddels dat de centrale slechts uitgebreid mag worden als sprake is van warmtelevering aan de omgeving. De warmtevoorziening aan IJburg staat echter nog niet vast. Het is niet uitgesloten dat IJburg van kleinere buurtcentrales wordt voorzien, die zowel electriciteit als verwarmingswater leveren. In het kader van de plannen van de UNA is in 1992 een MER (veelal aangeduid als MER-Diemen) opgesteld. Een klein deel van het plangebied ligt in de geluidhinderzone van de UNA-centrale, een bedrijf als bedoeld in Art. 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit (voorheen A-inrichting). Voor de overschrijding van de voorkeurswaarde van 50 dB(A) is de ontheffingsprocedure gestart, waarbij GS wordt gevraagd een hogere waarde vast te stellen.

3.5. Vaarwegen rond het gebied

Het plangebied wordt omgeven door belangrijke nautische routes, die de verbinding vormen tussen het Noordzeekanaalgebied en de rest van Nederland voor de grootste scheepsklassen uit de binnenvaart en binnen korte tijd ook voor de vierbaks duwvaart. Ook de verbinding tussen het Rijnmondgebied en het noordoosten van het land ligt langs het plangebied. Het gevolg is dat het plangebied slechts via pontveren of bruggen op Rijnvaarthoogte of tunnels op Rijnvaartdiepte kan worden benaderd, hetgeen met name voor fietsers een handicap is. Anderzijds geven bruggen de gelegenheid om van prachtige vergezichten te genieten.

- Het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) is grotendeels verbreed en verdiept ten behoeve van de vierbaks duwvaart en andere schepen met een diepgang van 4 m. Er resteert nog een aantal knelpunten, ondermeer ter hoogte van het plangebied. Met de vereiste verbreding moet rekening worden gehouden, evenals met de aanpassing van de oeverlijn ten behoeve van de nieuwe Oranjesluizen. Rijkswaterstaat is begonnen de knelpunten

primaire waterkering en schutsluis, de sifon onder het ARK en de Zuiderzeewegbrug te inventariseren en mogelijke oplossingen aan te dragen. De voorbereiding van de verbreding ter hoogte van het eiland Zeeburg is gestart.

Het scheepvaartverkeer op het ARK levert potentieel risico op voor de omgeving ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het toekomstig woongebied is dit risico echter verwaarloosbaar.

- In het Buiten-IJ ligt een vaargeul die door een strekdam vanaf het eiland Zeeburg wordt begeleid. De vaargeul wordt vooral in de zomer zeer druk bevaren door de intensieve recreatievaart op het IJsselmeer/Markermeer en de randmeren. Het IJmeer en het Buiten-IJ zijn zo ondiep dat grotere beroeps- en recreatieschepen niet van de vaargeul kunnen afwijken. De jachthaven van Durgerdam is bereikbaar via een eigen toegangsgeul.
- Tot voor kort was de capaciteit van de Oranjesluizen te klein om het grote aanbod van schepen met name in het zomerseizoen te verwerken. Om de sluizen geschikt te maken voor vierbaks duweenheden is een nieuwe sluiskolk ten zuiden van de bestaande kolken gebouwd. Deze is begin 1995 in gebruik genomen.
- De Schellingwouderbrug wordt hierbij als vermeldenswaard beschouwd omdat de vaargeulen in het IJ en in het IJmeer deel uitmaken van de staande mastroute, en daarom geschikt moeten zijn voor zogenaamde hoge transporten. In verband hiermee is de brug voorzien van een beweegbaar gedeelte ten noorden van de hoofdoverspanning, die op Rijnvaarthoogte ligt.

3.6. Diemen-Noord

De gemeente Diemen grenst met een opgespoten en bebouwd gebied ten noorden van de A-1 aan het plangebied. Hier realiseert de gemeente Diemen de nieuwe wijk Diemen-Noord. Tussen deze locatie (2600 woningen) en de Diem is ten behoeve van de ontwikkeling van IJburg een mogelijk tracé voorzien voor een metroverbinding die aantakt op het metrotracé in Amsterdam Zuidoost. Een NS-verbinding parallel aan deze metroverbinding kan in een eventuele vervolgfase een aanvulling op het openbaar vervoer betekenen. Met een eventueel metrostation ter plaatse van Diemen-Noord kan deze woonwijk per openbaar vervoer worden ontsloten. Aangezien de omgeving van de Diem als recreatieve uitloop moet functioneren en overlast voor de geplande woningbouw moet worden voorkomen, is de Gemeente Diemen geen voorstander van een door Amsterdam voorgestelde wegvariant waarbij de aansluiting op de A-1 via dit

gebied loopt. De provincie heeft de bezwaren van Diemen overgenomen bij de behandeling van het bestemmingsplan Diemen-Noord, waarna Amsterdam tegen onderdelen van het bestemmingsplan bezwaar heeft aangetekend bij de Kroon. In november 1990 heeft de Kroon het bestemmingsplan Diemen-Noord integraal goedgekeurd onder de vermelding dat de door Amsterdam gewenste infrastructuur niet onomkeerbaar onmogelijk wordt gemaakt en dat reserveringen als door Amsterdam gewenst nog niet opportuun waren zolang onzekerheid bestaat over de realisatie van IJburg. Overleg tussen de gemeenten Diemen en Amsterdam heeft inmiddels geleid tot een gezamenlijke voorkeur voor aansluiting op de A-1 bij het knooppunt Diemen.

3.7. ROM-IJmeer

Teneinde de effecten van verschillende ingrepen in het IJmeer op te sporen en aanbevelingen te doen of sturing aan te brengen ten behoeve van een duurzame ontwikkeling van het IJmeer, is voor het IJmeer een Ruimtelijke Ordening en Milieu project (ROM) gestart. De provincie is de trekker van dit project. Aan het project nemen de betrokken overheden van zowel rijks-, provinciaal-, als gemeentelijk niveau deel.

Het ROM-project heeft inmiddels geresulteerd in een door Provinciale Staten vastgestelde Voorlopige Visie en een Plan van Aanpak, 3e concept, februari 1995. Het plan van Aanpak bestaat uit een gezamenlijke en integrale visie op de meest wenselijke ontwikkelingen van het IJmeer en een pakket van uitvoeringsgerichte maatregelen. Deze maatregelen hebben betrekking op de periode van 1995 tot 2005. Het bestemmingsplan IJburg eerste fase past binnen de vastgestelde Voorlopige Visie.

In de ontwikkeling van het IJmeer is IJburg een belangrijke ingreep. Voor de beschrijving van de effecten van de woonwijk is in het kader van de MER veel onderzoek verricht. De resultaten van dit onderzoek werden in het ROM-project gebruikt maar hebben ook bij de opstelling van dit bestemmingsplan een rol gespeeld. Door deze koppeling tussen de verschillende projecten en niveau's ontstaat een compleet beeld van wensen, maatregelen en effecten in het gebied.

Het plan van Aanpak bevat voor IJburg een aantal concrete aanbevelingen waarmee een zo goed mogelijke inpassing van de nieuwe woonwijk wordt beoogd. Bij de uitwerking van dit bestemmingsplan en bij het maken van plannen voor de tweede fase zullen de aanbevelingen uit het ROM project terugkomen.

4.

BESCHRIJVING VAN HET PLAN IN HOOFDZAKEN

4.1.

De begrenzing van het plangebied

4.1.1. Beschrijving van het plangebied

Het Buiten-IJ is een uitloper van het IJmeer. Het IJmeer tussen Amsterdam en Almere markeert de overgang tussen het IJsselmeer (Markermeer) en de zogenaamde randmeren van Zuidelijk Flevoland. Het Buiten-IJ stond oorspronkelijk in open verbinding met het IJ. Door de aanleg van het Noordzeekanaal in de negentiende eeuw is daar een einde aan gekomen. IJ en Buiten-IJ werden van elkaar gescheiden door een zeewering met daarin opgenomen de Oranjesluizen voor de vereiste scheepvaartverbinding. Tevens werd een gedeelte van het Buiten-IJ afgescheiden door lagere dijken, waarbinnen baggerspecie uit de aanleg van de Oostelijke Havens en de vaarroute in het Buiten-IJ werd gestort. Zo ontstond het eiland Zeeburg met in het verlengde daarvan een gebogen strekdam ter begeleiding van de vaarroute en tevens van de voormalige uitmonding van het stadsriool. Uniek voor het gebied is de ruimtewerking van het Buiten-IJ en IJmeer als grote open ruimte zo dicht bij het stedelijk gebied.

Verder is het gebied een belangrijk "Wetland": een grote ondiepe zoetwaterplas met aanliggende oevergebieden en daarom vooral voor watervogels van belang. Voor de natuurwaarden van het gebied wordt in detail verwezen naar het bijgaande MER.

Een deel van de ondergrond in het plangebied bestaat uit weinig draagkrachtige zandlagen, de zogenaamde IJ-oergeul.

Het westelijk deel van het gebied wordt gedomineerd door stedelijke grootschalige infrastructuur. Het in 1893 gerealiseerde Amsterdam-Rijnkanaal vormt een scheiding tussen het plangebied en het ingepolderde vaste land.

Over het gebied lopen 380kV en 150kV hoogspanningslijnen die onderdeel zijn van respectievelijk het landelijk koppelnet en regionaal distributienet, verbonden met de dominant aanwezige UNA-centrale in Diemen. Via het westelijk deel van het gebied is een aardgastransportleiding getraceerd als onderdeel van het landelijk aardgastransportnet.

In de jaren '80 is over de oostpunt van Zeeburg de Ringweg rond Amsterdam (A-10) doorgetrokken, het Buiten-IJ kruisend door middel van een lange brug (de Zeeburgerbrug) en een tunnel ter plaatse van de vaarroute (de Zeeburgertunnel).

Aan de noordzijde wordt het Buiten-IJ begrensd door het nationaal landschapspark Waterland met langs de Durgerdammerdijk het in het kader van de Monumentenwet beschermde dorp Durgerdam. Ten oosten van Durgerdam ligt het beschermde natuurgebied van de polder IJdoorn.

Belangrijk onderdeel van het gebied is de Diemerzeedijk. Waterstaatkundig is deze dijk van belang als primaire waterkering. Cultuurhistorisch is deze als oude zuidelijke zeedijk van belang met elementen als het Gemeenlandshuis, de Ipenslotersluis en Diemerdammersluis. In dit kader zijn ook de vestingwerken langs het Buiten-IJ zoals het Vuurtoreneiland en het Blauwe Hoofd en de Batterij vermeldenswaard. Aan het gebruik als stortplaats voor verontreinigd puin en vuil en de daaraan verbonden zwaar verontreinigde brandplaats voor chemisch afval, ontleent de Diemerzeedijk zijn negatieve betekenis. Jarenlange isolatie van dit gebied bleek wel gunstige voorwaarden te scheppen voor het ontstaan van een unieke flora en fauna zo dicht bij de stad. Aan de zuid-oostkant wordt het gebied gemarkeerd door het aan de Diemerzeedijk gelegen buitendijkse PEN-eiland. Dit schiereiland heeft de laatste decennia een bijzondere waarde als natuurgebied verworven.

4.1.2. Bestemmingsplangrenzen

De begrenzing voor het bestemmingsplan is als volgt gekozen. Aan de noordkant valt de plangrens gedeeltelijk samen met de grens van het stadsdeel Amsterdam-Noord die parallel loopt aan de vaargeul in het Buiten-IJ op 10 meter uit de oever van het eiland Zeeburg en de strekdam. Aan de noordwestkant is de grens gelegen langs de zuidoever van het eiland Zeeburg. Deze grens valt samen met die van het bestemmingsplan Zeeburg-Schellingwoude en is tevens de grens van het in november 1993 genomen voorbereidingsbesluit voor het eiland Zeeburg. Het verdere verloop van deze grens is zodanig dat deze parallel aan de Zeeburgerbrug aansluit bij de grens van het bestemmingsplan Zeeburg-Schellingwoude. In het Zuidwestelijk deel wordt de grens van het Uitbreidingsplan Nieuwe Diep aangehouden. Parallel aan het Amsterdam-Rijnkanaal valt de gemeentegrens tussen Amsterdam en Diemen samen met de grens van het plangebied. Deze vormt de zuidwestelijke plangrens. Vervolgens volgt de plangrens aan de oostkant de gemeentegrens in de Diem en door het IJmeer (langs het PEN-eiland) tot aangesloten wordt op de noordelijke begrenzing bij de strekdam langs de vaargeul in het Buiten-IJ.

4.1.3. Gemeentegrens

Door de provincie is een wijziging van de gemeentegrenzen voorbereid in het kader van de

toewijzing van delen van het IJmeer. Per 1 januari 1995 is de gemeentegrens in oostelijke richting opgeschoven en als zodanig op de plankaart aangegeven.

4.1.4. Bestaande stedenbouwkundige regelingen

Het plangebied valt voor het grootste deel binnen het Algemeen Uitbreidingsplan van 1938, op grond waarvan de bestemming "water" van kracht is. Uitzondering daarop vormt het noordwestelijk gedeelte, waar sprake is van de bestemming "Landbouw en veeteelt en voor de uitoefening daarvan vereiste gebouwen" waarbinnen ingevolge een op de kaart gegeven aanduiding de aanleg van een vliegveld voor watervliegtuigen mogelijk is. Uitsluitend voor het zuid-oostelijk deel van het plangebied is het bestemmingsplan "Natuurgebieden" uit 1970 van kracht. De betreffende gronden hebben daarin de bestemming "Natuurgebied".

Met de goedkeuring van het onderhavige bestemmingsplan komen de vigerende regelingen te vervallen.

Grenzend aan het noordwestelijk gedeelte van het bestemmingsplan IJburg eerste fase vigeert het bestemmingsplan Zeeburg-Schellingwoude, vastgesteld in 1978 en opgesteld ten behoeve van het nieuwe tracé van de Rijksweg A-10, alsmede met het oog op de rioolwaterzuiveringsinrichting op het eiland Zeeburg.

Ter hoogte van het Nieuwe Diep vigeert het bestemmingsplan "Nieuwe Diep".

Noordelijk en noordoostelijk wordt het plan begrensd door het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), met als bestemming water, terwijl verder noordelijk, op het vasteland, de bestemmingsplannen Waterland (vastgesteld in 1980) en Beschermd Dorpsgezicht Durgerdam genoemd kunnen worden. Ten zuid-oosten vigeert het reeds eerder genoemde bestemmingsplan Natuurgebieden en is het bestemmingsplan Diemen-Noord recentelijk goedgekeurd. Dit bestemmingsplan voorziet in de bouw van 2600 woningen, waarvan een belangrijk deel reeds gebouwd is.

4.1.5. Eigendoms- en beheersverhoudingen

De grond ten noorden van de Diemerzeedijk is grotendeels in eigendom van de gemeente Amsterdam. Kleinere delen met name ten zuiden van de dijk zijn eigendom van het Hoogheemraadschap Amstelland en van Rijkswaterstaat. Het daarbuiten gelegen water van het IJmeer is in eigendom bij Rijksdomeinen. Over de voorwaarden voor eigendomsoverdracht naar de gemeente van dit gebied vindt overleg plaats.

Het waterbeheer ten noorden van de Diemerzeedijk is in handen van Rijkswaterstaat directie Flevoland, ten zuiden daarvan is dit beheer gelegd bij het Hoogheemraadschap Amstel en Vecht en voor wat

betreft het Amsterdam-Rijnkanaal bij Rijkswaterstaat Directie Utrecht. Over toekomstige wijziging van de waterhuishouding binnen het gebied vindt overleg plaats met de waterbeheerders, waarbij sprake zal zijn van fusie van de huidige waterschappen in een nieuw te vormen Waterschap.

Via het gebied loopt een aantal nutsverbindingen, waarvoor bepalingen van zakelijk recht gelden en dientengevolge een aantal gebruiksbeperkingen.

Genoemd kunnen worden:

- De 150kV en 380kV hoogspanningslijn waarvoor de UNA als beheerder verantwoordelijk is. Omdat sprake zal zijn van een aanpassing van deze lijnen ten behoeve van de planontwikkeling vindt overleg met betrokkenen plaats.
- Het PTT-Telecom-straalpad geeft beperkingen in bouwhoogte aan binnen het straalpad te realiseren objecten; hiervoor geldt een maximum bouwhoogte van 37 meter.
- De aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie zal deels worden verlegd ten behoeve van de aanleg van de verkeersknoop A-10.

4.2.

Voorgeschiedenis en ruimer planologisch kader

4.2.1. Planvorming tot nu toe

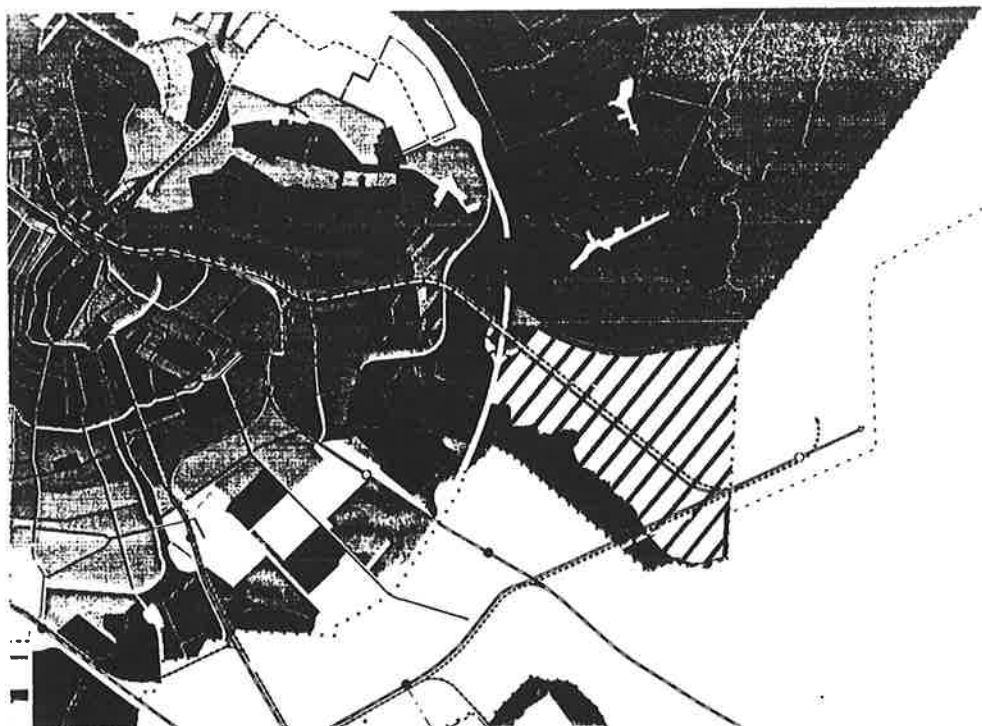
Sedert 1965 is voortdurend, zowel op gemeentelijk, als op provinciaal en rijksniveau, gestudeerd op een stadsuitbreiding van Amsterdam in het IJmeer. Aan dit bestemmingsplan voor de eerste fase van IJburg ligt dan ook een groot aantal technische en ontwerpverkenningen ten grondslag.

Nadat reeds eerder overeenstemming was bereikt over een planologische reservering ten behoeve van IJburg, is in februari 1994 in het kader van de Vinex tevens een investeringsaccord bereikt tussen het ROA en het Rijk over de bouw van 12.000 woningen tot 2005. Inmiddels is in het uitvoeringsconvenant met het Rijk dit woningaantal vastgesteld op tenminste 8.500 voor genoemde periode.

Ook over de financiering van de sanering van de Diemerzeedijk en de aanleg van de railinfrastructuur zijn afspraken gemaakt met het Rijk. Vervolg-overleg is noodzakelijk omdat nog niet alle kosten van deze werken zijn gedekt.

4.2.2. Structuurplan Amsterdam

In het Structuurplan Amsterdam 1991 (op 13 november 1991 vastgesteld) is IJburg gedeeltelijk buiten de



IJburg zoals opgenomen in het Ontwerpstructuurplan 1994. --- gemeentegrens per 1-1 '95



Diemen-Noord vanaf het IJmeer. Op de voorgrond de locatie van de eerste fase van IJburg.

gemeentegrens (van voor 1 januari 1995) in een omvang van maximaal 23.000 woningen opgenomen. Op grond van dichtheidstudies is dit aantal naderhand teruggebracht tot 18.000 binnen hetzelfde gebied. Rekening is gehouden met het reserveren van een railverbinding naar Almere. Via een stedelijke railverbinding is de locatie zowel met het Centraal Station als met Zuid-Oost verbonden. Voor de auto werden aansluitingen op de A-10 en op de A-1 voorzien.

Inmiddels is het Ontwerp Structuurplan 1994 opgesteld en in procedure gebracht. In dit structuurplan is de vigerende structuur van IJburg opgenomen, echter nu geheel binnen de nieuwe gemeentegrens. Bovendien is voor het gebied Zeeburg, Diemerzeedijk, IJburg, IJmeer en Waterlandse kust een uitwerkingsverplichting opgenomen. Dit is vooral van belang voor de ontwikkeling van de 2e fase van IJburg. Aan deze uitwerking is ook een milieu-effectrapportage verbonden.

Op die wijze kan de beste relatie, zowel inhoudelijk als met betrekking tot besluitvorming, tussen de verschillende planniveaus worden aangebracht. In alle genoemde plannen is de eerste fase van IJburg, waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft, een constante.

4.3. Relatie tussen MER Nieuw-Oost eerste fase, deel I en II en bestemmingsplan IJburg eerste fase

In 1988 is parallel aan een inmiddels achterhaalde Nota van Uitgangspunten een MER Nieuw-Oost gereed gekomen. Aan het MER heeft de Nationale Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) het advies verbonden dat voor het nemen van een besluit over het bestemmingsplan, de concessie-aanvraag ten behoeve van de landaanwinning en de vergunning voor de berging van te ontgraven slib aanvullende gegevens zouden moeten worden geleverd. Amsterdam heeft dit advies overgenomen.

Daarom zijn ten behoeve van de besluitvorming over de eerste fase van IJburg inmiddels het MER Nieuw-Oost eerste fase, deel I (Algemeen), II (Bestemmingsplan) en III (Projectnota) opgesteld. Het gaat om de volgende MER plichtige besluiten:

- aanleg van een jachthaven met meer dan 500 ligplaatsen;
- het maken van ongeveer 300 hectare nieuw land.
- de bouw van meer dan 4000 woningen in verstedelijkt gebied.

Met betrekking tot het MER-slib is inmiddels gebleken dat vanwege de overwegend goede kwaliteit van het slib geen MER nodig is. Desondanks bestaat het voornemen het in produktie zijnde MER-slib af te maken en zonodig in procedure te brengen.

4.3.1. Verwerking resultaten van het MER in het bestemmingsplan

Om een juiste beoordeling van de milieu-effecten te kunnen maken is het globale bestemmingsplan onvoldoende. Om die reden zijn aanvullende technische en ontwerpstudies verricht die als basis hebben gediend voor het bepalen van de milieueffecten in bijgaande MER.

Het MER beschrijft twee ontwikkelingsalternatieven voor de eerste fase van IJburg:

- een Plan-alternatief
- een Milieu-alternatief

Basis voor de twee alternatieven vormt de bestuurlijk vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU). Voor een beschrijving van de ingrepen van de beide alternatieven wordt verwezen naar het bijgaand MER, deel II, Bestemmingsplan.

De resultaten van de studies in het kader van de planvorming en het MER hebben geleid tot een aanpassing van het Plan-alternatief in de richting van het Milieu-alternatief. In deel II pag. 58 van het bijgaand MER zijn de meest markante verschillen tussen beide ontwerpen opgesomd. De volgende elementen uit het Milieu-alternatief zijn in dit globale plan opgenomen:

- het noordelijk dijktracé volgt het profiel van de IJ-oergeul en sluit ten oosten van de Ipenslotersluis aan op de Diemerzeedijk om redenen van geotechniek, minimalisatie van zandgebruik ten behoeve van de ophoging, met geringere ontgraving van slib en verbeterde landschappelijke inpassing. Hierdoor komt tevens het verbindingskanaal op het eiland Zeeburg te vervallen dat nodig was om water uit het IJmeer te kunnen inlaten voor doorspoeling van de Amsterdamse grachten;
- om landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische redenen is de oude oeverlijn van de buitendijkse Diemerzeedijkzone gehandhaafd;
- in het overgangsgebied naar de Diemerzeedijk is een zonering met een extensief bebouwd gebied aangehouden;
- het aandeel in de verplaatsingen van zowel het openbaar vervoer als van het langzaam verkeer is verhoogd, waarvoor ook de voorgestelde extra langzaam verkeeroutes zijn opgenomen.

In het Milieu-alternatief is een vergroting van de waterberging ter hoogte van de Diem opgenomen, om in droge perioden zo min mogelijk gebiedsvreemd water te hoeven inlaten en in natte perioden zo min mogelijk

water te hoeven uitslaan naar de omringende boezem. Om vaarbewegingen tussen het randmeer en het IJmeer mogelijk te maken zijn de beide schutsluizen in het plan gehandhaafd.

De capaciteit van de jachthaven is conform het Plan-alternatief gehandhaafd op 750 ligplaatsen. Om redenen van flexibele uitwerking van woonmilieus in relatie tot afzetbaarheid in de markt is een geleiding in dichtheden niet verder uitgewerkt. In het overgangsgebied bij de Diemerzeedijk blijven wooneilanden mogelijk. De keuze voor bundeling of deconcentratie van rail- en weginfrastructuur is nog onderwerp van verdere studie in de uitwerkingsfase. De zone Rp (Diemerzeedijk e.o.) is bestemd tot park en niet tot extensieve recreatieve zone en natuurgebied (aansluitend op het PEN-eiland). De ecologische waarde van het gebied zal namelijk grotendeels verloren gaan als gevolg van de gekozen saneringswijze.

4.3.2. Toelichting op de onderscheiden bestemmingen

Het planconcept wordt in grote mate bepaald door een aantal civiel-technische uitgangspunten welke direct samenhangen met de waterstaatkundige situatie en de ondergrond van het gebied en met het streven om het water optimaal in het woonmilieu te integreren. Het sterk fluctuerende niveau van het Buiten-IJ/IJmeer maakt de aanleg van een waterkering noodzakelijk. Uit een risico-analyse (zie MER, deel III, Projectnota) volgt een kruinpeil van NAP +2,10 meter voor een 30 meter brede dijk kruin en NAP +1,90 meter voor een 100 meter brede dijk kruin. Buitendijks betekent dit een gemiddeld niveauverschil tussen water en land van circa 2,40 meter. Teneinde de relatie van het woongebied met het buitenwater zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen wordt uitgegaan van ophoging achter de waterkering met zand tot een peil van NAP +1,00 meter. Daarbij is uitgegaan van een drooglegging van 1,40 meter boven oppervlaktewaterpeil.

Het patroon van de IJ-oergeul bepaalt het noordoostelijk deel van het plangebied. Bebouwing in dit gebied zal in de vorm van drijvende of geheide constructies in het water plaats kunnen vinden. Daarnaast blijft een feitelijke landophoging mogelijk. Dat laatste is minder waarschijnlijk vanwege de situering van de waterkering langs de IJ-oergeul.

Voor het plangebied wordt vooralsnog uitgegaan van de aanleg van een waterkerende dijk die aan de west- en de oostzijde aansluit op de bestaande primaire waterkering op de Diemerzeedijk. Aan de noordzijde deelt deze waterkering het gebied op in binnendijks en buitendijks gebied. Beheersing van het waterpeil in het binnendijks gelegen op te hogen gebied maakt een variatie in op het water gerichte woonmilieus mogelijk. Buitendijks

ontstaat de mogelijkheid om een milieu te realiseren op drijvende of geheide constructies met een directe relatie tot het Buiten-IJ en IJmeer.

Aanknopingspunten voor een verdere geleiding binnen het binnendijks gelegen land zijn met name de centraal gelegen openbaar vervoersontsluiting, de hoofd auto-ontsluiting en de aansluiting op het gebied rond de Diemerzeedijk.

Aldus ontstaat een parallel aan de Diemerzeedijk gelegen woongebied met in hoofdlijnen een zonering in drie typen stedelijke milieus:

- Buitendijkse overgangszone (USW1). Deze vraagt een specifiek daarop gerichte bebouwingstypologie alsmede een speciale inrichting van de openbare ruimte: dijkbebouwing of land in de vorm van in het water gelegen constructies als platforms, pontons en/of pieren. Variatie in programma zorgt voor een differentiatie binnen dit waterrijke stedelijke milieu. Elementen daarin zijn de aanleg van een grote jachthaven (maximaal 750 ligplaatsen gezamenlijk voor US en USW1), een kantoren-respectievelijk bedrijvenconcentratie bij de toegang van het gebied vanaf het eiland Zeeburg, woonappartementen gecombineerd met kleinschalige voorzieningen en faciliteiten voor vaartuigen en oeverrecreatie. De bebouwing in dit milieu is hoofdzakelijk gestapeld in vier tot zes bouwlagen. Openheid en visueel contact met het buitengelegen water zijn van essentieel belang. Het thema van bebouwing op constructie vraagt een daarop geïnspireerde eigen architectuur.
- Binnendijks land (US). Het gaat hier om een compact woonmilieu waarbij differentiatie op wijkniveau wordt bereikt door de gestapelde bebouwing voor woningbouw en voorzieningen vooral rond de stations van het openbaar vervoer te concentreren en de laagbouw langs de randen. Door de voor de waterhuishouding noodzakelijke waterlopen en waterpartijen diep in dit woongebied te laten binnendringen wordt de totale lengte van deze zogenaamde randen opgevoerd. De mogelijkheid wordt gereserveerd voor de aanzet van een stadsdeelcentrum langs de geprojecteerde openbaar vervoerontsluiting richting tweede fase. De bouwhoogte in dit gebied varieert van twee tot zes lagen, maar rond de stations van het openbaar railvervoer zijn grotere bouwhoogten toegestaan. In aansluiting op het hierboven beschreven waterrijke stedelijke gebied is aan de westzijde van het gebied een grote jachthaven (max. 750 ligplaatsen gezamenlijk voor US en USW1) mogelijk. Aan de zuid-oostzijde van het gebied is, in aansluiting op het hieronder beschreven waterrijke recreatie/woonmilieu, ruimte voor een kleine jachthaven gereserveerd. Een verdere variatie

in het woonmilieu zal vooral op het verka-
velingsniveau worden bereikt met een diversiteit in
woningtypologieën.

- In de binnendijkse overgangszone (USW2) wordt ge-
streefd naar een waterrijk recreatie-/woonmilieu met
het accent op wonen in laagbouw. De gemiddelde
bouwhoogte varieert van twee tot vier lagen.
Karakteristiek voor dit milieu is een bebouwing op
landtongen en/of eilanden danwel steiger-
constructies. Situering van woonarken en -schepen in
dit gebied behoort tot de mogelijkheden. Dit gebied
kan tevens als waterboezem dienen voor het gehele
binnendijks gelegen woongebied dat via een afsluit-
bare waterkering afwatert op het Amsterdam-Rijn-
kanaal. Het wateroppervlak wordt dan dusdanig groot
dat de waterhuishouding in balans kan zijn en dat
bedoelde afwatering alleen nodig is bij incidenteel
te hoge opzet. Tussen de bebouwing en het
Diemerzeedijkgebied wordt een strook open water
gereserveerd welke vrij bevaarbaar is voor niet
gemotoriseerd waterverkeer, zoals voorgesteld in het
Milieu-alternatief. Op de plankaart zijn indicatief
sluizen aangegeven voor een vaarverbinding door de
waterkerende dijk tussen het randwater in dit gebied
en het IJmeer.
Tenslotte zijn in dit gebied mogelijkheden aanwezig
voor een experiment met biologische zuivering van
regenwater ter verbetering van de waterkwaliteit (zie
waterbeheer in par. 6.2).

Buiten de hierboven beschreven stedelijke woonmilieus
is het als bovenwijks parkgebied in te richten gebied
van de Diemerzeedijk en het Amsterdam-Rijnkanaal in
het plan een kenmerkend element. Daarbij hoort een
inrichting van de strook die geldt als planologische
reservering voor de uitbreiding van het Amsterdam
Rijnkanaal, waarbij het door Rijkswaterstaat gebezigde
gebruik voor tijdelijke baggerspecieberging zal worden
beeindigd. De planologische reservering blijft
overigens gehandhaafd door middel van een
wijzigingsbevoegdheid, waarbij de bestemming Vw met 30
m mag worden uitgebreid ten koste van Rp (park).

- De Diemerzeedijk (Rp) wordt na sanering van het
vervuilde deel ingericht tot bovenwijks parkgebied.
Dit park is onderdeel van de groene scheg die het
oostelijk deel van de stad met het buitengebied
verbindt. Zowel voor de bewoners van Diemen als
IJburg zal dit gebied een recreatieve functie
hebben. Bij de sanering zal rekening moeten worden
gehouden met de inrichtingsmogelijkheden van het
park en met de vegetatie die geëigend wordt geacht
voor deze omgeving. Hetzelfde geldt voor de dit
gebied doorsnijdende infrastructuur. Bestaande
landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische

waarden moeten worden gerespecteerd.

De primaire functie van het Amsterdam Rijnkanaal is die van vaarwater voor de beroepsvaart. In zeer beperkte mate is ruimte voor recreatiewatersport aanwezig. Voor de inrichting van de zone langs het kanaal geldt dat de karakteristieke cultuurhistorische, technische en landschappelijke vormgeving moet worden gecontinueerd. Het inspectiepad langs het ARK blijft gehandhaafd.

4.4. Programma, inhoud van de bestemmingen

4.4.1. Woningbouw

Het bestemmingsplan maakt de realisering van maximaal 11.500 woningen mogelijk binnen de uitwerkingsvoor-schriften. Daarbij wordt uitgegaan van een netto dichtheid op buurniveau van circa 60 woningen per ha. Onder invloed van de hoeveelheid water en groen in het gebied, de benodigde ruimte voor de weg- en railinfrastructuur en de te realiseren dichtheid kan het aantal woningen dalen tot circa 8.500.

Naar verwachting zal de gemiddelde woningbezetting voor IJburg zich stabiliseren tussen de 2,0 en 2,3. Dit is vergelijkbaar met de Westelijke Tuinsteden. Voor 8.500 woningen worden derhalve 17.000-20.000 inwoners verwacht.

Een marktgericht woningbouwprogramma past in het beleid om selectieve migratie vanuit de stad tegen te gaan. Dit beleid wordt mede noodzakelijk door de beperking van de financiële middelen van de rijksoverheid voor de sociale sector. Het met het rijk overeengekomen uitgangspunt voor IJburg is dan ook dat circa 70% van de woningbouw in de marktsector zal worden gerealiseerd en de overige 30 % in de gesubsidieerde sector. Onder de marktsector wordt naast de vrije sector ook de vrije sector met eenmalige bijdrage en de premiehuursector begrepen. Dit uitgangspunt heeft gevolgen voor de aard en inhoud van het stedenbouwkundig plan, de woningtypologie en het ruimtegebruik. Om te voorkomen dat het woningaantal door een te ruim opgezet ruimtegebruik per woning door marktinvloeden bij de uitwerking onder een kritische grens zakt, is het percentage gestapelde bouw van het totaal aantal te realiseren woningen aan een minimum gebonden van 20 %.

