CAN

# CENTRUM AMSTERDAM NOORD

# KLOPPEND HART VAN NOORD

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

(ONDERDEEL VAN HET PROJECTBESLUIT)

DECEMBER 2003

# COLOFON EN VERANTWOORDING

Dit Stedenbouwkundig Plan is opgesteld door Soeters van Eldonk Ponec architecten in opdracht van projectbureau Centrum Amsterdam Noord, met bijdragen van:

- BBN adviseurs
- Triode
- OKRA Landschapsarchitecten bv
- Ingenieursbureau Amsterdam
- Rutten Communicatie-advies

December 2003

grafische vormgeving: gebr.silvestri, Amsterdam
fotografie: Jeroen van Amelsvoort, Amsterdam
druk: Rijnja Repro, Amsterdam

Centrum Amsterdam Noord is een project van Stadsdeel Amsterdam-Noord in samenwerking met CZAN en ING Real Estate.
CZAN is een combinatie van Blauwhoed-Eurowoningen, AM Wonen, Vesteda en Woningcorporatie Het Oosten.

# LEESWIJZER

Dit Stedenbouwkundig Plan begint met de ambitie. Deze ambitie wordt uitgewerkt in drie delen: opgave, ontwerp en proces.

Deel **A** schetst een beeld van de opgave en geeft een nadere uitwerking van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE).

Deze opgave dient als basis voor het ontwerp in deel **B**: hoe passen de verschillende onderdelen in het gebied en hoe ziet Centrum Amsterdam Noord er in de toekomst globaal uit?

Deel **C** geeft aan hoe het proces van de realisatie van Centrum Amsterdam Noord zal verlopen en biedt inzicht in de financiën.

De bijlagen in deel **D** bevatten nadere uitwerkingen van een aantal in de eerdere delen behandelde onderwerpen (zie inhoudsopgave).

# INHOUDSOPGAVE


VOORWOORD 4

1 AMBITIE:
KLOPPEND EN LEEFBAAR HART VAN NOORD 7

## DEEL A OPGAVE

2 PROGRAMMA WONEN, WERKEN, VOORZIENINGEN 15

2.1 Wonen 17
2.2 Winkels en commerciële voorzieningen 19
2.3 Sociale voorzieningen 21
Sociaal programma 21
Zorg en dienstverlening 21
Ontmoeting, recreatie en veiligheid 21
Kinderen en jeugd 21
Activiteitenpakket voor de nieuwe wijk 22
Religie 22
CWI/Sociale Dienst 22
2.4 Onderwijs 23
Basisonderwijs 23
Voortgezet onderwijs 23
Regionaal Opleiding Centrum 23
2.5 Cultuur 24
2.6 Sport 26
Breedtesportvoorzieningen 26
Amsterdam Dome 26

3 VERKEER EN VERVOER 29

3.1 Autoverkeer en parkeren 30
3.2 Fietsers 32
3.3 Voetgangers 33
3.4 Waddenwegviaduct 34
3.5 Openbaar vervoer 35

4 NATUUR EN MILIEU 37

4.1 Groen 38
4.2 Ecologie 39
4.3 Water 40
Integraal watersysteem 40
4.4 Intensief ruimtegebruik 41
4.5 Energie 41
4.6 Duurzaam bouwen, materialen en grondstoffen 42
4.7 Verdere aandachtspunten 43

## DEEL B ONTWERP

5 STEDENBOUWKUNDIGE UITWERKING 47

5.1 Het centrumgebied 49
5.2 De woongebieden en het groen 54
5.3 Langs de Nieuwe Leeuwarderweg 56
5.4 De openbaarvervoersknoop 60

6 OPENBARE RUIMTE 63

6.1 Sfeer en eigenheid 63
6.2 Centrum 64
6.3 De vervoersknoop 66
6.4 Woongebieden 66
6.5 Parkzone 67
6.6 Waternetwerk 67

7 BEELDKWALITEITSPLAN, EEN SAMENVATTING 69

## DEEL C PROCES EN FINANCIËN

8 JURIDISCH PLANOLOGISCHE PROCEDURES 74

8.1 Voorbereidingsbesluit 74
8.2 Bestemmingsplan 74
8.3 Milieueffectrapportage 75

9 ONTWIKKELINGSSTRATEGIE 76

10 FINANCIËN 78

10.1 Doel en strategie 78
10.2 Samenwerking met marktpartijen 78
10.3 Grondexploitatie CAN 78
10.4 Financiële risico's 79

## DEEL D BIJLAGEN

BIJLAGE STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN 82
BIJLAGE PROFIELEN 87
BIJLAGE CIVIELTECHNISCHE EISEN 96
BIJLAGE BEHEER TIJDENS DE BOUWFASE 98
BIJLAGE SOCIAAL PROGRAMMA 99

# VOORWOORD

De ontwikkeling van het Centrumgebied Amsterdam Noord is weer een stap dichterbij. Voor u ligt het Stedenbouwkundig Plan voor het Centrumgebied. Dit plan dient als basis voor de uitvoering voor de plannen gedurende de komende jaren. Volgend jaar starten de uitwerkingen voor de eerste projecten, zoals de woningbouw op het voormalig volkstuinenpark en het topsportcentrum. Na jaren van plannen maken, gaat er nu echt gebouwd worden.

Het plan voor het Centrumgebied is zonder meer ambitieus te noemen: circa 3.300 woningen, veel voorzieningen op sociaal en cultureel gebied, een versterking en uitbreiding van het winkelcentrum en natuurlijk het topsportcentrum, dat als markant herkenningspunt voor het gebied zal fungeren. Al deze functies krijgen een plaats in een goed doordachte en vormgegeven stedenbouwkundige structuur. Aspecten als bereikbaarheid, functiemenging, levendigheid en de kwaliteit van de inrichting hebben veel aandacht gekregen in de uitwerking. Dit alles ingebed in de groene structuur van Amsterdam-Noord, die waar mogelijk versterkt wordt.

De deskundigheid die is ingebracht door de betrokken marktpartijen, het consortium CZAN en ING Real Estate, heeft veel bijgedragen aan de kwaliteit van het plan. Door de betrokkenheid van de marktpartijen bij het Stedenbouwkundig Plan, zijn de mogelijkheden toegenomen om na besluitvorming voortvarend met de uitvoering te starten.

Bewoners en ondernemers hebben met veel betrokkenheid gereageerd op het concept Stedenbouwkundig Plan. Een belangrijke rode draad in de reacties was de wens om het eigen karakter van Amsterdam-Noord te behouden en te versterken. Zo kunnen de bewoners zich hier thuis blijven voelen, terwijl het gebied wel meer kwaliteit en levendigheid krijgt. De reacties zijn, waar mogelijk, verwerkt en hebben geleid tot verbetering van het plan. Daarbij staat de menselijke maat voorop, zonder afbreuk te doen aan het ambitieniveau.

Het plan wordt vanaf december 2003 voorgelegd aan de bewoners en ondernemers van Amsterdam-Noord. De inspraakreacties worden verwerkt in het definitieve plan.

Het Stedenbouwkundig Plan is onderdeel van het Projectbesluit over het Centrumgebied Amsterdam Noord, dat in het voorjaar 2004 ter besluitvorming aan de stadsdeelraad en de gemeenteraad zal worden voorgelegd. Onderdeel van het Projectbesluit zijn de volgende producten:

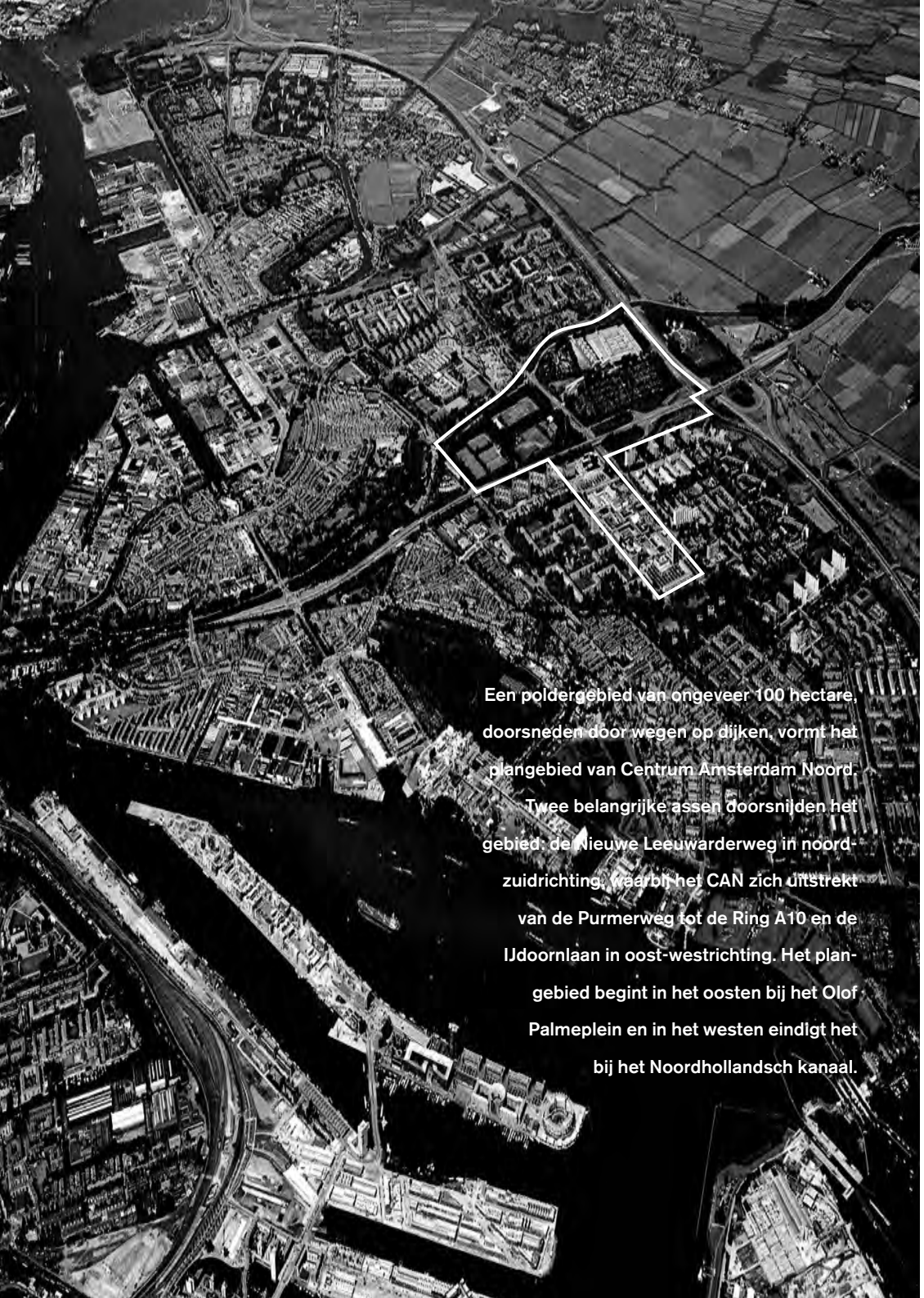
- Stedenbouwkundig Plan;
- Planning en fasering;
- Financieel Kader;
- Kaderovereenkomst die met de ontwikkelende marktpartijen zal worden gesloten.

Tevens zal voor een aantal concrete projecten en deelgebied II (voormalig Volkstuinencomplex)een uitvoeringsbesluit gevraagd worden. Het betreft hier het topsportcentrum, het CWI, het ROC, DooWorld en de parkeervoorzieningen aan de oostzijde van het winkelcentrum. Alleen het Stedenbouwkundig Plan wordt vrijgegeven voor inspraak. Op de andere onderdelen van het Projectbesluit vindt geen inspraak plaats.

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Amsterdam-Noord

# AMBITIE: KLOPPEND EN LEEFBAAR HART VAN NOORD

1



Een poldergebied van ongeveer 100 hectare, doorsneden door wegen op dijken, vormt het plangebied van Centrum Amsterdam Noord. Twee belangrijke assen doorsnijden het gebied: de Nieuwe Leeuwarderweg in noord-zuidrichting, waarbij het CAN zich uitstrekt van de Purmerweg tot de Ring A10 en de IJdoornlaan in oost-westrichting. Het plangebied begint in het oosten bij het Olof Palmeplein en in het westen eindigt het bij het Noordhollandsch kanaal.

Dijken, dorpen en wijken ten noorden van het IJ vormen samen Amsterdam-Noord. Met bijna 90.000 inwoners is het stadsdeel ongeveer even groot als een stad als Lelystad of Leeuwarden. Maar Noord wordt niet als een stad ervaren, er is immers geen echt hart. Om dit hart te maken, is besloten ter hoogte van het Buikslotermeerplein een nieuw stedelijk centrum te ontwikkelen, het Centrum Amsterdam Noord (CAN).

## KLOPPEND HART

Centrum Amsterdam Noord wordt een vitaal gebied, een centrum dat veel meer soorten activiteiten herbergt dan het huidige winkelcentrum. Een plek om te winkelen, te sporten, uit te gaan, te wonen en te werken. Niet alleen door de bijzondere ligging op de grens van groen en stad, maar vooral door het programma en de kwaliteit onderscheidt Centrum Amsterdam Noord zich van andere, niet-binnenstedelijke centra. Een vernieuwd hoogwaardig winkel- en uitgaansgebied, moderne sportvoorzieningen voor breedte- en topsport en aantrekkelijke stedelijke woongebieden zijn de belangrijkste elementen die Centrum Amsterdam Noord in stad en regio op de kaart gaan zetten. Het plan bouwt daarbij sterk voort op wat eigen is in Amsterdam-Noord, als schakel tussen de stad en Waterland.

Kortom, de ambitie voor Centrum Amsterdam Noord is het creëren van een nieuw hoogwaardig, duurzaam en leefbaar centrum met meer variatie in winkels, voorzieningen en woonmilieus.

## GUNSTIGE OMSTANDIGHEDEN

Diverse omstandigheden maken dat deze ambitie kan worden waargemaakt. Zo is er bijna nergens in het stedelijk gebied van Amsterdam zoveel ruimte om iets nieuws en oorspronkelijks te realiseren. Er is behoefte aan nieuwe vormen van winkelen en ontspanning. In de historische binnensteden kunnen die niet gerealiseerd worden. In Centrum Amsterdam Noord is die ruimte er wel. Daarbij ligt het gebied midden in het stadsdeel. De ontwikkeling van Centrum Amsterdam Noord biedt de kans om het oostelijk en westelijk deel van het stadsdeel met elkaar te verbinden.

Het gebied is zeer goed bereikbaar voor auto en bus. Daar komt straks de metroverbinding bij. Het Buikslotermeerplein staat bekend als aantrekkelijk winkelgebied voor de regio. De naamsbekendheid wordt alleen maar groter met de veranderingen in de komende jaren. Het winkelcentrum krijgt na 30 jaar een enorme impuls door de toevoeging van nieuwe winkels, verbetering van de looproutes en parkeergelegenheid.

Het hele stadsdeel heeft door de aanwezigheid van de vele accommodaties het imago van een sportstadsdeel. Ook op dit terrein vindt versterking plaats, zowel in de breedte- als in de topsport. De locatie is verder uniek, grootstedelijk maar tegelijkertijd grenzend aan het groen en water van het Noordhollandsch Kanaal.

Niet in de laatste plaats ligt succesvolle ontwikkeling binnen handbereik, vanwege het enthousiasme en de betrokkenheid van een aantal sterke en kwaliteitsbewuste marktpartijen, die nauw samenwerken met het stadsdeel en hun expertise inbrengen.

## UITGANGSPUNTEN WONEN, WERKEN, VOORZIENINGEN

Om de visie te kunnen realiseren zijn op essentiële onderdelen uitgangspunten opgesteld. Op het gebied van wonen, bijvoorbeeld, gaat het om circa 3.300 nieuwe woningen met een grote diversiteit en ruimte voor uiteenlopende leefstijlen en doelgroepen. De woningen worden duurzaam gebouwd en er zijn mogelijkheden voor werken aan huis. Het gaat om 30% sociale woningbouw terwijl 70% is bestemd voor het middensegment en de vrije sector in verschillende prijsklassen. Daarbij is minimaal 20% van de woningen geschikt voor ouderen en minimaal 2% voor gehandicapten.

Op het gebied van werk wordt gestreefd naar versterking en meer variatie in het aanbod van werkgelegenheid. Met name zakelijke dienstverlening is van belang in deze ontwikkeling. De forse toename van voorzieningen op winkel- en sportgebied zal ook de nodige arbeidsplaatsen opleveren.



Recreatie, cultuur, sport en ontspanning zijn belangrijke elementen in de cultuur van Amsterdam-Noord die versterking kunnen gebruiken. Zowel voor mensen in Noord als daarbuiten wordt een gevarieerd programma aangeboden. Speerpunten zijn een cultuurcluster, een megabioscoop en faciliteiten voor actieve sportbeoefening. Daarnaast ligt de focus op een grootschalige multifunctionele sport- en evenementenvoorziening, de Amsterdam Dome.

Het huidige winkelgebied wordt uitgebreid, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin. Door meer variatie in het winkelaanbod en combinaties met recreatie, cultuur en ontspanning ontstaat een compact centrum met allure en een bovenregionale functie. Er is ruimte voor een publiekstrekker als een woonwarenhuis en voor andere grote winkels. De uitbreiding van het winkelcentrum biedt ook kansen voor kleinere ondernemers die zich in het centrum willen vestigen. Zo ontstaat een winkelklimaat dat gezelligheid en afwisseling biedt, met ruimte voor bijzondere en unieke winkels.

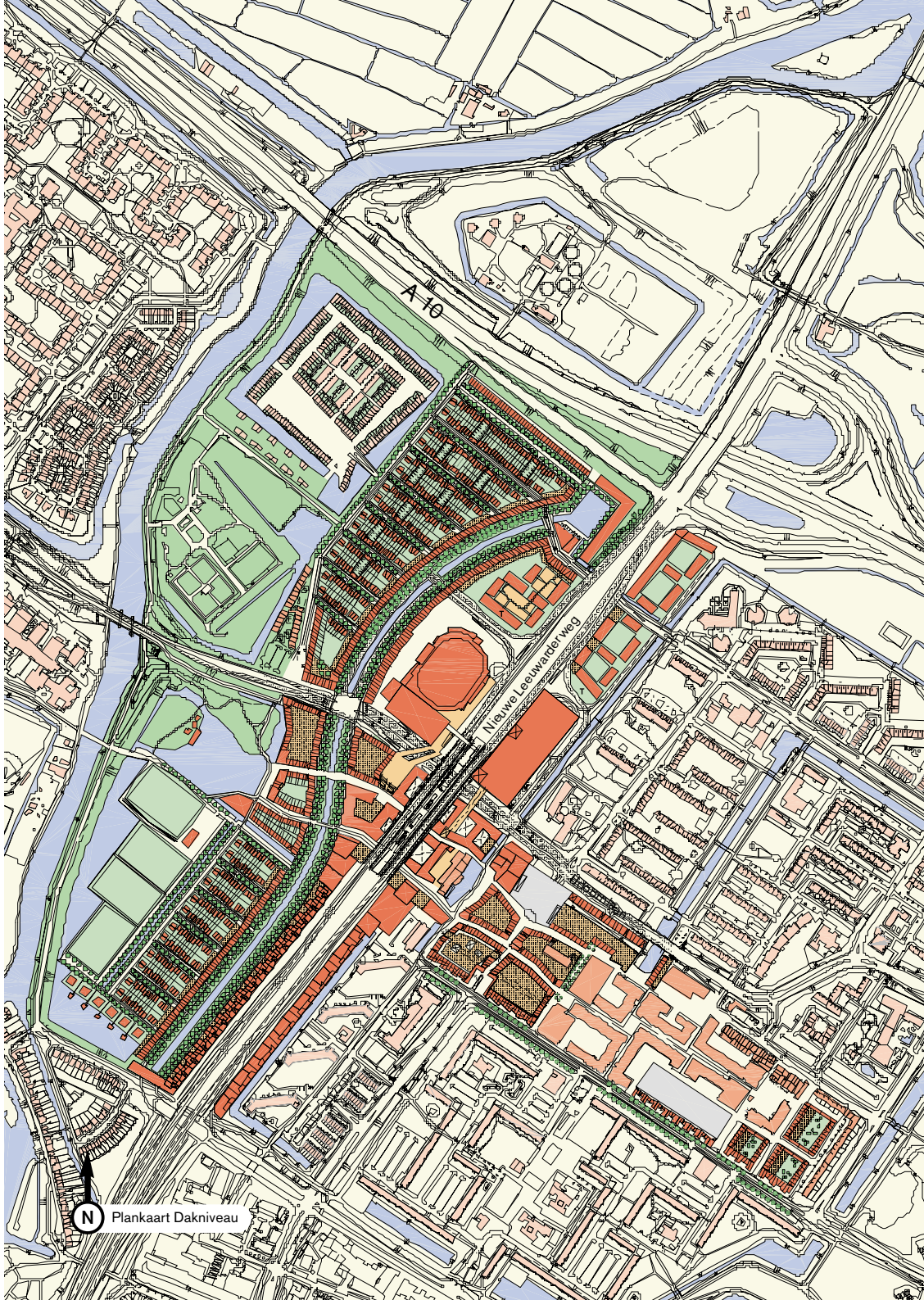
Rond het openbaarvervoersknooppunt worden enkele belangrijke maatschappelijke voorzieningen gevestigd, zoals het Centrum voor Werk en Inkomen en het Regionaal Opleiding Centrum.