De gewenste milieugerichte opzet van de wijk vereist een reductie van het ruimte- en energiegebruik, een maximalisering van het transport per openbaar vervoer, het stimuleren van het fietsgebruik. Een middel daartoe is een compacte stedelijke bebouwing in een relatief hoge dichtheid, met name rond de stations van het openbaar vervoer. Ook werkgelegenheid en voorzieningen moeten aansluiten op deze wensen.

Een nadere differentiatie naar financieringswijze, grootte en huisvestingsvorm zal moeten worden opgesteld nadat het profiel van de doelgroepen is bepaald, waarop IJburg zich rond 2000 moet richten. Hoewel vaststaat dat er vooral ruime, kwalitatief hoogwaardige woningen in deze wijk zullen worden gebouwd, zullen nadere specificaties ten aanzien van de typologie en de kwaliteit worden geformuleerd. Eveneens zullen daarbij richtlijnen worden aangegeven met betrekking tot de energiebesparing.

4.4.2. Voorzieningen

Het gebied zal voor de dagelijkse levensbehoeften in ieder geval zelfvoorzienend moeten zijn.

De buurtcentra liggen rond of nabij de metrostations. Er wordt vanuit gegaan dat het hoofdcentrum voor IJburg wordt opgenomen in een eventuele tweede fase. De verwachting is dat daarin ook de wijkvoorzieningen van de eerste fase worden opgenomen. Mocht de ontwikkeling hiervan langer op zich wachten dan nu wordt aangenomen, dan is het niet uitgesloten dat een van de buurtcentra kan uitgroeien tot een wijkcentrum.

Deze opzet geldt zowel voor de commerciële als de niet-commerciële voorzieningen.

Het mengen van functies op buurt- en wijkniveau wordt met het oog op een efficiënt grondgebruik, de leefbaarheid en de verkorting van loopafstanden nagestreefd. Zo wordt er van uitgegaan dat boven een aantal voorzieningen wordt gewoond of gewerkt.

Voorzieningen die om functionele of bouwtechnische redenen niet onder woningen kunnen, of die pas in een later stadium kunnen worden gerealiseerd, krijgen een eigen terreinreservering toebedeeld.

Het eiland Zeeburg, waar volgens een stedenbouwkundige verkenning ruimte is voor ca. 2.000 woningen en maximaal 4.000 arbeidsplaatsen, wordt vooralsnog als draagvlak voor de voorzieningen niet meegerekend. Verwacht wordt dat dit gebied zich meer zal oriënteren op het Oostelijk Havengebied, Noord en de Indische Buurt.

Een goede bereikbaarheid van de voorzieningen voor het langzaam verkeer en voor het openbaar vervoer is een belangrijke voorwaarde. Voorzieningen zullen daarom zoveel mogelijk worden gesitueerd in de gebieden waar de hoogste woningdichtheid voorkomt. Nabij de stations zal ook aandacht besteed worden aan goede, korte, veilige en comfortabele routes naar dit openbaar vervoer.

De voorzieningen zijn qua situering niet vastgelegd. In de voorschriften wordt uitgegaan van een nader te bepalen situering in de uit te werken bestemming US.

Voor de winkel-, horeca-, balie- en ambachtelijke -voorzieningen ligt de prioriteit rond de stations van het openbaar vervoer in het uit te werken stedelijke middengebied US. Het hoofdcentrum, opgenomen in de bestemming US zal zodanig worden gesitueerd dat het bij aanleg van de tweede fase daarop aansluitend kan uitgroeien tot een versterkt centrum voor heel IJburg.

Voor het totale voorzieningenprogramma voor het bestemmingsplangebied zijn de volgende vloeroppervlakten aangegeven:

ca.120.000m²	b.v.o. maatschappelijke voorzieningen
ca. 16.500m²	b.v.o. winkels (voedings- en genotmiddelen (VGM) en de duurzame en overige gebruiksgoederen (DOG))
ca. 10.000m²	b.v.o. hotels
ca. 3.500m²	b.v.o. horeca, balie en ambacht

4.4.2.1. Commerciële voorzieningen, kantoren en bedrijven

Winkels en horeca

Het winkelapparaat (16.500 m²) zal in IJburg eerste fase voor wat betreft de voedings- en genotmiddelen (VGM) en de duurzame en overige gebruiksgoederen (DOG) in hoofdzaak worden geconcentreerd in enkele buurtcentra, waarvan er mogelijk één kan uitgroeien tot een centrum op wijkniveau.

Bij de realisering van IJburg tweede fase zal het winkelaanbod meer dan recht evenredig toenemen. Deze meer dan recht evenredige groei wordt veroorzaakt door de grotere koopkrachtbinding aan IJburg voor de goederen in de DOG-sfeer. Een grotere koopkrachtbinding mag worden verwacht omdat bij een groter inwonertal een diverser en daardoor aantrekkelijker aanbod van DOG-goederen wordt bereikt. Horeca, balie en dienstverlening maken ten minste 20 % uit van het totaal benodigde m² b.v.o. VGM+DOG. Bij uitbreiding van de tweede fase is eveneens sprake van een meer dan recht evenredige groei.

De verwachte daling van de gemiddelde woningbezetting en de daarmee gepaard gaande draagvlakdaling, zal mogelijk worden gecompenseerd door de koopkracht van potentiële werkenden in IJburg.

Verhuurbare ruimten

Het bestemmen van verhuurbare ruimten is één van de mogelijkheden om het op buurt- en wijkniveau mengen van functies mogelijk te maken. Het vergroot de levendigheid, doorbreekt het monofunctionele karakter van woonwijken en voorziet in een groeiende behoefte om dicht bij de woning te werken. Verhuurbare ruimten kunnen plaats bieden aan klein-

schalige activiteiten in de dienstverlening en ambachtelijke sfeer (commerciële) welzijnsvoorzieningen en beoefenaren van vrije beroepen. Naar schatting is voor de eerste fase circa 6.000 m² b.v.o. mogelijk (gemiddeld 60 m² per ruimte). Een optimale lokatie is van groot belang voor de identiteit van IJburg.

Kantoren en bedrijven

Behalve aan het wonen zal IJburg ook plaats bieden aan werkfuncties. Gezien de situering bij de aansluiting van IJ-as en Ringweg en de uitstekende ontsluiting per openbaar vervoer biedt het gebied daarvoor gunstige condities. Het gemeentelijk beleid, zoals neergelegd in het Ontwerp Structuurplan 1994, is erop gericht de arbeids- en bezoekersintensieve activiteiten zoveel mogelijk op goed per openbaar vervoer bereikbare lokaties te projecteren.

Er wordt in het bestemmingsplan IJburg eerste fase ruimte geboden voor het realiseren van 10 ha. vloeroppervlak voor kantoren en bedrijven. Hier kunnen ca. 3.500 arbeidsplaatsen in kantoren en bedrijven worden gerealiseerd. Voor overige voorzieningen wordt met max. 12 ha. vloeroppervlak en ca. 1300 arbeidsplaatsen rekening gehouden. Het totaal aantal arbeidsplaatsen komt daarmee op ca. 4.800.

4.4.2.2. Niet-commerciële voorzieningen

Het programma voor de verschillende niet-commerciële voorzieningen is gesteld op maximaal 120.000 m² b.v.o. In de Voorschriften worden deze voorzieningen 'Maatschappelijke Voorzieningen' genoemd. De behoefte aan deze voorzieningen, waaronder onderwijsvoorzieningen, medische, sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen is voor het grootste deel afhankelijk van het inwonertal en daarmee van het aantal en type woningen (financieringswijze, grootte en vorm). De mogelijkheden binnen het bestemmingsplan met betrekking tot het aantal en type te realiseren woningen zijn ruim als gevolg van de termijn van ontwikkeling van het plan en de noodzaak om in te spelen op de dan geldende marktsituatie in verband met het grote aandeel woningen in de marktsector. Wanneer het maximale woningaantal gehaald wordt zijn de genoemde vloeroppervlakten voldoende om in de behoefte te voorzien.

Onderwijsvoorzieningen

Gezien de geografische ligging van IJburg mag verwacht worden dat voor het basisonderwijs nauwelijks overloop van en naar Amsterdam en Diemen zal plaatsvinden. Gemiddeld wordt per twee scholen één gymzaal gebouwd. Daarom wordt gestreefd naar situering van twee scholen bij elkaar. Als uitgangspunt voor de situering geldt dat de schoolroutes zo kort mogelijk, verkeersveilig en sociaal veilig zijn.

Medische, sociaal-medische en maatschappelijke voorzieningen

Medische, sociaal-medische en maatschappelijke voorzieningen worden om en nabij winkelconcentraties, aan de doorgaande langzaam verkeer routes en/of openbaar vervoer stations gesitueerd. Zwaartepunten voor deze voorzieningen liggen bij de grootste bevolkingsconcentraties.

De eerstelijns gezondheidszorg streeft naar integratie van de verschillende disciplines waarbij ook gezamenlijke huisvesting mogelijk is in zogenaamde dienstencentra. Situering nabij buurt- en wijkcentra is daarom gewenst.

Sociaal-medische en maatschappelijke voorzieningen worden daar waar mogelijk gespreid, ter verkleining van de afstanden.

Sociaal-culturele voorzieningen

De sociaal-culturele accommodaties vallen in het algemeen onder de door de gemeente te subsidiëren buurtgerichte welzijnsvoorzieningen en omvatten onder meer: kinderdagverblijven, peuterspeelzalen, naschoolse opvang, buurthuis, sociaal raadsman, jongerenvoorzieningen, speeltuin, bibliotheek/Artotheek/Speel-o-theek, muziekschool, religieuze ruimten en wijkpost voor ouderen. Een centrale, overzichtelijke ligging in de wijk of in de buurt, afhankelijk van het benodigde draagvlak van de betreffende voorziening, in ruimtelijke samenhang met andere voorzieningen wordt nagestreefd.

Sportvoorzieningen en sportvelden

Ook op het gebied van de sportbeoefening zal IJburg grotendeels zelfvoorzienend zijn. Met betrekking tot de benodigde sportvelden zal onderzocht worden in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van de sportcomplexen in de omgeving zoals Diemen, Watergraafsmeer en Amsterdam-Noord. Vooralsnog wordt rekening gehouden met een reservering binnen het bestemmingsplangebied.

Recreatie

De aanleg van IJburg biedt bij uitstek de mogelijkheid voor voorzieningen op het gebied van water- en oeverrecreatie. Er moet ruimte zijn voor grotere jachten en kleine open zeilboten, voor roeien en surfen, voor zwemmen en vissen, schaatsen, een wandeling langs de strekdam, rusten aan een stil strandje of salamanders zoeken in een poel. Aan dit soort van recreatiemogelijkheden in de directe woonomgeving zal deze nieuwe wijk een deel van zijn aantrekkelijkheid ontleenen.

Oevers en het water zullen daarop moeten worden ingericht. Soms met behulp van kostbare oevervoorzieningen als kademuren of steigerconstructies, soms op een informele, meer natuurlijke wijze. Gerekend moet worden op meer bruggen dan in wijken op het land

gereed zijn voor de start van de verkoop van de woningen IJburg.

Bij de saneringsmaatregelen en de uiteindelijke inrichting zal ook terdege rekening gehouden moeten worden met kruisende infrastructuur en te verplaatsen hoogspanningsmasten. Voor hinderlijke activiteiten, zoals de huidige schietvereniging, zal in de toekomst echter geen plaats meer zijn in dit gebied.

Het gebied van de Diemerzeedijk, het PEN-eiland en Gemeenschapspolder vormt een deel van de groene scheg tussen Zuidoost/Diemen en Zeeburg/IJburg. Het gebied heeft een bovenwijkse recreatieve betekenis als uitloopgebied voor de omringende stadswijken. In die zin is ook een beperkte horecavoorziening in de vorm van snackbar, café en/of restaurant middels een vrijstellingsbevoegdheid toegestaan. Rekening moet worden gehouden met een reservering voor sportaccommodaties en een mogelijkheid tot verplaatsing van de huidige camping op het eiland Zeeburg. Ook wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van vestiging van schoolwerktuinen en/of een kinderboerderij.

In de geprojecteerde bestemming wordt geen rekening gehouden met woningbouw, hetgeen consequenties heeft voor de bestaande bebouwing nabij de Diemerdammer-sluis. Deze bebouwing valt onder het overgangsrecht. In verband met de betekenis voor IJburg is in het Vinex-accord een financiële reservering getroffen voor de inrichtingskosten van de Diemerzeedijk. Een deel van de inrichtingskosten zal echter uit andere bronnen verkregen moeten worden.

4.4.3. Verbindingen, verkeer en vervoer

4.4.3.1. De aansluiting op het omliggende stedelijk gebied

IJburg vormt zowel een nieuwe uitbreiding van het oostelijk stadsdeel als een voortzetting van de Amsterdamse IJ-as in oostelijke richting. Zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer krijgt de wijk een snelle rechtstreekse verbinding met de binnenstad in de vorm van de IJ-boulevard en IJ-rail. Deze tweemaal tweestrooks autoweg en de metro zullen het Amsterdam-Rijnkanaal kruisen door middel van de Piet Heintunnel. De IJ-boulevard wordt op het Eiland Zeeburg tevens aangesloten op de Ringweg. Via de Zuiderzeeweg is IJburg ook goed op bestaande wijken in Oost en Noord aangesloten. Gezien de verwachte verkeersproductie en het isolement bij calamiteiten is bij een wijk van deze omvang een tweede auto-aansluiting onontbeerlijk. Deze zal zich aan de zuidoostzijde moeten bevinden en aansluiting moeten geven op de Rijksweg A-1 Amsterdam-Amersfoort. Na overleg

met de gemeenten Muiden en Diemen is ervoor gekozen de aansluiting op de A-1 te laten plaatsvinden via het UNA-terrein ten oosten van de monding van het lozingskanaal en op of nabij het knooppunt Diemen.

In het bestemmingsplan is volstaan met een indicatieve aanduiding voor beide aansluitingen, omdat de exacte ligging nog niet bepaald is.

Ook het moment van aanleg zal nog moeten worden bepaald, afhankelijk van het verkeersaanbod en de snelheid van aanleg van het openbaar vervoernet.

Naast een reservering voor een NS-lijn, die aansluit op de bestaande lijn Weesp/Centraal Station en/of de Zuidtak naar Schiphol is voor de metro een aansluiting op de ringlijn langs Amsterdam-Zuidoost voorzien.

Voor de doorgaande railverbinding van Almere naar CS wordt uitgegaan van een tracee waarbij zo weinig mogelijk woningen schade ondervinden en het landschap zo veel mogelijk wordt ontzien. Dit tracé is vrij oostelijk gelegen, voert langs Diemen Noord, kruist (bij voorkeur ondergronds) het ARK, en sluit aan op de ringlijn naar Zuid en/of de bestaande lijn naar CS. De exacte ligging die samenhangt met de overige ontsluitingen is nog in studie, waarbij de Gemeenten Amsterdam, Almere en Diemen, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de NS betrokken zijn. Omdat het tracé nog niet vastligt is de infrastructuur indicatief op de kaart aangegeven.

Ter beperking van de automobiliteit zal de wijk optimaal ontsloten moeten worden voor de (brom)fietser als alternatief voor het openbaar vervoer. Dit geschiedt op een aantal manieren, via bruggen, pontveren en d.m.v. voorzieningen in de metro. Op de kaart zijn deze verbindingen indicatief aangegeven.

Via de bruggen over het Amsterdam/Rijnkanaal moet helaas een aanzienlijk hoogteverschil worden overwonnen. Via het eiland Zeeburg zijn Oost en Noord via de bestaande routes bereikbaar. Mogelijk kunnen pontveren via het Amsterdam/Rijnkanaal richting CS een aantrekkelijk alternatief bieden.

4.4.3.2. Ontsluiting binnen het plangebied

Voor de ontsluiting binnen het plangebied is een aantal principes mogelijk. Een centrale ligging van de railinfrastructuur in een gestrekt tracé is uitgangspunt.

Voor de auto-ontsluiting zijn drie mogelijkheden in studie. Deze varianten hebben elk een grote samenhang met de inrichting van het gebied, met name de feitelijke begrenzing van de ophoging, de mogelijkheden om op constructies te bouwen, het

gebruik van de oevers, en de ligging van de voorzieningen.

Een centrale ligging parallel aan het openbaar vervoer schept een zekere helderheid in de stedenbouwkundige opzet en komt daarmee de oriëntatie voor de verschillende verkeersdeelnemers ten goede. Nadeel is dat mede als gevolg van de eisen ten aanzien van geluidhinder hiervoor ruime profielen vereist zijn. De mogelijkheden van verdichting rond stations voor openbaar vervoer worden beperkt terwijl het oversteken van autowegen in het hart van het woongebied een extra handicap vormt.

Een ligging aan de noordrand langs de oever maakt compacte bouw rond de metrostations mogelijk en komt de bereikbaarheid ervan ten goede. Verwacht wordt dat in deze variant de scheidende werking beter oplosbaar is en beter kan worden ingespeeld op de prioriteit van het openbaar vervoer. Daartegenover staat dat de waterkant van het woongebied wordt gescheiden door de hoofdontsluitingsweg.

De derde optie is splitsing van de stamweg in twee minder zware ontsluitingswegen ter weerszijden van het openbaar vervoer, maar op ca 200m afstand daarvan. De spreiding van de geluidhinder neemt enigszins toe, maar de scheidende werking is veel minder. Deze oplossing laat zich waarschijnlijk beter integreren in het woonmilieu.

Prioriteit voor het openbaar vervoer met hoge ambities ten aanzien van de modal split veronderstelt een naadloze aansluiting op het systeem elders in de stad en hoge eisen met betrekking tot snelheid en betrouwbaarheid. Dit kan worden bereikt via een kruisingsvrij tracé voor de metro. Dit tracé door IJburg kan worden doorgetrokken naar de vervolgfases van de stadsuitbreiding. Scheiding van het tracé voor de hoofdontsluitingsweg kan bijdragen aan verhoging van het openbaar vervoer gebruik. Het bestemmingsplan biedt daartoe de mogelijkheid door de ontsluiting binnen het plangebied zelf in dit stadium niet vast te leggen, maar naar de uitwerking te verschuiven. De ligging van de weg ligt niet vast en daarom is in het kader van de Wet geluidhinder een algemene ontheffing gevraagd binnen de daarvoor geldende randvoorwaarden. Zie hiervoor de geluidhinderparagraaf en het akoestisch rapport bij de inmiddels lopende ontheffingsprocedure.

De hoofdfiets- en voetverbindingen lopen langs de randen van het plangebied en sluiten aan op de hiervoor beschreven verbindingroutes naar aangrenzende stadsdelen. Binnen het woongebied is een secundair fietsroutenet geprojecteerd langs de hoofdontsluiting en via de buurtontsluitingsstraten. De fietsroute

langs de Diemerzeedijk heeft betekenis als recreatieve route, en is door het ontbreken van kruisingen met het autoverkeer een goede verbindingsroute. De route over de nieuwe waterkering is ook als promenade interessant, terwijl de strekdam wellicht als recreatief voetpad gebruikt kan worden. De geplande ontsluiting langs Diemen-Noord is voor langzaam verkeer van vitale betekenis om het plangebied ook in de richting van Zuidoost en Zuid met de stad te verbinden.

4.4.3.3. Kabels en Leidingen

Bestaande hoogspanningslijnen zullen voor wat betreft de tracés aangepast moeten worden. De nieuwe tracés liggen parallel aan de Diemerzeedijk en kruisen in samenhang met de A-10 het Buiten-IJ. De beoogde aanpassingen gelden zowel voor de 380 kV-lijn en de 150 kV-lijn. Studie is gaande of deze laatste over vrij grote lengte verkabeld kan worden. Over het exacte tracé en de kostenverdeling wordt nog overlegd gevoerd met de UNA. In verband daarmee zijn de tracé's indicatief op de kaart aangegeven.

Voor kabel- en leidingstroken, aangegeven in zowel het streekplan ANZKG (Amsterdam Noordzeekanaal Gebied) als in het Structuurplan van Amsterdam zijn planologische reserveringen opgenomen. Globaal ligt de reservering voor een noord-zuid gerichte strook iets ten oosten van de A-10. Ter plaatse van de kruising van de strook met het Amsterdam Rijnkanaal takt deze aan op een oost-west gerichte strook. De reservering daarvoor is parallel aan en ten noorden van het Amsterdam Rijnkanaal gesitueerd.

Mede in verband met de gereserveerde kabel- en leidingstroken zal aan de hiervoor in paragraaf 4.3.2. genoemde tijdelijke baggerspeciebergings een eind moeten worden gemaakt. De kabel- en leidingontsluiting van het plangebied zelf zal, evenals de bijbehorende bebouwing als onderstation, traforuimten, gasdrukregestation, telefooncentrale, rioolgemaal etcetera in samenhang met de verkavelingsopzetten en als integraal onderdeel ervan in beschouwing worden genomen. Ook deze tracé's zijn indicatief aangegeven op de kaart.

Diagonaal over het plangebied loopt een straalpad van PTT-Telecom B.V., waarin geen gebouwen hoger dan 37 meter ten opzichte van NAP mogen worden opgericht. Los van eventuele windmolens op de strekdam (buiten het plangebied) en hoogspanningslijnen (eveneens buiten de plangrenzen) zal dit geen beletsel opleveren. De bestaande aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie, waarvan het tracé destijds is aangepast t.b.v. de Zeeburgertunnel, zal wederom in verband met de aanleg van de knoop van de A-10 op Zeeburg aangepast moeten worden. Een nieuw tracé is indicatief aangegeven op de kaart.

Gekozen is voor ophoging van het plangebied door het aanbrengen van een zandpakket dat gemiddeld 1,30 meter uitsteekt boven het IJmeerpeil. Het tracé van de waterkering loopt langs de rand van het opgehoogde terrein. Het vereiste kruinpeil is vastgesteld aan de hand van een economische optimalisatie.

De bovenlagen van de huidige IJmeerbodem ter plaatse zijn zeer zettingsgevoelig; vooral de bovenste sliblaag bezit nauwelijks enige draagkracht, zodat speciale maatregelen nodig zijn om tot een stabiele bodem te komen.

In de parallel aan dit bestemmingsplan in procedure gebrachte Projectnota Nieuw-Oost, deelrapport III van het Milieu Effect Rapport IJburg eerste fase, worden twee ophogingsmethoden beschreven, kortweg genoemd de "slibverwijderingsvariant" en de "geotextielvariant". In de praktijk zal een combinatie worden toegepast van verschillende zettingsversnellende maatregelen, te weten overhoogte, verticale drainage en beperkte slibverwijdering. Plaatselijk kan een geotextiel worden toegepast.

Daarnaast zijn twee aanlegmethoden mogelijk. Bij de zogenaamde ringdijkmethode wordt eerst een ringdijk aangelegd. Deze ringdijk wordt gemaakt van (zoet) IJsselmeerzand en het zandpakket van (zout)

Noordzeezand. De ringdijk die onderdeel uitmaakt van de toekomstige waterkering, dient als scheiding tussen het brakke randmeer en het zoete IJmeer. Indien uitsluitend zoet zand wordt toegepast is het aanleggen van een ringdijk niet noodzakelijk tijdens de uitvoeringsfase en wordt er gesproken van de 'vakkenmethode'.

6. MILIEU-ASPECTEN

6.1. Inleiding

De milieu-aspecten worden beschreven in het MER voor de Nota van Uitgangspunten (1988/1989) en in het Aanvullend MER voor het Bestemmingsplan IJburg eerste fase (1994). Het in het MER ontwikkelde Milieu-alternatief kent met name op het gebied van ontsluiting, dichtheden, ontwatering en natuur-ontwikkeling voorstellen die passen binnen de inrichting in hoofdzaken, zoals in het bestemmingsplan is aangegeven.

Hier wordt volstaan met een beknopte aanduiding van de milieu-eisen die mogelijk gevolgen hebben voor de uitwerking van het bestemmingsplan. Voor een volledig overzicht van alle milieu-aspecten wordt verwezen naar het Aanvullend MER IJburg eerste fase.

6.2. Waterkwaliteit en waterhuishouding

Hoofduitgangspunt is dat de waterkwaliteit in het IJmeer niet mag verslechteren ten opzichte van 1989. Afwatering van IJburg op het IJmeer wordt daarom afgewezen. Vooralsnog wordt uitgegaan van afwatering op de Noordzeekanaalboezem of Amstellandboezem.

Positieve effecten op de waterkwaliteit in het randmeer heeft de aanleg van milieu-vriendelijke oevers (zie Aanvullend MER, deel III, Projectnota). Ruimte voor latere realisatie van moeraszuiverings-systemen dient aanwezig te zijn. Het randmeer wordt dan ook zodanig gedimensioneerd dat, in combinatie met emissiebeperkende en inrichtingsmaatregelen, voldoende water voor een gezonde en duurzame ontwikkeling van het watersysteem aanwezig is.

Het gebied zal zodanig worden ingericht dat de kans op grondwateroverlast tot een aanvaardbaar niveau beperkt wordt. Hiervoor zal een onderzoek worden verricht waarbij de waterhuishoudkundige inrichting (afstanden tot open water), de hoedanigheid van het ophoogmateriaal en de geohydrologische situatie in beschouwing worden genomen. De grondwaterhuishouding zal daarbij getoetst worden aan een (ontwerp-)norm, zoals gesteld in de gemeentelijke nota Waterbeheer.

Het streven is gericht op een zelfverantwoordelijk watersysteem met een zo laag mogelijke belasting en een zo gering mogelijke uitwisseling met de omgeving. De doelstellingen van het te voeren beheer zijn vastgelegd in de gemeentelijke Nota Waterbeheer

Amsterdam. In 1997 verschijnt een nieuwe gemeentelijke nota dan wel een waterbeheersplan van de dan aangewezen beheerder. Daarin zal het beleid verder worden uitgewerkt.

Om de Amsterdamse grachten te kunnen blijven spoelen via de sifon onder het Amsterdam-Rijnkanaal met water uit het IJmeer moet een open verbinding met de IJmeerboezem gehandhaafd blijven. Bij het dijktracé aan de westzijde van het plangebied is hier rekening mee gehouden. Zoals voorgesteld in het Milieu-alternatief is besloten deze in het oosten op de Diemerzeedijk aan te sluiten, zodat een vrije inlaat van IJmeerwater blijft bestaan. Het graven van een verbindingskanaal door Zeeburg (zie MER, deel II, afbeelding 2.1 punt 9) is derhalve niet meer nodig.

6.3. Riolering

Het rioleringstelsel van IJburg zal zijn ingericht op een zo goed mogelijke emissiebeperking. In beginsel kan dit bereikt worden door toepassing van een verbeterd gescheiden rioleringstelsel. Mogelijk zal in een deel van het gebied het afstromend regenwater door middel van helofytenfilters (zoals biezenvelden) gereinigd worden. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal in ieder geval gestreefd worden naar tenminste een waterkwaliteit die bereikt zou worden als een verbeterd gescheiden stelsel zou worden toegepast. Het afvalwater wordt getransporteerd naar de RI-Oost en na zuivering geloosd op de Noordzeekanaalboezem.

6.4. Luchtverontreiniging

Hoofduitgangspunt is dat wordt voldaan aan immissie-normen. Dit betekent dat op het voetpad naast de weg grenswaarden voor stikstofdioxide, koolmonoxide, zware metalen en zwaveldioxide niet overschreden mogen worden. Door juiste dimensionering van verkeerswegen en een hoog aandeel openbaar vervoer in de vervoerswijzekeuze te bereiken, kan overschrijding van de grenswaarden langs de wegen worden voorkomen. Positief effect op de immissie heeft de situering van de voornaamste wegen langs water- of groenpartijen (verdunning door uitwisseling van warme en koude lucht).

6.5. Ecologie en landschap

Hoofduitgangspunt is handhaving van bestaande ecologische waarden in het plangebied. Waar handhaving niet mogelijk is, is compensatie nodig.

Binnen het plangebied verdient het waterrijk stedelijk gebied USW 2 bijzondere aandacht. Dit milieu biedt mogelijkheden voor ecologische ontwikkeling op beperkte schaal. Er kan een relatie worden gelegd met de realisering van milieuvriendelijke oevers en/of de aanleg van moerassen. Bij de inrichting van het stedelijk gebied moet rekening worden gehouden met de natuurfuncties aan de zuid-oostzijde van het op te hogen gebied.

6.6. **Energie**

Doelstelling van het Nationaal Milieubeleidsplan Plus (NMP+) voor 2000 is een energiebesparing bij nieuwbouw van 25 % ten opzichte van 1989. Voldoende ruimte dient aanwezig te zijn voor het realiseren van warmtekrachtkoppeling (WKK) in het stedelijk gebied (US) alsmede in het waterrijk stedelijk gebied (USW1). Deze WKK kan zowel centraal (stadsverwarming UNA-centrale) als decentraal (kleine warmtekrachteenheden in de wijk) verzorgd worden. Of deze energievoorziening decentraal of centraal zal geschieden moet nog nader uitgewerkt worden. Bij de uitwerking van waterrijk stedelijk gebied (USW2) zal rekening moeten worden gehouden met de oriëntatie ten opzichte van de zon om het benutten van zonne-energie mogelijk te maken. Daarnaast worden met behulp van windonderzoek de mogelijkheden voor het plaatsen van windmolens en het gunstig oriënteren van woningen op de overheersende windrichting verkend.

6.7. **Geluidhinder**

Het bestemmingsplangebied ligt deels in de geluidzones van de A10, in de industrielawaaizone van de elektriciteitscentrale Diemen en van het industrieterrein Cruquius-Zeeburg. Voorts heeft het wegennet in het plangebied zelf geluidzones. Dit zijn niet alleen de hoofdwegen maar ook de buurtstraten. De derde geluidsbron in het plangebied is het railverkeerslawai.

Verkeerslawai

Het westelijk deel van het plangebied ligt in de geluidzone van de A10. De breedte van deze geluidzone bedraagt 600 meter aan weerszijden van de weg. Het akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat zonder afschermende maatregelen aan de weg woningbouw in deze zone in strijd is met de Wet geluidhinder.

In verband met andere randvoorwaarden is in de planvorming duidelijk geworden dat binnen een afstand van 440 meter van de A10 woningbouw niet voor de hand ligt.

Wanneer de woningen inderdaad worden gebouwd op een afstand van 440 uit de weg, is het vereist een scherm te plaatsen.

Een scherm van 4 meter hoog reduceert het geluid tot 51 dB(A) inclusief 3 dB(A) correctie conform artikel 103 Wgh.

Voor deze waarde is een hogere waarde procedure gestart.

Dit betekent dat woningbouw binnen een zone van 440 meter uit de A10 in het bestemmingsplan is uitgesloten tenzij gekozen wordt voor een nog hoger scherm.

De wegen in het plangebied zelf hebben ook geluidzones.

Dat geldt niet alleen voor de hoofdwegen maar ook voor buurtstraten. De planvorming is nog te globaal om de geluidhinder bij de woningen exact te kunnen berekenen.

In het akoestisch rapport is aangetoond dat het redelijkerwijs onmogelijk is te streven naar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Het plaatsen van schermen langs de wegen in het plangebied wordt zeer ongewenst geacht vanwege de grote barrièrewerking. Een andere theoretisch oplossing is de woningen zover van de weg af projecteren dat de geluidhinder is afgenomen tot 50 dB(A). De afstand tussen de weg en de woningen zal in het meest ongunstige geval meer dan 150 meter moeten worden om deze norm te halen.

Wegprofielen van 300 meter zijn natuurlijk onacceptabel. Bij de berekening is al uitgegaan van een hoog percentage openbaar vervoergebruik waardoor het nog meer beperken van het autoverkeer niet meer kan. Tevens zal de geluidhinder worden gereduceerd door gebruik te maken van geluidreducerend asfalt.

De Wet geluidhinder geeft de mogelijkheid een hogere waarde te laten vaststellen. Dit houdt in dat wanneer geluidreducerende maatregelen niet of onvoldoende doeltreffend zijn, de gemeenteraad kan bepalen dat woningen met een hoger geluidniveau belast mogen worden. Hierbij geldt de voorwaarde dat de woningen zullen worden geïsoleerd waardoor de geluidbelasting in de woningen zal voldoen aan de wettelijk vereiste binnenwaarde en dat de slaapkamers zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel zullen liggen.

Uit het akoestisch rapport is gebleken dat de hoofdwegen een aanvaardbare profiel kunnen krijgen als een geluidsbelasting van maximaal 60 dB(A) wordt geaccepteerd. Vandaar dat een ontheffingsprocedure is gestart voor een waarde van 60 dB(A) ten behoeve van de woningen die langs de hoofdassen zullen worden gebouwd. Het aantal woningen waarvoor deze hogere

waarde wordt aangevraagd bedraagt maximaal 3000.

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt ook in buurt- ontsluitingsstraten snel overschreden. Daarom wordt voor de woningen langs de overige straten in het plangebied een hogere waarde van 55 dB(A) aangevraagd.

Industrielawaai

Een geluidzone wordt bepaald door een 50 dB(A)-contour rondom een industrieterrein. In de directe omgeving van het plangebied liggen 2 geluidzones van industrieën.

Dat zijn de geluidzones van de UNA-centrale Diemen en van het industriegebied Cruquius-Zeeburgereiland. Ter plaatse van IJburg wordt de laatst genoemde zone voornamelijk bepaald door de Rioolwaterzuiveringsinstallatie-oost.

In deze zone in IJburg mogen geen woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen worden gebouwd.

De zone van de UNA-centrale ligt voor een klein deel wel in het woongebied. Ten behoeve van het realiseren van woningen in dit deel, zal G.S. verzocht worden een hogere waarde vast te stellen.

Railverkeerslawaaai

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een metro. Bovendien wordt het plangebied doorsneden door een reservering van een spoorlijn richting Flevopolders. Zowel over de metro als over de trein bestaan nog vele onduidelijkheden betreffende de aard van het materieel, snelheid, frequentie en baangesteldheid. Dit maakt het onmogelijk de mate van spoorweglawaaai bij de woningen exact te berekenen. De dienst OMEGAM heeft echter een verkennend onderzoek verricht waarbij veel aannames zijn gedaan. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in rapport 14-2-00254 d.d. 27-2-1995.

Uit dit onderzoek blijkt dat op een afstand van 25 meter uit de metrobaan de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) wordt overschreden. Deze norm zal overigens in het jaar 2000 worden verlaagd tot 57 dB(A). De maximale ontheffingswaarde van 73 dB(A) (na 2000 70 dB(A)) wordt langs de metrobaan niet overschreden.

Wanneer de metro wordt gecombineerd met een spoorlijn, zullen vanwege geluidhinder grotere afstanden aangehouden moeten worden. Deze afstanden zullen ongeveer 40 meter moeten worden om niet boven de maximale ontheffingswaarde uit te komen. Bij de stations kan deze afstand kleiner zijn.

Omdat de spoorbanen niet zijn opgenomen in het Besluit geluidhinder spoorwegen, heeft de metrobaan formeel geen geluidzone waardoor een ontheffingsprocedure op dit moment achterwege kan blijven.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1. Uitgangspunten

Voor het bepalen van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is teruggегреpen op de 'Haalbaarheidsrapportage Nieuw-Oost' van oktober 1992. De daarin gehanteerde uitgangspunten passen binnen het bestemmingsplan. De gehanteerde uitgangspunten voor de eerste fase zijn:

- ca. 8.500 woningen
- ca. 6.300 m² vloeroppervlak detailhandel
- ca. 30.000 m² vloeroppervlak voorzieningen
- ca. 8.000 m² vloeroppervlak commerciële ruimten

7.2. Dekking

De gemeentelijke investering ten behoeve van IJburg is als volgt geraamd (contante bedragen per 1 januari 1992 in miljoenen guldens):

- tekort grondexploitatie IJburg 18.000 woningen (na terugbrenging van het tekort met 110 miljoen gulden)	320
- aanvullende kosten	130
* aansluiting op A-10 en A-1	60
* sanering Diemerzeedijk	20
* park Diemerzeedijk	20
* natuurbouw	30

totaal	450

Het aandeel van Amsterdam in het rijksbod aan het ROA bedraagt, inclusief de toezeggingen van Almere, 238 miljoen gulden. Contant gemaakt per 1 januari 1992 betekent dit ruim 150 miljoen gulden. Derhalve resteert een door de gemeente te dekken investering van circa 300 miljoen gulden. Dit bedrag wordt gedekt door nader aan te geven incidentele maatregelen in de vermogenssfeer.

In overleg met het rijk zal tot overeenstemming gekomen moeten worden over de financiering van de railinfrastructuur.

Van de kosten van het saneren van de Diemerzeedijk zal het rijk 90 % voor haar rekening nemen. De overige 10 % zal de gemeente financieren.

Uitgaande van het voorgaande kan het plan economisch haalbaar worden genoemd.

8.

VERSLAG MAATSCHAPPELIJK OVERLEG

Op 5 maart 1992 is voor het eerst een inspraakavond gehouden over het bestemmingsplan en een openbare zitting over de ontheffingsaanvraag geluidhinder Een tweede inspraakavond over het bestemmingsplan vond plaats op 8 november 1994. Op deze avond werden tevens de hoorzitting voor het Aanvullend Milieu Effect Rapport IJburg eerste fase (MER) en een openbare zitting over de ontheffingsaanvraag geluidhinder gehouden. Deze laatste avond is door ongeveer 200 belangstellenden bezocht. Van beide avonden zijn uitgebreide verslagen gemaakt die als aparte bijlagen zijn bijgevoegd. Hier wordt volstaan met een beknopte samenvatting van de opmerkingen, vragen en bedenkingen die zijn ingebracht.

De belangrijkste algemene reacties betreffen het aantasten van de huidige functies van het IJmeer, de Diemerzeedijk en de Diempolders waardoor IJburg door de insprekers onaanvaardbaar wordt geacht. Het IJmeer had al lang tot beschermd gebied verklaard moeten worden. IJburg wordt een bedreiging voor de historische relatie van Muiden met het open water en de aanleg van 18000 woningen zet de poort open voor het dichtbouwen van het IJmeer.

Tegen de aanleg van IJburg zou pleiten dat het project te duur is en technisch onmogelijk door de slappe ondergrond. Ook is gesteld dat de aanleg van IJburg betekent dat alleen de sociaal zwakken overblijven in de bestaande stad. Het zou daarom beter zijn juist daar te investeren in woningbouw. Alternatieven voor de woningbehoefte worden gezien in de polders tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Gaasp, de Gemeenschapspolder, de Overdiempolder, Noord en rond de Amstel. Verstedelijking in deze gebieden zou, met name in zuidoostelijke richting beter, aansluiten op de bestaande weg-, rail- en waterverbindingen. Ook is gesteld dat verstedelijkingsproblemen op Randstadniveau moeten worden bekeken. Verder zouden kantoren moeten worden omgebouwd tot woningen.

Meer specifiek gaan de reacties in op het saneringsplan voor de Diemerzeedijk dat volstrekt onvoldoende zou zijn en veel duurder dan begroot. Gepleit is voor behoud van de Diemerzeedijk als natuurgebied, ook na sanering. Voor wat betreft de planinhoud is gesteld dat enerzijds de wijk te veel op de auto is gericht, in een te lage dichtheid. Anderzijds zou alleen laagbouw moeten worden gerealiseerd met goed openbaar vervoer. Hoe valt de bewering dat IJburg uitmuntend openbaar vervoer gaat kennen, te rijmen met het feit dat er op z'n vroegst in 2005 een metro rijdt ? Toename van de

automobiliteit wordt gevreesd, de infrastructuur is nog onduidelijk

Hoewel kritische kanttekeningen zijn gemaakt, geven de gemaakte opmerkingen geen aanleiding het plan fundamenteel te wijzigen. Op onderdelen is met name de toelichting verduidelijkt.

Bij de voorbereiding van het plan zijn tevens de voor de planontwikkeling relevante instellingen en ambtelijke adviesorganen geraadpleegd. Sommige van de op- en aanmerkingen op de inspraakbijeenkomsten werden ook gemaakt in het kader van het overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. De reacties en de antwoorden daarop zijn weergegeven in paragraaf 9.

RESULTATEN OVERLEG EX. ARTIKEL 10 VAN HET BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING

Een samenvatting van het resultaat van het bestuurlijk overleg met andere overheden en (semi-) overheidsinstanties is in een aparte bijlage bij deze toelichting opgenomen. De gemaakte opmerkingen hebben tot aanpassing geleid van vooral de Toelichting. Ook opmerkingen over kaart en voorschriften (veelal van technische aard) zijn overgenomen. Daar waar inhoudelijk belangrijke verschillen van inzicht werden geconstateerd is overleg met betrokkenen geopend. Met de aanpassing van het plan is daar echter niet op gewacht en derhalve zijn thans de inzichten van de Gemeente Amsterdam, kennisgenomen hebbend van de gemaakte opmerkingen en daar waar mogelijk rekening mee houdend, weergegeven.

Belangrijkste verschillen van inzicht waren er met de Gemeenten Diemen en Muiden over de noodzakelijk geachte verkeersontsluiting via de A-1. Intensief overleg tussen de gemeenten Diemen en Muiden en de gemeente Amsterdam heeft inmiddels tot een gezamenlijke voorkeur geleid voor een aansluiting in of nabij het knooppunt Diemen. Deze zal verder worden uitgewerkt.

Met de NS behoort een vergelijk tot de mogelijkheden, gezien het resultaat van een zorgvuldige gemeenschappelijk opgezette studie naar de gewenste openbaar vervoer-infrastructuur. Met Rijkswaterstaat wordt nog overlegd over de geclaimde bestemming 'Waterstaatsdoeleinden' in de bestemming Rp.

BIJLAGE: STAAT VAN INRICHTINGEN

STAAT VAN INRICHTINGEN

Bijlage bij Art. 9 van de voorschriften van het bestemmingsplan
"IJburg Eerste Fase"

INHOUDSOPGAVE

- A. Aardewerkindustrie (zie bouwmaterialen)
 - Aardolie-Industrie
 - Afvalverwerkende- of bewerkende bedrijven
 - Ateliers voor kunst en kunstnijverheid
 - Auto/motorrijwielbedrijven en stalling
- B. Bouwbedrijven
 - Bouwinstallatiebedrijven
 - Bouwmaterialen, aardewerk- en glasindustrie
- C. Chemische-Industrie
- D. Delfstoffenbedrijven
- E. Electrotechnische-Industrie
- F. Fijnmechanische-, foto- en optische-industrie
- G. Garages (zie auto)
 - Gas- opslag en overslag
 - Glasindustrie (zie bouwmaterialen)
 - Grafische Industrie
 - Groothandel
 - Grondmechanisch laboratorium
- H. Hout- en meubelindustrie
- K. Kledingindustrie
 - Kunst en kunstnijverheid (zie ateliers)
 - Kunststofverwerkende bedrijven
- L. Land- en tuinbouwbedrijven
 - Lederindustrie
- M. Machine- en apparatenindustrie
 - Metaalproductenindustrie
 - Meubelindustrie (zie hout of metaal)
 - Motorrijwielbedrijven (zie auto)
- O. Openbare nutsbedrijven
 - Openbaarvervoersbedrijven
 - Oppervlaktebehandelingsbedrijven
 - Optische Industrie (zie fijnmechanische)
 - Ontploffbare stoffen opslag
- P. Papier- en papierwarenindustrie

- R. Reparatiebedrijven voor gebruiksgoederen
Rubberverwerkende Industrie
- S. Schoonmaakbedrijven (zie was/pers)
Stalling (zie auto)
- T. Textiel Industrie
Transportmiddelenindustrie
- U. Uitgeverij (zie grafische)
- V. Verfverwerkende bedrijven/opslag
Voedings- en genotmiddelenindustrie
- W. Was/pers- en schoonmaakbedrijven

BEDRIJFSOORTEN

AARDOLIE-INDUSTRIE

Bitumineuze productenindustrie
 Brandbare vloeistoffen op- en
 overslag
 - met bovengrondse tanks;
 - met ondergrondse tanks;
 Olieraffinaderij
 Petroleumafvalbedrijf
 Smeerolie- en vettenindustrie

AFVAL VERWERKENDE OF BEWERKENDE
 BEDRIJVEN

Afvalscheidingsbedrijf
 Autosloperij
 Lompen- en oudpapierbedrijf
 Lompen- en oudpapieropslag
 (uitsluitend)
 Mestopslag
 Metaal- en schrootbedrijf
 Metaal- en schrootopslag
 (uitsluitend)
 Pathogeenafvalverwerkende bedr.
 Scheepssloperij
 Stortplaats(huisvuil,puin e.d.)
 Vuilverbrandingsbedrijf

ATELIERS VOOR KUNST EN KUNST-
 NIJVERHEID

Beeldhouwer
 Edelsmid
 Emailleerder
 Glazenier
 Kunstschilder
 Pottenbakker
 Weaver
 Atelier (voor) raamdecoraties
 Lampekappenatelier

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<250	251-500	>500
4	4	4	3	3	18	4	V	V	V
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	3	2	1	2	11	3	IV	IV	IV
1	3	2	1	2	9	3	III	III	IV
4	4	4	3	2	17	4			V
1	2	2	1	1	7	2	II	II	III
4	4	4	3	3	18	4	V	V	V
1	1	2	3	3	10	3	III	IV	IV
1	3	3	3	3	13	3	IV	V	V
2	1	1	2	2	8	2	II	III	III
1	1	2	1	2	7	2	II	II	III
0	0	3	1	1	5	3	III	III	III
2	3	2	2	2	11	3	IV	IV	IV
2	2	1	2	2	9	2	III	III	IV
1	1	3	1	1	7	3	III	III	III
2	3	3	4	2	14	4	V	V	V
1	1	4	2	3	11	4	V	V	V
1	1	4	3	3	12	4	V	V	V
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
1	1	2	1	1	6	2	I	II	III
1	1	2	2	1	7	2	II	II	III
1	1	1	1	1	5	1	I	I	III
1	1	2	1	1	6	2	I	II	III
0	0	0	1	1	2	1	I	I	III
0	0	0	2	1	3	2	I	I	III
0	0	0	2	1	3	2	I	I	III

BEDRIJFSOORTEN

AUTO/MOTORRIJWIELBEDRIJVEN EN STALLING

Auto/motorrijwielbedrijven
bijzondere handelingen:

- poetsinrichting
- plaatwerkerij
- spuiterij
- tectyleenderij
- wasserette

Auto/motorrijwielbedrijven in
combinatie met o.a.:

- auto's of motorrijwielenrep.
- autobeklederij
- autoruiten-inzetterij
- L.P.G.-inbouw
- snelservice
- trekhaken/uitlaten montage
- Vrachtauto's en bussen-
reparatie/expeditiebedrijven

Bandenhandel en -montage

Bromfiets en/of rijwiel-
reparatie

L.P.G.-afleveringsinstallatie
en opslag

Ondergrondse tanks (K1,K2,K3)
en pomp

Showroom en verkoop auto's/
motor

Stallingbedrijf

Stalling particulier

Stalling rijwiel en/of
bromfiets

Stalling tankauto

Taxi/ziekenvervoer/autoverhuur-
bedrijf

Gemengde motorbrandstofpomp en
bovengrondse opslag

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
2	2	3	4	1	12	4	V	V	V
2	2	3	1	1	9	3	III	III	IV
2	1	3	1	2	9	3	II	III	IV
1	1	1	3	3	9	3	III	III	IV
2	1	1	1	2	7	2	II	II	III
1	2	2	1	1	7	2	II	II	III
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
2	2	1	1	1	7	2	II	II	III
2	1	1	2	2	8	2	II	III	III
2	1	1	2	2	8	2	II	III	III
2	1	1	3	2	9	3	III	III	IV
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
2	3	1	2	2	10	3	III	IV	IV
1	2	1	2	2	8	2	II	III	III
1	1	1	1	2	6	2	I	II	III
1	1	1	1	2	6	2	I	II	III
1	1	1	1	1	5	2	I	I	III
1	1	1	1	1	5	1	I	I	III
4	2	1	2	2	11	4	V	V	V
1	1	1	2	3	8	3	III	III	III
1	2	1	1	1	6	2	I	II	III

BEDRIJFSSOORTEN

BOUWBEDRIJVEN

Aannemersbedrijf:

- opslag;

- werkplaats

Bouwmachineverhuurbedrijf

Dakdekkersbedrijf (+ opslag)

Isolatiebedrijf (+ opslag)

Metselbedrijf (+ opslag)

Schildersbedrijf- en glazen-
makersbedrijf (+ opslag)

Slopersbedrijf (+ opslag)

Stucadoorsbedrijf + (opslag)

Tegelzettersbedrijf (+ opslag)

Timmerwerkplaats

Vloerleggersbedrijf

BOUWINSTALLATIEBEDRIJVEN

Centrale verwarming- en lucht-
behandelingsbedrijf

Electrotechnisch installatie-
bedrijf

Loodgieter- fittersbedrijf

Sanitair installatiebedrijf

BOUWMATERIALEN; AARDEWERK

GLASINDUSTRIE

Aardewerkindustrie

Asfaltmenginstallatie

Baksteen-dakpanindustrie

Betontortelcentrale

Betonwarenindustrie

Cement- en kalkindustrie

Glasindustrie

Kalkzandsteenindustrie

Natuursteen-bewerkingsbedrijf

Pottenbakkerij (industriële)

Steenbrekerij

Zand- en grindhandel

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV
2	1	2	2	2	9	2	III	III	IV
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
2	1	2	2	1	8	2	II	III	III
2	1	1	2	2	8	2	II	III	III
0	0	1	2	1	4	2	I	I	III
0	0	1	2	1	4	2	I	I	III
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
2	1	1	2	1	7	2	II	II	III
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
2	1	1	2	1	7	2	II	II	III
1	1	1	1	1	1	5	I	I	III
1	1	3	2	2	9	3	III	III	IV
1	1	4	3	4	13	4	V	V	V
1	1	3	2	3	10	3	III	IV	IV
1	1	3	3	4	12	4	V	V	V
1	1	2	3	4	11	4	V	V	V
1	1	2	3	4	11	4	V	V	V
1	1	2	3	2	9	3	III	III	IV
1	1	3	2	3	10	3	III	IV	IV
1	1	2	3	2	9	3	III	III	IV
1	1	3	2	2	9	3	III	III	IV
0	0	2	3	2	7	3	III	III	III
0	0	1	3	3	7	3	III	III	III

BEDRIJFSSOORTEN

	MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
	(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
<u>CHEMISCHE-INDUSTRIE</u>										
Beschrijdingsmiddelenindustrie	4	2	2	2	2	12	4	V	V	V
Bestrijdingsmiddelenopslag	4	1	1	1	1	8	4	V	V	V
Chemicaliënopslag	3	3	2	1	2	11	3	IV	IV	IV
Chemisch afval:										
- opslag	4	2	2	1	2	11	4	V	V	V
- stortplaats	4	2	4	1	2	13	4	V	V	V
- verbranding	4	4	4	1	2	15	4	V	V	V
Industriële gassenindustrie	3	3	2	2	2	12	3	IV	IV	V
Kunstmestindustrie	4	3	2	1	2	12	4	V	V	V
Kunstharsenindustrie	4	3	2	1	2	12	5	V	V	V
Pharmaceutische industrie	3	3	2	2	2	12	3	IV	IV	V
Verf/inkt/kleurstoffenindustrie	3	3	2	2	2	12	3	IV	IV	V
Zeep/cosmetische-industrie	3	3	2	2	2	12	3	IV	IV	V
<u>DELFSTOFFENBEDRIJVEN</u>										
Ertsmalerij	0	0	3	4	3	10	4	V	V	V
Erts- opslag en overslagbedrijf	0	0	4	2	2	8	4	V	V	V
Kolenhandel	0	0	0	2	3	5	3	III	III	III

BEDRIJFSOORTEN

ELECTROTECHNISCHE-INDUSTRIE

Accu- en batterijenindustrie

Accureparatiebedrijf

Electrisch draad- en

kabelindustrie

Electromotorenindustrie

Electromotorenreparatiebedrijf

Installatiebedrijf

Piëzo-electrisch bedrijf

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
2	1	2	2	2	9	2	III	III	IV
2	2	2	1	1	8	2	II	III	III
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
2	2	1	2	2	9	2	III	III	IV
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
0	0	1	1	2	4	2	I	I	III
0	0	0	1	1	2	1	I	I	III

FLIJNMECHANISCHE-, FOTO- EN
OPTISCHE-INDUSTRIE

(GARAGES, zie autobedrijven)

GAS- OPSLAG EN OVERSLAG

Acetyleendisousflessenopslag
Gasflessenvulinrichting
Gasvormige koolwaterstoffen:
- drukopslag
- gekoelde opslag
Gasvormige stoffen (geen koolwaterstoffen):
- drukopslag
- gekoelde opslag
- inert, gekoelde opslag
- reactief gekoelde opslag
Propaan- en butaanflessenopslag

(GLASINDUSTRIE, zie bouw-
materialen)

BEDRIJFS SOORTEN

GRAFISCHE INDUSTRIE

Binderij
Cliché-makerij
Dagbladdrukkerij
Drukkerij
Fotozetting
Krantenafhaalstation
Uitgeverij
Verkoop van machines en
materialen
Zeefdrukkerij

GROOTHANDEL (voorraadhouden)

Auto-accessoires
Bouwmaterialen
Brandstoffen
Chemicaliën
Cosmetische artikelen
Dierlijke producten
Electrotechnisch
Huishoudelijke artikelen
Meubelen
Papier- en kantoorbehoeften
Pharmaceutische artikelen
Plantaardige producten
Textiel- en lederwaren
IJzerwaren
Speelautomaten

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
1	1	1	3	2	8	3	III	III	III
1	1	2	2	1	7	2	II	II	III
1	1	1	3	4	10	4	V	V	V
1	1	1	3	2	8	3	III	III	III
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
0	0	0	2	2	4	2	I	I	III
0	0	0	1	2	3	2	I	I	III
2	1	1	2	3	9	3	III	III	IV
1	1	2	2	1	7	2	II	II	III
1	1	1	1	2	6	2	I	II	III
1	1	1	2	3	8	3	III	III	III
2	1	1	2	2	8	2	II	III	III
3	2	1	1	2	9	3	III	III	IV
2	2	1	1	1	7	2	II	II	III
0	0	1	1	2	4	2	I	I	III
1	1	1	2	3	8	3	III	III	III
0	0	0	1	2	3	2	I	I	III
0	0	0	1	3	4	3	III	III	III
0	0	0	1	2	3	2	I	I	III
2	2	1	1	1	7	2	II	II	III
0	0	1	1	2	4	2	I	I	III
0	0	1	1	2	4	2	I	I	III
0	0	0	2	2	4	2	I	I	III
0	0	0	1	2	3	2	I	I	III

BEDRIJFSSOORTEN

HOUT- EN MEUBELINDUSTRIE

Houtconserveringsbedrijf
Houtopslag/overslag
Houtwarenindustrie
Houtzagerij
Kistmakerij
Kurk, borstelwarenindustrie
Kuiperij
Kussenatelier
Lijstermakerij
Machinaal houtbewerkingsbedrijf
Matrassen/kussenindustrie
Meubelmakerij (hout)
Meubelstofeenderij
Timmerfabriek
(timmerwerkplaats, zie bouw-
bedrijf)
Woningstofeenderij
Tentoonstelling- en reclame
bouwatelier

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
2	1	3	2	1	9	3	III	III	IV
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	2	3	2	9	3	III	III	IV
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
1	1	2	3	2	9	3	III	III	IV
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	2	2	2	8	2	III	III	III
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	1	2	1	6	2	I	II	III
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV
0	0	0	2	2	4	2	I	I	III
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV

BEDRIJFSOORTEN

KLEDINGINDUSTRIE

Confectiekledingindustrie
Maatkledingbedrijf
Pelsbereiding- en bontwerk-
bedrijf
Kledingreparatiebedrijf
Textieldrukkerij

(KUNST EN KUNSTNUTJVERHEID,
zie ateliers)

KUNSTSTOFVERWERKENDE BEDRIJVEN

Kunststofartikelenindustrie
Spuitgieterij

LAND- EN TUINBOUWBEDRIJVEN

Akkerbouwbedrijf
Pelsdierenfokkerij
Pluimveebedrijf
Stalhouderij
Tuinbouwbedrijf
Veehouderij

LEDERINDUSTRIE

Leerlooierij
Lederwarenindustrie
Schoenindustrie

MACHINE- EN APPARATENINDUSTRIE

Anker wikkelaar
Apparatenindustrie
Machine-industrie
Machinereparatiebedrijf
Verbrandingsmotorenrevisie-
bedrijf

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
0	0	0	2	2	4	2	I	I	III
0	0	0	1	1	2	1	I	I	III
0	0	0	2	2	4	2	I	I	III
0	0	0	1	1	2	1	I	I	III
1	1	1	1	1	5	1	I	II	III
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
0	0	3	1	1	5	3	III	III	III
0	0	3	2	1	6	3	III	III	III
0	0	3	2	1	6	3	III	III	III
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
0	0	3	2	1	6	3	III	III	III
1	1	3	2	1	8	3	III	III	III
1	1	2	2	1	7	2	II	II	III
1	1	2	2	1	7	2	II	II	III
1	1	2	2	1	7	2	II	II	III
1	1	2	2	1	7	2	II	II	III
2	2	1	3	2	10	2	III	IV	IV
2	2	1	3	2	10	3	III	IV	IV
2	2	1	3	2	10	3	III	IV	IV
2	1	2	3	2	10	3	III	IV	IV

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
1	1	1	3	1	7	3	III	III	III
2	2	2	3	2	11	3	IV	IV	IV
2	2	2	3	2	11	3	IV	IV	IV
2	2	2	2	1	9	2	III	III	IV
2	2	1	3	1	9	3	III	III	IV
1	1	1	3	1	7	3	III	III	III
2	2	1	3	2	10	3	III	IV	IV
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
1	2	2	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	1	3	1	7	3	III	III	III
1	2	1	3	2	9	3	III	III	IV
2	2	1	3	2	10	3	III	IV	IV
1	2	1	3	1	8	3	III	III	III
1	1	1	3	1	7	3	III	III	III
1	1	1	3	1	7	3	III	III	III
2	1	4	3	2	12	4			V
2	1	1	2	2	8	2	II	III	III
2	1	1	1	0	5	2	I	I	III
2	1	1	1	0	5	2	I	I	III
0	0	0	3	3	6	3	III	III	III
1	1	3	2	1	8	3			III
0	0	2	2	1	5	2	I	I	II
0	0	0	1	1	2	1	I	I	III
0	0	0	1	0	1	1	I	I	III
0	0	0	1	1	2	1	I	I	III
0	0	0	1	1	2	11	I	I	III

BEDRIJFSSOORTEN

OPENBAARVERBOERSBEDRIJVEN

Buswerkplaats/(zie autorepara-
ties)
Rangeerterrein
Tramremise/werkplaats
Treinwerkplaats

OPPERVLAKTEBEHANDELINGS-
BEDRIJVEN

Galvanisch bedrijf
Gritstraalbedrijf
Metaalveredelingsbedrijf
Vertinnerij
Verzinkerij

(OPTISCHE INDUSTRIE, zie fijn-
mechanische)

ONTPLOFBARESTOFFENOPSLAG

Munitie/springstoffenopslag
Vuurwerkopslag

PAPIER EN PAPIERWARENINDUSTRIE

Golfkarton- en kartonnage-
industrie
Papier- en kartonindustrie
Papierwarenindustrie

MILIEU- WAARDERING					SOM (excl. omvang)	PIEK (omvang)	CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
2	1	2	3	4	12	4	V	V	V
2	2	2	4	2	12	4	V	V	V
2	1	1	3	4	11	4	V	V	V
2	1	1	3	4	11	4	V	V	V
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
1	1	0	3	2	7	3	III	III	III
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
2	3	2	1	2	10	3	III	IV	IV
2	3	2	1	2	10	3	III	IV	IV
3	3	0	0	2	8	3	III	III	III
2	2	0	0	1	5	2	I	I	III
2	1	0	3	2	8	3	III	III	III
2	1	0	3	2	8	3	III	III	III
2	1	0	3	2	8	3	III	III	III

BEDRIJFSOORTEN

—PLANTAARDIGE PRODUCTEN

Aardappelproductenindustrie
 Azijn/mosterd/specerijen-
 industrie
 Bakkerijgrondstoffenindustrie
 Banketbakkerij
 Broodbakkerij
 Beschuit- en koekindustrie
 Bierbrouwerij
 Broodindustrie
 Cocoa/chocolade-industrie
 Distilleerderij
 Frisdrankenindustrie
 Gist/spiritusindustrie
 Graanop- en overslagbedrijf
 Groente- en fruitconserven-
 industrie
 Groente-inmakerij
 Inlegging
 Koffie/cacao/notenbranderij
 Margarine-industrie
 Meelindustrie
 Melasse-op- en overslag
 Mouderij
 Olie- en vettenindustrie
 Soep/soeparoma-Industrie
 Suikerindustrie
 Suikerwerkindustrie
 Tabakverwerkende Industrie
 Veevoederindustrie
 Veevoederop- en overslag
 Wijnbottelarij/wijnopslag
 Zetmeel- en zetmeelderivaten-
 industrie

MILIEU- WAARDERING					SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
1	1	3	2	2	9	3	III	III	IV
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
1	1	1	1	1	5	1	I	I	III
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
1	1	3	3	2	10	3	III	IV	IV
2	2	3	3	3	13	3	IV	V	V
1	1	3	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	3	2	1	8	3	III	III	III
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
1	1	3	3	3	11	3	IV	IV	IV
1	1	1	3	3	9	3	III	III	IV
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
0	0	1	2	3	6	3	III	III	III
0	2	3	2	1	8	3	III	III	III
1	1	3	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	2	3	4	11	4	V	V	V
1	1	0	0	4	6	4	V	V	V
2	2	3	3	3	13	3	IV	V	V
1	1	3	3	2	10	3	III	IV	IV
1	1	3	2	2	9	3	III	III	IV
1	1	2	2	3	9	3	III	III	IV
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
1	1	2	2	3	9	3	III	III	IV
1	1	3	2	2	9	3	III	III	IV
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
2	2	2	2	2	10	2	III	IV	IV
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III

BEDRIJFSOORTEN	MILIEU- WAARDERING					SOM (excl. omvang)	PIEK	CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m ²		
	(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
<u>REPARATIEBEDRIJVEN VOOR GEBRUIKSGOEDEREN</u>										
Muziekinstrumentenreparatie- bedrijf	1	1	0	2	1	5	2	I	I	III
Radio/televisiereparatiebedrijf	1	1	0	2	1	5	2	I	I	III
<u>RUBBERVERWERKENDE INDUSTRIE</u>										
Loopvlakvernieuwingsbedrijf	2	1	3	1	1	8	3	III	III	III
Rubberbandenindustrie	2	1	3	1	1	8	3	III	III	III
Rubberartikelenindustrie	2	1	3	1	1	8	3	III	III	III
Vulcaniseerbedrijf	2	1	3	1	1	8	3	III	III	III
(SCHOONMAAKBEDRIJVEN, zie was/ pers)										
(Stalling, zie auto)										
<u>TEXTIELINDUSTRIE</u>										
Linoleum- en viltzeilindustrie	1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
Katoenindustrie	1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
Tapijt- en vloermattenindustrie	1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
Textielveredelingsbedrijf	1	1	2	2	2	8	2	II	III	III
Textielwarenindustrie	1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
Tricot kousenindustrie	1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
Wolindustrie	1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
Zeil, tenten en dekkleden- industrie	1	1	2	2	2	6	2	II	III	III

	MILIEU- WAARDERING					SOM (excl. omvang)	PIEK (omvang)	CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m ²		
	(O)	(H)	(U)	(G)	(V)			<150	151-300	>300
<u>TRANSPORTMIDDELENINDUSTRIE</u>										
Auto-industrie	2	2	2	3	4	13	4	V	V	V
Auto-onderdelenindustrie	2	2	2	3	3	12	3	IV	IV	V
Carrosserie/aanhangwagen- industrie	2	2	2	3	3	12	3	IV	IV	V
Rijwiel/motorrijwielindustrie	2	2	2	3	3	12	3	IV	IV	V
Scheepswerf	2	2	3	4	4	15	4	V	V	V
<u>UITGEVERIJ</u> (zie grafische)										
<u>VERFVERWERKENDE BEDRIJVEN/ VERFOPSLAG</u>										
Moffelbedrijf	2	2	3	1	2	10	3	III	IV	IV
Verfdepot	2	2	1	1	1	7	2	II	II	III
Verfspuiterij (geen autospui- terij)	2	2	3	1	2	10	3	III	IV	IV
<u>VOEDINGS- EN GENOEMIDDELEN- INDUSTRIE</u>										
<u>DIERLIJKE PRODUCTEN</u>										
Consumptie-ijsindustrie	1	1	1	2	2	7	2	II	II	III
Loonslachterij	0	0	3	2	2	7	3	III	III	III
Melkuitgiftestation	0	0	1	3	3	7	3	III	III	III
Openbaar slachthuis	0	0	3	3	3	9	3	III	III	IV
Pluimveeslachterij	0	0	3	2	1	6	3	III	III	III
Vetsmelterij	1	1	3	3	2	10	3	III	IV	IV
Visbakkerij	1	1	3	2	1	8	3	III	III	III
Visopslag	0	0	3	1	1	5	3	III	III	III
Vleeswarenindustrie	1	1	3	3	2	10	3	III	IV	IV
Zuivelindustrie	0	0	1	3	3	7	3	III	III	III

BEDRIJFSOORTEN

WAS/PERS- EN SCHOONMAAK-
BEDRIJVEN

Chemische wasserij
Glazenwasbedrijf
Natwasserij
Wasserette
Schoonmaakbedrijf (geen tanks)
Strijkinrichting perserij
Tankschoonmaakbedrijf

DIVERSEN

Grondmechanisch laboratorium

MILIEU- WAARDERING						SOM PIEK (excl. omvang)		CATEGORIE bedrijfsvl.opp.m2		
(O)	(H)	(U)	(G)	(V)				<150	151-300	>300
2	1	2	2	1	8	2	II	III	III	
0	0	0	2	1	3	2	I	I	III	
1	1	2	3	3	10	3	IV	IV	IV	
0	0	2	2	1	5	2	I	I	III	
1	1	1	2	2	7	2	II	II	III	
1	1	2	2	2	8	2	II	III	III	
2	2	3	4	2	13	4	V	V	V	
1	1	1	1	2	6	2	I	II	III	

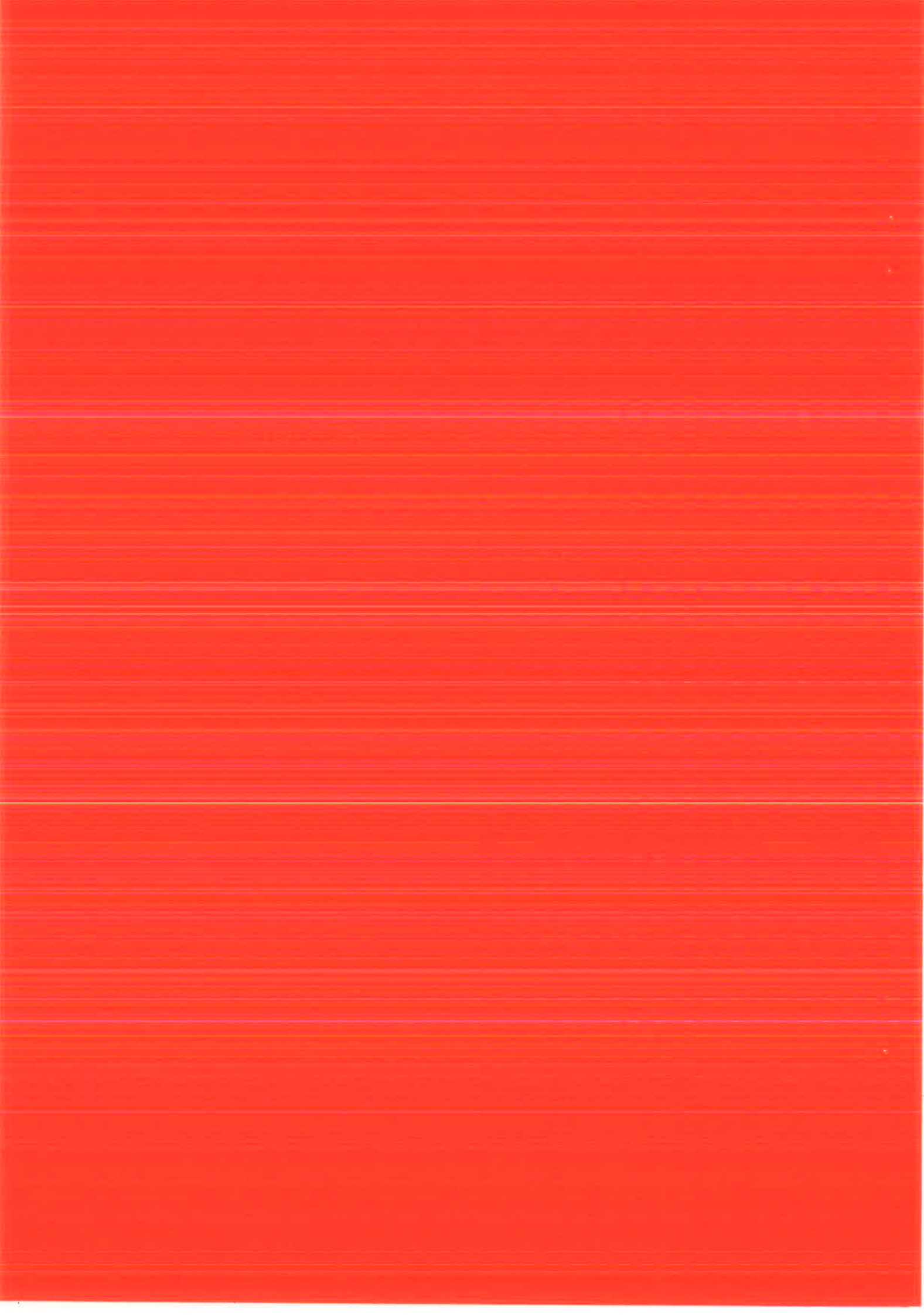
GEMEENTE AMSTERDAM

CONCEPT ONTWERP-BESTEMMINGSPAN

IJBURG EERSTE FASE

Onderdeel 1 : plankaart

4 april 1995



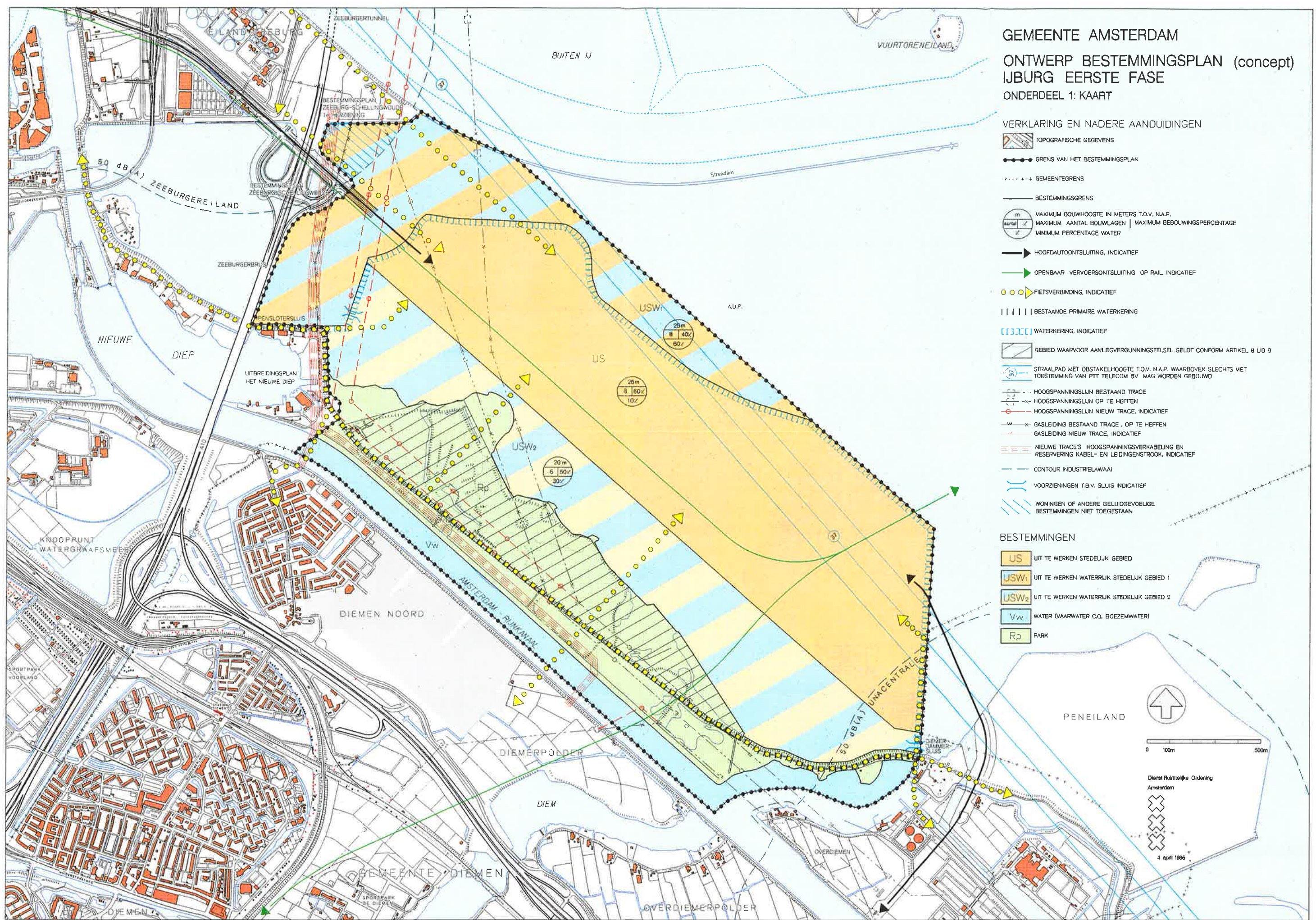
GEMEENTE AMSTERDAM
ONTWERP BESTEMMINGSPLAN (concept)
IJBURG EERSTE FASE
ONDERDEEL 1: KAART