## UITSTEKENDE BEREIKBAARHEID

Met dergelijke voorzieningen is het van belang dat Centrum Amsterdam Noord uitstekend bereikbaar is per rail en bus, inclusief aanvullend vervoer binnen het plangebied. Daarnaast moet de bereikbaarheid voor fiets- en autoverkeer goed zijn. Uitgangspunt is een goede verbinding met het hoofdwegennet, bij een zo beperkt mogelijke uitbreiding van de wegenstructuur. Bij een goede autobereikbaarheid horen uiteraard goede parkeervoorzieningen. Om overlast zoveel mogelijk te beperken worden de grote parkeergarages zoveel mogelijk gesitueerd langs de hoofd autoroutes. Bij de woongebieden wordt gestreefd naar adequate parkeermogelijkheden.

## NATUUR EN MILIEU

In de ambities met betrekking tot het milieu krijgen drie thema's de nadruk. Allereerst intensief ruimtegebruik. Dit betekent dat het gebied intensief wordt bebouwd. Dit stelt eisen aan uitvoering en beheer. Een belangrijk thema is groen, landschap, ecologie en water. De Groene Scheg is een belangrijke tegenpool voor het intensieve gebruik van de ruimte. Inzet is het behouden en versterken van groen, landschap, ecologie en water. Een derde thema is energie en duurzaamheid. In het hele gebied en in enkele projecten in het bijzonder worden hoge eisen gesteld aan het energie- en materiaalgebruik.



# NAAR EEN LEEFBAAR CENTRUMGEBIED

In het CAN is met name veel aandacht besteed aan de leefbaarheid. Centrum Amsterdam Noord moet een plek worden waar mensen zich thuis voelen, waar het 24 uur per dag en 7 dagen per week schoon, veilig, heel en levendig is. In het ontwerp, maar ook in het beheer wordt daar rekening mee gehouden.

## SCHOON

Het openbaar gebied moet schoon zijn. Huishoudelijk en bedrijfsafval, straat- en zwerfvuil, graffiti en onkruid wordt regelmatig verwijderd. De openbare ruimte moet daarom overzichtelijk ingericht zijn, zonder veel obstakels. Uitgangspunt is verder een duurzame en eenduidige vormgeving en detaillering. Daarnaast moet de openbare ruimte intact zijn. Dit betekent, naast een actief dagelijks onderhoud, ook regelmatig investeren.

## VEILIG

De basis- en randvoorwaarden voor zowel verkeers- als sociale veiligheid worden gelegd in het Stedenbouwkundig Plan. De scheiding van snel en langzaam verkeer zorgt voor een duurzaam, verkeersveilig wegennet. Sociale onveiligheid resulteert er uiteindelijk in dat delen van de openbare ruimte niet of voor verkeerde doeleinden worden gebruikt. Hierdoor komt de omgevingskwaliteit in een neerwaartse spiraal terecht. Om dit te voorkomen is in de stedenbouwkundige uitwerking naar een goede mix van functies gezocht: woningen, winkels, horeca en cultuur door elkaar heen. Hierdoor ontstaat een centrumgebied waar een groot deel van de dag mensen aanwezig zijn. Gevolg is een hoge mate van levendigheid en daarmee sociale controle.

## HEEL

Voor een goed functionerende openbare ruimte is, naast het beheer, ook de concrete inrichting van wezenlijk belang. Door het scheppen van (herkenbare) ruimte verbetert de leefbaarheid. Vanuit beheersoogpunt gaat de voorkeur uit naar een zorgvuldig ingerichte ruimte, met gebruik van duurzame en mooie materialen en een doordachte detaillering. Bij de uitwerking wordt gebruik gemaakt van richtlijnen over toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen.



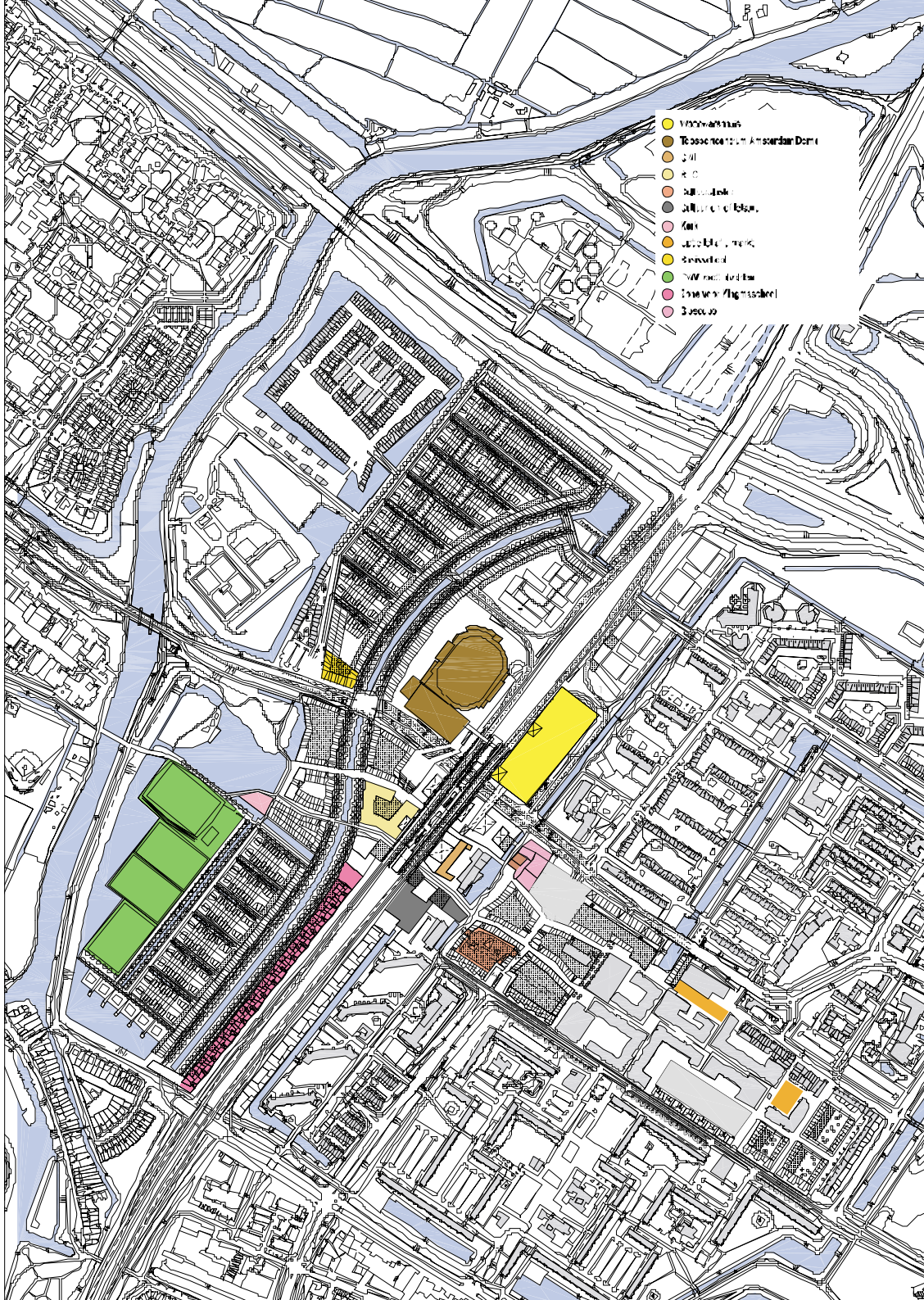
# BEPERKING VAN OVERLAST

Belangrijk bij de bouwactiviteiten is dat de overlast beperkt blijft. Bewoners, bezoekers en winkeliers moeten ook tijdens de verbouwing prettig in het centrum kunnen vertoeven. De toegankelijkheid voor mensen die minder goed ter been zijn vraagt daarbij de nodige aandacht. Enige hinder is echter onvermijdelijk, mede omdat de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn op hetzelfde moment plaatsvinden. Goede voorlichting aan bewoners en belanghebbenden is daarom van essentieel belang. Regelmatig zal overleg plaatsvinden met winkeliers, bewoners en belanghebbenden over de bereikbaarheid.

# RUIMTELIJK RAAMWERK

Een centrumplan is veelomvattend en de uitvoering kost veel tijd. Tijdens de uitvoering kunnen inzichten of voorkeuren veranderen. Dan is het goed als de plannen flexibel zijn. Dit Stedenbouwkundig Plan biedt de ruimte om mee te gaan met toekomstige ontwikkelingen, nieuwe initiatieven, veranderende marktomstandigheden en alternatieven. Hierdoor is de duurzaamheid van Centrum Amsterdam Noord gegarandeerd. We hebben de afgelopen jaren ervaren hoe betrokken de bewoners zijn bij Centrum Amsterdam Noord. De flexibiliteit van dit plan biedt hen een extra mogelijkheid om ook in de toekomst betrokken te blijven.

Tegelijkertijd is het wel nodig een ruimtelijk raamwerk vast te leggen voor Centrum Amsterdam Noord. Dit raamwerk legt de hoofdstructuur voor de lange termijn vast en vormt zodoende het kader voor de ontwikkeling van het gebied. Het waarborgt daarmee de samenhang binnen en tussen de verschillende deelgebieden en de ruimtelijke verbinding met de aangrenzende gebieden. Met het ruimtelijk raamwerk wordt de ambitie vastgelegd voor het gehele gebied en worden handvatten geboden voor de verdere uitwerking van de deelgebieden en de relaties daartussen.



DEEL A

# OPGAVE

# PROGRAMMATABEL

Dit Stedenbouwkundig Plan is vertaald in de programmatabel en in de grondexploitatie. Deze gegevens zijn het vertrekpunt voor de nadere uitwerking van de deelgebieden en zullen afhankelijk van planaanpassingen nog veranderen.
* Deelgebied I is geen onderdeel meer van dit Stedenbouwkundig Plan; de nummering komt voort uit eerdere plannen.

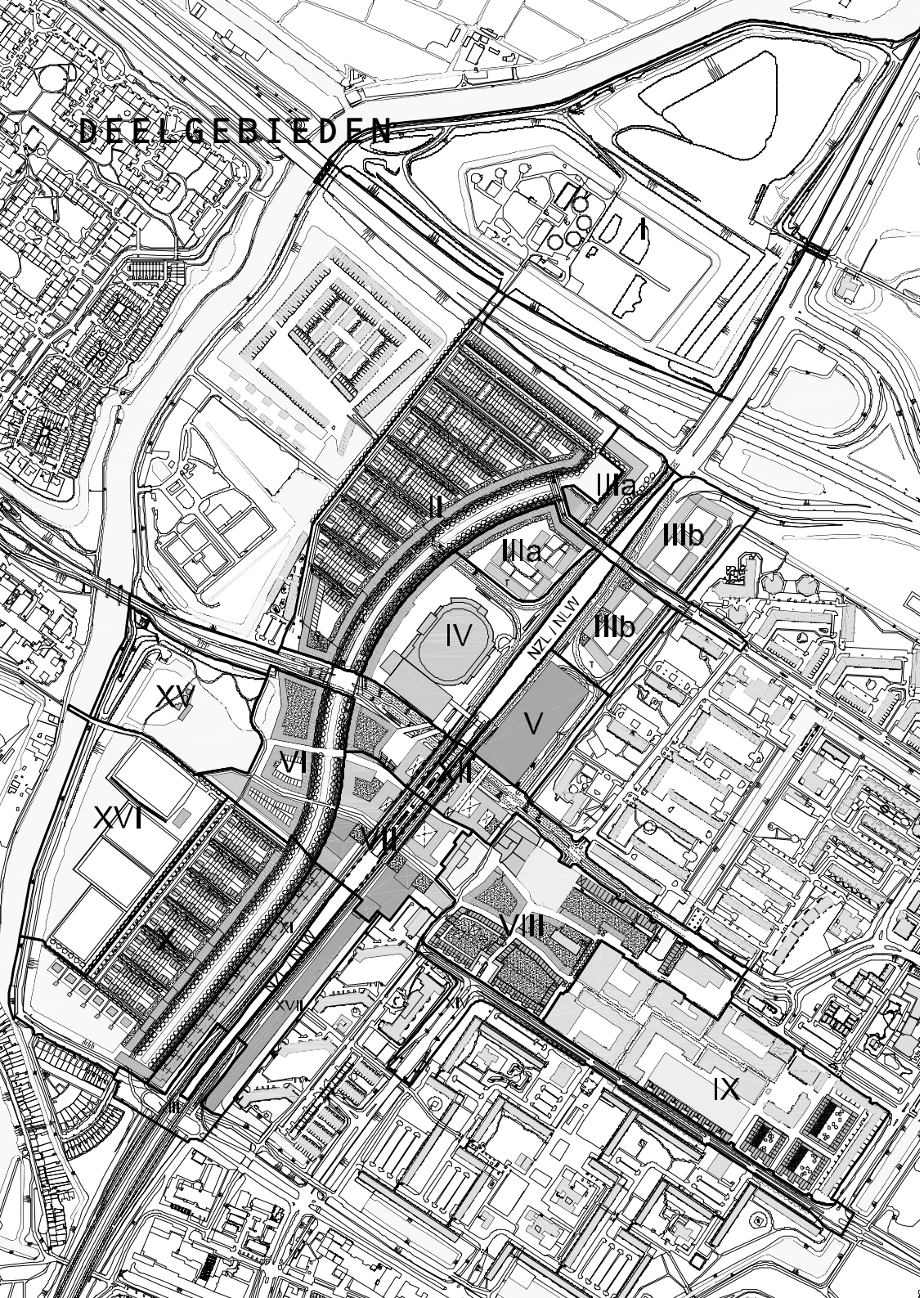
| | deelgebied | functie | aantal | eenheid |
|---|---|---|---|---|
| I * | Sportdriehoek | sport | n.v.t. | n.v.t. |
| II | Stedelijk wonen noord | wonen | 675 | |
| | | school | 4.100 | $m^2$ |
| | | speelplek | 200 | $m^2$ |
| IIIa | Woonwerkgebied | wonen | 486 | |
| | | kantoren westzijde | 50.000 | $m^2$ |
| | | multifunctionele ruimte | 18.691 | $m^2$ |
| IIIb | Kantoren | kantoren oostzijde | 70.000 | $m^2$ |
| | | multifunctionele ruimte | 2.434 | $m^2$ |
| IV | Topsportcentrum + breedtesport | indoortopsportcentrum | 45.026 | $m^2$ |
| | | breedtesport | 5.600 | $m^2$ |
| V | Woonwarenhuis | grootschalige winkel | 30.000 | $m^2$ |
| VI | Centrumgebied west | wonen | 300 | |
| | | commercieel (detailhandel, horeca, diensten) | 300 | $m^2$ |
| | | kerk | 650 | $m^2$ |
| VII | Centrumgebied OV knoop | wonen hoogbouwtoren | 250 | |
| | | kantoren hoogbouwtoren | 26.450 | $m^2$ |
| | | hotel hoogbouwtoren | 10.000 | $m^2$ |
| | | kantoren plint rond hoogbouw | 4.638 | $m^2$ |
| | | wonen op ROC | 50 | |
| | | ROC | 16.000 | $m^2$ |
| | | CWI | 5.700 | $m^2$ |
| | | leisure | 4.000 | $m^2$ |
| | | fietsenstalling | 1.000 | $m^2$ |
| | | cultuur | 8.700 | $m^2$ |
| | | kantoren | 15.100 | $m^2$ |
| | | multifunctionele ruimte | 872 | $m^2$ |
| VIII | Centrumgebied midden | wonen | 371 | |
| | | commercieel | 23.441 | $m^2$ |
| | | grootschalige winkels op verdieping | 9.690 | $m^2$ |
| | | cultuurcluster | 3.700 | $m^2$ |
| | | bioscoop | 5.000 | $m^2$ |
| | | bedrijfsruimte | 1.558 | $m^2$ |
| IX | Centrumgebied oost | wonen | 213 | |
| | | grootschalige winkels | 6.000 | $m^2$ |
| X | Stedelijk wonen zuid / Elzenhage | wonen | 336 | |
| XI | Langs de NLW zuidwest | wonen | 532 | |
| | | multifunctionele ruimte (o.a. school) | 4.515 | $m^2$ |
| | | bedrijfsruimte | 24.213 | $m^2$ |
| XII | Busstation en IJdoornlaan | wonen | 104 | |
| | | multifunctionele ruimte | 19.820 | $m^2$ |
| | | kantoren | 11.925 | $m^2$ |
| XIII | Kruispunt Nieuwe Purmerweg-NLW | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| XIV | Kruispunt Buiklotermeerplein-Waddenweg | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| | en Buikslotermeerplein | | | |
| XV | Recreatie park ten noorden van de voetbalvelden | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| XVI | Parkzone / DWV | voetbalvelden | 4 | |
| XVII | NLW zuidoost | multifunctionele ruimte | 51.200 | $m^2$ |
| | | wonen | 60 | |
| **Totaal** wonen | | totaal woningen CAN | 3.377 | |
| **Totaal** $m^2$ bvo excl. wonen | | | 480.323 | $m^2$ |

# PROGRAMMA WONEN, WERKEN, VOORZIENINGEN

2

In het programma voor wonen, werken en voorzieningen wordt uitgegaan van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en de aangepaste beleidsovereenkomst 2003-2006 van het stadsdeelbestuur. Dat betekent niet alleen een gevarieerd stedelijk woonmilieu, met circa 3.300 nieuwe woningen in een grote diversiteit, maar ook uitbreiding van de werkgelegenheid. De eerste tijd met name in winkels en voorzieningen, later ook in de kantorensector. Voor recreatie, cultuur, sport en ontspanning is een gevarieerd programma voorzien met onder andere een multifunctioneel topsportcentrum, een cultuurcluster en een megabioscoop. Het winkelaanbod wordt vergroot en verbreed en waar mogelijk gecombineerd met de voorzieningen voor recreatie, cultuur en ontspanning. Het voorzieningenaanbod wordt versterkt door de vestiging van een regionale onderwijsinstelling en het CWI in de directe nabijheid van de openbaarvervoersknoop. Ook is er aandacht voor religieuze centra, kinderopvang, scholen en andere maatschappelijke voorzieningen. Algemeen uitgangspunt bij de programma's is de verbetering van de levendigheid en de leefbaarheid van het gebied.






# 2.1 WONEN

Variatie in woonmilieus is de ambitie. Dit betekent dat milieus met extra kwaliteit kunnen worden toegevoegd. Om aan de woonwensen van alle doelgroepen te kunnen voldoen (jong en oud, van alleenstaande stedeling tot het gezin met jonge kinderen), bieden de deelgebieden de nodige variatie.

Een heldere profilering van het gebied is van groot belang om de goede uitgangspositie op het gebied van wonen te versterken. Deze profilering is te kenmerken als een centrumgebied voor Noord in een ontspannen stedelijke setting met een grote variatie aan functies, deelmilieus, doelgroepen en woningtypen.

De komende jaren worden circa 3.300 woningen gebouwd in Centrum Amsterdam Noord. Om goed te kunnen inspelen op veranderende omstandigheden, de wensen van woonconsumenten en marktontwikkelingen is voor een flexibel plan gekozen. Zo wordt bijvoorbeeld in de woongebieden ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg wel de ruimtelijke hoofdstructuur vastgelegd, maar wordt de precieze invulling pas bepaald bij de uitwerking van de deelgebieden. Dit is onder andere afhankelijk van nog te maken keuzes over dichtheid en stapeling en de gewenste uitstraling in dit gebied. In het ene deelgebied ligt de nadruk op het groen van het park, in het andere op de stedelijkheid van het centrumgebied.



Dit betekent niet dat alles open ligt. In mei 2001 is immers een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld. Daarnaast hebben de gemeente Amsterdam en het stadsdeel een beleidskader ten aanzien van woningbouw.

## DOELGROEPEN

Grofweg kunnen we twee categorieën woonmilieus onderscheiden, met elk hun eigen karakter en doelgroep: wonen in het centrumgebied en wonen in de stedelijke woongebieden.

Het centrumgebied zal tweepersoonshuishoudens trekken, zowel starters als ouderen (55+). Voor deze mensen zijn er appartementen, maisonnettes en eengezinswoningen, ontsloten via collectieve groene buitenruimtes op het dak van de winkels. Voorts wordt ingespeeld op de behoefte aan betaalbare woningtypen. Hier valt te denken aan starters en studenten. Daarnaast zal het centrumgebied ook gezinnen met kinderen trekken die graag in de stad wonen. Voor hen zijn er wat grotere stadswoningen en de eerder genoemde eengezinswoningen, ontsloten via een dakterras. Ook komen er voor specifieke doelgroepen als ouderen en mindervaliden woonvormen, die gerelateerd zijn aan de maatschappelijke zorg (zoals huisvesting voor psychiatrische patiënten, geestelijk gehandicapten en ouderen). Met een aantal instellingen die actief zijn op dit vlak vinden al gesprekken plaats over huisvesting in het gebied.

Daarnaast komen in Centrum Amsterdam Noord stedelijke woongebieden met voornamelijk een woonfunctie. Hier wordt voortgebouwd op de traditie van ontspannen stedelijke woonenclaves in Amsterdam-Noord. Deze gebieden zullen met name een thuisbasis bieden voor gezinnen met kinderen. Met een tuin, veiligheid en openbaar groen, maar wel vlakbij stedelijke voorzieningen. Voor mensen die graag dichtbij, maar niet midden in de stedelijke activiteit willen wonen, zijn deze gebieden uitstekende alternatieven. Voor deze groepen is voorzien in appartementen en terrasflats, maar ook in woon-werkconcepten, zoals een praktijk aan huis. Ook de doelgroep die op zoek is naar een koopwoning in het middensegment kan in Centrum Amsterdam Noord zeker iets van zijn gading vinden.