VERKLARING EN NADERE AANDUIDINGEN

- TOPOGRAFISCHE GEGEVENS
- GRENS VAN HET BESTEMMINGSPLAN
- GEMEENTEGRENS
- BESTEMMINGSGRENS
- MAXIMUM BOUWHOOGTE IN METERS T.O.V. N.A.P.
MAXIMUM AANTAL BOUWLAGEN | MAXIMUM BEBOUWINGSPERCENTAGE
MINIMUM PERCENTAGE WATER
- HOOFDAUTOONTSLUITING, INDICATIEF
- OPENBAAR VERVOERSONTSLUITING OP RAIL, INDICATIEF
- FIETSVERBINDING, INDICATIEF
- BESTAANDE PRIMAIRE WATERKERING
- WATERKERING, INDICATIEF
- GEBIED WAARVOOR AANLEGVERGUNNINGSTELSEL GELDT CONFORM ARTIKEL 8 LID 9
- STRAALPAD MET OBSTAKELHOOGTE T.O.V. N.A.P. WAARBOVEN SLECHTS MET TOESTEMMING VAN PTT TELECOM BV MAG WORDEN GEBOUWD
- HOOGSPANNINGSLIEN BESTAAND TRACE
- HOOGSPANNINGSLIEN OP TE HEFFEN
- HOOGSPANNINGSLIEN NIEUW TRACE, INDICATIEF
- GASLEIDING BESTAAND TRACE, OP TE HEFFEN
- GASLEIDING NIEUW TRACE, INDICATIEF
- NIEUWE TRACE'S HOOGSPANNINGSVERKABELING EN RESERVERING KABEL- EN LEIDINGENSTROOK, INDICATIEF
- CONTOUR INDUSTRIELAWAAI
- VOORZIENINGEN T.B.V. SLUIS INDICATIEF
- WONINGEN OF ANDERE GELUIDGEVOELIGE BESTEMMINGEN NIET TOEGESTAAN

BESTEMMINGEN

- US UIT TE WERKEN STEDELIJK GEBIED
- USW₁ UIT TE WERKEN WATERRIJK STEDELIJK GEBIED 1
- USW₂ UIT TE WERKEN WATERRIJK STEDELIJK GEBIED 2
- Vw WATER (VAARWATER C.O. BOEZEMWATER)
- Rp PARK



GEMEENTE AMSTERDAM

CONCEPT ONTWERP-BESTEMMINGSPAN

IJBURG EERSTE FASE

Overleg ex art. 10 - BRO

4 april 1995

Bestemmingsplan "Ijburg 1e fase"

Overleg ex Art.10 - BRO

verslag

4 april 1995

In het kader van het overleg ex art. 10 BRO 1985 is het concept-bestemmingsplan "Nieuw Oost eerste fase", thans "IJburg eerste fase", aan de volgende instanties toegezonden.

1. Provincie Noord-Holland, Dienst Ruimte en Groen
2. Kamer en Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
3. Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen Dir. N.H., Min. v. Defensie
4. Nederlandse Spoorwegen
5. Inspecteur voor de Volkshuisvesting
6. Inspecteur van de R.O. in Utrecht, N.H., Flevoland
7. Rijksconsulentschap E.Z., provincie N.H.
8. Directeur van het Ondersteuningsinstituut N.H.
9. Provincie Noord Holland, Dienst Milieu en Water
10. Directeur van het Provinciaal Electriciteitsbedrijf N.H.
11. Rijksverkeersinspectie District Noord-West
12. N.V. Nederlandse Gasunie
13. Directeur v/h Provinciaal Waterleidingbedrijf N.H.
14. Waterlandraad, Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan
15. Rijkswaterstaat, dir. Flevoland
16. Dagelijks Bestuur, Stadsdeelraad Zeeburg
17. Zuiveringschap Amstel en Gooiland
18. B&W, gemeente Diemen
19. B&W, gemeente Muiden
20. Provincie Noord Holland, Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
21. Hoogheemraadschap Amstel en Vecht
22. UNA, N.V. Energieproductiebedrijf
23. Dagelijks Bestuur, Stadsdeelraad Noord
24. P.T.T. Telecom
25. Inspectie van de volksgezondheid en voor de hygiëne van het milieu voor Noordholland
26. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Reacties ontvangen van:

1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,12,13,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25, en 26 (24 stuks).

Niet ontvangen : 11 en 14 (2 stuks).

Opmerkingen betreffende:

ad.1

- Plantoelichting relatie met ROM
- Onderbouwing 4-6 lagen N.O. rand in relatie tot MER deel II
- Bij waardering tracévarianten aansluiting A1 invloed lange termijn betrekken
- Werklocaties; wat is relatie met locatiebeleid in het structuurplan

ad.2

- Woningbouw géén volwaardig alternatief voor suburbane laagbouw
- Sneltram 1e vereiste
- Waarom spoorweg niet bovengronds
- 3 alternatieve ontsluitingen op A1 blijven reserveren
- Kunnen A10 en A1 verkeersdruk wel aan? Capaciteitsberekeningen!
- Absolute garanties voor financiering aanleg hoofdinfrastructuur zijn noodzakelijk

- Winkels:

- * onderbouwing 11.000 m2 bvo, mede in relatie tot:
- * onderbouwing van kernwinkelapparaat
- * behandeling in cie winkelplanning

- Bedrijven:

- * hindercategorieën I en II prematuur

- Kantoren; afstemming situering en invulling in regionaal verband

- Parkeren:

- * b.p. loopt vooruit. Regionaal VVP; regionale afstemming is noodzakelijk

ad.3

- Geen opmerkingen

ad.4

- IJ-spoorlijn dient niet fysiek onmogelijk gemaakt te worden. Voor eisen zie OV-studies 2e fase
- Nieuw Oost later starten; o.v. is doorslaggevend en (voor)-investerings zijn te hoog
- Concentratie arbeidsplaatsen rondom toekomstig NS-station waarom 60% o.v. verlaten?
- Concentratie hogere bebouwingsdichtheden rond o.v.-halten
- Reservering voor ondergrondse aanleg is niet reëel

ad.5

- Planvorm te globaal
- Onduidelijkheid over het gewenste woonmilieu is een tekortkoming
- Milieugerichte opzet en marktgerichte opzet zijn zo verschillend, dat die niet in een bestemmingsplan zijn te verenigen
- Voorschriften en toelichting spreken elkaar over maximum woningaantal (12000 resp. 11000) tegen.
- In het startconvenant is sprake van 15000 woningen in 2005; onvoldoende planologische duidelijkheid voor minimaal 3000 woningen
- 70 % marktsector dient uitgangspunt te zijn. Projektontwikkelaars en beleggers in een zo vroeg mogelijk stadium betrekken i.v.m. mogelijke strijdigheid van woningaantallen met milieueisen en openbaar vervoereisen
- publiek/private samenwerking vereist duidelijkheid m.b.t. bodemgesteldheid en funderingsconstructies

ad.6

- Nieuw-Oost is in de Vinex opgenomen als woon-werklocatie voor 15.000 woningen tot 2005. In de toelichting wordt opgemerkt dat daar het streven op gericht is. De Voorschriften spreken van maximaal 12.000 woningen, terwijl de Toelichting rept over

maximaal 11.000 woningen. De marktvariant kent zelfs maar 6500 - 7500 woningen.

- N.a.v. de eerste opmerking wordt de haalbaarheid van een adequaat openbaar vervoer in twijfel getrokken.
- Algemene uitgangspunten akkoord, ook al zal uit een uitvoeringskontraakt nader inzicht moeten geven in de economische uitvoerbaarheid

ad.7

- Eerst twee voorzieningensteunpunten van 3000 m2 i.p.v. 2000 m2 realiseren, daarna bezien welk van die twee steunpunten tot buurtcentrum van 11000 m2 kan worden uitgebouwd
- Gehanteerde norm voor parkeren bij winkelveorzieningen (1 p.p./100m2 vloer) is te laag: 3 à 4 is gebruikelijk.

ad.8

- Geen verslag van overleg en inspraak bijgevoegd

ad.9

- Globaliteit van het plan verhindert het geven van eenduidig advies. Afslag A-1 bij Diemen voor de ontsluiting onvoldoende onderbouwd.
- Sanering Diemerzeedijk door achterblijvende zekerstelling van financiële middelen niet voor eind '97 gereed. Inrichting niet op kosten van de interimwet bodemsanering.

ad.10

- 150 KV is van PEN
- Geen bebouwing op grond tussen zakelijk rechtstroken
- Hoogspanningsmast min. 38,5, max. 133 m.

ad.12

- Verleggen aardgastransportleidingen; onbekend bij Gasunie
- Hanteer veiligheidsafstanden.

ad.13

- Geen opmerkingen

ad.15

- Bestemmingsplan en (concept)-MER hangen samen. MER voldoet niet aan richtlijn voor waterbeheer, leemte in kennis niet nodig en niet acceptabel
 - Integraal programma van eisen waterbeheer in MER gewenst
 - Aandacht voor zwerfvuil
 - Grootschalige vormen van wonen, bedrijven en woonschepen op het water buiten een hoofdwaterkering niet acceptabel, uitgezonderd de functies die betrekking hebben op de jachthaven
 - Geen afwatering richting IJmeer en daarmee in open verbinding staande wateren
 - Alle woonschepen, ook bestaande, aansluiten op riolering. Dit geldt ook voor de afwatering van Zeeburg
 - Compensatie voor aquatisch-ecologische functies, die verloren gaan
 - Duidelijkheid vooraf over de gevolgen voor het bemalingsregime van het gemaal Zeeburg als gevolg van Nieuw-Oost
 - PEN-eiland behouden als ecologische schakel in de verbindingzone Vechtstreek-Waterland
 - Aansluiting op A-1 baseren op maximale beperking kilometrage en emissie-optimalisering van voertuigsnelheid
 - Suggestie voor grootschalige bergingslocatie voor afval en baggerspecie niet op PEN-eiland, maar op locatie nabij te saneren Diemerzeedijk.
-
- #### ad.16
- Te lage dichtheid
 - Bouwhoogte ongenuanceerd
 - Grotere hoogte rond centra moet mogelijk zijn
 - Parkeernorm te hoog:
 - * 1:1 nog te hoog
 - * bedr.functie minimaal B-locatie

- Diemerzeedijk met o.v. ontsluiten
 - Camping opnemen in Rp
 - Hoe zijn getallen welzijnsvoorzieningen tot stand gekomen
- ad. 17
- Zuivering d.m.v. verbeterd gescheiden stelsel en helofytenfilters ondersteund. Daarvoor echter doorspoel- en verversingssysteem van de daarbij betrokken watergangen opnemen.
- ad. 18
- Geen reactie gehad op brief d.d. 31.1.92
 - Aansluiting op A1 langs Diemen-Noord onaanvaardbaar
 - Geen aansluiting op A1 mogelijk, noch noodzakelijk op korte termijn, óók nog buiten het bestemmingsplangebied
 - Ondergrondrailverbinding heeft voorkeur
 - Hoe verhoudt aanpassing gemeentegrens (in 2e fase) zich tot voorstel van G.S. bij Binnenlandse zaken
 - Consequenties van modal-split (40% MER, 50% akoest.rapp. en 60% b.p.)
 - Besluitvorming (en inspraak) rond plan-/milieu-alternatief onduidelijk
 - Arbeidsplaatsen in relatie tot regio
 - Uitwerkingsverplichting DZD
 - Jachthaven 250 lp. Waarop gebaseerd en hoe gerelateerd aan aanbod in de regio.
 - Hardheid verkeersprognoses, nu aantal studies nog niet zijn afgerond
- ad. 19
- Geen Nieuw Oost, anders dan beperkt tot Amsterdams grondgebied
 - In ieder geval niet op Muidens grondgebied
 - Herstel- en ontwikkeling van de ruimtelijke- en milieukwaliteiten
 - Waarom geen overloop naar Almere
 - Geen rechtstreekse aansluiting op A1 i.v.m. capaciteit

- Geen ontsluiting op Muidens grondgebied
- Nul-variant, Diemenvariant, Gaaspervariant moeten uitkomst bieden

ad. 20

- Verkeersgeneratie N.O. inclusief afwikkeling op omliggende infrastructuur
- Op grond van de in het akoestisch rapport geprognosticeerde verkeersintensiteiten (welke overigens wordt betwijfeld) van 2350 m.v.t. in avondspits is tweede aansluiting op A1 t.b.v. 1e fase niet strikt noodzakelijk; zelfs niet bij de door deze adresseerde aangevoerde prognose van 4770 m.v.t.

Gepleit wordt voor afwachten resultaten nader onderzoek waar mogelijk varianten van oostelijke aansluiting op A1

ad. 21

- Grenswijziging van gebied hoogheemraadschap Amstel en Vecht door verlegging hoofdwaterkering Diemerzeedijk

ad. 22

- Technische problemen wegontsluiting via UNA-terrein
- Vergoeding kosten verplaatsen hoogspanningslijnen
- Enkele aanpassingen in MER

ad. 23

- Geen essentiële opmerkingen

ad. 24

- 45 m straalpad moet zijn 37 m

ad.25

opmerkingen hebben met name betrekking op de relatie tussen het bestemmingsplan en de Milieu Effect Rapportage en de relatie tussen het bestemmingsplan en de ROM studie

- bij vaststelling van bestemmingsplan zou ten gunste van het milieu alternatief moeten worden gekozen
 - keuzes inzake MER-alternatieven zouden in Bestemmingsplan geëffectueerd moeten worden
- bijvoorbeeld : wijze van slibberging en afwateringssysteem al dan niet in het IJmeer zou bij het vaststellen van het Bestemmingsplan bekend moeten zijn

- deze keuzes zouden ook in het ROM-project ingebracht moeten worden
- er zouden geen incomplete MER stukken in procedure moeten worden gebracht

ad. 26

- Hoogwaardige openbaarvervoerlijn ruimtelijk reserveren; over aanleg wordt in het kader van een door het ROA op te stellen en door de minister goed te keuren RVVP beslist
- Vermijden van sluiproute tussen A-1 en A-10 via Nieuw-Oost
- Waterbeheer nog onvoldoende vanuit een integraal programma van eisen onderbouwd; reactie wordt in het kader van MER-procedure gegeven; in het bestemmingsplan vraagttekens bij de percentages water in de bestemming USW2 (te weinig), randmeer in ieder geval aparte bestemming geven
- Aandacht voor zwerfvuil
- Buitendijks bouwen alleen acceptabel achter hoofdkering afgeschermd van IJmeer
- Afwatering Nieuw-Oost uitsluitend in westelijke richting
- Verbeterd gescheiden rioolstelsel aangevuld met helofytenfilters in randmeer niet als alternatief maar als voorkeur aangeven
- ARK is in beheer bij RWS-dir. Utrecht (blz.7 Toel.)

- Code Vx (kaart) in strijd met code Vw (Voorschriften)
- Doorvaarthoogte 9.80 m is 9.10 m
- Windmolens in Vx (ARK) niet aanvaardbaar
- Bezwaar tegen verbod op (tijdelijke) baggerspeciebergings langs ARK; daarom ook problemen met geplande K&L-strook
- Bestemming 'Waterstaatsdoeleinden t.b.v. inspectie en onderhoud van het kanaal' handhaven. Genoemde werkgroep van Rijkswaterstaat (blz. 20) bestaat niet; wel een andere werkgroep voor vergroting van toe te laten diepgang.
- Suggestie om Diemerzeedijk geschikt te maken voor berging van afvalstoffen en baggerspecie met daarna bestemming recreatie-en/of natuurgebied

Een clustering van de gemaakte opmerkingen naar onderwerp leidt tot het volgende overzicht:

A. Procedureel:

- geen verslag van overleg en inspraak.
Reactie ad 8.

- Op 5 maart 1992 is een inspraakavond over het bestemmingsplan gehouden. Een tweede inspraakavond over het bestemmingsplan en een hoorzitting over het Aanvullend MER IJburg 1e fase, is gehouden op 8 november 1994. Uitvoerig verslagen van vragen en opmerkingen en de door de gemeente gegeven antwoorden zijn in bijlage weergegeven. De aard van de opmerkingen is tweërlei: a) over aanleg IJburg b) over de kaart en bepalingen uit de voorschriften. Ad a) is getracht de motivatie voor Nieuw-Oost nog verder te verduidelijken, ad b) is gewezen op de uitvoeringsverplichting en de globaliteit. Bij de uitwerking zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met die opmerkingen.

- besluitvorming (en inspraak) rond plan-/milieualternatief onduidelijk.
Reactie ad 18, 25.

- De besluitvorming betreft het globale bestemmingsplan. Het MER dient ter ondersteuning van die besluitvorming, waarbij het bevoegd gezag extra informatie krijgt m.b.t. het milieu en de milieueffecten. Over het MER wordt overleg gevoerd in het kader van de MER-procedure. De toetsings- en adviesronde uit die procedure is volgens de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Dat houdt in een tervisielegging van het MER tegelijk met het concept-bestemmingsplan. Bij de openbare aankondiging daarvan wordt gewezen op de mogelijkheid tot instellen van

- In de toelichting wordt onder paragraaf 8: 'Maatschappelijke Uitvoerbaarheid' een samenvatting weergegeven van de opmerkingen gemaakt op beide inspraakavonden en de hoorzitting MER. Ook wordt daarin aangegeven tot welke wijzigingen deze opmerkingen hebben geleid in het ter visie te leggen ontwerp-bestemmingsplan. Voor een deel wordt een parallel getrokken met de vermelde reacties en het antwoord daarop uit paragraaf 9: 'Resultaten overleg ex. art. 10-BRO'.

- Van de hoorzitting en de reactie van de Gemeenteraad op het MER bij het vaststellingsbesluit 'Bestemmingsplan IJburg Eerste Fase' wordt in paragraaf 8 in de in het gemeenteblad te publiceren tekst van de 'Toelichting' een samenvatting opgenomen.

beroep bij de Gemeenteraad. Tegen het MER kan op de hoorzitting bezwaar worden gemaakt als discrepantie wordt geconstateerd tussen richtlijn en resultaat, niet tegen de richtlijn zelf, want die is reeds vastgesteld en goedgekeurd. De Commissie voor de Milieueffectrapportage heeft, op 13 januari 1995, een positief toetsingsadvies afgegeven. Bij vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad eindigt de MER-procedure.

- Uitwerkingsverplichting Diemerzeedijk.
Reactie ad 18.

- Een uitwerkingsverplichting voor de Diemerzeedijk is niet zinvol i.v.m. de vele ondergrondse bouwwerken en tijdelijke bovengrondse bouwwerken die voor de sanering nodig zijn en de geringe betekenis die aan een gedetailleerde uitwerking moet worden toegekend voor een parkontwerp.

- Het bestemmingsplan wordt op dit punt niet aangepast. Wel is, in afwijking van het oorspronkelijke concept, de bouw van een waterzuiveringsinstallatie en een gemaal gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid.

- Sanering Diemerzeedijk niet voor eind 97
gereed.
Reactie ad 9.

- Waarvan akte. Zal tot bijstelling in de toelichting leiden. Overigens is in het startconvenant VINEX de sanering van de Diemerzeedijk als voorwaarde voor de realisatie van IJburg genoemd, zodat ook van Rijkswege t.a.v. de sanering verplichtingen opgenomen worden.

- In par. 2.2 van de Toelichting is de zinsnede 'waarvan de sanering wordt verwacht voor 1995 gereed te zijn' veranderd in 'en in ieder geval zijn afgerond voor de start van de verkoop van de eerste woning'. Evenzo is dit op andere plaatsen in de toelichting aangepast.

B. Algemeen.

- Nieuw-Oost is in de Vinex opgenomen als woon-werklocatie. In het startconven-

- Dat de cijfers verwarring lijken te zaaien vindt zijn oorzaak in de verschillen in ter-

- In de Voorschriften is het maximum van 12.000 woningen gewijzigd in maximaal

nant daarvoor zijn 15.000 woningen tot 2005 opgenomen. In de toelichting wordt opgemerkt dat daar het streven op gericht is. De Voorschriften spreken van maximaal 12.000 woningen, terwijl de Toelichting rept over maximaal 11.000 woningen. De marktvariant kent zelfs maar 6500 - 7500 woningen.

Reactie ad 5,6.

Er is derhalve voor tenminste $\pm$ 3000 woningen onvoldoende planologische duidelijkheid.

Reactie ad 5.

- Planvorm te globaal. Onduidelijkheid over het gewenste woonmilieu is een tekortkoming. Ook zijn de milieugerichte opzet en marktgerichte opzet zo verschillend, dat die niet in een bestemmingsplan zijn te verenigen.
Reactie ad 5.

reinomvang die in de verscheidene stadia van de planontwikkeling in discussie zijn. Inmiddels is in het voorjaar van 1994 tussen gemeente Amsterdam, ROA en Provincie, overeenstemming bereikt over de bouw van maximaal 18.000 woningen voor de gehele uitbreiding IJburg. In het kader van de VINEX is dit ook met het Rijk vastgelegd, waarbij gesteld is dat minimaal 8.500 woningen voor het jaar 2005 gebouwd moeten worden. In de toelichting wordt gesproken over een eerste fase, met maximaal 11.500 woningen.

.. Juist de nog vele bestaande onduidelijkheden hebben geleid tot de keuze voor de globale planvorm met uitwerkingsverplichting. Verondersteld is dat tijdens de planologische goedkeuringsprocedures van het globale plan en tijdens de lange verwerpt te zettingstijden voldoende duidelijkheid ontstaat. IJburg is een wijk die in belangrijke mate op het openbaar vervoer wordt georiënteerd. Dat betekent dat hogere woningaantallen prioriteit krijgen en verwacht mag worden dat de 'markt' in de komende jaren zodanig evolueert dat goed openbaar vervoer ook als marktcriterium gaat gelden. Het spanningsveld is nu niet oplosbaar. Wel zal naar verwachting de markt in de toekomst meer aandacht krijgen voor bouwen in locaties waar door goed openbaar vervoer voor woon-werk-

11.500, opdat in ieder geval Toelichting en Voorschriften onderling consistent zijn. (art.3A b, 4.5.B, en 5.5.B).

- De globaliteit van het plan wordt gehandhaafd. Op grond van ingekomen reacties is de woningdichtheid zelfs nog iets opgerekt - zo zijn de toegestane bouwhoogtes en het aantal bouwlagen rond overhaltes te verdubbelen. In het verlengde daarvan kan ook een hoger bebouwingspercentage worden vastgesteld (aanpassing van de voorschriften art. 4 lid 5 sub F, G en H).

Het geëtaleerde verschil tussen marktconform en milieugericht bouwen uit het concept is in de Toelichting weggehaald. De Toelichting beperkt zich nu tot het beschrijven van de plandoelstelling en gaat er impliciet vanuit dat die marktconform bouwen niet in de weg zal staan.

verkeer files vermeden kunnen worden. Bovendien maakt de gefaseerde uitvoering flexibel inspelen op markteisen mogelijk, zonder het gewenste eindresultaat geweld aan te doen.

- Nieuw-Oost later starten; aanwezigheid OV is doorslaggevend en (voor)investeringen zijn te hoog.
Reactie ad 4.

- IJburg is noodzakelijk voor de woningproductie in Amsterdam in het kader van het compacte stad-beleid. De (voor)investeringen zijn hoog, maar niet te hoog tegen de achtergrond van regionale congestie en bijbehorende toename van de maatschappelijke kosten. In het kader van de VINEX-convenanten wordt het tijdstip van Eerste Fase woningbouw in relatie tot gefaseerde aanleg van de ov-infrastructuur besproken. In dat overleg wordt uitgegaan van uitbouw van het Amsterdamse metronet met goede aansluitingen op de bestaande stad en het regionale en landelijke railnet. Andere locaties langs een bestaande of op korte termijn geplande railverbinding zijn in de A'damse regio niet voorhanden - afgezien van reeds in ontwikkeling zijnde locaties. Er is daarom geen aanleiding het plan in uitvoering te vertragen. Mogelijk wel om aanleg van railverbindingen te versnellen.

- Waarom geen overloop naar Almere.
Reactie ad 19.

- De in januari en maart '93 bekend gemaakte inzichten van VROM mbt de gewenste woningproductie in het stadsgewest Amsterdam laten zien dat woningproductie op meerdere locaties - o.a. IJburg, maar ook Almere - noodzake-

- De paragrafen 2.2. en 4.4.3.1 zijn aangepast aan de nieuwste gemeenschappelijk in het overleg tussen de Gemeente en de NS verkregen inzichten. (Zie ook hier-na). Voor dat overleg heeft de NS een notitie over de IJ-spoorlijn ingebracht. De aanleg van IJburg wordt daarin juist als een positief feit aangemerkt.

- De 'Toelichting' zal daarvan gewag maken in par. 1.2. Passages over ongewenste overloop zijn afgezwakt.

lijk zal zijn. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is zo hoog dat de zgn. overloop naar Almere niet ter discussie staat.

- Geen Nieuw-Oost, anders dan beperkt tot Amsterdams grondgebied.
Reactie ad 19.

- De grenzen van dit bestemmingsplan reiken niet tot buiten Amsterdams grondgebied. Inmiddels is per 1 januari 1995 de gemeentegrens verlegd waardoor ook in een vervolgfase op Amsterdams grondgebied gebouwd kan worden.

- De wijziging van de gemeentegrens per 1 januari 1995 is in de 'Toelichting' opgenomen.

- In ieder geval niet op Muidens grondgebied.
Reactie ad 19.

- Idem. Met de gemeente Muiden is intensief overleg gevoerd over de aansluiting van IJburg op de A-1. In een mogelijke tussenfase kan het noodzakelijk zijn een tijdelijke verbinding richting Maxis over Muidens grondgebied aan te leggen.

- De 'Toelichting' is hierop aangepast.

- Herstel en ontwikkeling van de ruimtelijke- en milieukwaliteiten.
Reactie ad 19.

- Dit wordt zoveel mogelijk nagestreefd door aanleg van ecologische zones, compenserende en mitigerende maatregelen (= natuurbouw).

- Geen aanpassing.

- Compensatie voor verlies aan aquatisch-oecologische milieus.
Reactie ad 15.

- Idem. Bijvoorbeeld door middel van het te verplaatsen relatief schone baggerslib naar vooroevers. Dit aspect valt echter buiten het plangebied.

- Geen aanpassing.

- Een uitvoeringskontraat voor de verstedelijking van het stadsgewest A'dam zal nader inzicht moeten geven in de economische uitvoerbaarheid.
Reactie ad 6.

- Dat is op zich juist. In 1994 is er tussen het Rijk en het ROA een uitvoeringsconvenant getekend voor de bouw van minimaal 8500 woningen in de eerste fase van IJburg voor 2005.

- De paragraaf over de economische uitvoerbaarheid is geactualiseerd.

C. Ruimtelijke Implicaties.

- In toelichting relatie te leggen met ROM.
Reactie ad 1, 25 (gedeeltelijk).

- Bouwhoogte noord-oost rand in relatie te brengen met MER deel II.
Reactie ad 1.

- Hogere bebouwingsdichtheden rond OV-haltes (sneltram en IJ-spoorlijn).
Reactie ad 4, 16.

- Grotere bouwhoogten rond centra.
Reactie ad 16.

- De ROM-studie bekijkt vooral de effecten van verdere ontwikkelingen in het IJmeer en de rol van IJburg.

- Het MER is een advies. Voorlopig mogelijkheden nog open houden. Bij uitwerking eventueel herzien; een lagere bouwhoogte in een uitwerkingsplan vaststellen behoort tot de mogelijkheden.

- Wordt nagestreefd, maar uitkomst nog niet bekend. Hoeft niet tot aanpassing voorschriften te leiden omdat de verdeling van de dichtheid bij uitwerking wordt vastgesteld. Een max. bebouwingspercentage als gemiddelde over de gehele bestemming laat variaties per uit te werken deelgebied toe. Plaatselijk hoger betekent elders lager. Wel verruiming d.m.v. toestaan van afwijkingen nabij ov-haltes.

- Mee eens. Een ruimere marge is in de uitwerkingsregels geïntroduceerd nabij haltes o.v. en voor het incidenteel toepassen van grotere hoogtes daar waar een stedenbouwkundig accent gewenst is.

- 'ROM-studie IJmeer', getrokken door de provincie Noord-Holland, is in een samenvatting aan de Toelichting toegevoegd (Toegevoegde Paragraaf 3.7.).

- In dit stadium van de planvorming is de bouwhoogte nog niet gedetailleerd vast te leggen. In de uitwerkingsregels is afwijken van de maximale bouwhoogte toegestaan t.b.v. een incidenteel stedenbouwkundig accent. Daarbij is rekening gehouden met de optie dat een deel van de noordrand onderdeel zal worden van een Tweede Fase.

- Zie hierna.

- Art. 4 lid 5 sub F vervangen, en twee leden sub G en H zijn toegevoegd. Daarin wordt toegestaan de max. bouwhoogte en het max. aantal bouwlagen te verdubbelen binnen een straal van 200 m rond de toegang tot een bij uitwerking vast te stellen

station voor openbaar railvervoer en op andere plaatsen waar vanwege stedenbouwkundige vormgeving een accent gewenst is, onder gelijktijdige verhoging van de max vloeroppervlakken met 20 %, mits de gezamenlijke toename van het vloeroppervlak daarin betrokken niet meer dan 25 ha bedraagt.

- Reservering IJ-spoorlijn ondergronds is niet reëel.
Reactie ad 2,4.

- Uit overleg met de NS in het kader van de ook door hen genoemde 2e fase OV-studie Nieuw-Oost zijn diverse functies voor de IJspoorlijn genoemd. De gemeentelijke opties zijn gericht op een railontsluiting op relatief korte termijn voor lokaal en regionaal bereik.

- In verband met de hinder die een doorgaand railtracé van Almere naar C.S. door het centrale deel van de eerste fase met zich meebrengt, wordt uitgegaan van een vrij oostelijke gelegen tracé langs Diemen Noord en bij voorkeur ondergronds, onder het Amsterdam-Rijnkanaal. De exacte ligging is nog in studie en overleg en derhalve indicatief op de kaart aangegeven. (Toelichting par. 4.4.3.1).

- Waarom spoorreservering niet bovengronds.
Reactie ad 2.

- De NS opteert vooral voor een langere termijn voor IC/EC-gebruik en denkt alleen aan een halte bij een omvangrijk IJburg. Daar kan bij de inrichting alleen maar rekening mee gehouden worden als de lijn kruisingsvrij het plangebied passeert: ondergronds of relatief hoog boven de grond. Voorlopig is gekozen voor ondergronds. Blijkens de nu gegeven reactie van de NS is daarover gericht overleg noodzakelijk. Omdat ook de ROM-studie daarvoor uitsluitend nodig heeft is overleg geëntmeerd.

- Uit het overleg is naar voren gekomen dat een eventuele railreservering voor de N.S. op de Zuidtak gekoppeld kan worden, met name omdat de verbinding naar Schiphol daarlangs minder problematisch lijkt. Voor deze verbinding bestaat geen technische noodzaak tot ondergrondse aanleg. Bij dit en het hiervoor genoemde tracé is uitgegaan van de mogelijkheid van een centraal in IJburg gelegen station, waarin/bij ook niet NS-materieel halteert voor overstapmogelijkheden. Omdat nog geen definitieve keuzes worden gemaakt zijn geen reserveringen opgenomen. Als een tussen Gemeente en NS overeengekomen

uitwerking van een NS-reservering niet binnen de nu vastgestelde marges van het plan valt, zal een planherziening worden geëntameerd.

- Hoe verhoudt de aanpassing van de gemeentegrens (in 2e fase) zich tot voorstel GS aan BZ.
Reactie ad 18.

- Door verlegging van de hoogwaterkering (nu DZD) treedt grenswijziging op van het gebied van het Hoogheemraadschap Amstel en Vecht.
Reactie ad 21.

- Twee subcentra (3000 m2), waarvan een uitgroeit tot hoofdcentrum (11000 m2).
Reactie ad 7.

- Aandacht voor baggerslibberging/vuilstort, bij voorkeur in omgeving Diemerzeedijk.
Reactie ad 15.

- De tweede fase is globaal bekend, maar is afhankelijk van de uitkomsten van de ROM-studie IJ-meer en de besluitvorming daarover. Valt in ieder geval nu buiten het kader van dit plan.

- De waterhuishoudkundige taakverdeling wordt niet in bestemmingsplan-verband geregeld. Overleg is gaande. A'dam stelt zich op het standpunt dat toewijzing van de waterbeheerstaak voor de nieuw ontstane waterstaatkundige eenheid door de provincie moet worden geregeld in het kader van de gehele reorganisatie van het waterbeheer in de regio, die thans in voorbereiding is.

- In deze fase van planontwikkeling is nog niet aan te geven of de genoemde verdeling en aantallen m2 de meest wenselijke is.

- Vanwege de goede kwaliteit van het slib is geen m.e.r. nodig. Desondanks zal het in productie zijnde MER-slib worden afge maakt en zo nodig in procedure worden

- Paragraaf 6.2. van de Toelichting is aangepast.

- Art. 4 lid 5 sub B onder winkels/horeca wordt gewijzigd van max 1,32 ha vloeroppervlak in 2,0 ha vloeroppervlak. In de Toelichting zijn de paragrafen 4.4.2 en 4.4.2.1 dienovereenkomstig tekstueel en qua oppervlakken aangepast. De vloeroppervlakten per subcentra en hoofdcentrum worden niet opgenomen.

- Geen wijziging.

gebracht. In dat kader zal voldoende aandacht aan de baggerslibberging / vuilstort worden besteed.

D. Ontwikkelingsvoorwaarden/Infrastructuur.

-70 % marktsector dient uitgangspunt te zijn. Projektontwikkelaars en beleggers in een zo vroeg mogelijk stadium betrekken i.v.m. mogelijke strijdigheid van woning-aantallen met milieueisen en openbaar vervoereisen.
Reactie ad 5.

- Duidelijkheid m.b.t. bodemgesteldheid en funderingsconstructies vereist voor p.p.s.
Reactie ad 5.

- De haalbaarheid van een adequaat openbaar vervoer wordt bij eventueel minder woningen als gevolg van meer nadruk op bouwen voor de markt in twijfel getrokken.
Reactie ad 6.

- Bij waardering tracévarianten (aansl. A1) invloed lange termijn betrekken.

- Projektontwikkelaars en beleggers zullen op het juiste moment ingeschakeld worden; in een te vroeg stadium heerst teveel onduidelijkheid en genoemde instanties kunnen niet te lang in onzekerheid verkeren over ontwikkelingsperspectieven.

- M.b.t. de bodemgesteldheid is voldoende duidelijkheid aanwezig voor dit bestemmingsplan. Hoe het aan te brengen zandpakket zich op de slappe lagen gedraagt is in grote lijnen bekend, maar wordt sinds eind 1994 nog nader onderzocht, middels een proef-landaanwinning die praktijkgegevens gaat opleveren voor funderingsconstructies.

- Juist omwille van een goed openbaar vervoer zal met de markt nadrukkelijk gesproken worden over de in IJburg te hanteren woningdichtheden en woningaantallen. Ook goed o.v. is of wordt een markt-issue.

- Vanzelfsprekend wordt de langere termijn niet uit het oog verloren voor belang-

- Geen wijziging.

- In de tijd gezien zullen deze gegevens pas na de tervisielegging beschikbaar komen. Volstaan moet worden met hetgeen thans theoretisch bekend is. In de toelichting is daarvoor een extra passage opgenomen in paragraaf 5.

- Er wordt naar gestreefd om de woningen in IJburg van het begin af aan op het stedelijk railnet aan te sluiten (paragraaf 2.2).

- In de Toelichting is paragraaf 2.2. onder het vierde aandachtstreepje herzien en

Reactie ad 1.

rijke structurele keuzes t.a.v. de afwikkeling van het verkeer. Aard en aantal van de aansluitingen op het landelijk wegennet staan daarbij in onderlinge samenhang ter discussie.

aangevuld met de in concept-tekst aangekondigde conclusie van 'het overleg met direct betrokken instanties en gemeenten' over de A-1 aansluiting. Voor de eerste fase van IJburg is een aansluiting op de A-10 en één aansluiting op de A-1 bij de Gaasperdammerknoop voldoende. Bij een eventuele uitgroei van IJburg in een tweede fase naar 18.000 woningen, kunnen zowel de aansluiting op de A-10 als de A-1 uitgroeien tot een hoofdverbinding.

- Keuzes aansluiting op A-1 baseren op minimaliseren gemiddelde kilometrage en optimalisatie rijnsnelheden (emissies).
Reactie ad 15.

- Het is een ingewikkeld stelsel van factoren, die het evenwicht bepalen tussen beperking van het autogebruik en beperking van de milieubelasting. Afweging van factoren heeft geleid tot het op de plank-aart aangeven, indicatief, van de aansluiting op de A-1 bij de Gaasperdammerweg.

- Zie hierboven; bijgestelde tekst van paragraaf 2.2. van de Toelichting.

- Sneltram 1e vereiste.
Reactie ad 2.

- Voor hoogwaardige wijkontsluiting en aansluiting op het bestaande ov-net wordt gekozen voor een metro.

- Tekst is bijgesteld.

- Hoogwaardig openbaar vervoer ruimtelijk reserveren, geen uitspraken over aard en tijdstip van aanleg buiten RVVP om.
Reactie ad 26.

- Het bestemmingsplan schept de juridische en planologische basis voor ruimtelijk gewenste ontwikkelingen en doet geen bindende uitspraken over aard en tijdstip van aanleg. Bij overeenstemming met het Rijk over de uitvoering zal ook het RVVP betrokken worden.

- Met een reservering voor een mogelijke railverbinding richting Almere wordt in de plannen rekening gehouden (Paragraaf 2.2 onder derde aandachtstreepje en paragraaf 4.4.3.1).

- 3 alternatieve ontsluitingen op A1 blijven reserveren.

- Kan niet. I.v.m. de rechtsbescherming van de burger zal bij een globaal plan

- Zie hierboven m.b.t. de onder paragraaf 2.2. aan te geven conclusies. De hoofd-

Reactie ad 2.

- Absolute garanties voor financiering aanleg hoofdinfrastructuur zijn noodzakelijk.
Reactie ad 2.

tenminste de hoofdstructuur van de primaire verkeersverbindingen indicatief moeten worden vastgelegd. Dit geldt des te meer als ook nog eens grondgebied van een andere Gemeente in het geding is.

- In het kader van VINEX is in het voorjaar van 1994 overeenstemming bereikt tussen het ROA en het Rijk over de bouw van 12.000 woningen tot 2005. Inmiddels is in het uitvoeringsconvenant met het Rijk dit woningaantal teruggebracht tot tenminste 8.500 voor genoemde periode. Over de financiering van o.a. de aanleg van de railinfrastructuur vindt nog overleg plaats met het Rijk.

- IJ-spoorlijn niet fysiek onmogelijk maken. Voor eisen: zie OV-studie 2e fase.
Reactie ad 4.

- In de OV-studie 2e fase zijn t.a.v. de 'IJspoorlijn' diverse functies en opties genoemd, die ieder hun eigen eisen stellen aan de tracékeuze en het horizontale en verticale alignment. Niet alle opties zijn inpasbaar, nadere keuzes zijn vereist. Continuering van het overleg ter zake tussen NS en Gemeente is noodzakelijk. Het resultaat van dat overleg wordt niet afge wacht.

- Ondergrondse railverbinding (bij Diemen) heeft de voorkeur.
Reactie ad 18.

- Zoals in de Toelichting vermeld onder paragraaf 4.4.3.1 wordt in verband met de hinder die een doorgaand railtracé van Almere naar C.S. met zich meebrengt, uitgegaan van een tracé met een zo min mogelijke schade voor woningen en land schap en bij voorkeur ondergronds. Tech-

wegenstructuur wordt op de plankaart, indicatief, aangegeven.

- In het 'Uitvoeringsconvenant VINEX' worden ook de infrastructuurkosten be handeld. Verwezen wordt naar paragraaf 7 van de Toelichting.

- Geen aanpassingen.

- T.a.v. de op de plankaart indicatief aan- gegeven railreservering wordt geen uit- spraak gedaan over de hoogteligging, maar de Toelichting spreekt een voorkeur uit voor een tunnel onder het ARK. Er is geen aanleiding tot wijziging.

nische en financiële consequenties kunnen dit weleens niet haalbaar maken. Studies hiernaar zijn nog gaande.

- Diemerzeedijk met OV ontsluiten.
Reactie ad 16.

- Afhankelijk van de aard der bestemmingen in het groengebied Diemerzeedijk. Conflicteert met nabije station voor Diemen-Noord of IJburg (= halte afstanden te klein). Bij realisatie van bijvoorbeeld een camping zullen zeker seizoensgebonden mogelijkheden worden onderzocht.

- Aansluiting A1 langs Diemen onaanvaardbaar.
- Geen aansluiting op A1 mogelijk, noch noodzakelijk op korte termijn. Ligt ook nog buiten bestemmingsplan.
- Geen rechtstreekse aansluiting op A1 i.v.m. capaciteit.
- Geen ontsluiting op Muidens grondgebied.
Reactie ad 18, 19.

- Gezien de verwachte verkeersproductie en met name het isolement bij calamiteiten is een tweede auto-ontsluiting, naast die op de A-10, voor IJburg noodzakelijk. Reeds eerder is vermeld dat overleg tussen de gemeenten Muiden en Diemen en de gemeente Amsterdam heeft geleid tot een gezamenlijke voorkeur voor de aansluiting op de A-1 bij het knooppunt Diemen.

- Sluiproute als gevolg van aansluiting op A-1 en A-10 vermijden.
Reactie ad 26.

- Is een punt van aandacht bij de nadere uitwerking van de interne ontsluiting van de wijk. Bij het dimensioneren van de aansluitingen en de inregeling van verkeerslichten zal dit tevens een punt van aandacht zijn.

- Nul-variant, Diemenvariant, Gaaspervariant moeten uitkomst bieden.
Reactie ad 19.

- Zie hiervoor. De aansluiting 'Gaaspervariant' is indicatief als hoofdverbinding op de plankaart aangegeven.

- Geen wijzigingen.

- Plankaart en toelichting zijn conform de uitkomst van het overleg tussen de gemeenten Muiden en Diemen en de gemeente Amsterdam aangepast.

- Geen wijziging. Wordt bij de uitwerking van het plan nader op ingegaan.

- Technische problemen bij wegontsluiting via UNA-terrein.
Reactie ad 22.

- Integraal waterbeheersplan vereist. Keuzes via MER.
Reactie ad 15,26.

- Verbeterd gescheiden rioolstelsel aangevuld met helofytenfilters dient uitgangspunt te zijn.
Reactie ad 17 en afgezwakt ook 26.

E. Bestemmingen.

- Stedelijk woonmilieu is geen volwaardig alternatief voor suburbane laagbouw.
Reactie ad 2.

- De ontsluiting via het UNA-terrein moet technisch opgelost worden. Daarom wordt nu nog volstaan met het indicatief aangeven op de plankaart.

- Daaraan wordt gewerkt. Ook het MER is op dit punt aangepast: streefbeeld m.b.t. het waterbeheer zijn gedefinieerd.

- Een waterkwaliteit wordt nagestreefd die vergelijkbaar is met een kwaliteit die bereikt wordt bij toepassing van een verbeterd gescheiden stelsel. Is onderdeel van de uitwerking. Een mogelijke zuivering door helofytenfilters wordt daarbij onderzocht, maar is niet noodzakelijkerwijs de toe te passen oplossing.

- IJburg is vooral bedoeld voor de Amsterdamse woningbehoefte. Gekozen zal worden voor een zodanige stedenbouwkundige structuur en een woningkwaliteit in aansluiting op de specifieke locatiekwantiteiten dat de concurrentiepositie van IJburg t.o.v. suburbane laagbouw goed is.

- Geen aanpassing.

- Het streven is gericht op een waterbeheertaak voor de gemeente met daarin een afgrenzing van het taakgebied t.o.v. andere waterbeheerders. Daarin zal ook een fasering worden aangegeven. De Toelichting is in paragraaf 6.2. aangevuld.

- Geen wijzigingen. Is onderdeel van het nog op te stellen waterbeheerplan (zie ook hierboven).

- IJburg pretendeert niet in de plaats te treden van de suburbane laagbouw, maar in de gehele aanbodrange in regio enige keuzemogelijkheden toe te voegen. In de Voorschriften en de Toelichting wordt het maximum van 50 % gestapelde woningen gewijzigd in minimaal 20 %. Daarmee wordt eerstgenoemde doelstelling in de Toelichting onder 2.1. nog eens onder-

streept.

- In de Toelichting onder 4.4.2 wordt hierop ingegaan.

- T.a.v. milieu en automobilititeit wordt gekozen voor het zoveel mogelijk afremmen van het gebruik van de auto bij woon-werkverkeer. Voor het locatiebeleid zoals dat is opgenomen in het Ontwerp Structuurplan wordt uitgegaan van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP). Aan deze beleidsstukken wordt het bestemmingsplan IJburg eerste fase getoetst.

- Vanzelfsprekend: met name binnen ROA verband.

- Geen wijziging.

- Zie hierna onder F.

- In het bestemmingsplan IJburg eerste fase wordt aangesloten op de thans geldende rijksnormen en regionale uitwerkingen c.q. gebruiken ter zake. Voor de kantoren en bedrijven gaat de B-locatienorm van 1pp/125 m₂ gelden.

- Er is sprake van bedrijven bij de toegang tot het eiland Zeeburg en van enige concentraties in het waterrijke stedelijk milieu en het stedelijke milieu. Deze terreinen zijn gesitueerd in of nabij woonbestemmingen, e.e.a. te bepalen bij uitwerking. Beperking tot de hindercategoriën I en II ligt dan voor de hand. B&W hebben een vrijstellingsmogelijkheid bedrijven uit een hogere categorie toe te staan.

- Geen wijziging.

- Werklocaties: er wordt geen relatie gelegd met het ook in het gemeentelijk structuurplan vastgelegde locatiebeleid.
Reactie ad 1.

- Kantoren: afstemming, situering en invulling in regionaal verband.
Reactie ad 2.

- Vaststelling normen voor parkeren bij winkelveorzieningen, kantoren en bedrijven is prematuur; pas na vastleggen van reikbaarheidsprofielen in regionaal verband (afstemming, situering en invulling in regionaal verband).
Reactie ad 2.

- Bedrijven: hindercategoriën I en II prematuur.
Reactie ad 2.

- Winkels: onderbouw 11.000 m² b.v.o., mede in relatie tot ondersteuning van kernwinkelapparaat en behandeling in cie. winkelplanning plus voorstel neven-centra 3000 i.p.v. 2000 m² bvo. *Reactie ad 2, 7.*

- Uitgangspunt is de zelfvoorziening van het gebied voor in ieder geval de dagelijkse levensbehoeften. Het totaal in het plangebied te realiseren bruto vloeroppervlak (bvo) voor winkels en horeca bedraagt maximaal 2,0 hectare. Boven-dien is de mogelijkheid geboden tot het realiseren van maximaal 1,0 hectare bvo ten behoeve van hotels. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan zal, wanneer meer bekend is over het aantal woningen dat gerealiseerd wordt, nader ingegaan worden op de onderbouwing van het aantal m² bvo t.b.v. winkels.

- Concentratie arbeidsplaatsen rondom toekomstig NS-station. *Reactie ad 4.*

- In het bestemmingsplan is de mogelijkheid van enige concentratie van werkgelegenheid opgenomen in het centrum van IJburg, een bij uitstek geschikte locatie voor een NS-station. Daarbij moet rekening gehouden worden met een menging van functies, waarbij winkelvoorzieningen een belangrijke plaats innemen. Gelet op de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van het centrum krijgt ook het wonen hier een plaats.

- Te lage dichtheid. *Reactie ad 4, 16.*

- Bij uitwerking van het bestemmingsplan zal nader ingegaan worden op woning-aantal, percentage laagbouw/gestapeld en percentage sociale sector en marktsector. Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een aandeel marktsector van

- Uitwerkingsregels in art. 4 en 5 zijn qua oppervlak voor winkels aangepast. Zo ook par. 4.4.2. van de Toelichting.

- Overeenkomstig de hierboven aangegeven wijzigingen zijn de mogelijke dichtheden rond de ov-haltes via vrijstelling aanzienlijk verhoogd. Concentratie van arbeidsplaatsen behoort daarbij tot de mogelijkheden van de uitwerkingen. Het zou vreemd zijn dit beleid niet in versterkte mate door te zetten als sprake is van een NS-station. Naar het zich nu laat aanzien ligt een eventueel NS-station IJburg buiten de eerste fase waar dit plan betrekking op heeft.

- Het maximum stapelingspercentage (art. 3 A sub c) wordt gewijzigd in minimaal 20% stapeling. De overige begrenzingen in voorschriften en op de kaart zijn voldoende ruim voor realisatie van hogere dichtheden dan in de Toelichting staat

70% i.p.v. 50%. Zoals ook in de Toelichting is aangegeven, is, naast percentage stapeling, het percentage marktsector een belangrijke variabele die de dichtheid beïnvloedt door de gevolgen voor de aard en inhoud van het stedenbouwkundig plan, de woningtypologie en het ruimtegebruik.

- Bouwhoogte ongenueanceerd. Een grotere hoogte rond het centrum zou mogelijk moeten zijn en er zou een minimum bouwhoogte moeten worden vastgesteld.
Reactie ad 16.

- IJburg is een van de belangrijkste woningbouwlocaties voor Amsterdam, waar na 1999 woningen gebouwd kunnen worden. Behalve dat beoogd wordt hier een aantrekkelijk woonmilieu in aansluiting op Amsterdam te realiseren, is het zaak een zo groot mogelijk woningaantal te realiseren, zonder dat op kwaliteit wordt ingeleverd. Vaststelling van een minimum bouwhoogte is gezien deze doelstelling niet noodzakelijk. Een maximum bouwhoogte, om te zorgen dat een aantrekkelijk woonmilieu gerealiseerd wordt, rekening houdend met omgevingsfactoren, ligt wel voor de hand.

- Camping opnemen in Rp (Diemerzeedijk).
Reactie ad 16.

- Geen wijziging. De voorschriften sluiten een camping niet uit.

- Onderbouwing getallen welzijnsvoorzieningen.
Reactie ad 16.

- In de Toelichting is de omvang van de voorzieningen meer dan voldoende toegevoegd. Voor de praktische uitvoerbaarheid geldt natuurlijk het aanwezig zijn van middelen, die eerder te krap dan te ruim zullen zijn. Daarom is het echter niet nodig om

zoveel mogelijk ondergebracht in dienstencentra (eerste lijnszorgvoorzieningen, tandartsen, ADL-units e.d.), en sociaal-culturele voorzieningen (zie tekst toelichting) is rekening gehouden met bejaardenvoorzieningen in de zin van bejaardenhoveen en bejaardenverzorgingstehuizen. In een overzicht in de Nota van Uitgangspunten uit 1989 zijn aantallen voorzieningen en het ruimtegebruik daarbij weergegeven; het is echter overtrokken zo gede-tailleerd in een globaal plan te werk te gaan.

- Arbeidsplaatsen in relatie brengen met regio.
Reactie ad 18.

- Een deel van de arbeidsplaatsen staat in verband met de werkgelegenheid, die gekoppeld is aan de voorzieningen in IJburg. Een ander deel van de arbeidsplaatsen heeft betrekking op kantoren en bedrijven. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan zal nader onderzoek plaatsvinden naar de voorziene kantoontwikkeling in de stad en in de regio (vraag en aanbod), op basis waarvan een inschatting van het aantal arbeidsplaatsen gemaakt wordt.

- Jachthaven zuidoostelijk deel 250 lig-plaatsen voor niet-gemotoriseerde vaartui-gen; waarop gebaseerd en hoe gerelateerd aan aanbod in regio.
Reactie ad 18.

- Deze jachthaven is een haven aan bin-nenwater. Dat vereist extra bescherming omwille van de eerder genoemde water-kwaliteit. Mocht de hier bedoelde jachthaven na uitwerking toch in open verbinding staan met het IJmeer dan is de genoemde beper-king niet van toepassing.

de mogelijkheden ook nog eens planolo-gisch te beperken. Overdaad schaadt in dit geval niet. De wellicht wat overtrokken verwachtingen die de Toelichting oproept zijn door tekstbijstellingen ingedamd.

- Geen wijziging.

- Voorschriften niet aangepast.

- Buitendijks stedelijke bestemmingen alleen achter andere hoofdkering i.v.m. kwalitatief waterbeheer: uitzondering jachthaven met aanverwante bestemmingen.
Reactie ad 26.

- IJburg is een wijk op, aan, en in het water; de integratie van woonwijk en het omringende water is een belangrijk thema. Bouwen in en op/boven het water is een mogelijkheid die natuurlijk consequenties zal hebben voor regulering en goed beheer, speciaal met het oog op de waterkwaliteit. Alles afgrendelen en van elkaar scheiden is daarbij een eenvoudige vorm van beheer, die geen recht doet aan de kansen die IJburg o.a. de biotoop 'mens' kan bieden. Daarom kent het plan vooralsnog een ander uitgangspunt met als uitkomst ook bouwen buiten de waterkering.

- Toelichting aangepast in de nieuwe paragraaf over waterbeheer.

F. Verkeersprognoses.

- Parkeren: bp loopt vooruit op regionaal VVP; regionale afstemming is noodzakelijk.
- Parkeernorm is te laag voor voorzieningen: winkels 1 pp /100 m2 moet zijn 3-4 pp/100 m2.
- Parkeernorm te hoog; 1:1 nog te hoog; bedrijfsfunctie minimaal B-locatie.
Reactie ad 2, 7, 16.

- De normen zijn voortdurend in op- en neergaande lijn. Daarom wordt de in het bestemmingsplan vereiste objectieve begrenzing aangepast aan de thans geldende rijkswetten en regionale uitwerkingen c.q. gebruiken ter zake. Voor de kantoren en bedrijven gaat de B-locatienorm van 1 pp/125 m2 gelden. Het maximum aantal pp per woning wordt bijgesteld naar 1,0.

- Het op moment van uitwerking geldende RVVP zal als uitwerkingsregel gelden. De parkeernorm bij woningen is bijgesteld naar 1,0. Voor de periode waarin tijdens de uitvoering nog onvoldoende hoogwaardig ov operationeel is zijn B & W bevoegd een overgangsvrijstelling te hanteren. Art. 3 B I sub f, B II sub i en B III sub d zijn gewijzigd.

- Consequentie van modal-split (40% MER, 50% akoestisch onderzoek en 60% bp.).

- Onderzoek (OV-studie Nieuw-Oost oktober '92) heeft aangetoond dat een modalsplit van 40 % ov-aandeel met flankerend

- Resultaten OV-studie zijn in de Toelichting verwerkt. De modal-split is aangepast (par. 2.2)

Reactie ad 18.

beleid in ruimtelijke maatregelen haalbaar is. Daarbij is dan nog geen rekening gehouden met de nu in de gewijzigde planvoorschriften opgenomen mogelijkheden voor de verhoging van dichtheden rond de naltjes. Gestreefd wordt naar een uiteindelijk resultaat van 50% voor het woon-werkverkeer dat echter stapsgewijs tot stand zal moeten komen.

- Hardheid verkeersprognoses nu aantal studies nog niet zijn afgerond.
 - Verkeersgeneratie NO inclusief afwikkeling op omliggende infrastructuur.
 - Op basis van verkeersintensiteiten akoestisch rapport 2e aansluiting (A1) niet noodzakelijk. Afwachten resultaten nader onderzoek.
 - Plan te globaal voor goed akoestisch advies, met name voor de beoordeling van de aansluiting op de A-1 bij Diemen.
- Reactie ad 18,20.*

- De studies zijn inmiddels gedeeltelijk afgerond, voldoende om hardere prognoses te geven. Gezien de verwachte verkeersproductie en met name het isolement bij calamiteiten is bij een wijk van deze omvang een tweede auto-ontsluiting voor IJburg onontbeerlijk.

- De aanduidingen op de plankaart m.b.t. de primaire verbindingen zijn indicatief. De gegevens van de nadere studie zijn in de Toelichting (par. 4.4.3.1) verwerkt.

G. Nadere Aanduidingen.

- Veiligheidsafstanden bij aardgastransportleiding.
 - Geen bebouwing mogelijk tussen zake-lijk-recht stroken bij hoogspanningslijnen.
 - Hoogspanningsmasten min. 38.5 m., max. 133 m.
- Reactie ad 12,22.*

- Gestreefd wordt naar omhangen c.q. verkabelen van tenminste de 150 kV-lijn. Er is dan geen tussenliggende bebouwing meer. Overleg is gaande. Bovendien heeft de Milieudienst vanwege mogelijke risico's voor de volksgezondheid geadviseerd een afstand van 200 m tussen nieuwe woningen en hoogspanningslijnen in acht te

- De hoogte van de constructies t.b.v. energieleidingen - uit te breiden naar lijnen
- is niet aan een maximum gebonden. Wel is toegevoegd dat B&W nadere regels kunnen stellen met betrekking tot de aard en hoogte van de ondersteunende constructies van hoogspanningslijnen (art.8 lid 8).

nemen. De veiligheidsafstanden bij de aardgastransportleiding zijn niet geregeld.

- 45 m. bij straatpad moet zijn 37 m.
- 9.80 m doorvaarthoogte moet zijn 9.10 m.
- Vx op plankkaart in strijd met Vw in voorschriften.
Reactie ad 24,26.

- 45 m op de kaart vervangen door 37 m, 9.80 m is 9.10 m geworden en Vx is vervangen door Vw

- 30-meterstrook langs ARK moet als 'waterstaatsdoeleinden' gehandhaafd blijven: geen verbod op tijdelijke baggerspeciebergings.
Reactie ad 26.

- Nader overleg over behoud natuurwaarden en mogelijkheden recreatie bij dergelijk gebruik, alsmede de gereserveerde kabel- en leiding-strook is gaande. Voor zover de 30-meterstrook langs het ARK gewijzigd wordt in verband met verbreding van het ARK is dit in de voorschriften opgenomen.

- Voor gebruik t.b.v. waterstaatsdoeleinden (d.i. tijdelijke stort van baggerslib uit ARK) zal sprake zijn van een ruime overgangssituatie i.v.m. de lange termijn waarop realisering wordt verwacht.

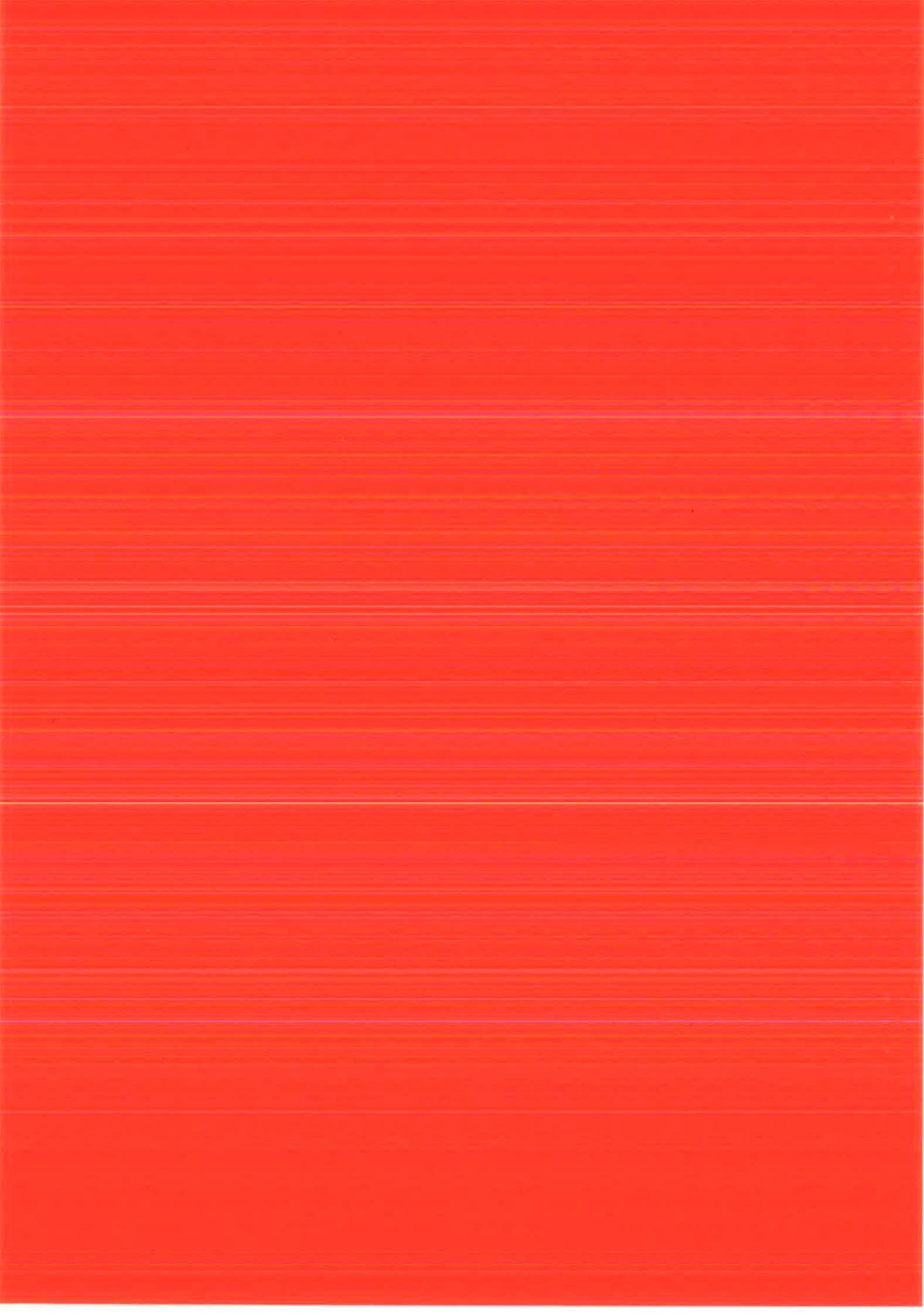
GEMEENTE AMSTERDAM

CONCEPT ONTWERP-BESTEMMINGSPAN

IJBURG EERSTE FASE

Verslag inspraakavond 5 maart 1992

4 april 1995



VERSLAG INSPIRAKAVOND OVER HET CONCEPT GLOBAAL BESTEMMINGSPLAN NIEUW-OOST 1E FASE EN DE OPENBARE ZITTING OVER DE HIERMEE SAMENHANGENDE ONTHEFFINGSAAVRAAG GELUIDSHINDER

Boekmanzaal, stadhuis Amsterdam, 5 maart 1992

Voorzitter: W.F.W. ter Berg, voorzitter projectgroep Zeeburg/Nieuw-Oost
Verslag : A. v. Gelderen, secretaris van de projectgroep

Overige ambtelijke vertegenwoordigers:

- K. v/d Lee, hoofd stedenbouwkundige, Dienst Ruimtelijke Ordening
- A. v. Dongen, medewerker geluid, sector Milieu van de Dienst Ruimtelijke Ordening;
- V. Kuilboer, vertegenwoordiger stadsdeel Zeeburg;
- P. Vermeulen, coördinator voor de milieu-effectrapportage Nieuw-Oost, sector Milieu van de Dienst Ruimtelijke Ordening.

Deze avond is georganiseerd door de projectgroep Zeeburg/Nieuw-Oost. De verstrekte informatie is een aanvulling op de voor deze avond opgestelde informatiekraant.

Doel van de avond

- * Informatie geven over:
 - bestemmingsplan
 - ontheffingsverzoek geluidhinder
- * Gelegenheid geven tot:
 - commentaar op BP of ontheffingsverzoek
 - vragen over BP of ontheffingsverzoek
- * Verder kort informatie en gelegenheid tot vragen over:
 - planontwikkeling
 - voorgeschiedenis
 - proef landaanwinning
 - sanering Diemerzeedijk

Indeling van de avond

- * Een schets van de planontwikkeling van Nieuw-Oost tot 5 maart 1992 (Dick ter Berg)
- * Inhoud van het bestemmingsplan (Klaas v/d Lee)
- * Een toelichting op het ontheffingsverzoek geluidhinder (André van Dongen)
- * Vragenronde
- * Afsluiting

Tijdens de inspraakavond uitgereikt materiaal:

- een overzicht van de uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten Nieuw-Oost 1e fase, 1989;
- een overzicht van de uitgangspunten volgens de ambtelijke voorbereiding, maart 1992;
- een overzicht van de planologische stappen tot maart 1992;
- globale planning;
- een procedure overzicht voor het bestemmingsplan.

Bijlagen:

- 1) Lijst van aanwezigen
- 2) Ontheffingsaanvraag in het kader van de wet geluidshinder

1 SCHETS PLANONTWIKKELING NIEUW-OOST

Sinds 1965 zijn plannen ontwikkeld voor dit gebied. De gemeente Amsterdam is in 1978 serieus gestart met de planvorming. Achtereenvolgens heeft dat geleid tot:

- de structuurschets Zeeburg in 1984 met 7.000 woningen;
- het structuurplan 'de Stad Centraal' van 1985 waarin Nieuw-Oost was opgenomen met 7.000 woningen;
- het initiatief tot het opstellen van een Milieu-effectrapportage in 1982, Amsterdam liep hiermee vooruit op de nieuwe wetgeving;
- na overleg met provincie Noord-Holland steeg het woningaantal in 1987 tot 10.000;
- het rijk aarzelde in die tijd nog over de noodzaak van zo'n grote bouwlokatie. Er bestond onzekerheid over de woningbehoefte en -ontwikkeling op langere termijn;
- de provincie Noord-Holland nam in 1987 Nieuw-Oost met 10.000 woningen op in het streekplan Amsterdam- ANZKG;
- in de structuurschets IJ-as van 1987 benoemde de gemeente Nieuw-Oost als een noodzakelijke woningbouwlokatie;
- dit alles leidde in 1989 tot vaststelling door de gemeenteraad van de Nota van Uitgangspunten voor de 1e fase;
- deze NvU vormde de basis voor :
 - * het op te stellen programma van eisen voor de 1e fase;
 - * het bestemmingsplan voor de 1e fase;
- de belangrijkste uitgangspunten staan aangegeven op het materiaal dat tijdens de inspraakavond is uitgereikt;
- bij de besluitvorming over de NvU is het Milieu-effectrapport Nieuw-Oost betrokken. Kort samengevat was het advies van de Commissie voor de MER dat:
 - * het MER voldoende basis (bruikbare informatie) biedt voor een principebesluit over Nieuw-Oost;
 - * het MER uitgewerkt moet worden op de punten: concessieverlening, slibberging en het bestemmingsplan (inclusief jachthaven) in de vorm van een aanvullende milieu-effectrapportage;
 - * ook duidelijkheid is gewenst over de sanering van de Diemerzeedijk.
- de provincie Noord-Holland adviseerde in september 1989 in de ontwerp structuurvisie NH een maximale ontwikkeling van het stadsdeel Nieuw-Oost;
- Amsterdam onderzocht vervolgens de mogelijkheden van een Nieuw-Oost met 40.000 woningen;
- het rijk had nog geen standpunt ingenomen over de planologische wenselijkheid van NO. Het Rijk heeft tot eind 1990 in overleg met provincie en betrokken gemeenten onderzocht welke lokaties het meest in aanmerking kwamen voor de noodzakelijke nieuwe woningbouw.