## PROGRAMMA

Conform de Amsterdamse norm voor nieuwbouwproductie geldt ook in Amsterdam-Noord dat er 30% sociale huurwoningen komt. Het enige gebied dat hiervan wordt uitgezonderd is de vervoersknoop. Daarnaast komt er minimaal 40% goedkope tot middeldure koop- en huurwoningen en maximaal 30% dure koop- en huurwoningen. De grenzen van de diverse financieringscategorieën

zijn bepaald conform het huidige gemeentelijke beleid. Binnen het middensegment is voldoende differentiatie gewenst om ervoor te zorgen dat er ook in het goedkopere middensegment wordt gebouwd.

Van de sociale huurwoningen die worden gebouwd, zal 10 tot 20% bestaan uit woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens, waaronder studenten. Ongeveer de helft van het sociale programma bestaat uit vier- en meer kamerwoningen voor gezinnen. De overige 30 tot 40% bestaat uit driekamerwoningen, die met name geschikt zijn voor ouderen. Deze woningen zijn zowel ten oosten als ten westen van de nieuwe Leeuwarderweg te vinden.

### KWALITEIT

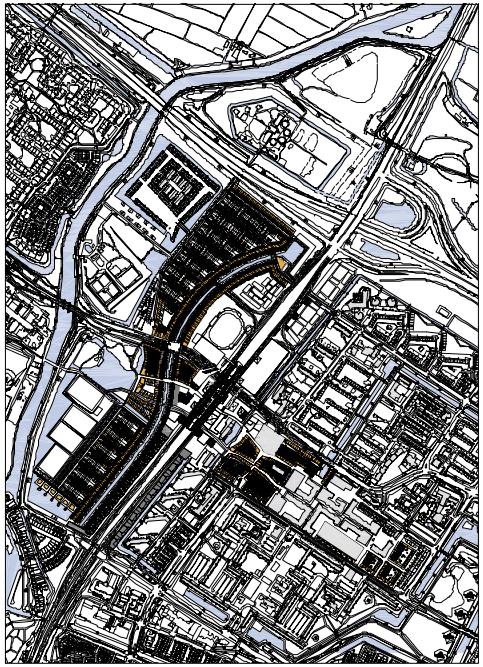
Het ambitieniveau van het plan is hoog. Dit is een voorwaarde voor de ontwikkeling en afzetbaarheid van het woningbouwprogramma in de marktsector. Met het oog op de doelgroep is het belangrijk woningen te bouwen met een goede prijs-kwaliteitverhouding.

Wat de gewenste kwaliteit van de woningbouw betreft, wordt verder verwezen naar de basiskwaliteit woningbouw 2003. Het devies is: simpel maar goed en houd waar mogelijk de regels en eisen eenvoudig. Aanvullende kwaliteiten kunnen zijn:

- contrast tussen de woongebieden, variatie in woonmilieus;
- de lage stad, stedelijk wonen in het groen;
- het aanbieden van uitbreidingsmogelijkheden;
- het waar mogelijk koppelbaar maken van kleinere appartementen in de koopsector;
- een autoluwe woonwijk.










# 2.2 WINKELS EN COMMERCIËLE VOORZIENINGEN

Een belangrijke ambitie voor het centrumgebied is het vergroten van de levendigheid en het gevoel van veiligheid en daarmee de aantrekkingskracht en duurzaamheid van het centrum. Dit gebeurt onder andere door een kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van het bestaande winkelcentrum in westelijke richting en door de toevoeging van woningen boven winkels en voorzieningen.

Winkelcentrum Boven 't Y krijgt een flinke impuls door het toevoegen van nieuwe winkels. Niet alleen grootschalige winkelformules, maar ook kleine, gespecialiseerde winkeltjes die voor afwisseling zorgen. Daarnaast komen er beveiligde parkeergarages aan de oost- en westzijde van het gebied. Bezoekers in het centrum kunnen straks ook van andere functies gebruikmaken, zoals cultuur en horeca. Zo verandert Boven 't Y van een winkelcentrum in een echt multifunctioneel stedelijk gebied.

Van belang bij deze ontwikkeling is dat de sterke punten van het huidige winkelcentrum worden versterkt. Dit betekent dat het gebied makkelijk bereikbaar blijft, de bezoeker goed zijn auto kan parkeren en het winkelaanbod groot en gevarieerd is. In de toekomst is het winkelgebied meer dan nu een uitstekende keuze, zowel voor de snelle boodschap als voor een dagje winkelen.

In het nieuwe gedeelte, tussen Boven 't Y en het Stadsdeelkantoor, komt een winkelrondje dat via de belangrijke looproute naadloos aansluit op het bestaande winkelcentrum. Het bestaande warenhuis, een belangrijke publiekstrekker, krijgt zo een centrale locatie en daarmee een schakelfunctie tussen oud en nieuw. Het winkelcentrum wordt hierdoor weliswaar langer, maar zal uitnodigen tot meer en langer bezoek. Bezoekers zullen meestal niet het hele winkelcentrum doorlopen, maar slechts een deel ervan. Daarom is gestreefd naar een evenwichtige spreiding van de parkeergarages en de publiekstrekkers om een goede doorstroming te garanderen in alle delen van het winkelcentrum, nieuw en bestaand.

Een belangrijk element in de nieuwe ontwikkeling is de winkel-as aan de noordzijde. Dit gebied, tussen het bestaande warenhuis en het woonwarenhuis, is deels in te vullen met grootschalige winkels. Door de hoogteverschillen ten opzichte van de IJdoornlaan leent deze locatie zich voor winkels met twee lagen en grotere



oppervlakten, gericht op sport en multimedia. De middelste winkelblokken krijgen veelal een kleinschalige invulling op het gebied van mode en vrije tijd (recreatief winkelen). Aan de zuidelijke winkel-as krijgen de winkels deels een doelgericht, deels een recreatief winkelkarakter, bestaand uit een mix van kleinschalig en grootschaliger aanbod, de zogenaamde subtrekkers. De noordelijke winkelroute wordt doorgetrokken langs het bestaande winkelcentrum. Zo ontstaan mogelijkheden om gevarieerde winkelrondjes te lopen. Ook de markt zal in deze routes worden opgenomen.

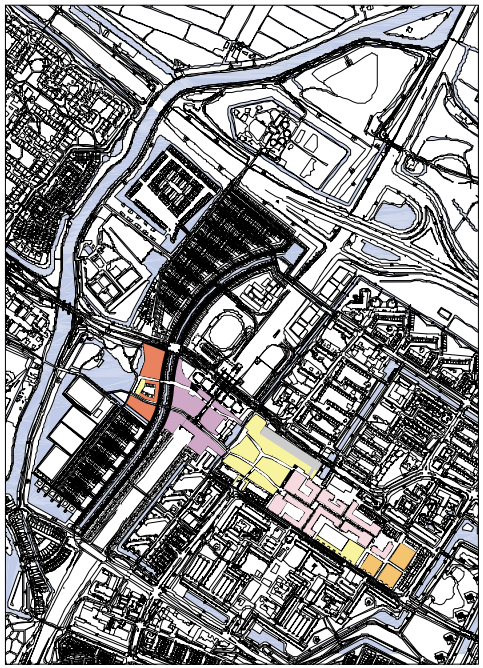
### VERBREDING AANBOD

Het nieuwe winkelaanbod wordt zo goed mogelijk afgestemd op dat in het bestaande winkelcentrum. Uitgangspunt is meer variatie, waarbij niet alleen de bewoners van Amsterdam-Noord optimaal worden bediend, maar ook consumenten uit de regio ten noorden van Amsterdam. Deze kwaliteitsverbetering wordt vooral bereikt door versterking van het recreatieve en doelgerichte winkelaanbod. Een vergelijking met vergelijkbare (stadsdeel)centra die recentelijk een opwaardering hebben ondergaan, laat zien dat onder andere het modische en het grootschalige sport- en vrijetijdssegment in het huidige centrum sterk zijn ondervertegenwoordigd. Ontbrekende winkeltypen en formules, die passen bij de toekomstige positie van Centrum Amsterdam Noord als nieuw stedelijk centrumgebied, zullen dan ook zoveel mogelijk worden toegevoegd. In de nieuwe ontwikkeling is ook ruimte voor verplaatsing van formules uit het bestaande deel en heel uitdrukkelijk voor horeca, leisure (recreatie) én wonen. Pas dan ontstaat het gevoel van een echt centrumgebied, waar mensen prettig en langer zullen verblijven.

Over de voorgestelde ontwikkelingen vindt regelmatig overleg plaats met de winkeliers. In de volgende planfase zal een beheerplan worden opgesteld, waarin maatregelen zijn opgenomen om de levendigheid te behouden en de sociale veiligheid te verbeteren.










# 2.3 SOCIALE VOORZIENINGEN

Het gebied heeft goed bereikbare maatschappelijke voorzieningen. Dit zijn onder andere een groot onderwijscluster (Regionaal Opleiding Centrum (ROC), scholen, kinderopvang), het Centrum voor Werk en Inkomen (CWI), een kerk, een cultuurcluster, sportvoorzieningen en voorzieningen voor gezondheidszorg.

### SOCIAAL PROGRAMMA

Centrum Amsterdam Noord is voor sociale voorzieningen onder te verdelen in twee delen. Ten westen van de Leeuwarderweg wordt een nieuw gebied ontwikkeld, waar voorzieningen nodig zijn voor met name gezinnen met kinderen. Aan de oostkant ligt het centrumgebied, dat aansluit bij het bestaande woongebied en waar met name gestapelde woningen worden gebouwd. Dit betekent dat voor deze twee delen van het CAN de vraag naar voorzieningen op het gebied van welzijn en onderwijs verschillend is. Om een zo prettig mogelijke woon- en leefsituatie in beide delen te creëren, is een sociaal programma opgesteld.

De bewoners van het centrumgebied maken gebruik van reeds bestaande sociale voorzieningen in de omgeving van het CAN-gebied. Het gaat om voorzieningen voor basisonderwijs, kinderopvang, jongeren, zorg en ontmoeting. De komende periode wordt nagegaan of deze voorzieningen kwalitatief en kwantitatief voldoende toegerust zijn om zowel de oude als de nieuwe bewoners te bedienen. Het gaat dan om de gebouwde voorzieningen en het activiteitenaanbod.

In de woongebieden ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg wordt een nieuwe woonwijk gebouwd, op een steenworp afstand van allerlei grootstedelijke faciliteiten. Het wordt een wijk waar voornamelijk gezinnen met kinderen komen te wonen. Het is belangrijk dat hier een programma wordt gerealiseerd, dat voorziet in goed bereikbare sociale voorzieningen, gericht op de bewoners van de wijk.

### ZORG EN DIENSTVERLENING

In de nieuwe woonwijk moet voldoende en goed bereikbare eerstelijns gezondheidszorg aanwezig zijn. Met een aantal, nu al in de wijk gehuisveste, aanbieders van deze zorg (huisartsen, een apotheker en een fysiotherapeut) wordt gesproken over een gezamenlijke praktijk in de nieuwe wijk, de zogenaamde Huisartsen Onder Een Dak (HOED) praktijk. Voor de locatie van deze praktijk wordt gedacht aan een combinatie met het nieuwe gebouw van het ROC. Onderzocht moet worden of hiermee voldaan kan worden aan de vraag naar deze zorg in het nieuwe woongebied, of dat een extra voorziening noodzakelijk is.

Daarnaast heeft een organisatie voor geestelijke gezondheidszorg aangegeven belangstelling te hebben om een aantal woningen in het CAN-gebied geschikt te maken voor de opvang van patiënten.

### ONTMOETING, RECREATIE EN VEILIGHEID

Buiten de (groot)stedelijke vermaakvoorzieningen in het CAN-gebied, hebben bewoners ook behoefte aan kleinschaligere ontmoetingsplaatsen en vrijetijdsvoorzieningen, direct in hun woonwijk. Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn van een multifunctioneel gebouw met ruimte voor de functies ontmoeting, vergaderen, activiteiten voor de bewoners (van oud tot jong), cursussen en een wijkveiligheidspost. Speciale aandacht is nodig voor jongeren van 12 tot ongeveer 16 jaar. Nagegaan moet worden of een koppeling mogelijk is met een andere voorziening, zoals bijvoorbeeld de basisschool.

### KINDEREN EN JEUGD

### SPELEN

In de nieuwe woonwijk komen veel kinderen wonen. Daarom is aandacht voor speelvoorzieningen en plekken in de buurt nodig. Voor de locatie en inrichting van speelplekken voor kinderen in verschillende leeftijdscategorieën wordt een speelplan ontwikkeld. Deze zijn op te delen in 0 tot 6 jaar, 6 tot 12 jaar, 12 tot 16 jaar en ouder dan 16 jaar. Uit onderzoek blijkt dat voor de kleine kinderen kleine speelplekken in de buurt van de woning de voorkeur hebben. Voor de basisschoolgroep kan beter een grotere speelplek gerealiseerd worden op een centrale plek in de wijk. Ook het schoolplein kan een functie krijgen als speelplein voor de buurt. Voor de jeugd tot een jaar of 16 kan er een skeelerbaan, een tafeltennistafel of voetbalkooi komen. De speelplek moet centraal gelegen zijn, aan doorgaande routes voor fietsers en voetgangers. Ook moet de plek via veilige, herkenbare routes door kinderen zelfstandig bereikt kunnen worden. Die veilige routes (kindlinten) verbinden de nieuwe wijk tevens met de voorzieningen in het centrumgebied, met onder meer de bibliotheek en de muziekschool, en met de achterliggende wijken. Tenslotte besteedt het speelplan aandacht aan de brede bespeelbaarheid van de openbare ruimte. Daarbij kan gedacht worden aan beloopbare muurtjes, plekken om te schuilen bij zon of regen en hinkelpaden op de stoep.

### KINDEROPVANG

Gezien het aantal gezinnen met kinderen dat in de wijk zal gaan wonen, is voldoende kinderopvang gewenst. Op basis van de prognoses van het aantal kinderen van 0 tot 4 jaar lijkt er plaats te zijn voor twee kinderdagverblijven, met elk vijf groepen. Daarnaast is ruimte nodig voor naschoolse opvang, in of dichtbij de basisschool. De huidige prognoses geven aan dat in de piekperiode vier groepen nodig zijn. Tenslotte is een peuterspeelzaal gewenst, die gekoppeld wordt aan de school.

# 2.4 ONDERWIJS

### ACTIVITEITENPAKKET VOOR DE NIEUWE WIJK

In het CAN-gebied worden veel nieuwe woningen gebouwd, waardoor het bewonersaantal van Amsterdam-Noord zal toenemen. Bezien moet worden of en hoe daarop ingespeeld kan worden met een activiteitenaanbod vanuit de maatschappelijke voorzieningen. Gedacht kan worden aan activiteiten voor verschillende doelgroepen als kinderen, jongeren (sport- en spel) en ouderen (ontmoeting).

### RELIGIE

Met het kerkbestuur van de Katholieke Kerk wordt overleg gevoerd over de wens om in het CAN-gebied een kerkgebouw te realiseren ter vervanging van een aantal nu aanwezige kerken in Noord. De aangewezen plek voor een dergelijk markant gebouw is een min of meer driehoekig terrein in de westrand van het centrumgebied, enerzijds grenzend aan de recreatievijver, anderzijds aan de fietsroute naar de nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal. In de nadere uitwerking zal onderzocht worden of ook andere religieuze stromingen inpasbaar zijn.

### CWI/SOCIALE DIENST

Grote wens van het bestuur van stadsdeel Amsterdam-Noord is de komst van een bedrijfsverzamelgebouw voor onder andere het CWI en de Sociale Dienst. Het gebouw kan worden gezien als een 'marktplein voor werk en inkomen'. De Sociale Dienst, het CWI, Maatwerk, Start en andere instellingen werken in deze minibanenmarkt samen. Ook andere instellingen worden gehuisvest in het gebouw, zoals reïntegratiebedrijven, ondersteuning voor starters, uitzendorganisaties en een vrijwilligerscentrale.



### BASISONDERWIJS

Uitgaande van het aantal woningen dat gebouwd gaat worden in het plangebied en het aantal mensen dat er gaat wonen, is het noodzakelijk om een basisschool te stichten. De basisschool is gepland ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg. Dit zou een brede school kunnen zijn. Onderzocht moet worden of het mogelijk is om een schoolgebouw te realiseren, waarvan in eerste instantie (wanneer de nieuwe woonwijk nog in aanbouw is) niet alle ruimtes in gebruik zijn voor onderwijs. Wellicht kunnen deze ruimtes een ontmoetingsfunctie vervullen. Ook is het denkbaar dat hier een tijdelijke vorm van kinderopvang komt. Verder wordt onderzocht of, als na verloop van tijd het leerlingaantal weer afneemt, de overgebleven ruimtes in het schoolgebouw voor andere functies kunnen worden gebruikt. Hier moet bij het ontwerp van de school al rekening mee worden gehouden.

### VOORTGEZET ONDERWIJS

De Kingmaschool is een school voor speciaal voortgezet onderwijs. Voor deze school moet nieuwe huisvesting worden gezocht, omdat het huidige pand te klein is voor het groeiend aantal leerlingen en het pand niet meer geschikt is voor de doelgroep (verstandelijk en lichamelijk gehandicapte leerlingen). Intussen is voor een deel van de school een tijdelijke oplossing gevonden in de voormalige Wognummerschool. Onderzocht zal worden of de gehele school hier definitief gevestigd kan worden. Vooruitlopend hierop is binnen het CAN-gebied ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg een plek gereserveerd voor de Kingmaschool.

### REGIONAAL OPLEIDING CENTRUM

Het Regionaal Opleiding Centrum van Amsterdam (ROCvA, verder ROC) wil in Centrum Amsterdam Noord een multifunctioneel complex realiseren, waarin een bijzondere combinatie van onderwijs en aanverwante functies wordt ondergebracht. De combinatie van functies in het ROC bestaat voor circa 60% uit onderwijsfuncties en voor het overige deel uit aanvullende functies. Deze kunnen zowel commercieel als sociaal van aard zijn. Mogelijkheden zijn kinderopvang, een uitzendbureau, een centrum voor sport en gezondheid en een maatschappelijk bureau voor de buurt. Daarnaast bestaat de mogelijkheid woningen op te nemen in het gebouw of gebouwencomplex. Op deze wijze ontstaat een community college dat niet alleen betekenis heeft voor de studenten die er een opleiding volgen, maar waardevol is voor heel Amsterdam-Noord. Met de bijbehorende langdurige openingstijden levert het bovendien een bijdrage aan de sociale veiligheid van de buurt.





# 2.5 CULTUUR

Door een aantal culturele functies in het centrumgebied bij elkaar te brengen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het gewenste multifunctionele en levendige karakter van het gebied. Op deze wijze ontstaat een aantrekkelijke synergie tussen de diverse voorzieningen in het centrumgebied. Mensen hebben reden om langer te blijven. Een belangrijke stap op weg naar realisatie van dit 'cultuurcluster' vormde het raadsbesluit van september 1999 om in het centrumgebied een regiobibliotheek te vestigen.

## NOORDSE CULTUUR

In de 'totaalvisie' die ten grondslag ligt aan het cultuurprogramma voor het centrumgebied is het CAN-gebied de aangewezen plaats voor de 'Noordse cultuur'. Hier past het brandpunt voor culturele activiteiten die in het stadsdeel plaatsvinden. Dit sluit overigens een ambitie en kwaliteit op regionale schaal geenszins uit.

Op allerlei manieren is de behoefte aan culturele voorzieningen in kaart gebracht. Met deze gegevens als basis, is een kleine groep belangrijke vertegenwoordigers van de Noordse cultuur geselecteerd, met wie verder is gepraat.

## CLUSTERING

Overleg met de belangrijkste 'culturele ondernemers' in het stadsdeel heeft inmiddels geleid tot overeenstemming over het programma voor het cultuurcluster. De regiobibliotheek wordt gecombineerd met een cultuurcentrum waarvan de muziekschool het hart vormt, terwijl een kunstuitleen en een theaterzaal het geheel compleet maken. Er wordt gesproken over een cluster omdat het niet de bedoeling is om te komen tot één grote cultuurtempel, waarin alle functies een kleurloze kluwen vormen. Elk onderdeel krijgt zijn eigen gezicht in een eigen gebouw(deel), maar dan wel dicht bij elkaar. Bovendien wordt elk onderdeel in zijn eigen tempo gerealiseerd. Juist die nabijheid kan leiden tot een belangrijke versterking van het geheel. Er ontstaat synergie doordat allerlei functies en ruimtes gezamenlijk gebruikt kunnen worden.

De theaterzaal kan hierin een heel belangrijke verbindende schakel vormen. Elke instelling kan hier op zijn eigen manier gebruik van maken, terwijl ook gemeenschappelijke manifestaties georganiseerd kunnen worden. Dit alles natuurlijk gecombineerd met de gewone theaterfunctie. Er wordt dan ook niet gedacht aan een klassiek theater met een vaste opstelling en een toneeltoren, maar aan een zogenaamde black box, waarin naar behoefte meer of minder zitplaatsen uitgeschoven kunnen worden, terwijl de 'vlakke vloer' groter of kleiner gemaakt kan worden.

Naast de boven beschreven culturele functies maakt ook een megabioscoop deel uit van het programma voor het centrumgebied. Zo wordt straks een totaalpakket aangeboden aan de bewoners van Noord, jong en oud, van alle etnische groepen, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Natuurlijk zal er ook voor bezoekers van elders veel te beleven zijn, zodat een 'echt' centrum ontstaat.

Ook de openbare ruimte gaat een rol spelen in de culturele programmering. Aan het waterplein kunnen terrasjes komen, maar er wordt nadrukkelijk ook gedacht aan ruimte voor allerlei culturele manifestaties. Dat geldt ook voor het kleinere plein aan de zuidostkant van het cultuurcluster. Het maken van kunst in de openbare ruimte wordt in breder verband opgepakt.







# 2.6 SPORT

Noord is van oudsher een sportief stadsdeel. In het plangebied bevindt zich dan ook een flink aantal sportvoorzieningen, met name in het sportpark Elzenhagen. Hoewel enkele van deze sportvoorzieningen verplaatst moeten worden, deels buiten het plangebied, zal sport ook in de toekomst een belangrijk thema vormen, zowel de breedtesport als de topsport.

## BREEDTESPORTVOORZIENINGEN

Om het Stedenbouwkundig Programma voor Centrum Amsterdam Noord te realiseren, met name het woningbouwprogramma, moet een aantal sportvoorzieningen worden verplaatst. De voetbalvelden van DWV worden herschikt binnen het plangebied. Langs het Noordhollandsch Kanaal krijgt DWV vier voetbalvelden, waarvan één met tribunes. Ook komt er een nieuw clubhuis. Het complex krijgt zoveel mogelijk een parkachtig karakter zodat het goed past in de groene zone langs het kanaal. De (verouderde) sporthal Elzenhagen zal worden afgebroken en deel gaan uitmaken van het Amsterdam Dome-complex. De atletiekbaan en de tennisbanen, die nu een plek hebben op sportpark Elzenhagen, moeten elders in Amsterdam-Noord een nieuwe plek krijgen.

De Weeren lijkt hiervoor een uitgelezen mogelijkheid. In overleg met de verenigingen zal een passende oplossing worden gezocht. KMVZ is al verhuisd naar een nieuwe locatie.

## AMSTERDAM DOME

De Amsterdam Dome is gepland ter plaatse van de westelijke op- en afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg. Amsterdam Dome wordt een multifunctionele hal waar zo'n 15.000 toeschouwers kunnen genieten van zowel sportevenementen (met sporten als ijshockey, basketbal, handbal en turnen) als grote muziekevenementen. Jaarlijks worden zo'n 160 evenementen (ten minste 80 sport en 80 muziek) georganiseerd. De Amsterdam Dome vormt een belangrijke publiekstrekker in het CAN-gebied. Hiermee krijgt Centrum Amsterdam Noord een voorziening van nationaal belang en internationale allure, die bijdraagt aan de gewenste levendige centrumsfeer, waarin ook 's avonds allerlei activiteiten plaatsvinden.

Door de keuze van de locatie en de wijze van inpassing in de omgeving kunnen grote aantallen bezoekers zowel per auto als per metro en bus de hal bereiken zonder dat de omgeving daardoor ernstig belast wordt. Tegelijkertijd worden bezoekers uitgenodigd om voor of na een evenement een bezoek te brengen aan de winkels en horeca in het centrum.

Direct aansluitend aan de hal worden twee breedtesporthallen gerealiseerd, ter vervanging van de bestaande (verouderde) sporthallen Elzenhagen en De Weeren. De bedoeling is dat op deze wijze breedte- en topsport elkaar stimuleren. Na de eigen training kan de amateursporter de verrichtingen van de topsporters bekijken, terwijl omgekeerd de topclubs een deur verder nieuw talent kunnen scouten. Met de Amsterdam Dome ontstaat zo een unieke voorziening voor het houden van belangrijke sporttoernooien.







# VERKEER EN VERVOER

3

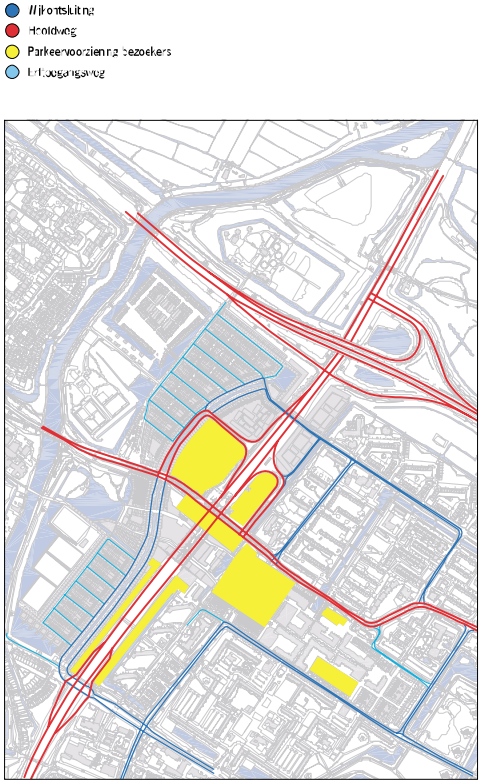
Centrum Amsterdam Noord is voortreffelijk bereikbaar. Met de auto via de A10-Noord en de Nieuwe Leeuwarderweg en met de bus zijn er uitstekende verbindingen met Waterland en het centrum van Amsterdam. Vanaf 2011 is er bovendien de hoogwaardige en frequent rijdende Noord/Zuidlijn. Centrum Amsterdam Noord is dan ook een duidelijk georiënteerd op de Noord/Zuidlijn. Het openbaar vervoer is een van de dragers van de stedelijke ontwikkeling tot een aantrekkelijk multifunctioneel gebied.

In de ontwikkeling van het centrumgebied wordt de overlast van auto's beperkt door de parkeerfaciliteiten in de onmiddellijke nabijheid van de aanvoerwegen en eindbestemming te situeren. Met zijn centrale ligging in Noord is Centrum Amsterdam Noord ook goed bereikbaar met de fiets. Hier wordt op ingespeeld door het fietsnet te verbeteren, fietsers in verband met sociale veiligheid langs bebouwing te voeren en stallingsvoorzieningen aan te bieden.



# 3.1 AUTOVERKEER EN PARKEREN

De belangrijkste auto-infrastructuur en de daaraan verbonden parkeervoorzieningen liggen op of langs de hoger gelegen wegen. De belangrijkste ontsluitende wegen van Centrum Amsterdam Noord zijn de Nieuwe Leeuwarderweg, de aansluiting bij de afslag Nieuwe Leeuwarderweg/IJdoornlaan en de IJdoornlaan tussen Noordhollandsch Kanaal en De Wieden.




Aan de op- en afritten bevinden zich aansluitingen naar de noordelijke kantorenstrook, de aansluiting naar de Amsterdam Dome, het woonwarenhuis en de openbaarvervoersknoop. Onder de Dome, het woonwarenhuis en het busstation kan geparkeerd worden, zodat efficiënt met de ruimte wordt omgegaan. De IJdoornlaan tussen de op- en afritten Nieuwe Leeuwarderweg wordt naar het noorden verplaatst, verhoogd en verbreed. Dit leidt tot een aanzienlijke vergroting van de capaciteit en verhoging van de doorstroming, zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer. Hiermee wordt voorzien in een adequate uitbreiding van de capaciteit op de kruispunten, die bepalend zijn voor de verkeersafwikkeling. Vooralsnog is er geen noodzaak het aantal rijstroken over de brug over het Noordhollandsch Kanaal uit te breiden. Indien dit in de toekomst in verband met andere ontwikkelingen in Amsterdam-Noord toch noodzakelijk blijkt, dan is dit wel mogelijk op de bestaande brug.

Door de parkeervoorzieningen aan te laten sluiten op de toegangswegen is het centrum zelf zoveel mogelijk autoluw. De parkeervoorzieningen voor de kantoren langs de Nieuwe Leeuwarderweg zijn bereikbaar via het hoofdwegennet, bijvoorbeeld via de pitstopstrook, of via de afslag IJdoornlaan en het viaduct verlengde Van Heekweg.

De stedenbouwkundige uitwerking gaat uit van de volgende wijzigingen in het netwerk voor het autoverkeer:

- Op- en afrit toevoegen aan de Nieuwe Leeuwarderweg bij de Nieuwe Purmerweg;
- Waddenwegviaduct tussen Buikslotermeerplein-zuid en IJdoornlaan verwijderen;
- Op- en afrit huidige IJdoornlaan aanpassen;
- Doortrekken Van Heekweg in westelijke richting, onder de Nieuwe Leeuwarderweg door;
- Singel: maaiveldverbinding tussen Nieuwe Purmerweg en de verlengde Van Heekweg, door middel van gelijkvloerse kruising met IJdoornlaan.

## PARKEREN BEWONERS

Belangrijkste uitgangspunt is dat zoveel mogelijk wordt voldaan aan de parkeerbehoefte. Parkeren in het centrumgebied vindt plaats in garages. Daarbij is dubbelgebruik een uitgangspunt. Voor de duurdere woningen in de stedelijke woongebieden ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg worden marktconform parkeervoorzieningen gerealiseerd. Voor de overige financieringscategorieën worden de parkeervoorzieningen verder ingevuld bij de uitwerking van de deelgebieden. Hierbij wordt de balans gezocht tussen betaalbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Een autoluwe woonwijk is een van de mogelijkheden die nader onderzocht kan worden.

## PARKEERVOORZIENINGEN

De in Centrum Amsterdam Noord gehanteerde parkeernormen zijn gebaseerd op de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer voor werkers en bezoekers van de grote trekkers Amsterdam Dome, de megabioscoop en het woonwarenhuis. Voor bezoekers van de winkelvoorzieningen en de bewoners wordt flexibel ingespeeld op de verwachte vraag.

De planningshorizon van Centrum Amsterdam Noord strekt zich uit tot na 2012. Dit betekent dat niet alle gebieden direct worden ontwikkeld en van parkeervoorzieningen worden voorzien. Dit biedt enige ruimte om flexibel in te spelen op de parkeerbehoefte. Zo kan in de weekends worden geparkeerd bij de (toekomstige) kantoren. Hierdoor wordt de piekparkeerbehoefte opgevangen, zonder een onrendabel overschot te bouwen. Een snel te realiseren parkeergebouw in de ooststrook biedt compensatie voor de op te heffen parkeerplaatsen bij de Loenermark. Uitgangspunt is dat elk deelgebied voorziet in de eigen parkeerbehoefte.

Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen betekent een kwaliteitsimpuls voor het centrumgebied. Op het moment van oplevering van de eerste parkeergarage, begin 2007, zal in de omgeving een betaald parkeerregime worden ingevoerd.

| deelgebied | | aantal parkeerplaatsen |
|---|---|---|
| I* | Sportdriehoek | pm |
| II | Stedelijk wonen noord | 1.121 |
| IIIa | Woonwerkgebied | 809 |
| IIIb | Kantoren | 579 |
| IV | Topsportcentrum | 1.400 |
| V | Woonwarenhuis | 1.600 |
| VI | Centrumgebied West | 205 |
| VII | Centrumgebied OV knoop | 1.254 |
| VIII | Centrumgebied midden | 2.269 |
| IX | Centrumgebied oost | 2.344 |
| X | Stedelijk wonen zuid/Elzenhage | 500 |
| XI | NLW zuidwest | 625 |
| XVI | Parkzone / DWV | 80 |
| XVII | NLW zuidoost | 520 |
| **Totaal parkeren** | | 13.306 |

* Deelgebied I is geen onderdeel meer van dit Stedenbouwkundig Plan; de nummering komt voort uit eerdere plannen.



# 3.2 FIETSERS

Centrum Amsterdam Noord is zeer goed bereikbaar met de fiets. Het fietsverkeer wordt gestimuleerd door het fietsnet ingrijpend te verbeteren, fietsers langs bebouwing te leiden en stallingsvoorzieningen aan te bieden.

Belangrijkste uitgangspunten zijn dat het fietsnetwerk verkeersveilig, sociaal veilig en comfortabel is. Dit betekent dat alle ontsluitingswegen worden ingericht met gescheiden rijvoorzieningen, vrijliggende fietspaden of fietsstroken. De sociale veiligheid wordt verhoogd als de fietser zichtbaar is voor anderen; bij de brede tunnels komen daarom extra voorzieningen in de vorm van bijvoorbeeld verlichting. Ook worden routes meer gekoppeld aan bebouwing. Ter verhoging van het comfort hebben fietspaden in verblijfsgebieden een vlak wegdek, voorrang op kruisend verkeer en voorrang op de rotonde.

Om in te spelen op de komst van de Noord/Zuidlijn en het comfort te verhogen komt er een voetgangers- en fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal, die aansluit op het metrostation. Verkeerskundig onderzoek laat zien dat deze brug de aantrekkelijkste verbinding over het kanaal vormt voor fietsers.

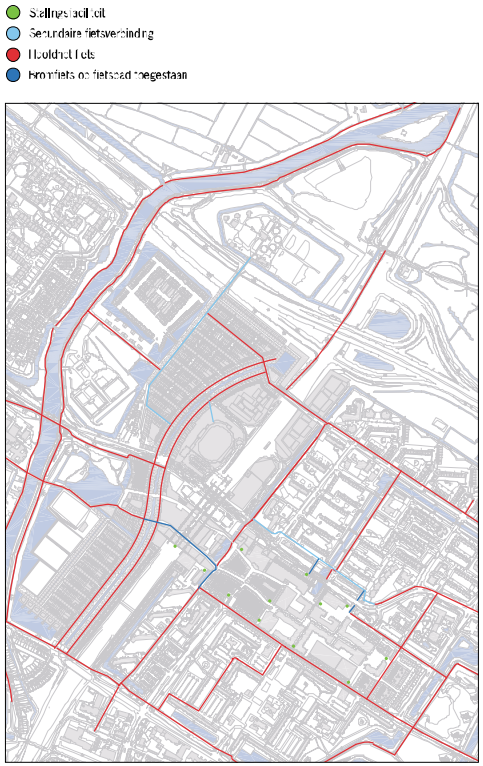
Toegevoegde of gewijzigde verbindingen binnen het plangebied zijn:

- Fietspad verlengde Van Heekweg;
- Nieuwe voetgangers- en fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal;
- Fietspad vanaf deze brug via de zuidzijde van het station en de fietsenstalling Buikslotermeerplein tot de Loenermark;
- Fietspad IJdoornlaan. De bestaande brug over het Noordhollandsch Kanaal wordt opnieuw ingepast;
- Fietspad langs het Buiksloterplein-zuidzijde en de verlengde Werengouw ter realisatie van het Hoofdnet Fiets. Dit pad vervangt op structuurniveau het tweerichtingenfietspad ten noorden van het Buikslotermeerplein, op dit moment de belangrijkste oost-westverbinding in het gebied.
- Op gebiedsniveau wordt een vervangende oost-westroute gecreëerd ten noorden van het centrumgebied via Dijkwater, aansluitend op het fietspad van de Loenermark.
- Fietspad langs de Singel, de noord-zuid georiënteerde fietsroute door de bebouwing in het westelijk plandeel. Deze vervangt het fietspad parallel aan de Nieuwe Leeuwarderweg tot de IJdoornlaan door een aantrekkelijke route langs bebouwing.

Hierdoor ontstaat een fijnmazig fietsnet, dat op hoofdlijnen overeenkomt met het Hoofdnet Fiets 2002.

Tijdens de bouw van het centrumgebied wordt aandacht besteed aan de omleidingsroutes voor fietsers. Het uitgangspunt is om hoogwaardige alternatieven te bieden.

Het tunneltje aan het Hisgenpad vervult op dit moment een functie voor met name scholieren. Omdat na bebouwing een sociaal minder gunstige situatie ontstaat, met een tunnellengte van ongeveer 110 meter, is er in het Stedenbouwkundig Plan voor gekozen op termijn af te zien van deze verbinding. De Nieuwe Purmerweg en de fietsverbinding langs de openbaarvervoersknoop zijn dan de geëigende, sociaal- en verkeersveilige routes.






# 3.3 VOETGANGERS

**STALLINGFACILITEITEN**

Aan de zuidzijde van het viaduct Buikslotermeerplein wordt, als onderdeel van de Noord/Zuidlijn, een fietsenstalling opgenomen, met een capaciteit van minimaal 1.000 fietsplaatsen en enkele bromfietsplaatsen. Voor de winkel-, uitgaans- en sociale voorzieningen worden daarnaast gebouwde en openluchtfietsenstallingen ontwikkeld, die aan de belangrijkste fietsroutes zijn gekoppeld.

Een belangrijk uitgangspunt voor het CAN-gebied is het voetgangersverkeer. Bijzondere aandacht wordt besteed aan mensen die slecht ter been zijn, zoals mindervaliden en ouderen. Dit gebeurt in de vorm van trottoirverlagingen en voor slechtzienden worden geleidelijnen aangelegd. Het genoemde uitgangspunt betekent dat vanaf metro- en busstation de omliggende winkel-, detailhandel- en sportfuncties goed en kruisingsvrij te voet te bereiken zijn. Vanaf de openbaarvervoersknoop loopt het voetgangersgebied door tot in het winkelcentrum. Ook de Amsterdam Dome en het woonwarenhuis zijn vanaf de openbaarvervoersknoop voor voetgangers direct bereikbaar zonder andere verkersstromen tegen te komen. Bezoekers kunnen zo op een veilige manier alle functies in het centrum bereiken. Dat geldt niet alleen voor de verkeersveiligheid. Ook de sociale veiligheid wordt vergroot door tunnels en onderdoorgangen onder andere goed te verlichten.



# 3.4 WADDENWEGVIADUCT

In het SPvE is al vastgelegd dat het Waddenwegviaduct zal verdwijnen, om de ontwikkelingen rond het centrum optimale kansen te geven. De uitwerking van deze verwijdering is een belangrijk aandachtspunt, omdat het viaduct op dit moment een cruciale functie vervult in de ontsluiting voor openbaar vervoer en autoverkeer. Voor beide verkeerssoorten moeten, als het Waddenwegviaduct verdwijnt, alternatieve verbindingen worden aangeboden. Het moment waarop het viaduct gesloopt wordt, zal zo ver mogelijk achter in de planning liggen. In de stedenbouwkundige uitwerking zijn hiervoor de volgende verbindingen opgenomen:

- De Singel voor het openbaar vervoer;
- Nieuwe op- en afrit noordzijde Nieuwe Purmerweg op de Nieuwe Leeuwarderweg ten behoeve van doorgaand autoverkeer en busverkeer;
- Aansluiting van de belangrijkste garages op de IJdoornlaan en de Nieuwe Leeuwarderweg, in plaats van het Buikslotermeerplein, waardoor de 'schakel Waddenweg' geen functie meer vervult voor verkeer van en naar Centrum Amsterdam Noord.

Met deze nieuwe verbindingen hoeft het drukke verkeer niet meer dóór het winkelgebied te gaan, maar wordt het naar parkeergarages en via andere routes geleid. Zonder de passage onder het Waddenwegviaduct wordt het winkelgebied aanmerkelijk vriendelijker en veiliger voor centrumbezoekers.

Op dit moment stoppen veel bussen op het Waddewegviaduct. Deze zullen in de toekomst een plek krijgen in het busstation in de vervoersknoop. Het viaduct zal eerder gesloopt worden dan het busstation klaar is. Voor de tussenliggende periode worden tijdelijke maatregelen getroffen.

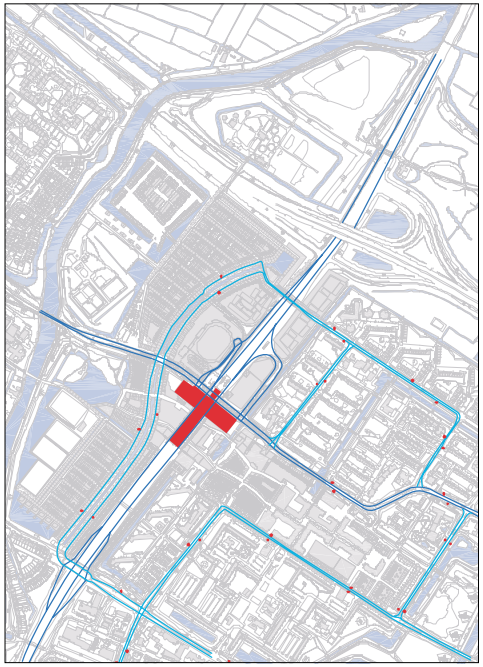





# 3.5 OPENBAAR VERVOER

Het Noord/Zuidlijnstation Buikslotermeerplein vormt samen met het busstation infrastructureel gezien het middelpunt van Centrum Amsterdam Noord. Het Noord/Zuidlijnstation ligt in het middengebied van de Nieuwe Leeuwarderweg, op het kruispunt met de IJdoornlaan. Het winkelcentrum, de sociaal culturele voorzieningen en de woongebieden ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg zijn hemelsbreed ongeveer 600 meter van het station gesitueerd en dus goed beloopbaar. De Amsterdam Dome, de grootschalige detailhandel, de megabioscoop en een belangrijke maatschappelijke voorziening als het CWI bevinden zich op een steenworp afstand van de openbaarvervoersknoop.

Het openbaar vervoer gaat via andere routes rijden. De huidige bushaltes op het Waddenwegviaduct worden verplaatst naar de openbaarvervoersknoop waar de bussen aansluiten op het Noord/Zuidlijnstation. Interlokaal openbaar vervoer zal doorrijden over de Nieuwe Leeuwarderweg, stoppen op het busstation en verder rijden over de Nieuwe Leeuwarderweg of eindigen op het busstation van de openbaarvervoersknoop. Om de scholenconcentratie nabij de Rode Kruisstraat te bedienen, kunnen interlokale lijnen gebruikmaken van de noordelijke op- en afrit Nieuwe Purmerweg. Voor het lokale openbaar vervoer is de Singel de aangewezen verbinding, zodat de nieuwe westelijke woongebieden en Jeugdland dichtbij openbaar vervoer gesitueerd zijn.