Naast Nieuw-Oost maakten onder andere de Bovenkerkerpolder en de Bloemendalerpolder deel uit van dat onderzoek;
- eind 1990 bracht het Ministerie VROM de Vierde Nota Extra uit. In deze nota kiest het Rijk voor de ontwikkeling aan de oostzijde van Amsterdam. Tussen 1996 en 2005 zullen 15.000 woningen worden gebouwd in Nieuw-Oost. De belangrijkste reden voor de keuze voor Nieuw-Oost vormde de wens de automobilititeit tegen te gaan. Nieuw-Oost ligt dicht tegen de stad aan en is goed door openbaar vervoer te ontsluiten.

Ook moet onderzoek plaatsvinden naar verdere uitbreidingsmogelijkheden en tegelijk rekening gehouden worden met de ontwikkeling van een ecologische verbindingzone in het IJ-meer;
- Amsterdam neemt in 1991 Nieuw-Oost met circa 23.000 woningen op in het Structuurplan 1991; bij de planontwikkeling moet het milieu intensief worden betrokken, er moet rekening worden gehouden met een openbaar vervoerverbinding door het IJmeer naar Almere en een eventuele latere uitbouw;
- de provincie heeft t.a.v. Nieuw-Oost het streekplan ANZKG (Amsterdam-Noordzeekanaalgebied) aangepast overeenkomstig het Structuurplan.

- sinds begin 1991 overlegt het ROA (Regionaal Overleg Amsterdam) met het Rijk over de voorwaarden waaronder de beleidsvoornemens van de VINEX worden uitgevoerd. Daarbij gaat het enerzijds om subsidies voor de aanleg van wegen, openbaar vervoer en tekorten bij de grondproductie. En anderzijds om garanties op juridisch/planologisch gebied en het % gesubsidieerde woningbouw.

Dit is essentieel voor Amsterdam.

- 1) De gemeente rekende voor Nieuw-Oost op een subsidie per woning van fl 8.000,-. Bij het subsidiebod heeft het Rijk geen verdeling aangegeven, maar alle ROA-gemeenten tezamen berekenen een tekort van 740 miljoen in de grondkosten. Het rijk biedt 195 miljoen.
- 2) Verder heeft het Rijk 1,4 miljard toegezegd aan subsidies voor de investeringskosten van het Openbaar Vervoer. Er is binnen het ROA-gebied ca. 3 miljard nodig.
- 3) Subsidies voor de weginfrastructuur zijn niet zeker.
- 4) Het rijk wil bij uitbreidingslokaties max. 30 % zwaar gesubsidieerde woningbouw.

Binnen Amsterdam heeft dit geleid tot een nadere bezinning op alle plannen tot 2005. Ofwel, welke plannen kunnen - zonder al te grote risico's - in uitvoering worden genomen. Er is na uitvoering van een risicoanalyse in 1991 door B & W en de gemeenteraad besloten dat alle plannen verder moeten worden ontwikkeld. Over de uitvoering van de plannen moet telkens in samenhang met een bijgestelde risicoanalyse afzonderlijk worden besloten. Voor Nieuw-Oost heeft de Raad besloten dat er in juni een rapport moet liggen.

Planologische randvoorwaarden en de omgeving van het plangebied

Het plangebied bestaat uit een deel van het IJmeer en omgeving. Ter oriëntatie zijn als belangrijke elementen te noemen:

- de strekdam;
- de UNA-centrale en het PEN-eiland;
- de Diem;
- de Diemerzeedijk en het poldergebied ten noorden ervan, het ARK (Amsterdam-Rijnkanaal), Diemen-Noord en de A-1;
- het Nieuwe-Diep;
- het Zeeburger-eiland, met de A-10 en de aan te leggen IJ-boulevard;
- de hoogspanningslijnen die dwars door het gebied lopen, de IJ-oergeul en de lokatie voor de proef-landaanwinning.

De planologische randvoorwaarden voor Nieuw-Oost zoals die door de gemeente zijn aangegeven worden bepaald door het Structuurplan en de Nota van Uitgangspunten Nieuw-Oost 1e fase.

In het Amsterdams Uitbreidingsplan uit 1935 is de bestemming van de lokatie vastgelegd als natuurgebied. Het water is deels in beheer bij Rijkswaterstaat en deels bij het Hoogheemraadschap.

Het ARK wordt nog aan de noordzijde, ter hoogte van de Amsterdamse brug verbreed. Eventuele bruggen moeten een minimale doorvaarthoogte van 9.8 meter hebben.

Voor het gebied ten noorden van de Diemerzeedijk zijn na sanering alle parkachtige functies mogelijk. Aanwezige gebouwen mogen blijven mits ze aan de overgangsregeling voldoen. Dat wil zeggen dat de huidige functie en het bouwvolume niet mogen wijzigen. Onder die condities is ver- of zelfs nieuwbouw mogelijk.

Inhoud van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is opgebouwd uit drie zones.

De noord-zone wordt vooral bepaald door de ligging van de IJ-oergeul. Dit gebied zal dan ook uit minstens 60% water bestaan met mogelijkheden voor bouwen in het water. De bouwhoogte zal ongeveer 6 lagen (17 m.) beslaan.

De midden-zone wordt redelijk compact bebouwd. Ca. 10 % bestaat uit water. Er wordt gebouwd tot ca. 6 bouwlagen met beperkte ontheffingsmogelijkheden tot een bouwhoogte van ca. 25 meter. Het bebouwde oppervlak zal ca. 50% beslaan.

De zuid-rand vormt een 'zachte' overgangszone naar het gebied rond de Diemerzeedijk, afgescheiden door een randmeer. Minstens 20% bestaat uit water. Er mag gebouwd worden in 4 lagen (12 m.).

Voor het openbaar vervoer is een railverbinding gepland die aansluit op de IJ-boulevard en die als ringlijn wordt doorgetrokken richting Diemen-Zuid.

De weg sluit aan op de IJboulevard en de A-10 en de A-1. Voor de aansluiting op de A-1 zijn drie varianten in studie: langs Diemen-Noord, verlenging van de Gaasperdammerweg en over het PEN-eiland.

Er zullen fietsverbindingen komen met de stad, de Diemerzeedijk en Diemen-Noord.

Het verloop van het dijktracé is indicatief aangegeven. Afhankelijk van de verdere detaillering van het plan wordt dit tracé later definitief bepaald.

Positieve en negatieve effecten

De kosten die met omvangrijke saneringsprojecten als het Diemerzeedijkgebied samenhangen worden voor 90% gesubsidieerd door het rijk. De prioriteitsstelling die het rijk hanteert voor te saneren gebieden hangt - gegeven een beperkt budget - af van het gevaar voor de volksgezondheid en heeft een directe relatie met woningbouw. De aanleg van Nieuw-Oost betekent dat het mogelijk wordt om op korte termijn te saneren en het gebied weer toegankelijk te maken.

Het vrije uitzicht vanuit Durgerdam over het Buiten-IJ en het IJmeer verandert. De afstand tussen Durgerdam en Nieuw-Oost is echter groot en bij beperking van de bouwhoogte is het effect gering. Ter illustratie is een aantal beeldimpressies vanuit Durgerdam getekend.

Het vrije uitzicht vanuit de flats van Diemen-Noord over het IJsselmeer wordt belemmerd. Bovendien komen de hoogspanningslijnen wanneer ze worden verlegd dichterbij te hangen. Het uitzicht wordt hiermee zeker geschaad, maar is moeilijk af te wegen tegen het realiseren van Nieuw-Oost. Daar tegenover staat dat de Diemerzeedijk als park toegankelijk wordt gemaakt.

Het Zeeburger-eiland wordt drukker en krijgt een goede ov-ontsluiting.

Afhankelijk van de te kiezen weg-aansluiting op de A-1 zal bepaalde bebouwing mogelijk moeten verdwijnen.

Toelichting procedure

De procedure voor het bestemmingsplan is uitgedeeld tijdens de informatie-avond. Ter aanvulling: aan het bestemmingsplan is een uitwerkingsverplichting gekoppeld. Dat wil zeggen dat om te kunnen bouwen nadere detaillering van de plannen nodig is. Deze uitwerkingen vergen een aparte procedure.

3 TOELICHTING ONTHEFFINGSAANVRAAG GELUIDSHINDER

Zie voor een uitgebreide toelichting bijlage 2.

Aanvullend wordt opgemerkt dat een eventuele wegontsluiting langs Diemen-Noord zodanig moet worden uitgevoerd dat geen ontheffingsaanvraag nodig is.

Eventuele opmerkingen naar aanleiding van de ontheffingsaanvraag kunnen tijdens de hoorzitting mondeling worden gedaan of anders binnen drie weken schriftelijk.

4 VRAGEN

- Velders:
- 1) Maakt de Gemeente erop attent dat verkeerde benamingen worden gebruikt: Brug over het Amsterdam Rijnkanaal heet bv. Amsterdamse brug. Ook worden het Buiten-IJ en het IJmeer steeds door elkaar gehaald; Jongensland heet nu Jeugdland.
 - 2) Op de kaart is de dijk over Jeugdland heen getekend. Dit zou de tweede verplaatsing binnen 10 jaar betekenen. Jeugdland is niet zomaar een speelterrein en wordt door de gemeente zelf flink gesubsidieerd. Heeft de loop van het tracé soms iets te maken met het geplande Zeeburg Trade-centre?
 - 3) Voor het eerst wordt in de stukken melding gemaakt van 20 volkstuinen langs de Diemerzeedijk. Niet genoemd worden andere recreatievormen waaronder een camping. Het schietterrein moet weg. Wat zijn de consequenties?
 - 4) Tijdens een eerdere hoorzitting over de milieu-effectrapportage in het BAVO-huis is in aanwezigheid van de wethouders v/d Vliet en ten Have gezegd dat geen woningbouw zal plaatsvinden voordat de sanering van het Diemerzeedijk-gebied rond is. Met verwijzing naar blz. 3 van de samenvatting van het Aanvullende MER zou de conclusie getrokken kunnen worden, dat bewoning zonder sanering weliswaar niet mogelijk is, maar dat het wel mogelijk is om te bouwen. Dit is in strijd met eerder gedane toezeggingen. Bovendien is de Diemerzeedijk zelf niet vervuild, maar het poldergebied noordelijk van de dijk.
Er wordt ook een koppeling gemaakt tussen het bouwen van Nieuw-Oost en de sanering van de Diemerzeedijk. Betekent dit dat, wanneer Nieuw-Oost niet door gaat er niet gesaneerd zal worden? Ten noordwesten van dit gebied ligt asbest. Asbest stuift. Hier staat niets over in de stukken. Wij hebben gevraagd om te zoeken naar radioactief afval. Waarom gebeurt dat niet?
 - 5) Er staat een aantal huizen bij de Diemerdammersluis die in strijd zijn met het bestemmingsplan. Wat zijn de consequenties?
- Ter Berg
- 1) *Met betrekking tot de naamsverwarring: er zal meer eenduidigheid worden nagestreefd.*
 - 4) *Over de vervuiling langs het Diemerzeedijkgebied: Nieuw-Oost wordt niet aangelegd als de vervuiling niet wordt gesaneerd.*
- V/d Lee
- 2) *Het dijktracé zoals aangegeven op de bestemmingsplankaart is indicatief. De kans dat Jeugdland hiervoor moet wijken is zeer gering.*
 - 3) *De huidige recreatieve bestemmingen moeten wijken voor de sanering. Of en hoe ze later terug kunnen komen is een andere discussie.*
 - 5) *De woningen bij de Diemerdammersluis worden 'wegbestemd'. Met verwijzing naar de voorwaarden zoals aangegeven op blz. 4 onder Planologische randvoorwaarden en de omgeving van het plangebied, kunnen deze wonin-*

gen gewoon blijven.

David Blik,
De Groenen

Verwijst naar de Rechten van de Mens. Blik wil hiermee aangeven dat men, na betaling van een gering bedrag, het recht heeft om direct een bezwaarschrift in te dienen bij de Raad van State en niet de normale procedure gevolgd hoeft te worden. Dit wordt door hem ook niet aanbevolen omdat de gemeente gebruik zou kunnen maken van de Art. 19 procedure.

De heer Blik heeft zelf eens gebruik gemaakt van deze bezwaarmogelijkheid en biedt belangstellenden de gelegenheid om hierover informatie op te vragen.

V/d Lee

Wat betreft de inspraak en bezwaar mogelijkheden: daar zijn in eerste instanties de geëigende procedures voor (zie bijlage 1), zoals deze inspraakavond.

Holtrop,
namens Dorpsraad
Durgerdam

Durgerdam volgt de ontwikkelingen rondom Nieuw-Oost met argusogen. De meeste inwoners zullen radicaal tegen zijn. De heer Holtrop wil zich tot de noordzijde beperken.

- Wanneer op de drijvende pontons woningen worden neergezet met een hoogte van 17 m zou men van 'wiebelwoningen' kunnen spreken, met ander woorden: onhaalbaar.
- Er moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid van kruiend ijs en de daarmee samenhangende risico's. Zie bijvoorbeeld Marken.
- In verband met de overgang naar het IJmeer zou aan de noordzijde evenals aan de zuidkant van een bouwhoogte van maximaal 12 meter uit moeten worden gegaan.

Tom Muller,
flatbewoner
Diemen-Nrd

- 1) Maakt bezwaar tegen het plan omdat hij op dit moment een uniek uitzicht over het IJmeer - soms zelfs tot Marken - heeft dat zeer gewaardeerd wordt. De aanleg van Nieuw-Oost en het omhangen van de hoogspanningslijnen heeft hiervoor funeste gevolgen. Bovendien gaat het hier om een internationaal gewaardeerd natuurgebied.
- 2) Verder is het de vraag of het wel verstandig is om actie te ondernemen om de Diemerzeedijk te saneren. Het gif is namelijk noch te vernietigen, noch te verplaatsen. Wellicht kan je er dan maar beter helemaal vanaf blijven.
- 3) Gezien de slappe ondergrond is het nauwelijks voor te stellen dat landmaken op deze lokatie mogelijk is. Ook bij de constructiebouw in de noordzone zijn grote vraagtekens te plaatsen. Worden de hierop geplaatste woningen soms een soort paalwoningen?
- 4) De informatiekrant is zo vaag dat Amsterdam met dit plan nog alle kanten op kan. Dit maakt het moeilijk een reactie te geven. Kennelijk weet de gemeente zelf ook niet uit de vele problemen te komen die met de ontwikkeling van deze lokatie worden opgeroepen. Nieuw-Oost wordt gepresenteerd als een noodsprong van de Gemeente Amsterdam omdat er geen alternatieven binnen de gemeentegrens meer voorhanden zijn. Uitbreiding voor Amsterdam is in feite niet meer mogelijk. Nieuwbouw moet daarom aan andere gemeenten, zoals Almere, overgelaten worden.

Hoevers:

Spreekt de hoop uit dat met de proeflandaanwinning zal worden aangetoond dat de aanleg van Nieuw-Oost technisch te moeilijk en te duur is en dat dit zal leiden tot het niet doorgaan van Nieuw-Oost.

De logica in het gemeentelijk beleid is zoek. Er wordt een woonwijk aangelegd in een potentieel zeer aantrekkelijk recreatiegebied (IJmeer), terwijl een ordinair weilandgebied als de Gemeenlandspolder, vlakbij de toch al 'groene' Bijlmer wordt ingericht als recreatiegebied. Waarom wordt dit eigenlijk niet omgedraaid?

Er zijn bovendien zeer goede alternatieven te vinden voor woningbouw in Waterland, zonder dat hiermee veel landschappelijke schade wordt berokkend. Waarom Waterland niet en IJmeer wel?

Op grond van deze overwegingen pleit de heer Hoevers er nogmaals voor om de plannen voor Nieuw-Oost in heroverweging te nemen.

PAUZE

Toelichting MER-procedure door Pim Vermeulen

In 1986 is het besluit m.e.r. genomen in het kader van de WABM. Daarmee werd Nieuw-Oost als woningbouwlocatie voor meer dan 4000 woningen m.e.r.-plichtig. Omdat op dat moment de voorbereiding van Nieuw-Oost al in gang was, was het strikt wettelijk gezien niet noodzakelijk om een MER op te stellen. Al eerder was door de Gemeenteraad echter al besloten om vooruitlopend op de nieuwe wetgeving een mer-procedure te starten. Wanneer het bestemmingsplan ter visie ligt, gaat ook het aanvullend Milieu-effectrapport ter visie. Tijdens de ter visie ligging wordt een hoorzitting georganiseerd. Na de ter visie ligging is er voor het publiek nog een maand de gelegenheid om te reageren.

(pauze)

Van der Heiden,
Diemen-Noord

De realisering van Nieuw-Oost betekent een enorme toename van menselijke activiteit in de directe omgeving. Met name uit zich dit in de verkeersdruk.

Twee van de ontsluitingsalternatieven op de A-1 lopen dwars door het groengebied grenzend aan Diemen-Noord. Hiermee wordt een enorme barrière opgeworpen. Bovendien is er geluidsoverlast en daalt de kwaliteit van de lucht.

Het woon/werkverkeer van Diemen zit nu al muurvast. Nieuw-Oost maakt het alleen maar erger. Dit zal overigens ook een hinderfrustratie worden voor de toekomstige bewoners van Nieuw-Oost.

Tengevolge van de aanleg van Nieuw-Oost zal de recreatie in Waterland enorm toenemen. Moet dit niet bij de milieu-effectrapportage worden betrokken?

Salm, Ver.
tot Behoud v/h
IJsselmeer

1)

Tengevolge van de aanleg van Nieuw-Oost zal er een verdroging van de waterbodem optreden. Dit heeft negatieve gevolgen voor de drinkwatervoorziening.

- 2) Omdat de Gemeente Amsterdam als de veroorzaker van de vervuiling bij de Diemerzeedijk kan worden aangewezen, is zij ook verantwoordelijk voor de opruiming. Zoals het nu gebracht wordt - koppeling van de sanering aan de realisering van Nieuw-Oost - is er sprake van onbehoorlijk bestuur.
- 3) Het valt te betwijfelen of de gemeente de alternatieven (Almere) wel zorgvuldig genoeg heeft uitgezocht?
- 4) Woningbouw heeft ook als gevolg, dat de ecologische verbinding in het gebied Vecht/Gooi/Waterland niet in stand wordt gehouden.
- 5) Heeft de Gemeente Amsterdam protest aangetekend bij de provincie in verband met de voorgenomen grof-vuilstort op het PEN-eiland?
- 6) Het slib dat gebruikt zal worden voor vooroevers zou vervuild zijn (klasse 3 of 4).
- 7) Worden de opties m.b.t. de uitbreiding met fase 3 en 4 automatisch akkoord bevonden bij de besluitvorming over het Bestemmingsplan?

Ter Berg

- 5) *Er is een werkgroep geweest die op verzoek van de provincie een advies heeft opgesteld over mogelijke vuilstortlocaties. Het advies luidde om voor drie opties, te weten PEN-eiland, Gemeenlandspolder en Bloemendalpolder een lokatie-MER op te stellen en op basis daarvan een keuze te maken. A'dam heeft er bij de provincie op aangedrongen dit advies te volgen en niet op voorhand voor het PEN-eiland te kiezen.*
- 6) *Volgens de huidige meetresultaten is de milieukwaliteit van het slib*

behalve bij de vervuiling langs de Diemerzeedijk redelijk (klasse 1 en 2) en gewenst ten behoeve van vooroevers.

- 7) *Wat de totale omvang van Nieuw-Oost betreft: op dit moment wordt uitgegaan van minimaal 15.000, maximaal 23.000 woningen binnen de omvang van het gebied zoals aangegeven in het Structuurplan. Dit gaat dus verder dan alleen de eerste fase. Er zijn geen plannen in voorbereiding voor een nog grotere omvang.*

J. Smit,
Diemen

- 1) Vindt dat er wel erg veel soepelheid in het plan zit, waardoor veel zaken niet duidelijk worden. Hoe is dit te verklaren.
- 2) Het is chantage van de Gemeente om de sanering van de Diemerzeedijk te koppelen aan het bouwen van Nieuw-Oost.
- 3) Waarom kan het effect voor het uitzicht vanuit de flats in Diemen-Noord niet worden beoordeeld?

Wind,
Muiden

- 1) Wind is van de plannen op de hoogte gebracht via de berichtgeving hierover in de Gooi- en Eemlander. Hij concludeert hieruit dat Nieuw-Oost uitsluitend voor Amsterdammers wordt gebouwd. Dit betekent volgens Wind dat de aansluiting op de A-1 niet over het grondgebied van andere gemeenten zou moeten gaan. Hij vraagt zich af of hieromtrent Muiden en Diemen al benaderd zijn.
- 2) Nieuw-Oost moet volgens het artikel in de Gooi- en Eemlander, een face-lift voor Amsterdam zijn en met Almere kunnen concurreren. Volgens Wind heeft Nieuw-Oost een grotere overeenkomst met de Bijlmer.
- 3) Wind verzoekt de Gemeente hem te informeren in welk gebied van Nieuw-Oost de kantoren worden geprojecteerd.
- 4) In het globale bestemmingsplan staat dat in de noordzone 90% kan worden bebouwd met een max. hoogte van 17 m. Dit zou betekenen dat er slechts 10% over zou blijven voor parkeergelegenheid en recreatie.
- 5) Heeft Rijkswaterstaat toestemming verleend voor de proeflandaanwinning?
- 6) Hoe is de ontheffingsaanvraag geluidhinder geregeld?

Ter Berg

- 5) *Voor de proef zijn zeven vergunningsaanvragen in procedure. Het is mogelijk hiertegen bezwaar aan te tekenen. Verscheidene instanties hebben daar al gebruik van gemaakt.*

V. Dongen

- 6) *De ontheffingsaanvraag-procedure geluidhinder is bij de Wet Geluidhinder geregeld. Met de ontheffing blijft het geluidsniveau nog ruim onder bijvoorbeeld de situatie langs de Gaasperdammerweg (60 Db(A)) en de binnenstad (70 Db(A)).*

V/d Lee

- 4) *De bebouwingsmogelijkheden in de noord-zone zijn maximaal in verband met de ingewikkelde bouwconstructies die hier noodzakelijk zijn. De aangegeven norm (90%) is echter maximaal. Minder mag ook.*

Velders

- 1) Het is aannemelijk dat de gasleidingstraat wordt aangelegd vòòr de bouw. Wanneer wordt er over het definitieve tracé besloten?
Dit geldt tevens voor de hoogspanningslijnen. Daarbij moeten eerst de nieuwe masten worden gebouwd voordat de oude kunnen worden afgebroken.
- 2) Voor de landaanwinning is 13 miljoen m3 zand uit de Noordzee nodig, te betrekken uit de Eurosleuf. Tijdens het transport door het

Noordzee-kanaal wordt het zoute zand gespoeld, waarna het vervolgens in bufferputten in het Nieuwe Diep wordt opgeslagen. Wat is de exacte lokatie van deze bufferputten en ontstaat daarmee geen conflict met de aanwezige jachthavens?

Vermeulen

- 2) *Er zullen geen bufferputten worden aangelegd. Er wordt gebruik gemaakt van bakkenzuigers, die tijdelijk in het gebied aanwezig zullen zijn.*

Peek, eigenaar van jachthaven op de Diemerzeedijk:

De bekabeling van de hoogspanningsmasten is getekend over 3 woonhuizen en over de jachthaven. Wanneer worden de eigenaars van deze verplaatsing hierover geïnformeerd?

Ter Berg

Het verplaatsen van tracés voor gasleiding en hoogspanningslijnen vergt eigen procedures. Wanneer dit samenvalt met bestaande functies dan wordt tijdig overlegd met de gebruikers.

Havermans

- 1) Nieuw-Oost zou een "auto-arme" lokatie moeten worden. Behalve voor het auto-verkeer ligt de wijk echter tamelijk geïsoleerd. Waarop zijn de gehanteerde modal split gegevens (aandeel van de verschillende vervoerswijzen in het aantal verplaatsingen) gebaseerd? De afstand naar de stad is namelijk te groot om een behoorlijk aandeel fietsverkeer te mogen verwachten. Er kan dus net zo goed in Almere worden gebouwd.
- 2) Wordt de brug over het ARK bij Diemen-Noord ook aangelegd wanneer daar geen wegontsluiting komt?
- 3) Wat voor parkeernorm wordt gehanteerd.

V/d Lee

- 1) *De gemeente heeft zich tot taak gesteld om 60% van het woon-werk verkeer met het openbaar vervoer te laten plaatsvinden, maar dan is er nog zo veel autoverkeer dat een tweede ontsluiting (op de A-1) noodzakelijk is. Beperking van het autoverkeer in NO staat sterk onder invloed van maatregelen in de hele stad (bijv. beperking aantal parkeerplaatsen bij kantoren en bedrijven). Voor het fietsverkeer biedt NO o.i. wel degelijk goede mogelijkheden. Daarbij is goed openbaar vervoer ook gediend bij zo kort mogelijke afstanden (woon-werk).*

Jos Lever, Milieu-groep Muiden, Muiderberg

1)

- Vraagt zich af wat het onderscheid is tussen een concept-globaal bestemmingsplan en een concept bestemmingsplan.
- 2) Wordt de inspraak op het concept-bestemmingsplan bij de verdere plannen meegenomen?
 - 3) Kan het proefeiland worden aangelegd met gebruikmaking van art. 19?
 - 4) Er lopen nu 2 zaken parallel: het MER en het Bestemmingsplan, een voor de meeste burgers ondoorzichtige procedure. Wanneer ligt er een echt bestemmingsplan op basis waarvan er gebouwd kan worden? De indruk wordt gewekt dat NO wordt gebouwd met art. 19. Zo zijn er uiteindelijk hele woonwijken uit de grond gestampt. Verder ontbreekt inzicht in de procedurele kanten van fase 2 waardoor de zaak nog complexer wordt.
 - 5) In hoeverre is de rijksoverheid akkoord met het bouwen van Nieuw-

- Oost?
- 6) Er zou niet gebouwd mogen worden in het IJsselmeer dat immers een belangrijk natuurgebied blijkt. De ruimte in Amsterdam is op. Het is beter om in Almere te bouwen in combinatie met een rail-tunnel door het IJmeer.
- V/d Lee
- 1) *Het globaal-bestemmingsplan is in wezen gewoon een bestemmingsplan waarbij echter voor de woningbouw uitwerkingen verplicht zijn (zie blz. 5 onder Toelichting procedure).*
- 4) *Grootschalige bouwactiviteiten kunnen volgens de richtlijnen van de provincie niet meer met een art. 19 procedure plaatsvinden. Het is echter niet op voorhand uit te sluiten dat in Nieuw-Oost deze procedure wordt toegepast.*
- Ter Berg
- 5) *Het rijk heeft in de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra Nieuw-Oost opgenomen voor 15.000 woningen tot 2005 met de mogelijkheid tot verdere uitbreiding. Op die basis vinden er onderhandelingen plaats over de financiering. De Tweede Kamer is echter nog niet akkoord gegaan.*
- Blom,
bootbewoner
- Is het in de nabije toekomst nog wel mogelijk om 'de helling op te kunnen' in verband met onderhoud aan de boot?
- Wind, Muiden
- Verzoekt in het vervolg berichtgeving m.b.t. inspraakprocedures e.d. ook in regionale kranten, met name de Gooi- en Eemlander, te plaatsen.
- Maasdam, Over-
Diemerweg
- 1) Heeft de indruk dat er een nieuwe Bijlmer wordt gebouwd;
- 2) Het bezwaar van Amsterdam tegen de provinciale plannen voor een vuilstort heeft kennelijk iets te maken met de beoogde wegontsluiting op de A-1. Overigens is de bouw van een 2e UINA centrale zo goed als zeker.
- 3) De aansluitingsvariant op de A1 langs Diemen-Noord wekt irritatie op. Het Gemeentebestuur van Diemen is tegen.
- 4) Er wordt een laag zwarte tuinaarde ten zuiden van de Diemerzeedijk afgegraven en verkocht. Is de gemeente op de hoogte?
- 5) Voorspelt dat met Nieuw-Oost een nieuw 'Stopera-drama' zal ontstaan.
- Kuilboer
- Bevestigt dat er een concessie is verleend om de overigens niet vervuilde tuinaarde af te graven.*
- Lever
- De procedure globaal bestemmingsplan Nieuw-Oost 1e fase zoals omschreven is en op deze avond is uitgedeeld is niet compleet. Hij vraagt daarom om meer gedetailleerde informatie over alle procedures en het tijdstip wanneer deze plaats zullen vinden.

5 AFRONDING

De opmerkingen die deze avond zijn gemaakt zullen ambtelijk worden verwerkt in het concept-bestemmingsplan of in de rapportage aan het bestuur bij de besluitvorming over het ontwerp-bestemmingsplan. Bij de ter visie ligging van het ontwerp-bestemmingsplan, waarschijnlijk eind dit jaar, kan formeel schriftelijk bezwaar worden ingediend. Voor de milieu-effectrapportage wordt rond die tijd een hoorzitting georganiseerd, waarbij tevens wederom opmerkingen over het bestemmingsplan kunnen worden geplaatst. De uitnodiging voor deze avond kent het zelfde verspreidingsgebied als die voor de informatiekraan.

Ter Berg dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid en hun bijdrage en sluit de vergadering.

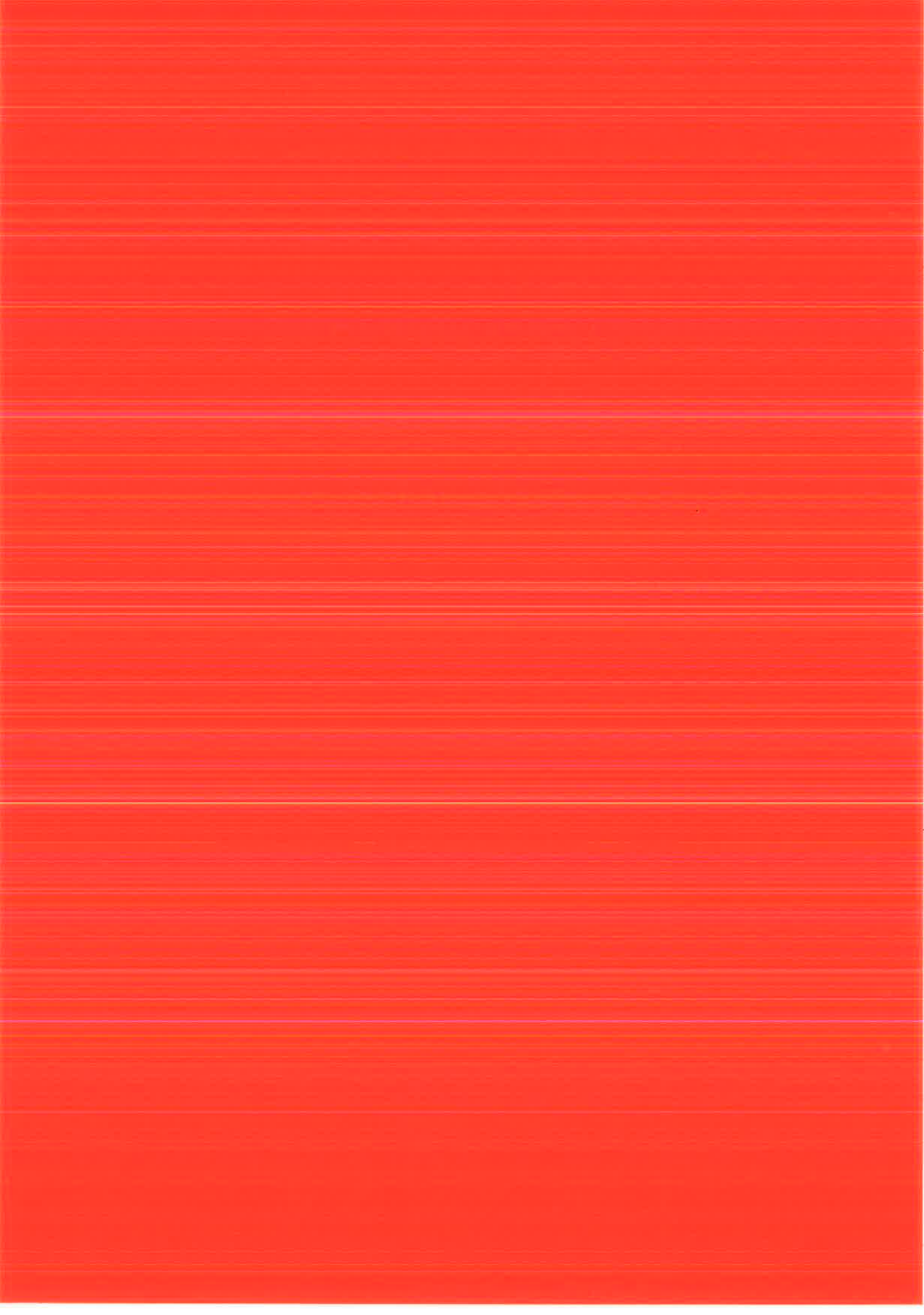
GEMEENTE AMSTERDAM

CONCEPT ONTWERP-BESTEMMINGSPAN

IJBURG EERSTE FASE

Verslag inspraakavond 8 november 1994

4 april 1995



3. Verslag inspraak-avond/hoorzitting IJburg

Gehouden op 8 november 1994 in de Koningszaal in Artis

Inleiding

Dit verslag betreft de gecombineerde inspraak-avond/hoorzitting over:

- het concept-bestemmingsplan IJburg 1e fase;
- hoorzitting aanvullende milieu-effectrapportage IJburg 1e fase;
- openbare zitting ontheffingsaanvraag geluidhinder.

De avond vond plaats op dinsdag 8 november 1994 in de Koningszaal van Artis.

Aanwezig waren ongeveer 200 belangstellenden.



Samenvatting

Tijdens de inspraakavond zijn de volgende zaken toegelicht:

- het concept bestemmingsplan IJburg 1e fase

Dit plan voorziet in de bouw van circa 8500 woningen. Het is een globaal plan. In het plan zijn uitgangspunten vastgelegd voor onder andere de begrenzing van het gebied, de weg- en openbaar vervoeraansluitingen, de toegestane bouwhoogtes, de woningaantallen en de dichtheden.

- het aanvullend milieu-effectrapport IJburg 1e fase

De landaanwinning en de inrichting van IJburg zullen zoveel mogelijk op milieuvriendelijke wijze worden uitgevoerd. Dit komt onder meer tot uiting in het 'Aanvullend milieu-effectrapport IJburg 1e fase', afgekort tot MER. Het rapport geeft inzicht in de bestaande natuurwaarden van het gebied en de veranderingen die ontstaan door de aanleg van IJburg. Daarnaast worden de mogelijkheden verkend om van IJburg een milieuwijk te maken, met uitstekend openbaar vervoer, minimaal energieverbruik, veel water en groen en ruimte voor natuur en recreatie.

- de ontheffingsaanvraag geluidhinder

Gekoppeld aan het bestemmingsplan zal aan de Gemeenteraad worden verzocht een waarde van 55+5 dB(A) voor het geluid van stedelijke wegen in het plangebied vast te stellen. Dit maakt het mogelijk in bepaalde situaties soepel om te gaan met geluidhinderzones. Geluidhinderzones bepalen de minimale afstand die moet worden aangehouden tussen de geluidsbron, in dit geval een weg, en de bebouwing.