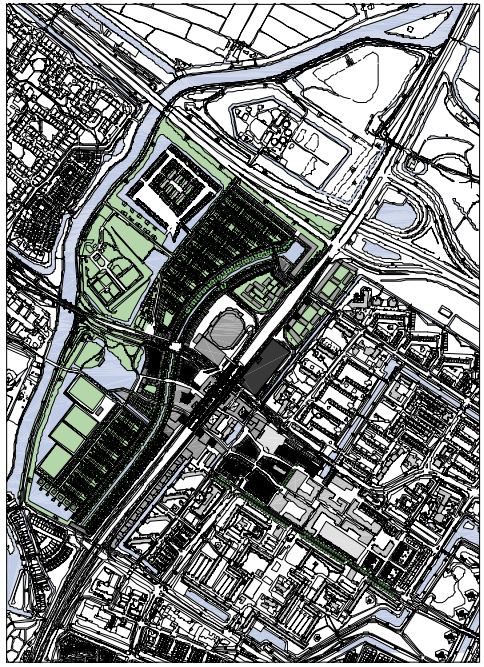

# NATUUR EN MILIEU

4

Centrum Amsterdam Noord moet een duurzaam en leefbaar gebied worden. Het streven is om een stuk stad te realiseren dat ook op lange termijn goede gebruiksmogelijkheden biedt in een aantrekkelijk milieu. Het duurzame karakter van de wijk komt ook tot uiting in de manier waarop wordt omgesprongen met schaarste op het gebied van ruimte, water en groen, energie en schone lucht.

In het plangebied zal een deel van het aanwezige groen verdwijnen. Daar staat tegenover dat de kwaliteit van het groen wordt vergroot door het creëren van een parkzone in Elzenhagen, in de nabijheid van het Noordhollandsch Kanaal. Deze parkzone, die de Groene Scheg verstevigt tussen Waterland en het IJ, heeft ook een groot ecologisch belang. Het Noordhollandsch Kanaal vormt een natuurlijke westelijke watergrens van deze zone. Naast dit kanaal is water in verschillende vormen terug te vinden in het plan. Open water met een recreatief karakter, 'landelijk' water in de groene delen van de woongebieden en 'stads' water in de stedelijke delen van de woongebieden.

In 2001 is in overleg met verschillende betrokkenen een Milieuwerkprogramma opgesteld. Het Milieuwerkprogramma is een onderdeel van het SPvE. In het Milieuwerkprogramma zijn op alle milieuthema's de kansen geïnventariseerd en ambitieniveaus beschreven. Speerpunten zijn intensief ruimtegebruik, groen, landschap, ecologie en water en energie. Voor deze thema's wordt een hoog ambitieniveau nagestreefd. Voor de overige milieuthema's wordt als leidraad de wettelijke verplichtingen aangehouden.





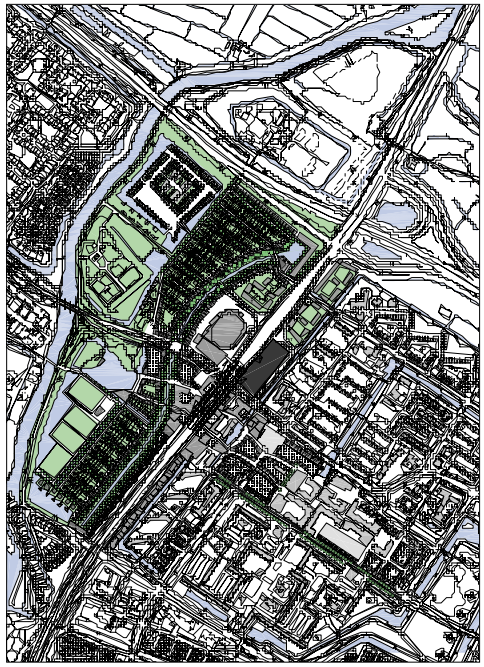
# NATUUR EN MILIEU

4

Centrum Amsterdam Noord moet een duurzaam en leefbaar gebied worden. Het streven is om een stuk stad te realiseren dat ook op lange termijn goede gebruiksmogelijkheden biedt in een aantrekkelijk milieu. Het duurzame karakter van de wijk komt ook tot uiting in de manier waarop wordt omgesprongen met schaarste op het gebied van ruimte, water en groen, energie en schone lucht.

In het plangebied zal een deel van het aanwezige groen verdwijnen. Daar staat tegenover dat de kwaliteit van het groen wordt vergroot door het creëren van een parkzone in Elzenhagen, in de nabijheid van het Noordhollandsch Kanaal. Deze parkzone, die de Groene Scheg verstevigt tussen Waterland en het IJ, heeft ook een groot ecologisch belang. Het Noordhollandsch Kanaal vormt een natuurlijke westelijke watergrens van deze zone. Naast dit kanaal is water in verschillende vormen terug te vinden in het plan. Open water met een recreatief karakter, 'landelijk' water in de groene delen van de woongebieden en 'stads' water in de stedelijke delen van de woongebieden.

In 2001 is in overleg met verschillende betrokkenen een Milieuwerkprogramma opgesteld. Het Milieuwerkprogramma is een onderdeel van het SPvE. In het Milieuwerkprogramma zijn op alle milieuthema's de kansen geïnventariseerd en ambitieniveaus beschreven. Speerpunten zijn intensief ruimtegebruik, groen, landschap, ecologie en water en energie. Voor deze thema's wordt een hoog ambitieniveau nagestreefd. Voor de overige milieuthema's wordt als leidraad de wettelijke verplichtingen aangehouden.





# 4.1 GROEN

Het stedenbouwkundig plan voegt een heldere groenstructuur toe. Deze houdt rekening met de landschappelijke ligging van het plangebied. Het gehele Centrum Amsterdam Noord ligt in de polder Buikslotermeer. De groenstructuur zal daarom in belangrijke mate samenhang vertonen met de waterstructuur. De kom van de polder, dus de dijk rondom, en waterstructuur zijn kenmerkend.

## PARKZONE

De parkzone langs het Noordhollandsch Kanaal heeft betekenis voor heel Amsterdam-Noord omdat deze deel uitmaakt van de Groene Scheg, de belangrijkste noord-zuid gelegen hoofdgroenstructuur van Amsterdam-Noord. De scheg loopt van de Sixhaven aan het IJ tot in Waterland. Het Noordhollandsch Kanaal, het doorgaande fietspad en de reeks van dijken zijn hier de bepalende ruimtelijke eenheden. De continuïteit van deze groene long kan worden versterkt en de inrichting sterk verbeterd. Het park in het centrumgebied is een uniek onderdeel, vanwege de ligging aan de rand van de Buikslotermeerpolder. Het Noordhollandsch Kanaal is een deel van de ringvaart van de polder. Het doorgaande fietspad aan de oostzijde van het kanaal ligt boven aan de dijk, waarvandaan het laaggelegen plangebied zich prachtig in de kom van de polder manifesteert. De Buikslotermeerdijk wordt als een grasdijk met bomen vormgegeven, de rand die de dijk van de polder vormt, komt zo goed tot uitdrukking.





Het park zal functioneren als een groengebied voor de woonbuurten en het centrumgebied. De belangrijkste ontmoetingsplek komt ter hoogte van het centrumgebied. Hier krijgt het park een kwalitatief hoogwaardige inrichting en er wordt een mooie waterpartij aangelegd. Markant punt is de nauwe overgang tussen het zuidelijker gelegen 'Centrale Park Noord' en het park van het CAN-gebied. Hier kruist de groenstructuur de historische Waterlandse Zeedijk die Amsterdam-Noord van oost naar west doorsnijdt. Ook de voetbalvelden van DWV vormen een schakel in de scheg.

In de volgende planfase zal het onderdeel groen en ecologie in dit gebied nader worden uitgewerkt. Dit gebeurt onder andere in het kader van de m.e.r.-procedure.

## WOON- EN CENTRUMGEBIED

De Singel is een belangrijk landschappelijk element tussen de kantorenlocaties en de woonbuurten. Hoewel het niet de rechtlijnigheid van de polder in zich draagt, is het een belangrijke doorgaande groen- en waterstructuur. De singel krijgt een stedelijke uitstraling met bomenrijen. De nieuwe bouwblokken in het stadshart krijgen gemeenschappelijke groene buitenruimtes op het dak van de winkels.



# 4.2 ECOLOGIE

Ecologische en natuurwaarden zijn bij de planvorming voor het CAN zeer serieus genomen. Weliswaar voorzien de plannen in de bouw van een nieuw centrumgebied in Noord en dus in het realiseren van nogal wat bebouwing en bijbehorende infrastructuur, het zorgvuldig omgaan met ecologische waarden is een belangrijk uitgangspunt.

## NOORDHOLLANDSCH KANAAL ZONE

Op stadsdeelniveau is ecologisch gezien vooral de zone langs het Noordhollandsch Kanaal van belang. In het plangebied wordt deze zone gevormd door het nieuwe sportpark van DWV, een stuk recreatiegroen bij een waterpartij, de begraafplaats en de groenstrook langs Jeugdland en ten slotte de driehoek ten noorden van de A10.

Verschillende bruggen over het kanaal, met bijbehorende taluds, vormen barrières voor dieren. Nu al zijn er maatregelen genomen om deze barrières te slechten, door in de berm langs de kanaalweg veilige routes te maken met behulp van onder andere rijen boomstronken.



## VOLKSTUINENPARK, SPORTPARK

Om woningbouw mogelijk te maken, is het nodig om onder andere de terreinen van het volkstuinenpark Buikslotermeer en sportpark Elzenhagen enigszins op te hogen, na verwijdering van onder meer de bebouwing. Onvermijdelijk gevolg zal zijn dat er een nieuwe 'blanco' situatie ontstaat. Bij de herinrichting van dit gebied zal echter veel aandacht worden besteed aan het tot stand brengen van een groen karakter met doorlopende groenstroken en gekoppelde waterpartijen, zodat nieuwe ecologische routes kunnen ontstaan. De singel, die van noord naar zuid door dit gebied is gepland, kan in dit verband ook een rol spelen.

## RECREATIEGROEN EN VOETBALVELDEN

Vanzelfsprekend zal bij de vormgeving van de waterpartij en het recreatieve groen ten oosten van het kanaal de zorg voor ecologische waarden en mogelijkheden een belangrijke rol spelen. Hetzelfde geldt voor de inrichting van het terrein voor de voetbalvereniging DWV. Met name de westrand van dit terrein, langs het kanaal, wordt parkachtig ingericht, zodat ook hier de ecologische route langs het kanaal kan worden doorgezet.

In de nadere uitwerking zal aandacht worden geschonken aan het bieden van schuil-, broed- en overwinteringsmogelijkheden voor een aantal specifieke vogelsoorten.



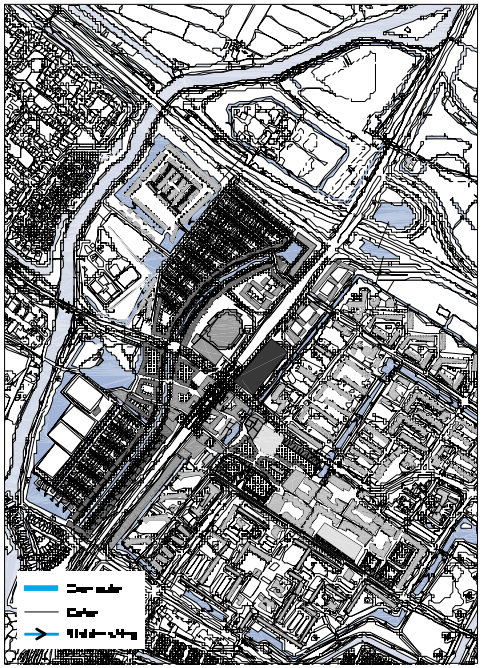
# 4.3 WATER

Het huidige watersysteem in de Buikslotermeerpolder is op diverse punten niet toereikend. Zo is de waterkwaliteit matig en er is onvoldoende capaciteit om het water op te slaan. De grondwaterstanden zijn plaatselijk te hoog.

## BELEIDSKADER

In de beleidsovereenkomst 2003-2006 van het stadsdeel heeft het element water een belangrijke rol toegedicht gekregen. Het nieuwe beleid is opgenomen in 'Waterbeheer 21e eeuw' en gaat uit van de drietrapsstrategie: vasthouden, bergen en afvoeren van water. Hiermee krijgt water een sturende rol in de ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast wordt in de beleidsovereenkomst belang gehecht aan de recreatieve waarde van water.

In het 'Nat Structuurplan Buikslotermeer Amsterdam-Noord' geeft Hoogheemraadschap Noord Hollands Noorder Kwartier drie hoofdlijnen aan voor de waterhuishouding van herinrichtinggebieden. Deze hoofdlijnen garanderen een goede doorstroming, een minimale hoeveelheid oppervlaktewater van 10 procent en een goede bereikbaarheid van het water voor onderhoud.



In opdracht van de provincie Noord-Holland voert het Hoogheemraadschap de zogenaamde watertoets uit. Beoordeeld wordt of tijdens de planvorming voldoende aandacht besteed is aan het aspect water en of de beoogde waterhuishouding aan de gestelde richtlijnen voldoet. Met het Hoogheemraadschap wordt hierover regelmatig overlegd.

## INTEGRAAL WATERSYSTEEM

In het gehele plangebied wordt water veel belangrijker dan nu het geval is. Mede om voldoende waterbergend vermogen, de zogenaamde wateropslagcapaciteit, in het plangebied te scheppen, zal de oppervlakte aan water straks zo'n 10 procent van het plangebied bedragen. Doordat de westzijde van het plangebied wat wordt opgehoogd, ontstaat de kans om het water in het westelijk en het oostelijk deel op hetzelfde niveau te brengen. Hierdoor kan een koppeling ontstaan tussen het water ten westen en ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg. Gevolg is een veel betere doorstroming, waardoor de kwaliteit van het water aanzienlijk verbetert. Met deze maatregelen wordt een integraal watersysteem van de Buikslotermeerpolder gemaakt. Uiteraard betekent dit een sterke toename van de ecologische waarde van de waterroutes in het plangebied.

## MAATREGELEN

Concreet worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Er komt een gebiedseigen watersysteem met goede interne doorstroming;
- De circulatie is zodanig dat het water aan het begin door de groene delen van het gebied en aan het einde door de verstedelijkte delen stroomt;
- Zelfreiniging van het oppervlaktewater wordt optimaal benut met waterplanten en door variatie in waterprofielen;
- Voor intensief gebruikte wegen wordt het hemelwater apart ingezameld en in een lokale voorziening gezuiverd, voordat het op het oppervlaktewater wordt geloosd. Afhankelijk van de locatie en beschikbare ruimte vindt de zuivering plaats in een bergbezinkbassin of een helofytenfilter (rietveld);
- Verontreiniging wordt voorkomen door het toepassen van duurzame materialen en door een goed beheer van de openbare ruimte (voorkomen van zwerfafval);
- In de parkzone komt extra bergingscapaciteit door de aanleg van een waterpartij. Aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg komt een brede singel. Hierdoor kan schoon regenwater zoveel mogelijk worden afgevoerd naar het oppervlaktewater en in het gebied worden vastgehouden;
- In het nieuwe woongebied krijgt water een recreatieve functie in de vorm van bijvoorbeeld kanovaren, roeien en schaatsen.



# 4.4 INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK

In het CAN-gebied worden woningen, kantoren en voorzieningen in hoge dichtheid gebouwd. Gestreefd wordt naar een intensieve benutting van de ruimte en de verschillende functies in het gebied. Het beoogde intensieve gebruik van de ruimte is direct van invloed op de kwaliteit van de leefomgeving en de (sociale) veiligheid. Daarom moet er veel aandacht zijn voor het goed uitvoeren en beheren van de openbare ruimte.

# 4.5 ENERGIE

Energie is een belangrijk milieuthema. Verschillende onderdelen uit het programma bieden kansen om energiebesparings- en CO2-reductiedoelstellingen te realiseren. Voor het CAN-gebied wordt onderzoek gedaan naar de optimale energie-infrastructuur. De uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt bij de keuze voor de aan te leggen energie-infrastructuur in het gebied. Het streven is om met de energieprestatie voor het gebied en voor gebouwen 10 tot 20% lager uit te komen dan de huidige, wettelijke normen. Voor de nieuwbouwwoningen gelden in ieder geval de afspraken die zijn opgenomen in de Basiskwaliteit Nieuwbouwwoningen 2003 in Amsterdam.



# 4.6 DUURZAAM BOUWEN, MATERIALEN EN GRONDSTOFFEN

De Basiskwaliteit Nieuwbouwwoningen bevat naast de afspraak over het nemen van isolatiemaatregelen ook afspraken over duurzaam materiaalgebruik.

Voor utiliteitsgebouwen dient een zelfde benadering te worden gehanteerd, waarbij gebruik gemaakt wordt van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen - Utiliteitsbouw. Bij de inrichting van de openbare ruimte, ten slotte, wordt gebruik gemaakt van de 'Milieuvoorkeurslijst Openbare Ruimte Amsterdam'.






# 4.7 VERDERE AANDACHTSPUNTEN

## GELUID

De geluidshinder wordt voornamelijk veroorzaakt door verkeer. Voor Centrum Amsterdam Noord is in 2000 een akoestisch onderzoek verricht, dat wordt geactualiseerd. Voor de bebouwing langs de IJdoornlaan, de Nieuwe Leeuwarderweg en de A10 is akoestisch onderzoek nodig. Bij eventuele overschrijding van de geluidsnormen dient een ontheffingsprocedure te worden gevolgd en moeten geluidsreducerende maatregelen genomen worden.

## EXTERNE VEILIGHEID

Door en langs het plangebied lopen twee routes waarlangs transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit zijn de Nieuwe Leeuwarderweg en de A10. In verband met de risico's voor omwonenden dient een risicoanalyse gemaakt te worden. In het plangebied zijn geen bedrijven gevestigd die een extern veiligheidsrisico kunnen veroorzaken. In verband met de herinrichting van het Centrale Park Noord worden twee benzinestations verplaatst naar Centrum Amsterdam Noord. Vanwege het aanstaande verbod op verkoop van LPG binnen de bebouwde kom zullen deze nieuwe stations geen LPG-opslag en -verkoop meer hebben.

## AFVAL

Het beleid van het stadsdeel houdt in dat in nieuwe woonwijken ondergrondse containers voor huishoudelijk afval worden geplaatst. De loopafstand van perceelsgrens tot aan de aanbiedlocatie mag maximaal 75 meter bedragen met in 'bijzondere gevallen' een maximale loopafstand van 125 meter. Verder dienen in het plangebied afvalstations te worden opgenomen.

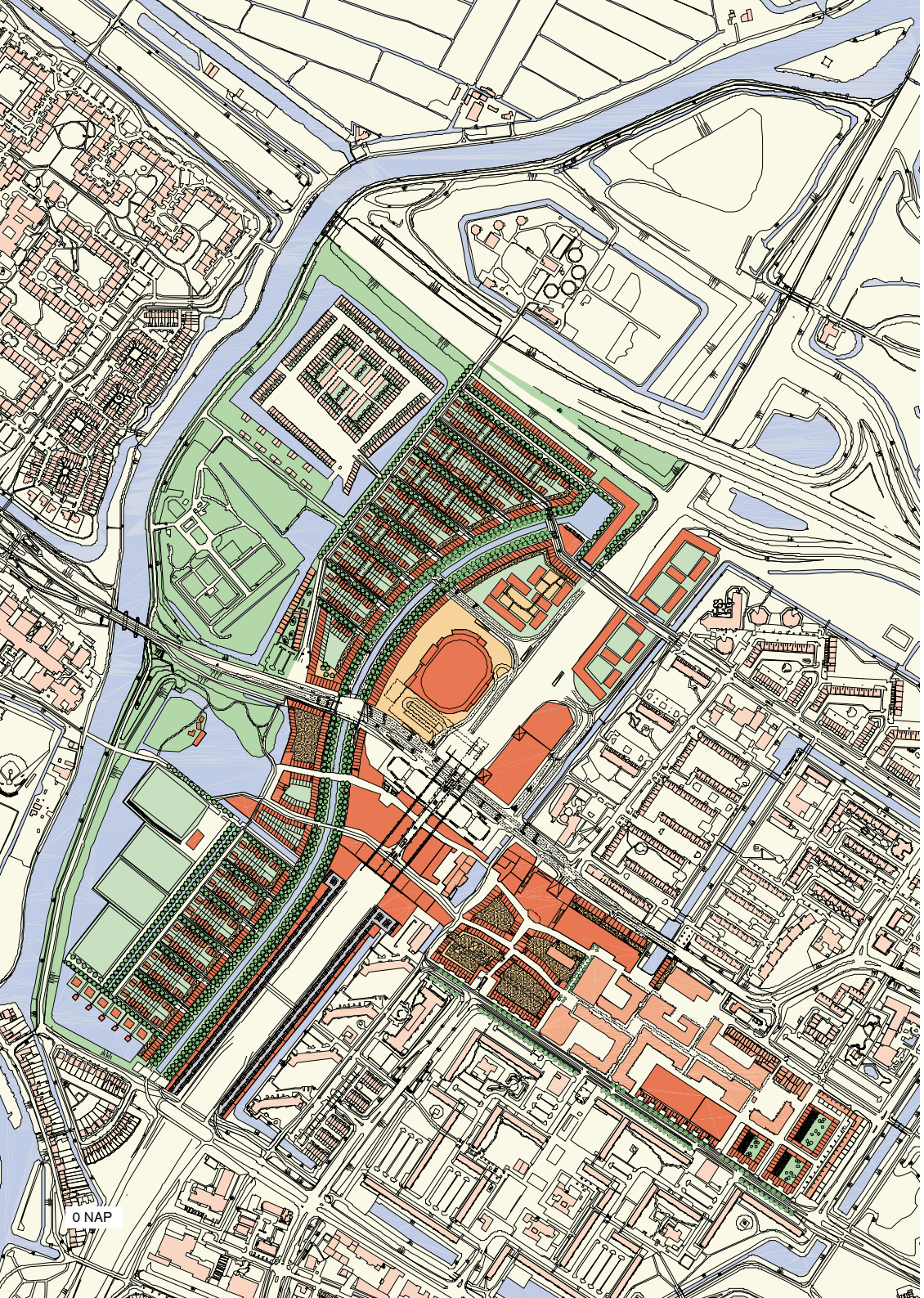
## LUCHTVERONTREINIGING

Voor het CAN-gebied is het besluit Luchtkwaliteit van toepassing. Hierin staan de grenswaarden voor luchtkwaliteit opgenomen. Autoroutes dienen zo gekozen te worden dat er zo min mogelijk hinder ontstaat van fijn stof en stikstofoxiden.

## BODEM

In Centrum Amsterdam Noord komt weinig bodemverontreiniging voor. Om een en ander in kaart te brengen moet optimaal gebruik worden gemaakt van de Bodemkwaliteitskaart. Waar nodig zal te gebruiken grond uit het gebied worden gekeurd conform het Bouwstoffenbesluit. Binnen het plangebied moet zoveel mogelijk met een gesloten grondbalans worden gewerkt en moet gebruik worden gemaakt van de Bodemkwaliteitskaart.








# STEDENBOUWKUNDIGE UITWERKING

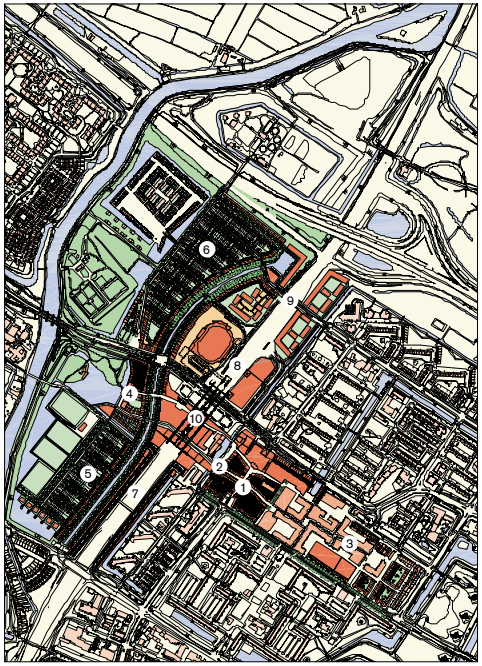
# 5

De genius loci, het wezenskenmerk van deze plek in Noord-Holland, vormt uitgangspunt van het ontwerp. Amsterdam-Noord kenmerkt zich met name door enclaves van bebouwing die, door hun plaats aan het water en temidden van veel groen, een buitengewone kwaliteit hebben. Samengevat komt het neer op dijken, dorpen en wijken, in een contrastrijk geheel van afwisselende laag- en hoogbouw.

Om de kenmerken van deze plek te versterken, wordt het contrast tussen stedelijk gebied en groen in het plan vergroot. Het winkelgebied wordt verdicht door een menging van wonen, winkelen, cultuur en andere vrijetijdsactiviteiten. In de stedelijke woongebieden ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg komt juist een lagere dichtheid van bebouwing. Groen en water en het typische slagenlandschap van de polders in Waterland vormen hier een belangrijk uitgangspunt. De uitwerking in deelgebieden onderstreept de afwisseling die het gebied zo kenmerkt.



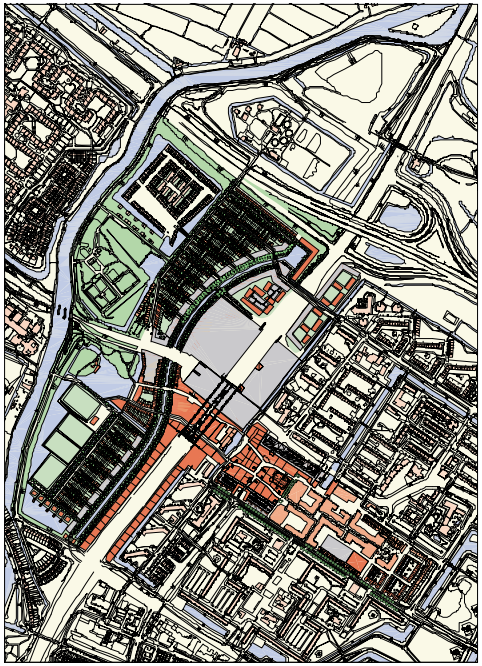




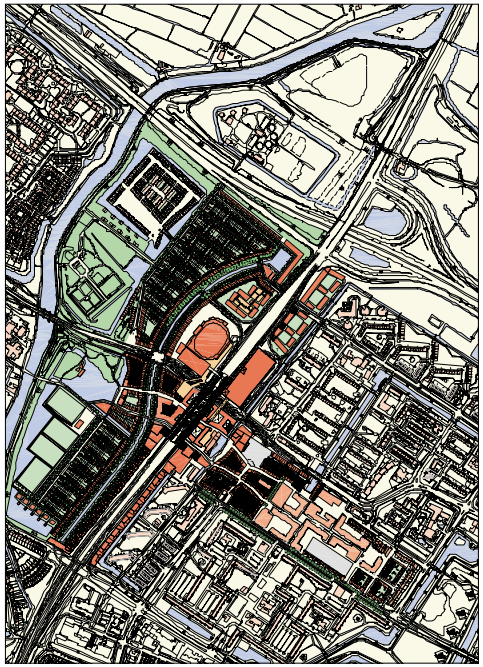

Deelgebieden in hoofdstuk 5

Deelgebieden in hoofdstuk 5

1 Centrumgebied Midden
2 Cultuurcluster
3 Centrumgebied Oost en Boven 't Y
4 Centrumgebied West
5 Stedelijk wonen Zuid
6 Stedelijk wonen Noord
7 Nieuwe Leeuwarderweg Zuid
8 Woonwarenhuis en Amsterdam Dome
9 Kantoren ringweg A10
10 Openbaarvervoersknoop



-3,5 NAP



Dakniveau



# 5.1 HET CENTRUMGEBIED

Het centrumgebied loopt van het Olof Palmeplein tot de waterpartij ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg. De noordkant aan de IJdoornlaan is stedelijk. Ook de zuidrand van het Buikslotermeerplein is stedelijk, maar wat meer open en met kleine pleinen op de zon. Twee winkelstraten in oost-westrichting vormen de hoofdroutes. Ze sluiten precies aan op de bestaande routes door het winkelcentrum. Het zijn 'besloten' straten - je kunt er niet in één keer doorheen kijken - die niet breder zijn dan noodzakelijk. Dit zorgt voor een gezellige drukte en vergroot de sociale controle. De openbare ruimte wordt gevormd door gesloten bouwblokken, die aansluiten bij de kenmerkende bebouwing van Amsterdam-Noord.

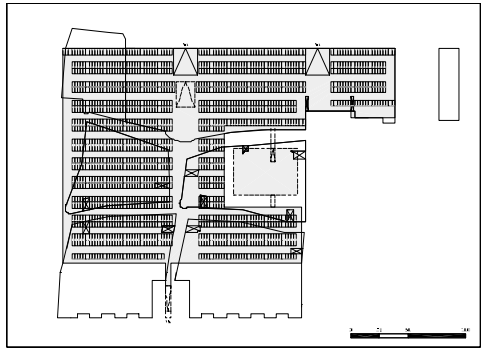
## CENTRUMGEBIED MIDDEN

Tussen het Stadsdeelkantoor en de kop van het bestaande winkelcentrum komen winkels, cultuur, voorzieningen, horeca en woningen. Dit nieuwe gedeelte van het centrum sluit naadloos aan op het bestaande winkelcentrum Boven 't Y.

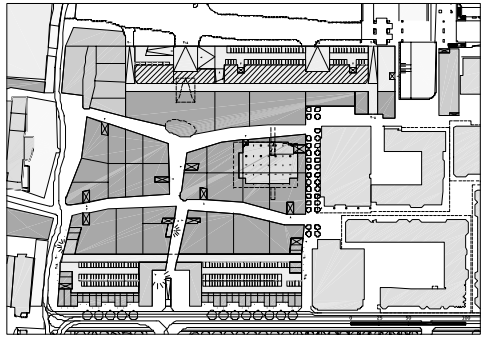
Het gebied bestaat uit twee parallel lopende winkelstraten van oost naar west, met verschillende pleinen en dwarsstraten haaks hierop. De straten en pleinen sluiten aan op de bestaande routes in het winkelcentrum. Tussen de straten is de bebouwing aaneengesloten. Op het gewone straatniveau bestaan deze blokken uit één laag winkels en andere voorzieningen. Daarbovenop ligt binnen de blokken een zogenoemd 'tweede maaiveld' dat toegang biedt tot de woningen boven de winkels.

Aan de aanlooproutes naar de winkelstraten liggen woonwerkeenheden en voorzieningen. Door de menging van publieke functies en wonen wordt de levendigheid en de sociale veiligheid in het gebied vergroot.

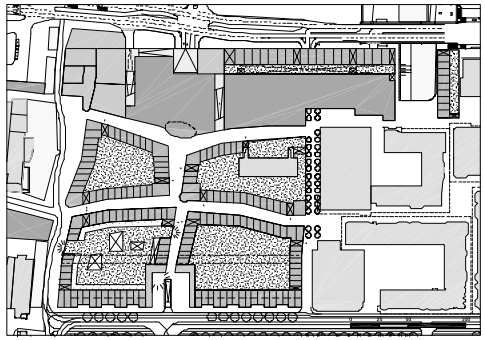
In het centrumgebied Midden komen vier pleinen, met ieder hun eigen karakter. Het hart van het centrum wordt gevormd door het plein dat omzoomd wordt door het Stadsdeelkantoor, een bioscoop en horeca aan het water. Tussen de twee hoofdstraten ligt een winkelplein. De gevels van de winkels vormen de randen van het plein. Dan is er een intiem plein aan de zuidzijde. Dit plein vormt de entree naar de zuidkant. Het is een zonnig plein met terrassen op straat en het cultuurcluster aan de zuidkant. Tot slot ligt er een langwerpig plein naast het huidige warenhuis en de horecaboulevard. Dit is een plein met veel groen.



1 Centrumgebied Midden (parkeergarage) -3,5 NAP



1 Centrumgebied Midden 0 NAP

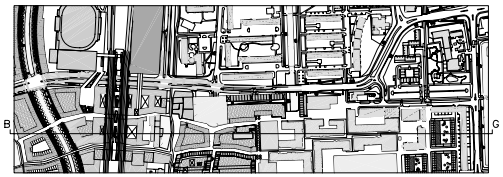


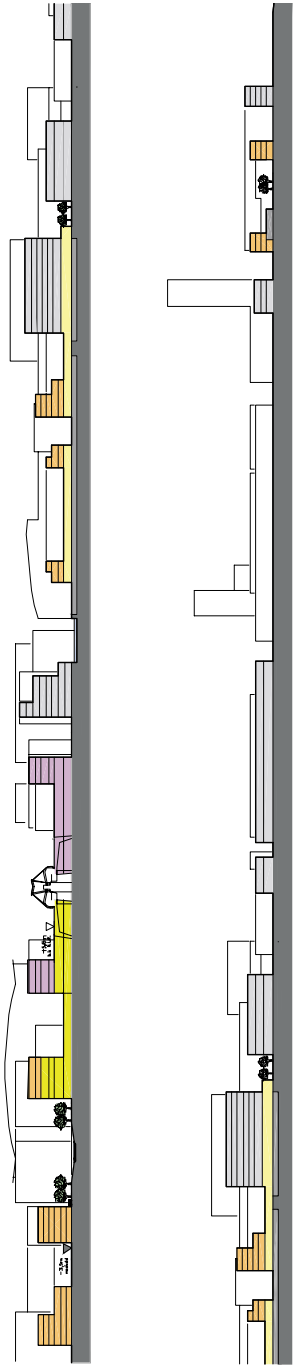
1 Centrumgebied Midden Dakniveau

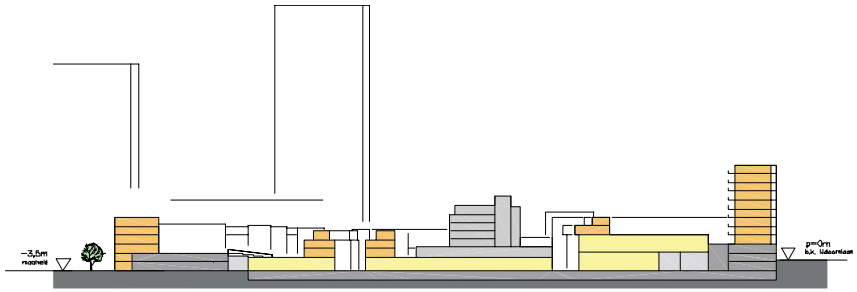
Vrachtwagens voor de bevoorrading hebben toegang via een eigen interne verkeersstraat. Opstoppingen en gevaarlijke situaties zijn hierdoor niet aan de orde.

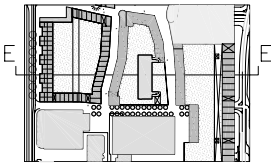
De meeste woningen in het centrumgebied komen bovenop de winkels. Alleen de woningen in de aanlooproutes krijgen een deur aan de straat. Dit zijn in veel gevallen woonwerkeenheden. Aan de groene buitenruimtes op het tweede maaiveld liggen de voordeuren van de andere woningen.

Aan de randen, bij de IJdoornlaan en het Buikslotermeerplein, is de woonbebouwing hoger, en sluit aan op de bebouwing in Nieuwendam Noord en Plan Van Gool. Aan de IJdoornlaan wordt een wand gemaakt, die subtiel verspringt in hoogte. De onderste lagen liggen het meest naar voren, de lagen erboven meer naar achteren. Hierdoor ontstaat een gevarieerd beeld. Aan de zuidzijde van het centrumgebied wordt een woongebouw van zes lagen gerealiseerd. De woningen van de bestaande horecaboulevard worden ingepast in het plan.



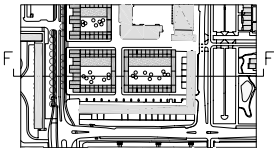



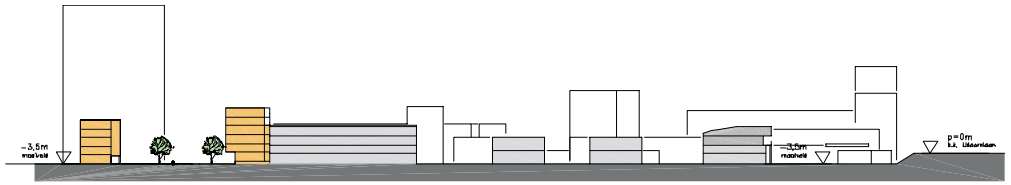


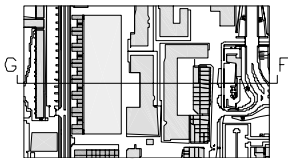










Wonen
Parkeren
Kantoren
Commercieel
Groen
Educatie

## CULTUUR

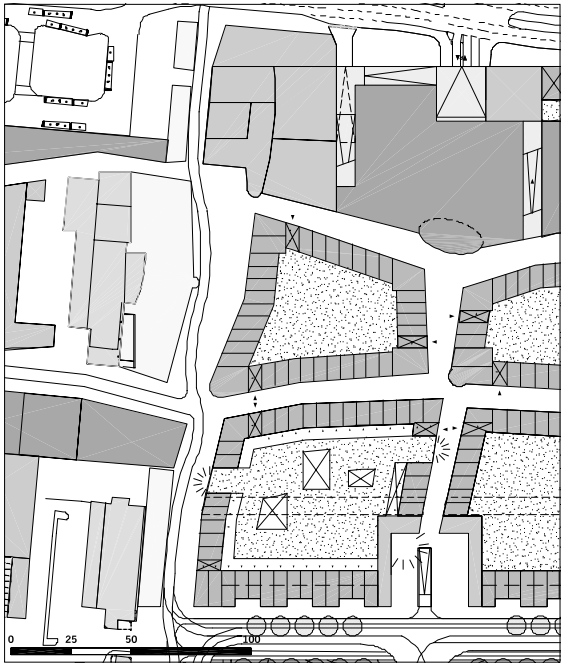
De cultuurfuncties, de bibliotheek, de kunstuitleen en de muziekschool, vormen samen met de horecavoorzieningen een gezellig plein in het hart van het gebied en de aanlooproute aan de zuidzijde. Daarnaast is hier ruimte voor een theater. Deze cultuurfuncties worden zodanig gebouwd dat synergie tussen de functies ontstaat en uitwisseling van ruimten en efficiëntie door samenwerken mogelijk is. Wel krijgen ze ieder een eigen gevel aan de straat, zodat ze hun eigen identiteit behouden.

## CENTRUMGEBIED OOST EN BOVEN 'T Y

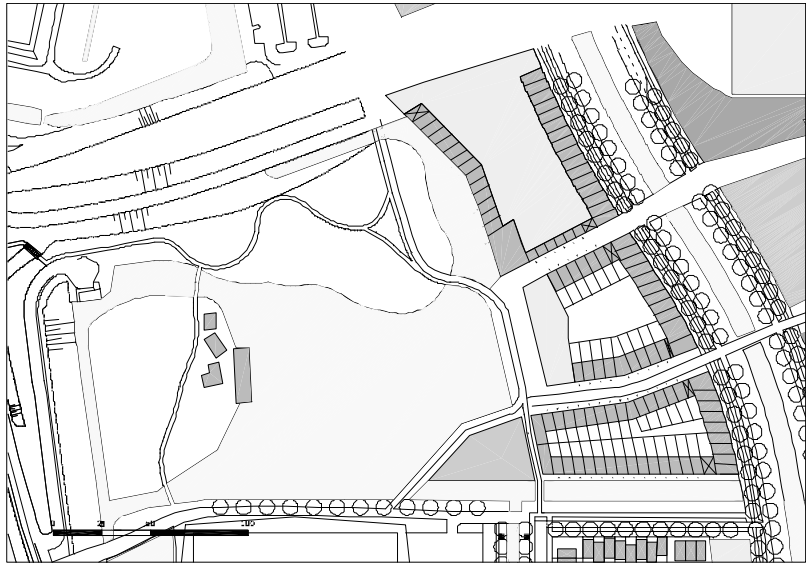
Het bestaande winkelcentrum Boven 't Y krijgt een flinke impuls door zowel de ontwikkelingen aan de west- als de oostzijde van het winkelcentrum. Door toevoeging van winkelruimte kunnen nieuwe formules aan het bestaande aanbod worden toegevoegd, waaronder grootschalige winkels. Zo wordt de aantrekkelijkheid en duurzaamheid van het winkelcentrum vergroot. Daarnaast worden de looproutes in het bestaande winkelcentrum aantrekkelijker, onder andere doordat de nu nog vrij achteraf gelegen delen veel sterker onderdeel van de looproutes worden. Tot slot zorgt de herontwikkeling aan de oostzijde van het winkelcentrum voor een versterking van dit deel van het centrum. Hier komt winkelruimte voor een grootschalige trekker en een grote parkeergarage, die direct aansluit op de winkels.

## CENTRUMGEBIED WEST

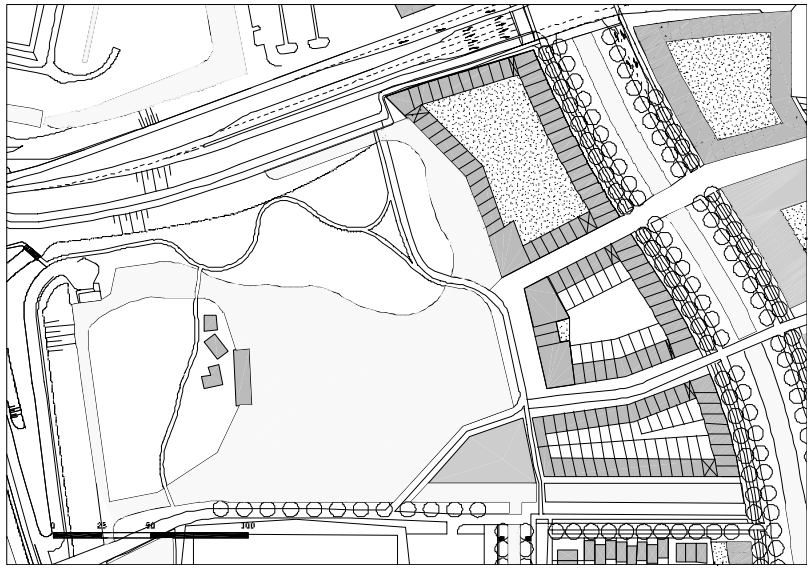
Op de plek waar het contrast tussen groen en stedelijk het meest voelbaar is, komen drie bouwblokken aan het water, met woonwerkeenheden, wonen en parkeren. De twee hoofdstraten die uit de richting van de openbaarvervoersknoop en centrumgebied Midden komen, lopen hier uit op het water. Enige horeca met terrassen aan het water en een nieuwe kerk zijn hier de beeldbepalende elementen. De Singel loopt in noord-zuidrichting door dit gebied en verbindt het centrumgebied met de beide stedelijke woongebieden.