De belangrijkste reacties kunnen als volgt worden samengevat:

Algemeen

IJburg is onaanvaardbaar omdat het de huidige functies van het IJmeer, de Diemerzeedijk en de Diempolders aantast. Het IJmeer had al lang tot beschermd landschap verklaard moeten worden. Het is een 'wetland' van internationale betekenis en maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur van Nederland. Het IJmeer draagt bij aan de kwaliteit van het leven van Amsterdammers en Waterlanders.

Waterland, met zijn openheid tussen binnendijs en buitendijs gebied en de dualiteit tussen water en land wordt met de aanleg van IJburg aangetast.

IJburg vormt een bedreiging voor de historische, open relatie van Muiden met het open water.

De aanleg van 18000 woningen zet de poort open voor dichtbouwen van het IJmeer.

IJburg is te duur.

Gezien de woningbehoefte moet IJburg er zo snel mogelijk komen.

Aanleg van IJburg betekent dat alleen de sociaal zwakken overblijven in de bestaande stad. Het is daarom beter juist daar te investeren in woningbouw.

Er zijn direct rond de stad voldoende alternatieven voor woningbouw, zoals de polders tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Gaasp, de Gemeenschapspolder, de Overdiempolder, Noord en rond de Amstel.

In Rotterdam is een experiment gestart met het ombouwen van kantoren tot woonhuizen. Bij de DRO wordt hier onderzoek naar gedaan. Waarom wordt dit niet eerst afgewacht?

Op korte termijn biedt de aanleg van deze woningen enig soelaas. Op langere termijn zijn nog veel meer woningen nodig. De verstedelijkingsproblemen moeten dan ook op Randstadniveau worden bekeken.

De uitbreiding van Amsterdam in zuid-oostelijke richting sluit beter aan op de aanwezige weg-, rail- en waterverbindingen en past goed in het Randstadmodel.

Reactie

Aanleiding voor woningbouw in het IJmeer is de oplopende woningnood. Verscheidene bouwlocaties, waaronder Waterland, Almere en de Bovenkerkerpolder zijn op hun geschiktheid onderzocht. IJburg

onderscheidde zich daarbij in positieve zin, met name vanwege de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Natuurlijk stuit de locatie ook op bezwaren. Bijvoorbeeld in verband met de negatieve gevolgen voor de natuur, die overigens voor een deel kunnen worden gecompenseerd. Andere locaties brengen echter ook bezwaren met zich mee.

De kern van de vraag wordt gevormd door de 50.000 woningzoekenden in Amsterdam. Daarom worden naast IJburg alle mogelijkheden voor woningbouw in de stad zo goed mogelijk benut.

Het plan voor IJburg behelst 18.000 woningen, waarvan de bouw zeker tot 2010 doorloopt. In die omvang kan IJburg als een volwaardig stadsdeel zelfstandig functioneren. Of er daarna een verdere ontwikkeling komt valt nu niet te voorspellen.

Het plan voor 18.000 woningen is financieel haalbaar.

Procedure

De inspraak is te laat gestart. Besluiten, zoals de aanleg van de Piet Heintunnel, het VINEX-akkoord en de aanleg van het proefeiland, maken het zeer moeilijk om op de principebesluiten terug te komen.

Reactie

Het definitieve aanlegbesluit over IJburg wordt pas eind 1995 genomen.

Diemerzeedijk

Het saneringsplan voor de Diemerzeedijk is volstrekt onvoldoende.

De saneringskosten voor de Diemerzeedijk vallen veel hoger uit dan de genoemde 120 miljoen.

De Diemerzeedijk moet behouden blijven als natuurgebied, ook na de sanering.

Ook de zones in het Diemerzeedijkgebied die nog niet onderzocht zijn moeten bij het saneringsonderzoek worden betrokken.

Reactie

De vervuiling kan niet in zijn geheel worden verwijderd. Alleen de allervuilste plekken worden weggehaald. De rest wordt ge_soleerd en afgedekt waarna het gebied deels een natuur en deels een recreatieve bestemming krijgt. Voor de kosten is 120 miljoen uitgetrokken. Of dat genoeg is, hangt af van het definitieve saneringsplan.

Planinhoud

Als er dan toch gebouwd moet worden, dan alleen in de vorm van laagbouw, goed openbaar vervoer, maar ook voldoende parkeerruimte.

Hoe is de bewering dat IJburg uitmuntend openbaar vervoer gaat kennen, te rijmen met het feit dat er op z'n vroegst in 2005 een metro rijdt?

De wijk is teveel op autoverkeer ontworpen, in een te lage dichtheid.

Reactie

Het beoogde stadsbeeld zal voornamelijk laagbouw en middel-hoogbouw (tot zes bouwlagen) kennen, maar ook hoogbouw tot circa 12 verdiepingen rond de openbaar vervoerhaltes. De dichtheid zal rond de 60 wo/ha liggen, dichter nog dan bijvoorbeeld in Nieuw-Sloten. De inrichting wordt zo goed mogelijk afgestemd op het openbaar vervoer ervan uitgaande dat er een metro aansluiting komt. Totdat de metro rijdt wordt er met bussen in de openbaar vervoervraag voorzien.

Milieu/MER

Er ontbreekt een milieu-toetsingskader.

Uit het MER blijkt dat de toetsingscriteria voor bijvoorbeeld stikstofdioxide en koolstofdioxide niet gehaald worden.

Compensatie in de vorm van natuurbouw voor de Waterlandse kust is een 'sigaar uit eigen doos'. Er zou toch al aan natuurontwikkeling worden gedaan.

Het MER is incompleet. Basisvoorwaarden zoals slib-

berging, uitbreiding van de UNA-centrale, aanleg van vooroevers en sanering van de Diemerzeedijk worden niet behandeld. Verder ontbreekt aandacht voor de effecten op het zuidelijk IJsselmeergebied in zijn geheel, voor de bestaande gebruikers, met name bewoners, van het studiegebied, effecten op de omgeving zoals luchtvervuiling en geluidsoverlast en de effecten van het uitblijven van een OV-ontsluiting tot 2005.

Er moet eerst een locatie-mer komen.



Reactie

Het MER is inmiddels getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage. Daarbij zijn tevens de reacties en verslagen uit de inspraakronde betrokken geweest. In het toetsingsadvies komt de Commissie tot de conclusie dat het MER voldoende inzicht geeft in de milieuconsequenties van IJburg om een besluit over het bestemmingsplan te kunnen nemen.

Er komt geen locatie-mer. Wettelijk gezien is dit niet nodig. Er is wel een uitgebreide toelichting op de totstandkoming van de locatie-keuze van IJburg in productie. Deze zal als aparte publicatie in het voorjaar van 1995 verschijnen.

Voor compenserende natuurontwikkeling is gekoppeld aan IJburg 30 miljoen gereserveerd.

Ontheffingsaanvraag geluidhinder

Hoe kan een ontheffingsaanvraag worden ingediend voor wegen die nog niet zijn ontworpen?

Reactie

De ontheffingsaanvraag is conform de mogelijkheden die de Wet Geluidhinder op dit punt biedt.

Verslag

De voorzitter van deze avond, Martin Mulder, stelt de twee aanwezigen achter de tafel voor: Klaas van der Lee (stedebouwkundige van de Dienst Ruimtelijke Ordening) en Henk van Veldhuizen (projectmanager IJburg).

Dhr. van Veldhuizen leidt de avond in. De aanwezigen worden in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over het concept-bestemmingsplan, aanvullend milieu-effectrapport en de ontheffingsaanvraag geluidhinder IJburg. Aan deze avond is op 26 oktober 1994 een informatiemarkt voorafgegaan, waarbij voor- en tegenstanders zich presenteerden en tevens uitvoerig is gediscussieerd. Van Veldhuizen vat de belangrijkste punten hieruit samen.

De naam 'IJburg' past in eerdere aanlandingen in het IJ, zoals: Wittenburg, Kattenburg, enz.

Er is over de uitvoering van het project nog geen definitief besluit genomen.

Aanleiding om over woningbouw in het IJmeer na te denken is de oplopende woningnood. Er is gezocht naar nieuwe woningbouwlocaties, zoals Waterland, Almere, Bovenkerkerpolder en ook IJburg. Er is besloten om de Bovenkerkerpolder en Waterland voorlopig niet te bebouwen. Voor IJburg zag men goede redenen om te bebouwen, vooral vanwege de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dat heeft ertoe geleid dat er in februari 1994 een akkoord is gesloten tussen het Rijk en de regio Amsterdam, waarin afspraken zijn gemaakt voor de bouw van 100.000 woningen tot 2005. Voor eenderde in de bestaande steden, eenderde in de groeikernen en een deel in IJburg.

IJburg moet een gemengde wijk worden met 30% sociale huurwoningen en 70% duurdere huur- en koopwoningen.

De Gemeenteraad heeft in juli het akkoord goedgekeurd en besloten de IJburg-plannen voor te bereiden. In de loop van dit jaar wordt er een stedebouwkun-

dig plan gemaakt en worden proeven uitgevoerd met landaanwinnig en natuurontwikkeling. Tevens is gestart met de bestemmingsplanprocedure. In dit kader wordt thans een inspraakavond gehouden.

In de herfst van 1995 zal de Gemeenteraad het besluit moeten nemen of IJburg wel of niet doorgaat.

Uit de informatiemarkt kwamen de volgende hoofdbezwaren naar voren.

Ten eerste heeft IJburg de afbraak van een stuk natuurwaarde tot gevolg. Het IJmeer is ondiep, waar door er veel vogels fourageren. Als oplossing zijn hiervoor alternatieven bedacht, namelijk het op andere plaatsen aanbrengen van ondiepten.

Het tweede bezwaar betreft het uitzicht vanaf Durgerdam. Het silhouet zal veranderen. IJburg zal voornamelijk laagbouw en middel-hoogbouw (tot vier bouwlagen) kennen, maar ook hoogbouw van 12 verdiepingen rond de openbaar-vervoerhaltes.

Het derde bezwaar betreft de angst dat met IJburg het groene licht wordt gegeven om het hele IJmeer vol te bouwen. Tot 2010 hebben we echter onze handen vol aan de 18.000 woningen. Of er daarna een verdere ontwikkeling komt, is nu moeilijk te voorspellen. Als de Gemeenteraad najaar 1995 akkoord gaat, kan in 1996 worden begonnen met de aanleg van de eilanden, zodat in 1999 de bouw kan starten en de eerste woningen in 2000 klaar zijn.

Daarnaast kwamen in de discussie van 26 oktober 1994 onder andere de volgende punten naar voren.

De kosten per woning zouden enorm hoog zijn, omdat de kosten van de infrastructuur niet zouden zijn meeberekend. Vanuit de Gemeente is dit ontkend: de gemiddelde kosten per woning zijn niet hoger dan op vergelijkbare locaties. De meningen hierover bleven echter verdeeld.

Men was het er wel over eens dat er meer gebouwd moet worden in de stad. Lege terreinen opvullen, zoals IJ-oeveren, de VARA-strook, stadionterrein, leeg-

staande kantoren ombouwen tot woningen, enzovoort.

Als reactie op het argument dat de woningen beter in Almere gebouwd kunnen worden, heeft de Gemeente Almere aangegeven dat men dat wel zou willen, maar alleen als het werk meeverhuist. Anders betekent meer woningen: meer file. Bovendien is de huidige taakstelling van 30.000 woningen tot 2005 maximaal. Er was ook twijfel over de kwaliteit van de nieuwe woonwijk: de woningen zouden duur en slecht bereikbaar zijn. Het consortium Waterstad ziet echter wel mogelijkheden voor een mooie wijk.

Er werd gesteld dat IJburg een bodemloze put wordt. De 300 miljoen bijdrage van de Gemeente Amsterdam zou wel eens een veelvoud daarvan kunnen worden, en dat gaat ten koste van andere uitgaven. Omgelagen per jaar is het echter 30 miljoen. Dit is vastgelegd. Het lijkt veel, maar het is iets meer dan 10% van de jaarlijkse uitgaven voor stadsvernieuwing. IJburg belemmert de stadsvernieuwing dus niet.

Tot slot geeft Van Veldhuizen aan dat 500 mensen de informatiemarkt hebben bezocht, en dat er 30 schriftelijke reacties zijn ingediend. Wie de presentielijst tekent, krijgt het verslag van de discussies samen met het verslag van deze avond thuisgestuurd.

Toelichting op de planproducten

Dhr. van der Lee geeft vervolgens een toelichting op:

- 1) het concept-bestemmingsplan;
- 2) de milieu-effectrapportage ('MER');
- 3) de ontheffingsaanvraag geluidhinder.

Het concept-bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is een globaal plan: er is een uitwerkingsplicht. Op deze basis kunnen we nog niet bouwen. De uitwerkingen doorlopen op hun beurt een inspraak- en besluitvormingsprocedure. Basis voor het plan is de Nota van Uitgangspunten uit 1989. Verder zijn diverse technische onderzoeken en ontwerpstudies in het plan betrokken.

De sanering van de Diemerzeedijk wordt voorgesteld door middel van een omheining met een damwand

en afdekking met een afdeklaag. Daar boven op komt een park. De schone gedeelten blijven grotendeels in stand.

Infrastructuur: er komt een (metro)spoorlijn door IJburg in de richting van vervoluitbreidingen. Er komt een aantal haltes. Er is bovendien een tweede lijn gereserveerd voor de richting Zuid-Oost/Schiphol. Tevens is er een railverbinding voor de NS gereserveerd. De auto-ontsluiting is nog onzeker. Er zijn een paar opties, waarover nog wordt overlegd met Diemen, Muiden, Rijkswaterstaat en de Provincie. De verbinding langs Diemen-Noord wil Diemen niet. Een ontsluiting richting Gaasperdammerweg scoort het hoogst, maar geeft technische en financiële problemen. Een derde ontsluiting via de UNA-Centrale richting A-10 is ook een alternatief. Tevens zijn er fietsverbindingen in het bestemmingsplan opgenomen.

De milieu-effectrapportage (MER)

Voor IJburg moeten milieu-effectrapportages worden opgesteld, omdat:

- er sprake is van een landaanwinning groter dan 200 ha;
- er meer dan 4000 woningen worden gebouwd;
- er een jachthaven komt met meer dan 500 aanlegplaatsen.

Over de landaanwinning beslist het Rijk. Daarvoor wordt een aparte MER-procedure gevolgd. De bebouwing en de jachthaven komen in het bestemmingsplan aan de orde, waarvoor de Gemeente een bestemmingsplan-MER heeft opgesteld. Aanvankelijk leek ook het met de landaanwinning samenhangende verwijderen en bergen van slib MER-plichtig, maar inmiddels blijkt dat het slib zo schoon is, dat die plicht is komen te vervallen.

Als basis voor de MER gelden: de nota van uitgangspunten uit 1989, het bestemmingsplan 1e fase en veel onderzoeks- en inrichtingsvoorstellen.

In 1987 is al een MER gemaakt. Deze werd als onvoldoende beschouwd, waardoor een aanvullende MER nodig werd; deze staat vanavond ter discussie.

In de MER worden de milieuconsequenties van IJburg beschreven aan de hand van een vergelijking met de volgende 'alternatieven':

- 1) in het geval IJburg niet wordt aangelegd;
- 2) het huidige plan;
- 3) een plan waarbij, uitgaande van aanleg, de negatieve milieu-effecten worden geminimaliseerd.

De alternatieven zijn beoordeeld aan de hand van effecten op het gebied van ecologie, waterhuishouding, waterkwaliteit, landschap, bodemkwaliteit, luchtverontreiniging, geluidhinder, veiligheid, zandophoging en slibverwerking.

Geluidhinder

Van der Lee maakt duidelijk dat er ontheffingsaanvragen moeten worden ingediend voor:

- geluidsoverlast van de UNA-electriciteits Centrale (voor een deel van IJburg). Een klein deel van het bestemmingsplan valt binnen de geluidscontour;
- hoofdwegen in en naar het gebied. Uitgaande van de verkeersintensiteit die samenhangt met 18.000 woningen en 6.500 arbeidsplaatsen, wordt de grenswaarde van 50 dBA bij de voorgenoemde wegprofielen overschreden. Als de grens bij 50 dBA zou komen te liggen, zouden er te brede wegprofielen moeten komen, wat geen efficiënt gebruik van de ruimte is. Daarom is er een algemene ontheffingsaanvraag voor 55 dBA.
- de A-10. Bebouwing op een afstand van 440 meter uit de A-10 is onvoldoende, tenzij er een 4 meter hoog scherm komt. Anders moet een afstand van 600 meter worden bewaard.

Reacties

De voorzitter inventariseert vervolgens welke personen vragen en opmerkingen hebben.

Mevr. Desmit (vz. Stichting Vrienden van het Gein; zie ook schriftelijke reactie in bijlage):

Zij stelt dat woningbouw in het IJmeer onaanvaardbaar is, omdat het de huidige functies van het IJmeer, de Diemerzeedijk en de Diempolders aantast. *Het IJmeer is een overwinteringsgebied voor o.a. duikenden en voldoet aan de criteria van de*

Conventie van Ramsar, waarin wordt gesteld dat een gebied een 'wetland' is als er meer dan 1% van de trekvogelpopulatie verblijft. De Diemerzeedijk en polders zijn een essentieel verblijfsgebied voor ringslangen en een belangrijke verbindingszone tussen Waterland enerzijds en de Gooi- en Vechtplassen anderzijds.

Het IJmeer is een geliefd recreatiegebied, een essentiële binnenscheepvaartroute, drinkwaterreserve, opvang overtollig regenwater, koelwaterbron voor elektriciteitscentrales.

Als nadeel van IJburg noemt zij:

de zeer hoge bouwkosten; aantasting landschapschoon; het achterblijven van werkgelegenheid, waardoor er files ontstaan; luchtvervuiling en een eenzijdig samengestelde wijk.

Als alternatief noemt zij:

kantooruimtes beter benutten en overtollige ruimtes vrijmaken voor woningen. Verder moet telewerken worden gestimuleerd.

Dhr. Hoevers (bewoner; zie ook schriftelijke reactie in bijlage):

IJburg is een landschappelijke misdaad. Het IJmeer had al lang tot beschermd landschap verklaard moeten worden. Woningbouw is noodzakelijk, maar er zijn direct rond de stad alternatieven te over. Daar zijn weilanden die zonder bezwaar bebouwd kunnen worden, zoals de polders tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Gaasp: goed voor 20.000 woningen. De Gemeenschapspolder en de Overdiempolder zijn recreatiegebied. Hij pleit voor een ruil: de woningen van IJburg naar dit gebied en de recreatiefuncties naar het IJmeer.

Ook in Noord, langs de Rondweg in een strook van 800 meter breed en 7 km lang, kunnen 30.000 woningen komen. Waterland hoeft daarmee niet te worden aangetast. Zonder de Amstel te ontsieren, is woningbouw mogelijk in het gebied rond de Amstel tussen Buitenveldert en Ouderkerk. Het gebied tussen Amstelveen en Uithoorn kan ook bebouwd worden, zonder het 'groene hart' aan te tasten.

De sneltram zal tot metro moeten worden omgebouwd. Deze gebieden liggen nauwelijks verder van de stad dan IJburg.

Dhr. Griffioen (bewoner Diemerzeedijk):

Hij vindt het vreemd dat insprekers slechts enkele minuten krijgen om te reageren op wat in vijf jaar is 'bekonkeld'.

Hij nodigt dhr. van der Lee uit om te komen kijken naar de Diemerzeedijk. *De gifbelt die daar ligt, is de grootste van Europa. Damwanden eromheen zijn onvoldoende. De teerput die er is, staat daar al 10 tot 15 jaar. Als je op een warme dag over Kanaaldijk fietst, ruik je de chemicaliën. In de directe omgeving daarvan wil men dan voor ontielig veel geld een woonwijk realiseren! Het mooie gezicht naar Durgerdam en de Oranjesluizen wegnemen, dat is toch gewoon verschrikkelijk.*

Dhr. Zwart (Centrale dorpenraad landelijk noord/CDR; zie ook schriftelijke reactie in bijlage):

De verstedelijkingsproblemen moeten op Randstadniveau worden bekeken. De problemen van Amsterdam zijn gedeeltelijk ook randstedelijke en nationale problemen. Er moet een halt worden toegevoerd aan de ruimteconsumptie. Nieuw-Oost is geen lange-termijnoplossing. Over tien jaar staan we weer voor een dilemma. Er dreigt een spookbeeld te ontstaan van de Randstad als een soort Los Angeles: suburbs, autowegen en hier en daar restruimtes, die het predikaat 'natuur' krijgen.

De CDR is van mening dat Waterland (onlangs aangewezen als waardevol cultuurlandschap) door de bouw van IJburg wezenlijk wordt aangetast. De openheid tussen binnendijs en buitendijs gebied en de dualiteit tussen water en land wordt met IJburg aangetast.

De eeuwenoude band die Muiden en Durgerdam hadden met het IJmeer, wordt verstoord.

De suggestie dat natuur en milieu door de bouw van IJburg aan kwaliteit zullen winnen, is luchtfluitserij en wishful thinking. Hij noemt het opvallend dat de ecologische verbindingzone tussen Waterland en het Gooi, die in het Structuurschema Groene Ruimte nog prominent aanwezig was, nu van de kaart is verdwenen. De compenserende maatregelen met natuurbouw wijst de CDR af.

De CDR dringt aan op bezinning en het goed luisteren naar de argumenten van tegenstanders.

De Gemeenteraad zou zich (in negatieve zin) onsterfelijk maken door IJburg te verwezenlijken.

Dhr. ten Wolde (Watersportvereniging Durgerdam; zie ook schriftelijke reactie in bijlage):

Op plannen als IJburg wordt door burgers doorgaans gelaten gereageerd. Men denkt toch geen invloed meer uit te kunnen oefenen. Wij gaan ervan uit dat deze inspraakavond serieus bedoeld is.

Water is onmisbaar voor zeilers en vaarders en alle burgers, het zuivert de atmosfeer en is heilzaam voor de geestelijke en lichamelijke volksgezondheid.

Steeds meer wordt beslag gelegd op watergebieden voor woningbouw. De woningen in IJburg zijn voor mensen met een gevulde beurs. Dat geldt ook voor de geplande jachthaven. De Amsterdammers die noodgedwongen dicht bij huis hun recreatie moeten zoeken, zien een stuk open water verdwijnen en moeten verder weg voordat ze rustig kunnen recreëren. Hij vraagt zich af waarom er zoveel haast is en niet eerst de STOGO-enquête naar het gebruik van het IJmeer, die in opdracht van Rijkswaterstaat Flevoland wordt uitgevoerd, wordt afgewacht.

Het IJmeer is een internationaal wetland en onderdeel van de ecologische hoofdstructuur van Nederland. Dat geeft het belang van het IJmeer aan. Nieuwbouw leidt tot onomkeerbare milieu-offers; verkleining van het wateroppervlak leidt tot thermische verontreiniging. Het punt is bereikt dat er geen offers meer van het milieu gevraagd kunnen worden. IJburg betekent teloorgang van het wijde karakter van het IJmeer: aantasting van de horizon over vele kilometers en het verdwijnen van weer een stuk rustgebied in ons land.

Dhr. Verkade ('Boos op Nieuw Oost'; zie ook schriftelijke reactie in bijlage):

Wie de MER en een rapport van DHV leest, vindt voldoende argumenten tegen Nieuw-Oost. Hij citeert vervolgens passages uit de twee bovengenoemde rapporten.

De conclusie van 'Boos op Nieuw Oost' is, dat het IJmeer bijdraagt aan de kwaliteit van het leven van Amsterdammers en Waterlanders.

Men ziet nog veel onopgeloste problemen bij het

bestemmingsplan IJburg 1e fase, zoals: de sanering van de Diemerzeedijk; koelwaterlozing UNA-Centrale; ontsluiting bij Diemen; luchtverontreiniging boven Amsterdam; de NS-aansluiting; veronachtzaming van de waterrecreatie en de rentabiliteit van IJburg. Het is onverantwoord om op deze basis een beslissing te nemen over een dergelijk verstrekkend plan als IJburg.

Mevr. van Vrijberghe de Koning (Stichting Behoud Vesting Muiden):

Muiden heeft historisch altijd aan open water gelegen, met het mooie uitzicht op Durgerdam. Tegen bebouwing in iedere vorm van het IJmeer. Nieuw-Oost vraagt om een ontsluiting en die lonkt naar Almere. De afsluiting van Muiden met een dijk en wegen doet Muiden de das om. In Rotterdam is een experiment gestart met het ombouwen van kantoren tot woonhuizen. De vastgoed-analist, *dh. Rust*, weet hier alles van. Misschien bespaart dit wel 18.000 woningen. Wij willen Muiden aan het open water houden!

Dhr. Doornkate

(Dorpsraad Durgerdam; zie ook schriftelijke reactie in bijlage):

Hij vindt dat de inspraak voor deze belangrijke besluitvorming veel te laat is gestart. Allerlei andere besluiten, zoals de aanleg van de Piet Heintunnel, het in principe akkoord gaan met de Vinex-overeenkomst, aanleg van een proefeiland enzovoort, maken het zeer moeilijk om op de principebesluiten terug te komen. Het is een onomkeerbare besluitvormings-procedure. De huidige inspraak lijkt een rituele dans zonder enig effect te zijn.

Tijdens de Kamerverkiezingen is in landelijk Noord een referendum gehouden: 11,3% was vóór aanleg van IJburg, 10,8% had geen mening en 77,9% was tegen. Een duidelijke uitslag waarmee rekening dient te worden gehouden.

Hij is niet alleen tegen omdat het zijn 'achtertuin' is, maar ook die van duizenden Amsterdammers, die gebruikmaken van het gebied.

De planning van bouwlocaties getuigt van weinig visie. Op korte termijn biedt de aanleg van deze

18.000 woningen enig soelaas. Op langere termijn, wanneer nog veel en veel meer woningen nodig zijn, kan toch niet worden doorgegaan met alle rond de stad beschikbare ruimte te bebouwen. Het zou van wijs beleid getuigen, wanneer er elders in Nederland niet alleen woningen zouden worden gebouwd, maar ook werkgelegenheid en recreatiemogelijkheden worden geschapen. Een spontane migratie binnen Nederland zou het gevolg zijn.

Almere kampt met gebrek aan werkgelegenheid, waardoor onnodig veel reisbewegingen worden gemaakt. Nederland is bepaald niet vol; de Randstad wel, getuige ook het SISWO-onderzoek 'Duurzaam onderdak'.

Er is nog zo ontzettend veel onzeker met betrekking tot toekomstige consequenties, dat het haast van onbehoorlijk bestuur getuigt dat het Gemeentebestuur al met zoveel stappen akkoord is gegaan. Hij vraagt de voorzitter om een peiling te houden onder de aanwezigen, met de vraag wie vóór Nieuw-Oost is en wie tegen, waarbij ambtenaren niet mogen meestemmen.

De voorzitter neemt dit voorstel over en zegt toe de peiling later op de avond te zullen houden.

Mevr. Willems (Mokum Mobiel 99):

Het landschap moet behouden blijven, het uitzicht op het water is voor stadsbewoners van levensbelang. Als er toch gebouwd wordt, bouw dan laag, dan blijft het silhouet nog op peil. Liever helemaal niet bouwen. Juist voor stadsbewoners is fietsen buiten de stad een belangrijke recreatiebezigheid.

Als er toch gebouwd wordt, is railvervoer van groot belang. Maar bewoners willen ook een auto hebben. Er moet dus voldoende parkeerruimte komen.

De 'compacte stad'-gedachte is op zichzelf geen slecht idee, maar men draaft door: Zeeburg moet bebouwd worden en de bedrijven daar moeten weg. Nee, laat die bedrijven alstublieft in Amsterdam zitten. Het is werkgelegenheid. De stad moet niet té compact worden.

Zij spreekt haar teleurstelling uit over het feit dat er geen enkel Gemeenteraadslid aanwezig is.

Vervolgens stelt zij de vraag onder wiens verantwoordelijkheid het bestemmingsplan valt als er straks een

stadsprovincie is, en bij wie er dan in beroep kan worden gegaan?

Dhr. van Ravels (*Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer*):

Hij vraagt zich af waarom dhr. Oskam (directeur DRO) op deze avond niet aanwezig is, evenmin als op 26 oktober? Is hier sprake van minachting van de inspraakprocedure?

Hoe is de bewering dat IJburg uitmuntend openbaar vervoer gaat kennen, te rijmen met het feit dat er op z'n vroegst in 2005 een IJrailverbinding is? Tot die tijd moet men zich in volgepakte bussen of via verstopte wegen verplaatsen. Is de voorlichting hierover niet misleidend?

Hij is verbaasd dat op een maquette bij het Grondbedrijf, met daarop alle openbaar-vervoerslijnen tot 2010, de IJrail ontbreekt.

Hij heeft twijfels over de kosten van de sanering van de Diemerzeedijk, zijnde 120 miljoen. *Voormalig minister Alders schatte de kosten op 145 tot 185 miljoen. De gemeente moet het verschil, in ieder geval dus 25 miljoen, bijdragen. Hij vraagt of de brief van minister Alders bekend is en of de informatie over de saneringskosten niet misleidend is?*

Hij vraagt of staande kan worden gehouden dat IJburg financieel haalbaar is.

Hij vraagt zich voorts af waarom niet eerst de resultaten van een onderzoek van DRO naar de omzetting van kantoorruimte in woningen wordt afgewacht, voordat de verdere procedures voor Nieuw-Oost worden voortgezet.

Dhr. Booij (*Milieufederatie Noord-Holland*):

Zegt schriftelijke reactie toe. Hij noemt drie hoofdbezwaren.

Nieuw-Oost zou een onherstelbare ingreep betekenen in de cultuur, de natuurhistorie en het landschap. Compensatie is een 'sigaar uit eigen doos'. Hij vraagt zich af of de verondieping bij Waterland, gezien de slibkwaliteit, wel wenselijk is.

Uit het MER blijkt dat de toetsingscriteria voor bijvoorbeeld stikstofdioxide en koolstofdioxide niet gehaald worden. Noch in het plan, noch in het milieu-alternatief. Waar elders nemen de emissies dermate af, dat de milieudoelen voor deze stoffen

wél gehaald kunnen worden?

IJburg is erg slecht voor de volkshuisvestingssituatie. De noodzaak is fundamenteel niet onderzocht. Ook een locatie-MER ontbreekt. Dat is onaanvaardbaar. Hij waarschuwt voor het 'filtering down'-proces, waarbij de sociaal zwakken overblijven in bestaande wijken. De bestaande stad biedt veel meer mogelijkheden. Het is beter om hierin te investeren.

Dhr. Verhulst (*planoloog Stichting Stedelijke Vraagstukken*):

Hij verklaart zich voorstander van bebouwing van IJburg. Het ligt dichtbij het centrum en zal een aangenaam woongebied zijn, omdat het in een verkeersluw en waterrijk gebied ligt.

Hij is echter tegen het openhouden van een reservering van een infrastructuur die door het IJmeer naar Almere gaat. Dat legt een claim op het woonmilieu in de wijken. Dat wordt een verkeersriool. De ruimte voor wegen en metro en de breedtezones van geluidshinder vormen bij elkaar een geweldige barrière in het woongebied.

Hij noemt het een gebrek aan politieke wil om een keuze te maken over het ontwikkelingsperspectief van Nieuw-Oost, en of bijvoorbeeld de railverbinding naar Almere er moet komen.

Hij stelt de vraag of de gemeente bereid is om afstand te nemen van het ontwikkelingsperspectief richting Almere. —

Dhr. Wolterman:

Op het PEN-eiland en de Diemerzeedijk bevindt zich een grote populatie ringslangen. Het is de laatste en grootste populatie in het Westen van het land. Als er toch gebouwd wordt, moet de dijk worden gevrijwaard van recreatie en beschermd blijven voor watervogels en amfibieën als ringslangen.

Hij vraagt zich af of er rekening mee is gehouden, dat op het PEN-eiland een koelwaterlozingskanaal is aangelegd, en of bekend is dat de provincie er een vuilnisbelt wil creëren?

Dhr. van Balen (*Stichting Durgerdam; zie ook schriftelijke reactie in bijlage*):

Het IJmeer is een uniek recreatiegebied voor de

gewone Amsterdammer. De IJburg-bewoners hindert het niet dat het IJmeer wordt verpest. Zij hebben een jacht waarmee ze naar verre streken kunnen gaan en zo de horizonvervuiling ontlopen. Het hele gebied is een cultuurhistorische eenheid die met de bebouwing van IJburg wordt doorbroken.

Dhr. Lemmens ('Boos op Nieuw Oost'):

De MER is incompleet en biedt een volstrekt onvoldoende basis voor besluitvorming over de aanleg van Nieuw-Oost.

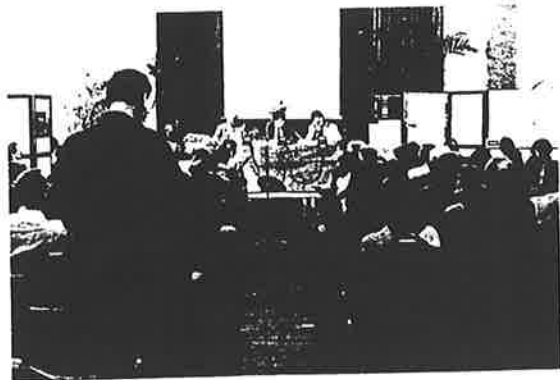
Een aantal basisvoorwaarden wordt niet behandeld, zoals: slibberging, uitbreiding UNA-Centrale, aanleg van de vooroevers, sanering Diemerzeedijk.

Voordat de MER's over deze onderdelen op tafel liggen, kan de thans gepresenteerde MER op geen enkele wijze als basis dienen voor een te nemen Gemeenteraadsbesluit.

Het ontbreken van onderzoeksgegevens wordt in de MER onderkend. Ook problemen die niet worden onderkend, ontbreken, zoals:

- de effecten van Nieuw-Oost op het Zuidelijke IJsselmeer in zijn geheel (minder water waardoor kans op botulisme en een kleinere opvangcapaciteit bij wateroverlast);
- de effecten voor huidige gebruikers in het studiegebied (de bewoners komen niet aan bod);
- de effecten op de omgeving (uitstoot gas, stank- en geluidsoverlast, teloorgang luchtzuiverende functie oppervlakte);
- de effecten van het uitblijven OV-ontsluiting tot 2005: de verkeerscumulatie op de A-10 en de vermeerdering van de recreatieve druk in combinatie met de vermindering van wateroppervlakte.

Door de fragmentering van de MER in deelonderzoeken ontstaat een onduidelijk en misleidend beeld. Er wordt procedurele verwarring gezaaid. Het is onduidelijk op basis van welke MER's er besluiten worden genomen. De DRO-rapporten gaan uit van een voldongen feit dat niet meer is terug te draaien. De toon is: ombuigen van alle negatieve onderzoeksresultaten naar een voor Nieuw-Oost positieve uitkomst.



Dhr. Wegman ('Boos op Nieuw Oost'):

IJburg wordt de duurste slaapstad van Nederland. Het kost miljarden en wordt een architectonische monocultuur. Het geld van IJburg kan beter worden gebruikt voor stadsvernieuwing van hoge kwaliteit met een grotere bevolkingsdichtheid per km². Hij wijst op het gevaar van overschrijding van de kosten.