2 Cultuurcluster Dakniveau



4 Centrumgebied West -3,5 NAP



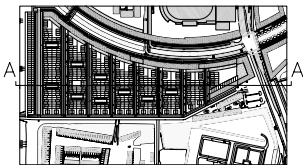
4 Centrumgebied West 0 NAP

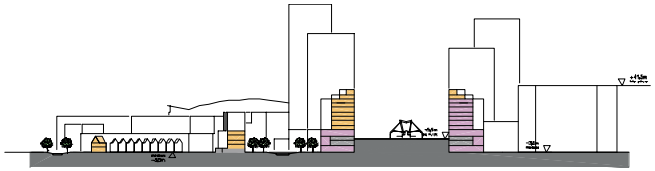
# 5.2 DE WOONGEBIEDEN EN HET GROEN

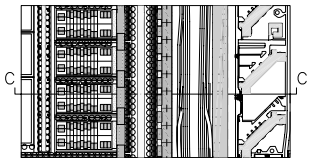
In contrast met dit stedelijk stadshart liggen twee groene, stedelijke woongebieden ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg. Om aan te sluiten bij het karakter van Amsterdam-Noord en Waterland is de structuur als een slagenlandschap neergelegd. Met veel water, zoals je dat in de polder vindt. De westkant van de woongebieden, een waterrijk en groen gebied, zal groener en meer open zijn. Aan de kant van de Singel zijn de woongebieden juist meer stedelijk, waarmee wordt aangesloten op de stedelijke bebouwing langs de Nieuwe Leeuwarderweg. De voetbalvelden van DWV en het watergebied op de kop van het centrumgebied zijn bedoeld voor sport en recreatie.

Een behoorlijk deel van de woningen is grondgebonden. Om in het totale plangebied een diversiteit aan woningen aan te kunnen bieden, moet in de woongebieden Noord en Zuid een ander woonmilieu ontstaan dan in het centrumgebied. Dit kan door bijvoorbeeld minder bouwlagen, minder aaneen geschakeld bouwen en ander gebruik van materialen. Het centrumgebied heeft kleine straten en intieme pleinen. De woongebieden Noord en Zuid hebben juist rechte straten, als het stramien van een slagenlandschap. Een optimale balans tussen gewenste dichtheid en kwaliteit van de openbare ruimte zal nader worden uitgewerkt in het te maken verkavelingsplan.

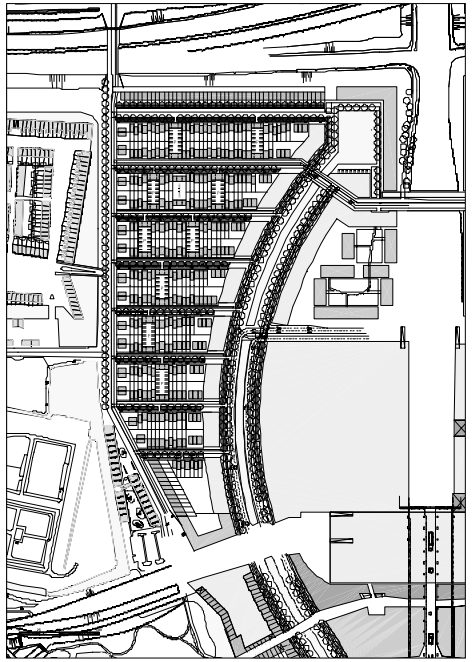




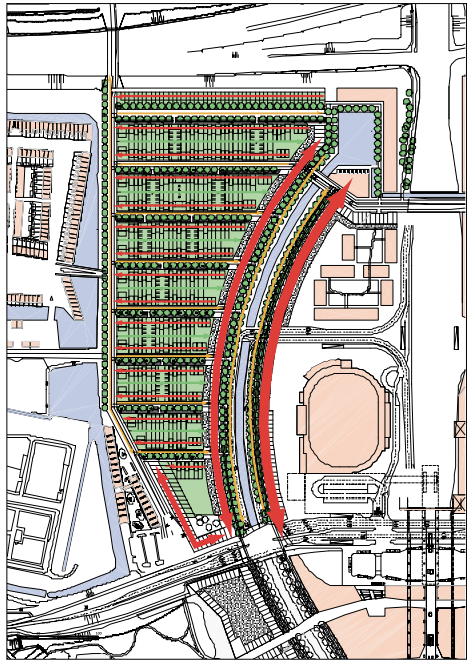





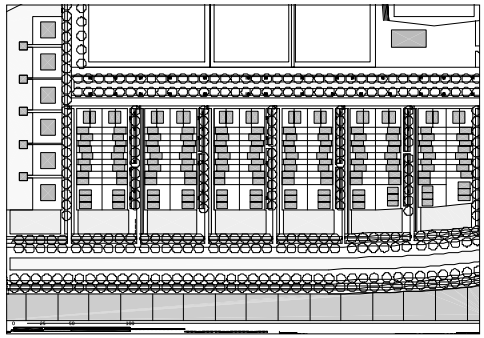

Wonen
Kantoren
Parkeren
Groen



6 Voorbeeld uitwerking Stedelijk wonen Noord



6 Grid Stedelijk wonen Noord

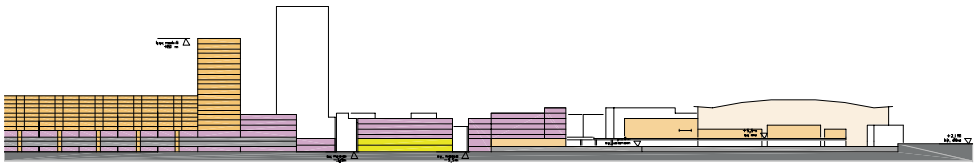


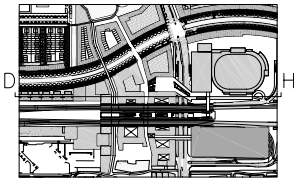
5 Voorbeeld uitwerking Stedelijk wonen Zuid

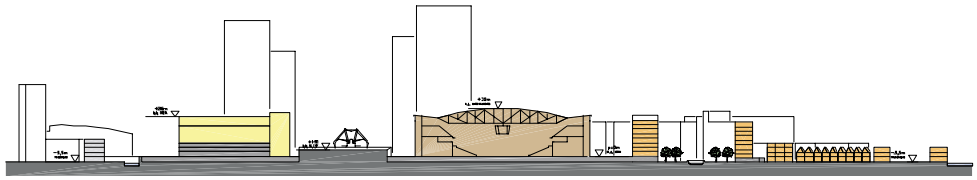
# 5.3 LANGS DE NIEUWE LEEUWARDERWEG

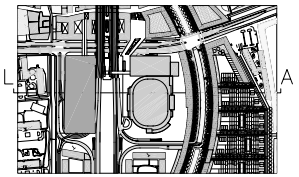
Langs de Nieuwe Leeuwarderweg komen belangrijke stedelijke functies. In de lussen van de afslagen van de Nieuwe Leeuwarderweg naar de IJdoornlaan, bijvoorbeeld, komen een woonwarenhuis en de Amsterdam Dome. Deze voorzieningen zijn vanwege hun ligging goed bereikbaar. Tegen de ringweg A10, in het noordelijk deel komen kantoren aan beide zijden van de Nieuwe Leeuwarderweg. Langs het zuidelijke deel van de Nieuwe Leeuwarderweg liggen aan weerszijden kantoren, bedrijfsruimten en woningen.

De bebouwing langs de Nieuwe Leeuwarderweg bevindt zich in een gebied dat aan weerszijden 23 meter breed is. De hoogte van de gevels langs de Singel en aan de kant van de Loenermark varieert tussen zes en acht lagen. Langs de Nieuwe Leeuwarderweg kan dit oplopen van acht tot twaalf lagen. De oostkant krijgt commerciële functies en parkeerruimte. Aan de westzijde komen daarnaast woningen die aansluiten op het Zuidelijke Woongebied.



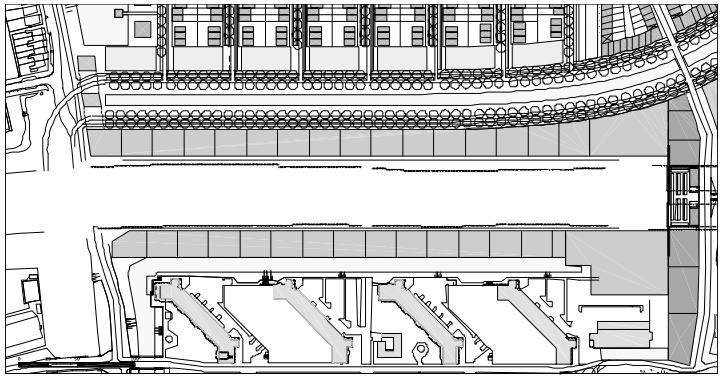


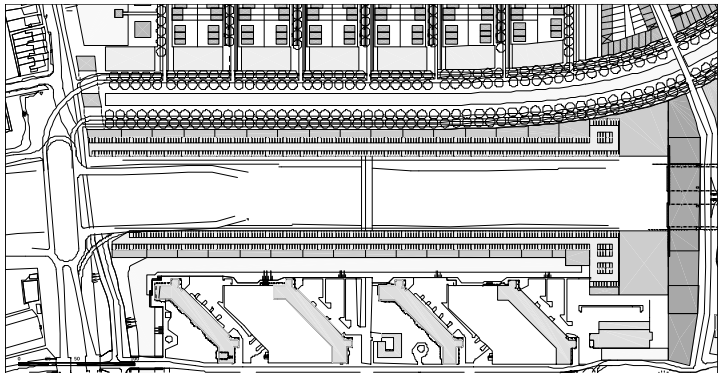



Wonen
Kantoren
Commercieel
Educatie
Parkeren
Sport
Groen

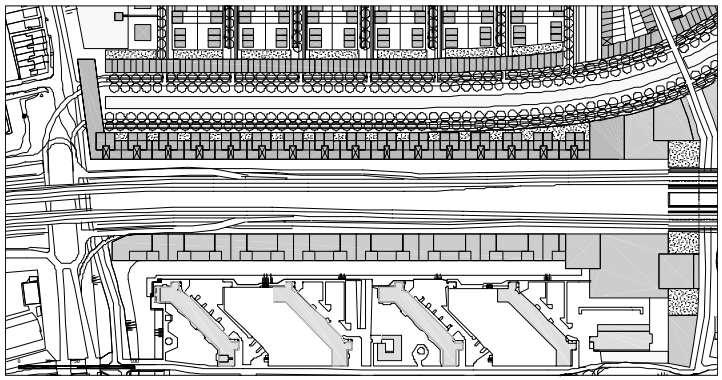




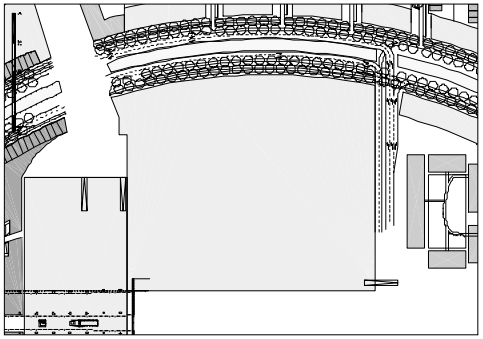
7 Nieuwe Leeuwarderweg Zuid -3,5 NAP



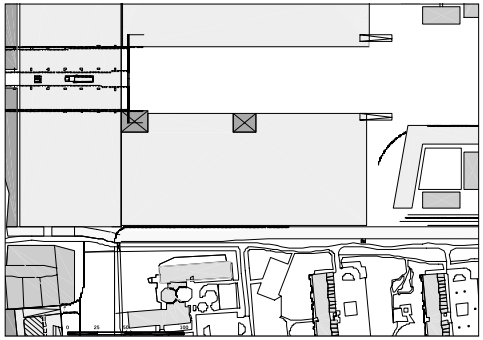
7 Nieuwe Leeuwarderweg Zuid 0 NAP



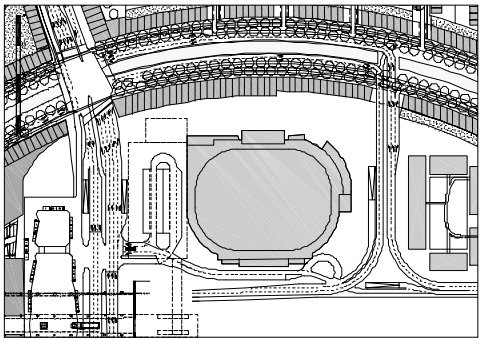
7 Nieuwe Leeuwarderweg Zuid Dakniveau



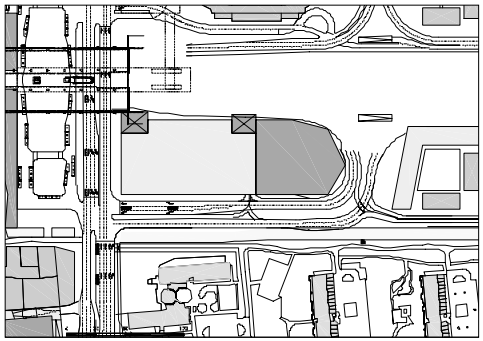
8 Amsterdam Dome -3,5 NAP



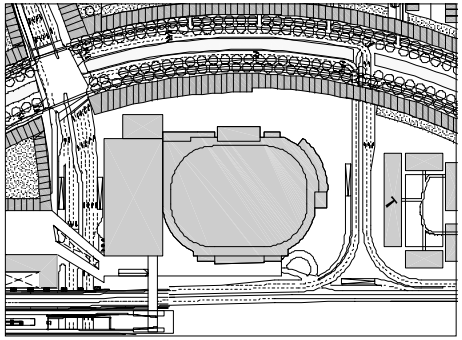
8 Woonwarenhuis -3,5 NAP



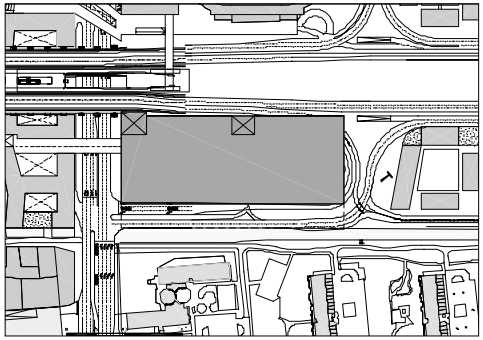
8 Amsterdam Dome 0 NAP



8 Woonwarenhuis 0 NAP




8 Amsterdam Dome Dakniveau




8 Woonwarenhuis Dakniveau



## WOONWARENHUIS EN AMSTERDAM DOME

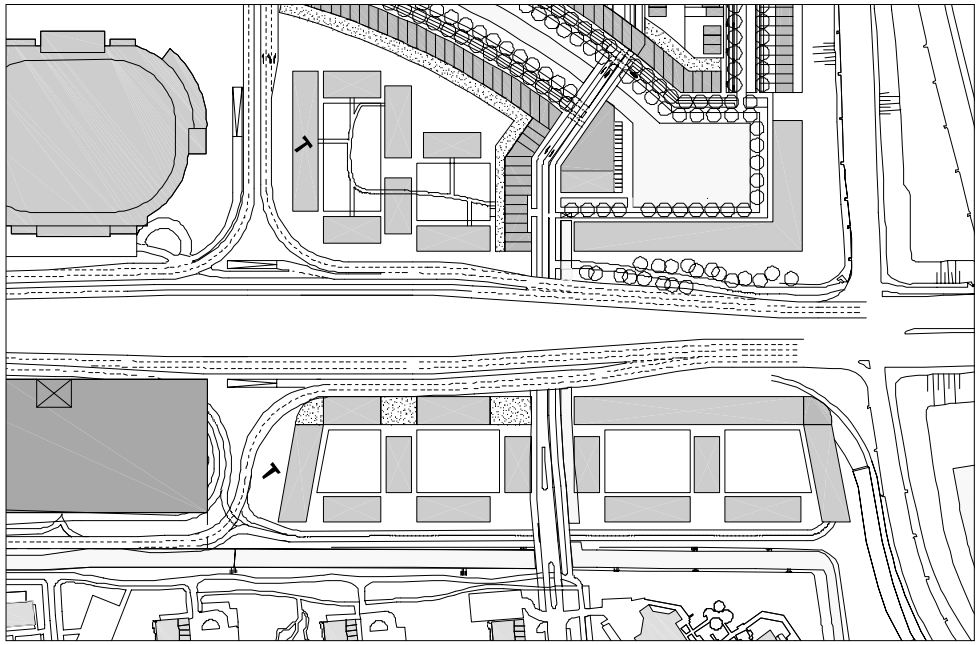
Bij de oostelijke afslag is een woonwarenhuis gepland. Voor voetgangers is deze vestiging goed bereikbaar. De onderste lagen van het gebouw zijn bedoeld voor parkeren en expeditie. Hier bovenop komt de winkel. De expeditie is bereikbaar vanaf de afslag.

De Amsterdam Dome komt in de lus van de westelijke afslag van de Nieuwe Leeuwarderweg. Net als het woonwarenhuis is het sport- en evenementencentrum voor auto's direct vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg te bereiken en te verlaten. Onder de Dome ligt een parkeergarage die aansluit op de garages onder het wonwarenhuis en het busstation. Voetgangers kunnen de Dome en de hierop aansluitende breedtesporthallen bereiken via een plein, dat vanaf het centrumgebied of direct vanaf het metro- en busstation te bereiken is.

## KANTOREN RINGWEG A10

Op het meest noordelijke punt van de Nieuwe Leeuwarderweg, tegen de ringweg A10 aan, is ruimte voor een kantoorlocatie. Deze kantoren zijn door hun ligging goed zichtbaar en via de afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg direct te bereiken. Zowel aan de oostkant als aan de westkant van de weg liggen deze kantoren op loopafstand van het bus- en metrostation. Het parkeren bij deze kantoren wordt deels onder de gebouwen, deels op het maaiveld opgelost. Gezien de huidige markt voor kantoren wordt dit gebied voorlopig niet ontwikkeld. Het is eventueel mogelijk om een deel van de kantoorlocatie voor wonen te bestemmen.

In dit gebied komen ook twee tankstations. Deze twee tankstations liggen nu al langs de Nieuwe Leeuwarderweg ter hoogte van het park en moeten worden verplaatst vanwege de verlaging van deze weg op die plek.




9 Kantoren 0 NAP (**T** = tankstation)

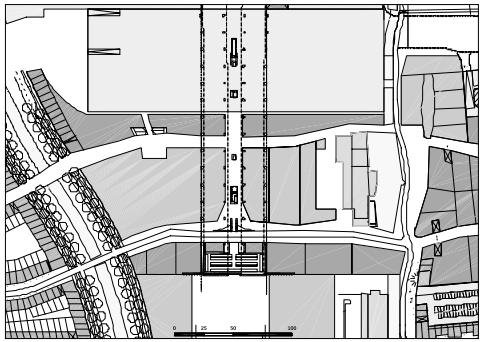
# 5.4 DE OPENBAARVERVOERSKNOOP

Op de kruising van de Nieuwe Leeuwarderweg en het centrumgebied bevindt zich de openbaarvervoersknoop. Hier krijgt de Noord/Zuidlijn een halte op een 230 meter lang viaduct. Ook komt hier een busstation, aansluitend op de IJdoornlaan. Het centrumgebied gaat in de openbaarvervoersknoop onder het viaduct van de Nieuwe Leeuwarderweg en het metrostation door, waardoor deze weg niet langer een barrière vormt.

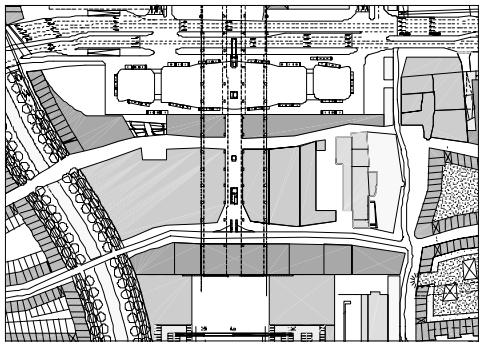
De straten van de onderdoorgang zijn hoog en niet te breed, zodat de gevels zichtbaar zijn. Bovendien zorgt de toepassing van vides en een doorzichtige kap boven de metrohalte voor een ruime hoeveelheid licht in de onderliggende straten. Dit draagt bij aan de sociale veiligheid.

In de openbaarvervoersknoop bevindt zich ook een parkeergarage onder het busstation. Deze is onderdeel van een grotere garage die onder de IJdoornlaan, het woonwarenhuis en de Amsterdam Dome ligt. Vanuit deze garage zijn de winkelstraten in het centrumgebied te voet direct bereikbaar. De parkeergarage wordt aan de straat ingepakt met horeca en dergelijke voorzieningen in twee lagen. Het straatprofiel van de twee hoofdstraten van de openbaarvervoersknoop is verschillend. De noordelijke straat sluit qua maat aan op de winkelstraten in het centrumgebied Midden, gemiddeld zo'n negen meter. De zuidelijke straat is onderdeel van het hoofdnetwerk voor de fiets.

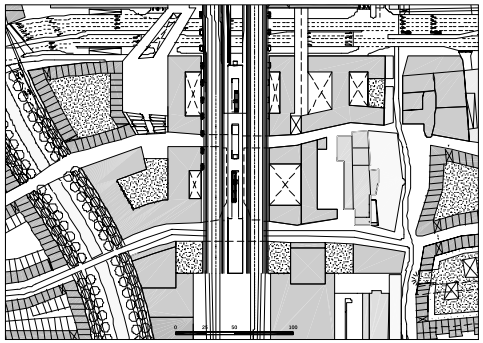
Het ROC en het CWI liggen in de openbaarvervoersknoop zodat deze voorzieningen goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Ook het woonwarenhuis en de Amsterdam Dome zijn vanuit de openbaarvervoersknoop goed bereikbaar voor voetgangers.