IJburg draagt niet bij tot een compacte stad. Het ligt 6-8 km van het CS. Het wordt een satellietstad. Het maakt bewoners afhankelijk van de auto. De plannen zijn een slap aftreksel van een oud ontwerp uit 1966 ('Pampusstad' van V/d Broek & Bakema). Het aanplempen van een natuurgebied is 'stadsarchitectuur van de luiheid'. Hij is bang voor schoffering van de burens in het ROA: machtspolitiek zonder overleg. Amsterdam groeit volgens een olievlek. Dezelfde hoeveelheid mensen verspreidt zich over een steeds groter oppervlak.

Freek Huson ('Wurg IJburg'; zie ook schriftelijke reactie in bijlage):

Het IJmeer is een internationaal erkend natuurgebied en van zeer groot belang voor de kwaliteit van lucht en drinkwater. Deze functie neemt af door het afnemend wateroppervlak en een toename van de verontreiniging als gevolg van verkeerstoename en uitbreiding van de UNA-Centrale.

De recreatieve functie is zeer belangrijk. Muiden en Durgerdam zijn 's zomers toeristencentra. Meer ligplaatsen erbij is onlogisch, aangezien het wateroppervlak sterk wordt verkleind. Voor Amsterdammers betekent het een beperking van de recreatieve mogelijkheden.

Hij is bang voor een toename van het autoverkeer, ondanks het eventuele goede openbaar vervoer. De financiën voor de verbinding zijn nog lang niet rond.

Dhr. Holstein (*Milieu Centrum Amsterdam*):

Hij verklaart zich tégen op ecologische natuur- en cultuurhistorische gronden en schaart zich achter reeds gemaakte bezwaren. Hij noemt de geplande dichtheid van bebouwing (60 woningen per ha) teleurstellend laag, waardoor een groot Nieuw-Oost nodig wordt.

Beter is een aantal van bijvoorbeeld 100 per ha. Of is men bang dan de woningen niet meer kwijt te raken?

De wijk is teveel op autoverkeer ontworpen. De parkeernorm 1,3 parkeerplaats op 1 woning is ongehoord voor Amsterdam. Alles is vaag, maar de parkeernorm is al wel vastgesteld. Hij doet een oproep om de wijk op goede milieudoelstellingen te ontwerpen.

Hij is verontrust over de parkbestemming van de Diemerzeedijk. De recreatiedruk leidt tot aantasting van de groene schegge uit de lobbenstructuur.

In de ROM-nota worden instrumenten aangereikt, waardoor het Amsterdamse beleid van integratie van ruimtelijke ordening en milieu gestalte kan krijgen en de milieukwaliteit in nieuwbouw bewaard kan worden. Bij IJburg is hier niets van terug te vinden. Er is geen enkel toetsingskader van het milieu.

Milieukwaliteitsnormen moeten ook op bestemmingsplanniveau worden vastgelegd, bijvoorbeeld door het milieuprestatiesysteem ook hier toe te passen.

Dhr. Velders (*bewoner; zie ook schriftelijke reactie in bijlage*):

In het bestemmingsplan onderdeel 3, blz 32, staat nog maar weinig van wat er in de oude MER stond over de Diemerzeedijk. Het voorvoegsel "chemisch" is weggelaten. Vroeger mocht er niet gebouwd worden voordat er gesaneerd was; nu is dat verschoven tot het moment van de start van de verkoop van de woningen.

De voorgestelde sanering via het 'inpakken' betekent het gif bewaren voor toekomstige generaties. Een kaartje van de Gemeentelijke Milieudienst met daarop alle verontreinigde plekken uit 1989 heeft hij nooit meer in stukken teruggevonden, noch in de informatie naar de burgers. Er is sindsdien nog meer

bijgekomen, wat met het onderzoek naar een schoon gronddepot boven tafel kwam.

Hij bepleit dat onderzoek over de gehele oppervlakte verricht moet worden, zeker nu het gebied parkbestemming wordt!

Hij citeert een brief dd. 18-8-1990 van Gedeputeerde Staten aan het Ministerie van Vrom. Daarin wordt gesteld dat de verontreinigingsgraad van de 'hot spots' voor vrijwel alle stoffen uit de Leidraad Bodemsanering de C-waarde overstijgt. Volgens de brief moet het wederom vrijkomen in het milieu van de stoffen dioxines en PCB's absoluut worden voorkomen. Er is een zeer heterogeen verontreinigingspakket. De mobiliteit van de verontreiniging blijft niet beperkt tot het grondwater.

Volgens hem waren de saneringskosten aanvankelijk gepland op 240 miljoen gulden. Nu wil men het voor veel minder doen, omdat er een Amsterdams aandeel van 10% is.

Hij maakt excuses aan ex-wethouder Ten Have:

"Vanaf 1989 heb ik hem op alle inspraakavonden verweten geen gebruik te willen maken van de kennis over de vervuiling van de Diemerzeedijk, die niet in de rapporten staat, maar wel bij mensen bekend is. Via een oud-raadslid is me meer duidelijk geworden. Ten have heeft van een hoge ambtenaar een zwijgplicht opgelegd gekregen omtrent de vervuiling op de Diemerzeedijk. Maar ik laat mijn mond niet snoeren door een milieudienst."

Dhr. Haye (*'Nederlands genootschap van sprekers'*):

Hij leest voor uit Staatsblad 763. Daarin wordt de begrenzing van het IJsselmeer langs de oevers van Amsterdam, Diemen en Muiden vastgesteld, iets wat vanwege gemeentelijke herindeling jaren op zich heeft laten wachten.

Hij citeert: *"Aangezien Amsterdam een concentratie van havenactiviteiten heeft, is een groot wateroppervlak bij deze gemeente ingedeeld: 1124 hectare. Het indelen van dit wateroppervlak bij Amsterdam houdt geen oordeel in over de begrenzing van de woningbouwlocatie Nieuw-Oost. Deze begrenzing vormt onderwerp van een nadere studie."* Volgens hem is deze tekst voldoende om de zaak voor zeker 15 jaar te trainen.

Dhr. van Pinxteren (bewoner):

Hij heeft in het voorjaar een tocht gemaakt naar Pampus. Daar heeft hij gezien wat het IJmeer is. *Onvoorstelbaar als dit door woningbouw wordt aangetast. Almere wil wel meer woningen bouwen, mits ze werkgelegenheid en verbindingen krijgt. Amsterdam is van een groot probleem af als ze Almere daarin steunt.*

Hij stelt dat IJburg niet tegen de zin van de meerderheid mag worden doorgedrukt.

Dhr. Bouwman (bewoner):

Hij vindt de analyses tijdrovend en is bang dat het allemaal lang gaat duren. Hij vindt dat we niet moeten onderzoeken tot de zaak 'morsdood' is. Hem valt op dat men alleen roept wat men niet wil. Hij kan zich niet onttrekken aan de indruk, dat al die mensen uit eigenbelang tégen zijn. *Een groot deel komt uit Durgerdam en er wordt van alles met de haren bijgesleept. Het mag volgens hem niet zo zijn, dat het belang van 18.000 woningen en 40.000 mensen volkomen ondergeschikt wordt gemaakt aan de hyperboliek van de bezwaren van mensen die zich in hun privé-belang aangetast voelen. Voor Amsterdammers is het onmogelijk een betaalbare woning te krijgen. Met de aanwezige gifbelt wordt bovendien van de nood een deugd gemaakt. Voor het opruimen ervan is toch geen geld. IJburg moet er zo snel mogelijk komen.*

Dhr. Knoop Coopmans (oud-Gemeenteraadslid voor de PvdA; op persoonlijke titel):

Hij heeft zijn fractie destijds 'helaas' niet mee kunnen krijgen in zijn standpunt. Nederland heeft besloten de Markerwaard niet aan te leggen. *Het zou slecht zijn als Amsterdam alsnog een deel inpikt en andere gemeenten stimuleert het voorbeeld te volgen. Amsterdam raakt met IJburg een uniek recreatiegebied kwijt. Met IJburg wordt de recreatie-'kip met gouden eieren' geslacht voor beperkte woningbouw. In het bestemmingsplan wordt gesproken over de 1e fase. Hij weet dat er ook een 2e, 3e en 4e fase zijn. In het Structuurplan wordt gesteld dat de verstedelijkingsrichting waarin B & W vinden dat Amsterdam moet uitgroeien, de oostelijke richting is. Hij is bang voor een Groot Nieuw-Oost. Nieuw-Oost*

wordt niet in een groter kader geplaatst. Er is een zwijgen over wat men uiteindelijk wil. Hij pleit voor een ontwikkeling in Zuid-Oostelijke richting, passend bij de aanwezige weg-, rail- en waterverbindingen. Zo ontstaat uitbreiding in het Randstadmodel. De Randstad krijgt dan een hoof-ijservorm.

Een andere punt dat hij aanroert, zijn de financiën. *De kosten voor de 18.000 woningen vergen een investering van 450 miljoen. Zelfs met een rijksbijdrage van 110 miljoen resteert er voor Amsterdam een investering van ruim 300 miljoen. Daarbij zijn de kosten voor de rail-infrastructuur en de sanering van de Diemerzeedijk nog niet meegerekend. Is dit het waard? Willen we dat betalen?*

Beantwoording van de vragen

Dhr. Vermeulen (DRO) is verheugd dat gegevens uit het MER zijn aangehaald. Over de compensatie van natuurwaarden merkt hij op, dat het duidelijk is dat er moet worden gecompenseerd, anders gaat de specifieke, internationale functie van het gebied verloren. Hoe de natuurwaarden moeten worden gecompenseerd, wordt nog bestudeerd. Ook de vragen: wat voor IJmeer willen we hebben, wat zijn de huidige waarden van het IJmeer, moeten nog onderzocht worden. Hij noemt het een uitdaging om in een natuurgebied uit te breiden. Een aantal voorstellen is in het milieu-alternatief verankerd.

Een belangrijk effect is de verstoring. Er verkeren veel storingsgevoelige vogelsoorten in het gebied.

Hij bestrijdt dat de koelwaterlozing van de PEN-Centrale niet is meegenomen in het MER: er is zelfs een MER voor de uitbreiding van de centrale gemaakt, op basis waarvan een vergunning is afgegeven. De watertemperatuur mag niet verder stijgen dan met 3 graden.

De geplande vuilnisbelt op het PEN-eiland is niet doorgegaan vanwege de ecologische waarde ter plaatse. Over de Slib-MER merkt hij op: na bijstelling van de Milwabo blijkt dat het heel schoon en gebiedseigen slib is. De vraag is: verstoort natuurbouw bestaande waarden?

De MER dateert van vóór de Nota Ruimtelijke Ordening & Milieu (Gemeente Amsterdam). Het ligt in

de bedoeling om bij de uitwerking het milieuprestatiesysteem mee te nemen, alsmede de milieubelasting van Nieuw-Oost.

Dhr. van der Lee (DRO):

Nieuw-Oost zou een openbaar-vervoerstad moeten worden. In de spits zou 60% gebruik moeten maken van het openbaar vervoer. Dat is haalbaar, omdat Nieuw-Oost dichtbij de stad ligt. Er zijn geen alternatieven op korte termijn.

In Nieuw-Oost is de basis gelegd voor een zo beperkt mogelijk autogebruik. Niettemin zijn twee ontsluitingen nodig (vanaf Zeeburg en nabij de PEN-Centrale), omdat één ontsluiting te gevaarlijk is.

Hij geeft aan te verwachten dat de norm van 1,3 parkeerplaats per woning bij de verdere uitwerking van de plannen zal worden teruggebracht. Er wordt gestudeerd op alternatieve vormen van collectief autobezit en -gebruik. Verder is de inrichting van IJburg geënt op fietsgebruik.

De IJrailverbinding naar Almere zal niet op korte termijn worden gerealiseerd. Er is een studie gaande naar de mogelijkheden van zo'n IJrail. Verwacht wordt dat de druk op de bestaande railverbindingen (NS) ernstig toeneemt, waardoor verdriedubbeling nodig is. De NS hebben een model waarbij er één railverbinding is door het IJmeer. Als alternatief is er het doortrekken van de metro naar Almere. Dit gaat echter pas een rol spelen bij een grotere omvang van Nieuw-Oost. Een 'klein' Nieuw-Oost (18.000 woningen) kan moeilijk gepaard gaan met een railverbinding. Overigens is afgesproken geen wegverbinding door het IJmeer te maken.

Er valt nog niet te zeggen of de IJrail onder danwel boven water komt te liggen. Iedereen wenst onder water, maar dat kost veel geld. Een en ander zal nog minstens zo jaar duren.

De Diemerzeedijk is een zeer vuil gebied en sinds de 60-er jaren niet toegankelijk. De huidige recreatieve waarde van het gebied is dus beperkt, maar de natuurwaarde is daardoor wel sterk aanwezig. Als je de vervuiling wilt 'inpakken', is het onontkoombaar dat die natuurwaarden verloren gaan door afdekking en indamming. Er zullen echter gedeelten behouden blijven. Bij de inrichting kan niet alleen

worden gedacht aan een parkbestemming, maar ook aan sportgelegenheid en natuurlijke oevers.

Hr. van Ravels merkt op dat alle vragen en niet alleen zijn vragen moeten worden beantwoord.

Dhr. van Veldhuizen (projectmanager):

De sanering van de Diemerzeedijk moet geschieden, ongeacht of IJburg er komt of niet. Afgraven in zijn geheel is niet mogelijk. Daarom is gekozen voor het deels verwijderen (de vuilste delen) en deels isoleren. Over de kosten zijn afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio Amsterdam. Er is gezamenlijk 120 miljoen uitgetrokken. Of dat genoeg zal zijn, is niet duidelijk, want er is nog geen duidelijk plan; B & W hebben hiertoe pas onlangs besloten. Hij geeft aan de brief van voormalig minister Alders niet te kennen. Tevens wil hij graag gebruikmaken van de lokale kennis van de heren Griffioen en Velders.

Met een metroverbinding richting CS en Zuid-Oost is IJburg optimaal verbonden met werkgelegenheidsconcentraties in en rond de stad. De keuze voor IJburg is voor een belangrijk deel ingegeven door de goede mogelijkheden voor openbaar vervoer. De metro kan pas rijden als er voldoende mensen wonen. De aanlegkosten zijn voor rekening van het Rijk. Eenderde is gedekt door rijksafspraken, over de rest moet nog worden onderhandeld. Hierover moet duidelijkheid zijn vóór het besluit van de Gemeenteraad over IJburg. Als er geen duidelijkheid komt over de aanleg van de metro, is zijn advies: IJburg niet bouwen. Volgens hem is het niet nuttig om de studies over het omvormen van lege kantoren tot woningen af te wachten. Er staat maximaal 300.000 tot 500.000 m² kantoorruimte leeg, wat neerkomt op maximaal 3.000 tot 5.000 woningen. Voorzover het haalbaar is om deze woningen te realiseren, is dit volstrekt onvolgende.

De voorzitter meldt de reden van afwezigheid van dhr. Oskam: deze is op vakantie. (Reactie zaal: deze datum was toch al langer bekend!)

Vervolgens hebben de aanwezigen gelegenheid om te reageren in een 2e ronde.

Dhr. Hoevers heeft aangegeven wat hij niet wil, maar ook alternatieven aangedragen. Hij doet een oproep om de blik af te wenden van het IJmeer en te kijken naar landschappelijk minder interessante weilanden rond de stad, om daar woningen te bouwen.

Dhr. van Ravels stelt, dat hij geen antwoord heeft gekregen op zijn vragen

Dhr. Velders:

Op een info-avond van de ROA op 28-4-94 heeft hij gevraagd of eventuele tekorten van Nieuw-Oost afgewenteld zullen worden op de bewoners van Amsterdam of op de Deelraad Zeeburg. Het antwoord van mevr. Horsselberg was toen dat, in het kader van de Vinex, afspraken zijn gemaakt met het Rijk over een bijdrage van 3,2 miljard gulden, waarbij de ROA budgethouder is en de middelen via een verdeelsleutel aan de gemeenten zal doorgeven. De ROA loopt de risico's bij dit regionale project. Bij niet te voorzien tegenvallers wordt opnieuw met het Rijk overlegd over de aanvulling van de tekorten. Daarbij wordt uitgegaan van de 'blauwe hoed'-constructie: als de hemel naar beneden valt, zitten we er allemaal onder.

Een bewoonster merkt op: *IJburg is IJdelburg.*
Een bewoner had begrepen, dat deze bijeenkomst ook een hoorzitting is over de aanvraag ontheffing geluidhinder. Hij vindt dit uiterst ongelukkig. De hoofonderwerpen vergen meer aandacht, waardoor dit aspect niet goed aan de orde kan komen. *Welke wegen/stroken vallen wel/niet onder de ontheffingsaanvraag? Zijn daar concrete tekeningen van? En geldt de geluidhinder ook voor het geval het openbaar vervoer niet, of niet tijdig gereed komt?*

Dhr. van der Lee (DRO):

Het geldt voor de A-10. Daar geldt een zone van 440 meter waarbij de geluidsnorm met 1 dBA wordt overschreden als er een 4 meter hoog scherm is geplaatst. Verder geldt de aanvraag voor de aansluitingen en het hoofdwegenstelsel in het gebied zelf. In schetsvorm zijn er concrete tekeningen, maar hier zijn de wegen alleen indicatief aangegeven.

Een bewoner stelt, dat dus ontheffing wordt aangevraagd voor wegen die nog niet zijn ontworpen.

Op welke wet baseert men zich dan als er geen concrete aanvraag is? Hij kan niet weten waartegen hij bezwaar moet maken, als hij niet weet om welke wegen het gaat.

Dhr. van Dongen (DRO) merkt op, dat het een globaal bestemmingsplan is en er een algemene ontheffing wordt aangevraagd van 60 dBA voor alle wegen die er in het gebied komen. Het bestemmingsplan is zodanig van opzet, dat de wegen nog niet zijn aangegeven. Er komt één hoofdontsluitingsweg, of er komen er meer. Er is alleen indicatief aangegeven dat, als op de voorkeursgrenswaarde wordt gemikt, er ontzettend brede profielen nodig zullen zijn.

Een bewoner vraagt naar de inwerkingtreding van het railvervoer. *Welk jaartal wordt bij de berekeningen gehanteerd?*

Dhr. van Dongen:

Er wordt uitgegaan van een maatgevende intensiteit gedurende een periode. Als te overzien is dat het openbaar vervoer niet gaat rijden, wordt dat voor lief genomen, maar als het te lang gaat duren, moet daar rekening mee worden gehouden.

Voorzitter:

Moeten de wegen concreet zijn ingetekend om te voldoen aan de bezwaarprocedure aanvraag geluidhinder? Dhr. van Dongen antwoordt, dat daaraan zijns inziens voldaan wordt. Wat hem betreft kan het wel.

Voorzitter zegt toe dat in het verslag op dit punt zal worden teruggekomen, met een wettelijke verwijzing en het veronderstelde jaar van inwerkingtreding van railvervoer(*).

() De ontheffingsaanvraag is conform de Wet Geluidhinder, art. 82 t/m 87a. De verkeersprognoses en geluidhinderberekeningen die aan de aanvraag ten grondslag liggen, hebben betrekking op de situatie in het gebied over een periode van 10 jaar. Het gebied wordt tot 2005 wat open-*

baar vervoer betreft, ontsloten via bussen; daarna met een metro. De metro rijdt zodoende binnen 5 jaar na bouw van de eerste woningen. De maatgevende situatie voor de ontheffingsaanvraag ontstaat daarmee ruim binnen de gestelde periode. Daarnaast zijn de voor de berekeningen maatgevende verkeersprognoses gebaseerd op circa 20.000 woningen. Doordat rond 2005 maximaal 12.000 woningen zijn gebouwd, is de invloed van het nog niet rijden van de metro op de geluidhinderberekeningen vóór die tijd dus beperkt.

Een bewoner merkt op dat, zoals in de meeste plannen, ook hier veel vaagheden zijn. *Eén ding staat altijd vast: de kosten. Men weet precies wat het gaat kosten. Maar men moet toch weten dat het nooit binnen de begroting blijft. Hij vraagt om twee werken te noemen, die binnen de begroting zijn gebleven?* ("Dan krijgt u van mij een ijsje.")

Hij is bang dat de kosten de pan uitrijzen en Amsterdam er een molensteen om de nek bij heeft. *Waarom niet bouwen in Westpoort, waar al 30 jaar terrein braakligt.*

Dhr. van Veldhuizen:

De gemeente reserveert het Havengebied voor uitbreiding van havenactiviteiten. Het is bovendien ongeschikt voor woningbouw vanwege de geluidhinderzones van de activiteiten in de havens. Zowel de Piet Heintunnel als de AVI-West zijn geheel volgens planning gebouwd.

Dhr. van Ravels merkt op, dat dhr. van der Lee heeft gezegd geen andere ruimte te kunnen bebouwen dan Nieuw-Oost. Hij heeft zich daaraan gestoord, want er zijn vele andere suggesties gedaan. De Noordelijke en Zuidelijke IJ-oever, ombouw van kantoorruimten, de voorstellen van dhr. Olij voor verdichting enzovoort. Hij heeft nog steeds geen antwoord gekregen op zijn vragen over de financiële haalbaarheid en over de maquette waarop de IJrail ontbreekt.

Dhr. van Veldhuizen:

Financieel haalbaar? Ja. De maquette is van de Noord-Zuidlijn, daar staat de IJrail niet op. Hij zegt toe samen met dhr. van Ravels de maquette te gaan bekijken.

Mevr. Willems:

Het is beter om in Almere verder te bouwen, of richting het zuiden. Het groene hart is niet 'heilig' en kan best bebouwd worden met laagbouw met groen eromheen.

Hr. Velders stelt, dat de AVI-West met 500 miljoen begon en eindigde bij 1 miljard.

Dhr. Verhulst merkt op, dat zijn vraag over de barrièrewerking van de infrastructuur onvoldoende beantwoord is. *Het is onaanvaardbaar dat in een geheel nieuwe wijk wordt gewerkt met vrijstelling voor de Wet Geluidhinder voor wegen en woningen die niet bestaan. Dit is niet in de geest van de Wet Geluidhinder en het levert een onaanvaardbaar slecht woonklimaat op.*

Hoe breed is de zone waar niet gebouwd mag worden, uitgaande van 55 dBA bij alle infrastructuur die men wil maken?

Hij noemt een eventueel doortrekken van de railverbinding naar Almere vervoerskundig gezien volstrekte onzin.

Utrecht en het Zuiden van Nederland hangen met twee lijnen aan Amsterdam vast. Bij Weesp wordt de lijn al verdubbeld. NS klagen al over tegenvallend vervoer op de zuidlijn. Hij zou dat beter onderbouwd willen zien. Het is een kortzichtige visie op verstedelijking. Almere zal zich op den duur meer gaan oriënteren op de Gooi/Vechtstreek en Utrecht, waar geen ruimte meer is. De stap uit het ROA past in dit kader. De vraag of wordt afgezien van een ontwikkelingsrichting naar Almere, is bestemd voor de politiek. De DRO wil al 20 jaar een IJboulevard van Zandvoort naar Almere.

Dhr. van Dongen:

De voorkeursgrenswaarde 50 dBA is opgehoogd met 5 dBA, bij een verwachting dat autoverkeer stiller wordt. Bij een centrale as in Nieuw-Oost die op deze norm mikt, kom je uit op een zone van 300 meter waar geen woningen gebouwd kunnen worden.

Dhr. van Veldhuizen geeft een beeld van de verdere procedure: iedereen die de presentielijst heeft getekend, krijgt het verslag met bijlagen. Het bestemmingsplan zal in het voorjaar van 1995 ter visie worden gelegd. De aanwezigen worden daarvan op

de hoogte gehouden en tevens zal worden aangegeven op welke onderdelen het plan is aangepast, naar aanleiding van geleverde commentaren. Het is ook mogelijk schriftelijk reacties te geven.

Vanaf de officiële ter visielegging is het mogelijk zienswijzen kenbaar te maken. De Gemeenteraadscommissie voor Ruimtelijke Ordening zal daarna een hoorzitting organiseren, waarbij de bezwaarden hun zienswijzen kunnen toelichten. Deze vindt naar verwachting ná de zomer van 1995 plaats. Het bestemmingsplan wordt aan de Gemeenteraad voorgelegd op hetzelfde moment waarop zij beslist of het project door moet gaan.

Dhr. Vernooij vraagt of hij het goed begrepen heeft, dat de MER, de ontheffingsaanvraag en het Bestemmingsplan al sinds 25 oktober 1994 ter visie liggen?

Dhr. van Veldhuizen antwoordt, dat de ter visielegging van de MER inderdaad op 25 oktober 1994 is gestart. Tot eind november is er voor iedereen die vindt dat de MER onvoldoende inzicht geeft in de effecten van de bouw van IJburg, de tijd om dat kenbaar te maken. De bezwaarschriften gaan naar de onafhankelijke Commissie voor de Milieu-effectrapportages in Utrecht.

Dhr. Stadig (wethouder Gemeente Amsterdam) stelt, dat het duidelijk is dat de locatie op bezwaren stuit, en hoopt aan sommige bezwaren tegemoet te kunnen komen. Het probleem is dat alle andere locaties ook bezwaren met zich meebrengen. Als er woningbouwplannen rond de Gein of in het Groene Hart worden gepresenteerd, zit er ook een zaal vol met mensen met dezelfde argumenten. Het probleem van Amsterdam zijn de 50.000 woningzoekenden.

Vervolgens houdt de voorzitter de toegezegde peiling onder de aanwezigen. In hoofdlijnen vóór IJburg verklaren zich 5 aanwezigen; tégen zijn ca. 150 personen. 5 personen geven aan over een urgentiebewijs te beschikken.

Onder dankzegging van de inbreng van de aanwezigen sluit de voorzitter omstreeks 23.05 de bijeenkomst.



4. Binnengekomen reacties

over de tijdens de inspraak-avond en hoorzitting behandelde onderwerpen

Hieronder volgt een schematisch overzicht van de binnengekomen reacties op de hieronder genoemde, tijdens de inspraakavond/hoorzitting dd 8 november besproken onderwerpen:

- concept-bestemmingsplan IJburg eerste fase;
- aanvullend MER Nieuw-Oost/IJburg tweede fase;
- ontheffingsaanvraag geluidshinder IJburg 1^e fase.

Reacties op het concept-bestemmingsplan IJburg 1^e fase

- | | |
|---|------------|
| 1. Mevrouw I. van Loon, <i>Fietzersbond ENFB</i> | 31-10-1994 |
| 2. Centrale Dorpenraad Landelijk Noord | 08-11-1994 |
| 3. Wurg IJburg | 08-11-1994 |
| 4. De heer L. ten Wolde, <i>Watersportvereniging Durgerdam</i> | 08-11-1994 |
| 5. Gemeente Muiden | 22-11-1994 |
| 6. De heer J. Verkade, <i>Boos op Nieuw-Oost</i> | 24-11-1994 |
| 7. De heer P. de Vries, <i>Koninklijk Nederlands Watersport Verbond</i> | 24-11-1994 |
| 8. De heer L. ten Wolde, <i>Watersportvereniging Durgerdam</i> | 24-11-1994 |
| 9. De heer ing. R.A. Groenen | 25-11-1994 |
| 10. De heer dr. H.P. Gallacher, <i>directeur Milieufederatie N-H</i> | 25-11-1994 |
| 11. Mevrouw E. Vrolijk-Teule, <i>Werkgroep Diemen</i> | 25-11-1994 |
| 12. Mevrouw A.W. Oosterman-De Gans, <i>Ver. tot Behoud v/h IJsselmeer</i> | 25-11-1994 |
| 13. De heer G. Doornekate, <i>Dorpsraad Durgerdam</i> | 28-11-1994 |
| 14. Mevrouw A. Bijleveld, Amsterdam | 30-11-1994 |
| 15. De heer A.J.V. Hettinga, Alkmaar | 02-12-1994 |

Reacties op het Aanvullend MER Nieuw-Oost/IJburg 2^e fase

- | | |
|---|------------|
| 16. De heer Alan Lemmers, <i>werkgroep Boos op Nieuw-Oost</i> | 22-11-1994 |
| 17. De heer dr. H.P. Gallacher, <i>directeur Milieufederatie N-H</i> | 25-11-1994 |
| 18. De heer ing. R.A. Groenen, Diemen | 25-11-1994 |
| 19. Mevrouw A.W. Oosterman-De Gans, <i>Ver. tot Behoud v/h IJsselmeer</i> | 25-11-1994 |

Reacties op het concept-bestemmingsplan IJburg 1^e fase en op het Aanvullend MER Nieuw-Oost/IJburg 2^e fase

- | | |
|---|------------|
| 20. De heer J. Verkade, <i>Boos op Nieuw-Oost</i> | 08-11-1994 |
| 21. De heer T. Hoevers, Amsterdam-Nieuwendam | 21-11-1994 |
| 22. De heer K. Velders, Amsterdam | 24-11-1994 |
| 23. Huurders Vereniging <i>Meerzicht</i> | 08-12-1994 |

Reacties op de Ontheffingsaanvraag geluidshinder IJburg 1^e fase

- | | |
|--|------------|
| 24. De heer R. Haffmans, | 21-11-1994 |
| 25. De heer dr. H.P. Gallacher, <i>directeur Milieufederatie N-H</i> | 25-11-1994 |

Reacties op IJburg Algemeen

- | | |
|--|------------|
| 26. De heer J. Hoogendam, <i>Actiegroep Dan Liever de Lucht in</i> | 21-10-1994 |
| 27. De heer T. Wegman, <i>Boos op Nieuw-Oost</i> | 08-11-1994 |
| 28. Stichting Durgerdam | 08-11-1994 |
| 29. E.M. Desmit, <i>Stichting Vrienden van het Gein</i> | 08-11-1994 |
| 30. Mevrouw R. van Houwelingen, Weesp | 09-11-1994 |
| 31. Werkgroep Diemen <i>Stop Nieuw-Oost</i> | 25-11-1994 |
| 32. De heer C. Portengen, Weesp | 28-11-1994 |
| 33. De heer J.G. Postema, <i>Bewonerscommissie Indië 4,5</i> | 11-01-1995 |

5. Lijst aanwezigen inspraak-avond

Voornaam	Achternaam	Plaats
De heer J.G.	Akkermans	Amsterdam
De heer F.	Amende	Amsterdam
De heer G.W.	van Asselt jr	Diemen
De heer H.	Beekmans	Amsterdam
De heer G.	Beers	Amsterdam
De heer mr. A.	Bijleveld	Amsterdam-Dursterdam
De heer A.	Bijlsma	Amsterdam
De heer C.W.	Bomers	Diemen
De heer D.J.	Booij	Zaandam
De heer K.	Bording	Amsterdam
De heer J.C.M.	Bouwman	Amsterdam
De heer C.	Brijde	Diemen
De heer C.M.	Broggel	Amsterdam
De heer G.C.	Burger	Amsterdam
De heer H.S.	Buytenhek	Deventer
De heer A.J.	Cnoop Koopmans	Amsterdam
De heer P.W.	Consen	Amsterdam
De heer W.B.	van Daal	Amstelveen
De heer G.	Doornkate	Amsterdam
De heer H.	Eissens	Amsterdam
De heer R.	Faber	Amsterdam
De heer F.	Frech	Amsterdam
De heer	Fridjof van de	Amsterdam
Mevrouw P.	Groen	Amsterdam
De heer R.A.	Groenen	Diemen
De heer E.	Guldemont	Amsterdam
De heer R.	Haffmans	Amsterdam
De heer J.	Haije	Diemen
De heer A.W.	van der Hall	Diemen
Mevrouw V.	den Hartog	Muiderberg
De heer G.L.	van der Heijde	Muiderberg
De heer A	Hettinga	Alkmaar
De heer Tj.	Hoese	Naarden
De heer T.	Hoever	Amsterdam
De heer G.	Hofdijk	Amsterdam
De heer A.N.	Holstein	Amsterdam
De heer A.	Honingh	Amsterdam
De heer F.	Huson	Amsterdam
Mevrouw G. en de heer J.	Jongh Visscher	Amsterdam-Dursterdam

Mevrouw V.	Kappers	Amsterdam
De heer A.	Kloppen	Dordrecht
De heer A. de	Koningh	Amsterdam
De heer D.	Koningh	Amsterdam
De heer A.P.	Kooij	Amsterdam
De heer J.A.	Koster	Amsterdam
De heer D.C.	Krabbe	Amsterdam
De heer H.	Kucsmerrak	Amsterdam
De heer J.	Kuyper	Amsterdam
De heer B.	Leinwand	Diemen
De heer A.	Lemmers	Amsterdam
De heer I.S. van	Lidth de Jarde	Muiden
De heer F.	Lieverts	Diemen
De heer	Ligtelijn	Muiden
De heer H.	Loksun	Amsterdam
De heer D.C.	Maasdam	Diemen
De heer M.J.	van de Meer	Amsterdam-Ransdorp
De heer N.	van de Meer	Amsterdam
De heer J.W.	Meinen	Rijswijk
Mevrouw B.	Mock	Muiderberg
De heer G.	Mol	Amsterdam
De heer J.N.	Mulder	Diemen
De heer J.	Nepven	Amsterdam
De heer A.	van Oort	Hilversum
De heer C.	Ostendorf	Amsterdam
De heer	Ouariachi	Diemen
De heer P.	van Pinxteren	Amsterdam
Mevrouw F.	Pleur	Amsterdam
De heer A.M.	Porsius	Amsterdam
De heer D.A.	Rietveld	Diemen
De heer H.	Rikken	Graft
De heer L.	Rodemeijer	Amsterdam
De heer A.L.C.	Roelofs	Diemen
De heer R.	Roelofs	Amsterdam
De heer S.	Roest	Amsterdam
De heer	Le Roy	Amsterdam
De heer J.	Sarafo	Amsterdam-Holysloot
De heer W.	Satorius	Amsterdam
De heer L.	Schenkes	Amsterdam
De heer J.	Schneider	Amsterdam
Mevrouw S.	Schuursma	Amsterdam
De heer G.	Sijtsma	Amsterdam
De heer G.E.	Smit	Amsterdam
Mevrouw R.	Staalman-Cohen	Muiden
De heer J.	Swart	Amsterdam

De heer L.	Timman	Amsterdam
De heer K.	Velders	Amsterdam
Mevrouw N.H.M.	Verdonschot	Bunnik
De heer J.	Verhulst	Amsterdam
De heer C.	Verkade	Amsterdam
De heer A.	Visser	Amsterdam-Dursterdam
De heer R.J.A.	de Vogel	Amsterdam
De heer J.	Vos	Hoofddorp
De heer L.	Vreeken	Diemen
Mevrouw. L.F.	van Vrijberghe de C	Muiden
Mevrouw E.	Vrolijk-Teule	Diemen
Mevrouw Y.	Wagensveld	Amsterdam
De heer A.M.	Wegman	Amsterdam
De heer E.A.	Willems-Lanting	Amsterdam
De heer C.	Willemsen	Amsterdam
De heer L.	ten Wolde	Amsterdam
De heer P.N.	Wolff	Amsterdam
De heer R.	Wolterman	Amsterdam
De heer R .en H.	Wouters	Amsterdam
De heer P.W.N.	Zedde	Purmerend
De heer R.	Zwager	Amsterdam
De heer D.	de Zwart	Zuiderwolde