10 Openbaarvervoersknoop -3,5 NAP



10 Openbaarvervoersknoop 0 NAP



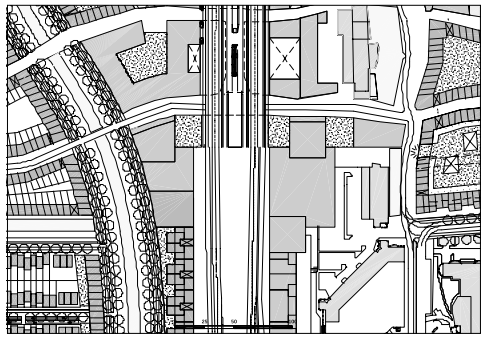
10 Openbaarvervoersknoop Dakniveau

## HOOGBOUW

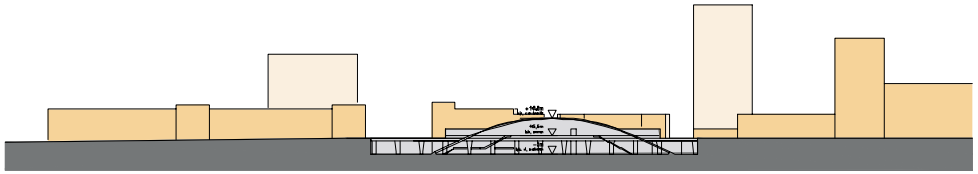
Onderdeel van de vervoersknoop is een hoogbouwensemble van vier torens, twee aan elke kant van de Nieuwe Leeuwarderweg. Dit hoogbouwmilieu vormt een visueel markant punt dat de plaats markeert van het openbaarvervoersknooppunt. Iedereen passeert dit punt komend vanuit deze omgeving richting het centrum van Amsterdam en vice versa. Het zal een baken zijn voor de noordelijke entree van geheel Amsterdam en Centrum Amsterdam Noord in het bijzonder. De torens variëren in functie en bouwhoogte.

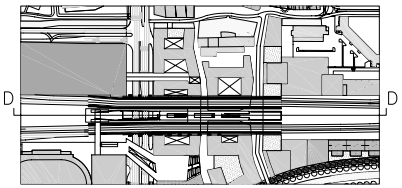
De combinatie van de vervoersknoop en hoogbouw maakt het mogelijk om hier een geheel nieuw woonconcept te ontwikkelen, direct aangetakt op alle soorten vervoer. Een concept dat elders in Amsterdam niet te vinden is. In de andere torens is ruimte voor een hotel en kantoren. De ontwikkeling van dit hoogbouwmilieu zal pas plaatsvinden nadat de start van de exploitatie van de Noord/Zuidlijn duidelijk is, dat wil zeggen rond 2009/ 2010. Het is de bedoeling 'open te gaan' als de Noord/Zuidlijn rijdt.

Ten aanzien van de bouwhoogte is het SPvE uitgangspunt (100 m). In het kader van het stedenbouwkundige uitwerkingsplan wordt de mogelijkheid opengehouden voor nadere differentiatie. Hierbij is onder andere de relatie van belang tussen bouwhoogtes aan de Noordelijke IJ-oever en Centrum Amsterdam Noord. Ook de effecten van deze hoogbouw op de omgeving (windhinder, schaduwwerking) worden dan nader onderzocht.



Hoogbouw






Aanzicht

# OPENBARE RUIMTE, EEN SAMENVATTING

6

## 6.1 SFEER EN EIGENHEID

Bij het maken van een nieuw centrum zijn sfeer, gezelligheid en veiligheid heel belangrijk. Mensen moeten zich kunnen identificeren met de nieuwe plekken. Dat geldt in belangrijke mate voor de openbare ruimte. De openbare ruimte moet de 'motor' worden voor een levendig centrumgebied.

De eigenheid van de openbare ruimte voor Centrum Amsterdam Noord is samen te vatten als: 'een nieuw centrumgebied voor Noord met een eigen gezicht waarin bewoners en bezoekers zich herkennen'. Historische thema's uit Waterland, maar ook landschappelijke thema's van bijvoorbeeld de oorspronkelijke Buikslotermeerpolder, kunnen inspireren bij het benoemen en realiseren van een typische 'Amsterdam-Noord' sfeer in de openbare ruimte.

Voor de openbare ruimte is een visie op hoofdlijnen ontwikkeld. In dit hoofdstuk vindt u een samenvatting van de visie. De visie wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Bij die uitwerking wordt gebruik gemaakt van richtlijnen met betrekking tot toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen en van het Handboek de beheerbare openbare ruimte van stadsdeel Noord.




Stad en landschap ontmoeten elkaar in Amsterdam Noord

# 6.2 CENTRUM

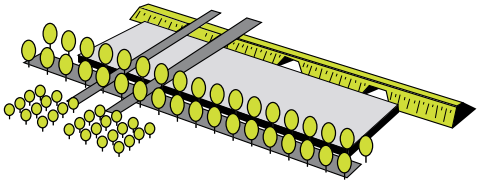
Komend vanuit het metrostation is de kleine schaal van het centrum voelbaar. Eenmaal in het centrumgebied loopt de bezoeker in een besloten wereld, met straten die licht knikken of buigen. De karakterverschillen in dit gebied worden bepaald door de ruimtelijke structuur van de straten en plekken; in de zon of in de schaduw, met bomen of juist open, met wijkende of evenwijdige gevels.

Een eenduidige bestrating zorgt voor samenhang in de openbare ruimte. Inspiratie voor het grondvlak vormt 'de kleivloer', die refereert aan de polder. Ter hoogte van het stadsdeelhuis daalt het maaiveld af naar het waterniveau. Naar het westen toe zakt 'de kleivloer' onder de metro en de Nieuwe Leeuwarderweg door en zoekt contact met het landschap en het open water.

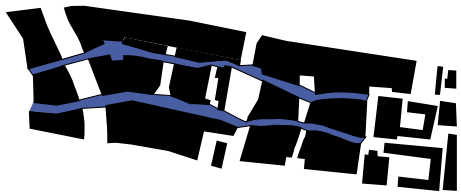
Korte verbindingsstraten lopen in noord-zuidrichting. Door nuanceverschillen in materiaalgebruik wordt het onderscheid tussen straat en plein gemaakt. De winkelstraten knikken licht waardoor de zichtlijnen beperkt blijven. Naarmate men zich meer naar de rand van het centrumgebied beweegt, worden zichtlijnen langer, om over te gaan in de grote diepte van het open landschap.

De thematisering van de verschillende pleinen zorgt voor herkenbaarheid en oriëntatie. Het plein bij het stadhuis wordt het waterplein, met naast een vijver ook watergoten. Door het plein plaatselijk te verlagen wordt het water voor passanten meer voelbaar gemaakt. Het waterplein is tegelijkertijd bioscoopplein en fungeert als openbare foyer met terrassen. Het plein bij het bestaande warenhuis wordt een groenplein. Straten met groen leiden naar het plein, waar groen het beeld bepaalt. Het plein tussen waterplein en bomenplein in wordt vooral winkelplein. Ook 's avonds moet het plein aantrekkelijk zijn, zelfs als de winkels gesloten zijn. Om die reden wordt hier extra aandacht besteed aan verlichting.

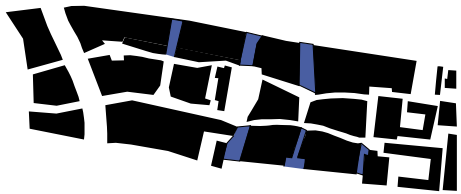
De ruimte aan de westzijde van het plangebied is, gezien de gunstige ligging op de zon en aan het water, bij uitstek geschikt voor een terrassenplein. De waterrand wordt zo vormgegeven, dat deze uitnodigt tot zitten aan het water. Aan de noordzijde wordt het hoogteverschil met de IJdoornlaan expliciet gebruikt als ruimtelijke grens van de nieuwe binnenstad.



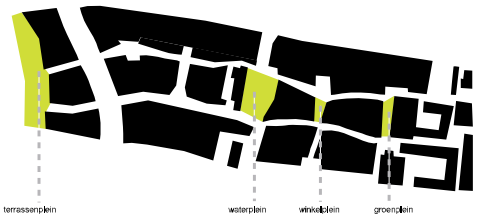
Randen van het nieuwe centrum



Oost-west geknikte winkelstraten



Noord-zuid winkelstraten: korte, rechte straten




Pleinen opgespannen tussen winkelstraten

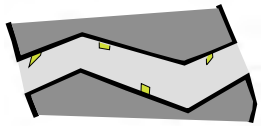


## LICHT, STRAATMEUBILAIR

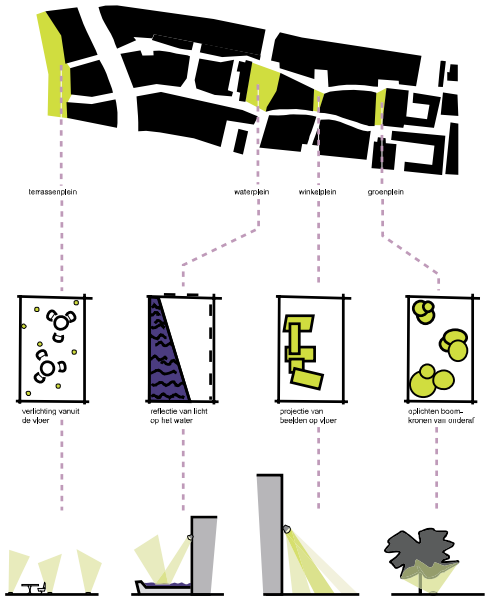
Mooi verlichte winkelstraten met fraai aangelichte etalages bepalen het beeld. 's Avonds geeft de indirecte verlichting in combinatie met verlichte etalages het centrum sfeer. Voor de vier pleinen wordt steeds van een ander verlichtingsprincipe uitgegaan. Zo wordt het terrassenplein aan het water vanuit de vloer aangelicht. Bij de plaatsing van straatmeubilair gaat het vooral om het bieden van ruimte. Op enkele plekken, waar de straat iets breder wordt of op de pleinen, is ruimte voor een klein terras met speciaal meubilair.

## GROENE BUITENRUIMTES

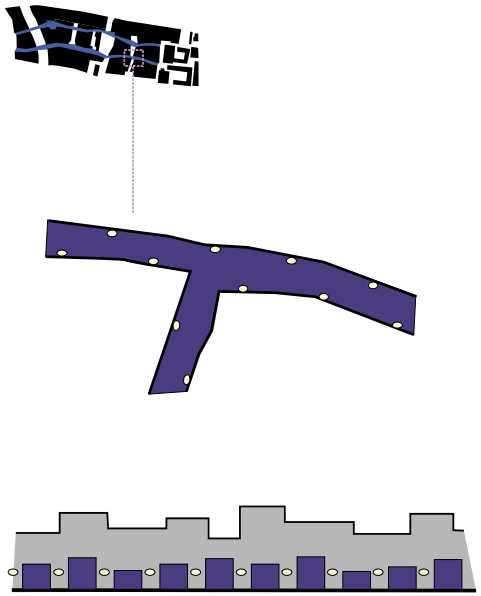
In de dichte binnenstad wordt een verborgen kwaliteit op het eerste niveau geïntroduceerd door collectieve groene buitenruimtes voor de bewoners. Net als de pleinen kunnen deze plakken thema's krijgen, met ieder een eigen accent in inrichting. Door het toevoegen van speelplekken voor kinderen en de mogelijkheid tot het plegen van gemeenschappelijk onderhoud, spelen de groene buitenruimtes ook sociaal gezien een belangrijke rol voor toekomstige bewoners.



Plaatsing straatmeubilair tegen de gevel




Licht in relatie tot de thema's van de pleinen



Verlichting aan de gevel in een overspringend verband

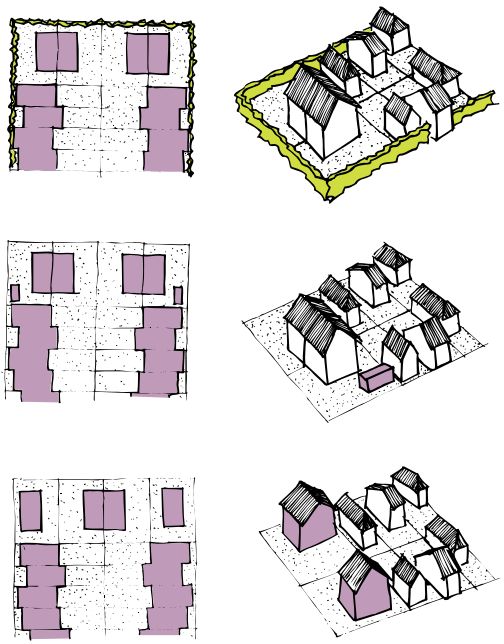
# 6.3 DE VERVOERSKNOOP

De vervoersknoop ligt op de kruising tussen IJdoornlaan en Nieuwe Leeuwarderweg. Hier komen de wegen, metrostation en busstation samen. Het creëren van een aantrekkelijk straatbeeld en een goede route voor voetgangers is van belang. In de vervoersknoop zal het karakter van de IJdoornlaan minder groen zijn dan in andere delen van Amsterdam Noord. Tegelijkertijd moet de continuïteit van deze verbinding aanwezig blijven. Het beeld rondom de Nieuwe Leeuwarderweg wordt stedelijker en gevarieerder. Dit stedelijke karakter wordt vormgegeven bij de inrichting van deze weg.

De vervoersknoop is de plek waar veel mensen Amsterdam Noord binnenkomen of verlaten. De opeenvolging van korte contacten tussen halte en overstap zijn onderdeel van het dagelijks leven van de gehaaste stedeling. Om die reden is de belevingswaarde van de vervoersknoop van belang, ook op momenten dat het er minder druk is. Essentieel hierbij is het zorgen voor voldoende en prettig licht. Specifieke aandacht hierbij is nodig voor het busstation. Dit station dient ondanks stank en geluid van de bussen toch een aantrekkelijke en veilige plek te zijn voor de passagiers.

# 6.4 WOONGEBIEDEN

Het wonen tussen de parkzone en het nieuwe centrum van Amsterdam-Noord krijgt een geheel eigen sfeer. Die eigen sfeer wordt ontleend aan de kwaliteiten van het laag gelegen gebied en kwaliteiten die in Waterland voorkomen. In het woongebied grijpt de landschappelijke kwaliteit van de parkstrip en de stedelijke kwaliteit van meer intensief bebouwd woongebied in elkaar. Door zo min mogelijk op te hogen, blijft het water optimaal voelbaar in de wijk. Materiaalgebruik en beplanting ondersteunen dit beeld. Drager van de woonwijken is de Singel, met aan weerszijden hogere woonbebouwing.

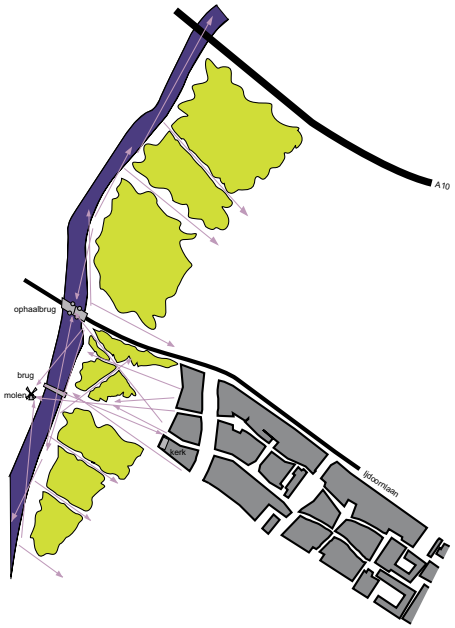


Mogelijke indelingsprincipes woongebieden

# 6.5 PARKZONE

Aan de westzijde vormt een grote waterplas de ontmoeting tussen het dichte centrum en de landschappelijke zone langs het Noordhollandsch Kanaal. De landschappelijke zone karakteriseert zich als een recreatieve route van de Sixhaven naar het open landschap van de polders. Voor fietsers en voetgangers wordt het aantrekkelijker.

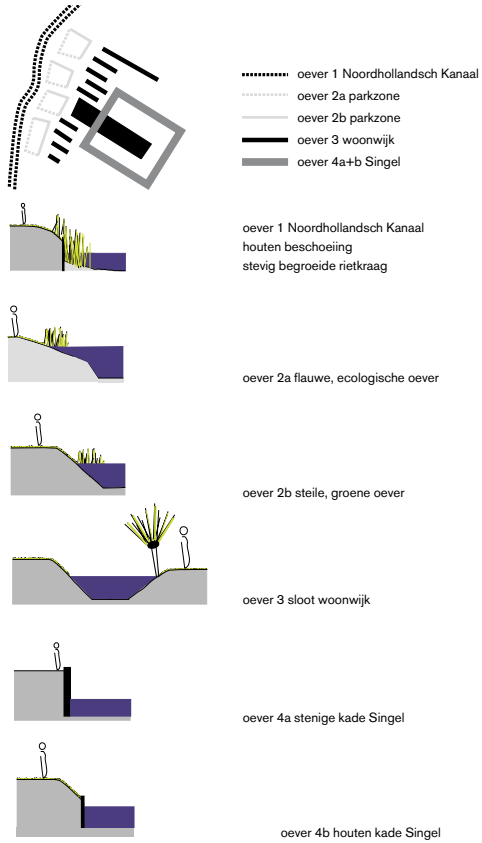
Ter hoogte van Centrum Amsterdam Noord wordt de Groene Scheg vormgegeven als een reeks eilanden, het bestaande Jeugdland en de begraafplaats, aangevuld met een park en waterpartij en een sportveldencomplex. Koppeling van het park aan de recreatieve fiets- en wandelroute is goed mogelijk door langs de dijk toegangen te maken tot de diverse parkonderdelen.




Zichtlijnen in parkzone

# 6.6 WATERNETWERK

Het watersysteem van de Buikslotermeerpolder draagt in belangrijke mate bij aan de beleving van de polder. Het rechthoekige watersysteem wordt met het intensiveren van het stedelijk centrum uitgebreid en aangetakt op de nieuwe singel aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg. De singel wordt een beeldbepalend element. Ruime waterlopen rondom de begraafplaats, Jeugdland en het sportveldencomplex geven ieder onderdeel in het park zijn eigen plek. Ter hoogte van het centrum ontstaat het tegenovergestelde. Hier komt een grote open waterplas met daarin een groen, besloten eiland. Het watersysteem krijgt een betekenis in de stedelijke ecologie door zorgvuldig om te gaan met de oevers.



# BEELDKWALITEITSPLAN, EEN SAMENVATTING

# 7

Het beeldkwaliteitsplan is op het moment van afronden van het Stedenbouwkundig Plan nog niet gereed. In dit hoofdstuk wordt een eerste richting aangegeven waarin zich de ideeën bewegen. Deze richting is gebaseerd op de opzet van het Stedenbouwkundig Plan en sluit aan bij de genius loci van het plan, zoals beschreven in hoofdstuk 5. In de volgende planfase, vooruitlopend op het maken van deeluitwerkingen, zal een compleet beeldkwaliteitsplan worden opgesteld.

In het beeldkwaliteitsplan worden richtlijnen gegeven die de kwaliteit van het te ontwikkelen gebied zullen waarborgen. De richtlijnen hebben zowel betrekking op de architectuur van de gebouwen als de inrichting van de openbare ruimte. Met deze richtlijnen wordt niet alleen de kwaliteit van individuele gebouwen en straten gewaarborgd, maar wordt vooral ook de eenheid binnen het plan zeker gesteld. De richtlijnen fungeren als leidraad voor de architecten die in het plangebied de verschillende projecten zullen uitwerken. Het beeldkwaliteitsplan beschrijft niet alleen randvoorwaarden en uitgangspunten, maar geeft tevens inzicht in het proces om de kwaliteit tot stand te brengen.



## STEDELIJK WONEN NOORD EN ZUID

Voor het hele plan geldt dat uitgegaan wordt van de genius loci. De genius loci zijn de bijzondere uitgangspunten van Amsterdam-Noord en Waterland. In de verschillende deelgebieden wordt de genius loci op een manier vertaald die bij het karakter van dat deelgebied past.

Voor de stedelijke woongebieden in het groen, ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg, betekent dit dat voor een verkaveling is gekozen die typisch is voor Waterland. Het zogenaamde slagenlandschap, een polderstructuur met smalle straatjes en sloten, waaraan huizen liggen die individueel herkenbaar zijn. Elke woning verspringt iets ten opzichte van de naastliggende woning.

Om de kwaliteit van de woonstraatjes te waarborgen is gekozen om aan één kant langs te parkeren. De overige parkeerplaatsen worden gemaakt in hoven in de binnengebieden. Deze binnengebieden zijn bereikbaar via poorten, waardoor poortwoningen ontstaan, die typisch zijn voor Amsterdam-Noord.

De materialisering van de woningen in deze straatjes sluit aan bij de houten huizen van Amsterdam-Noord en Waterland. Het subtiele reliëf van de gevelbekleding is uitgangspunt. Voor het kleurgebruik van de gevels is een kleurwaaier gemaakt, bestaand uit kleuren voorkomend in het gebied, aangevuld met een palet van nieuwe kleuren die aansluiten bij de bestaande kleuren. Daarnaast zijn er kleuraccenten mogelijk, die zijn vastgesteld in de kleurenwaaier, voor bijzondere gebouwen of gebouwen op markante locaties.

De Singel loopt als belangrijke ontsluitingsroute in de noord-zuid richting. Het water met aan beide zijden een dubbele rij bomen is karakteristiek voor deze verbinding. Tussen de afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan is de Singel het meest stedelijk, hier bestaan de oevers uit harde kademuren. Het overige deel is rustiger en daar bestaan de oevers uit groene taluds.

Langs de Singel staan de voor Amsterdam-Noord zo typische poortwoningen. In tegenstelling tot de poortwoningen in de dwarsstraatjes hebben deze poorten een meer stedelijke schaal. De poorten van acht lagen staan aan het begin van de dwarsstraatjes van het achterliggende woongebied. Samen met de tussenliggende singelwoningen en appartementen van vier lagen vormen deze poorten een soort stadsmuur, waarmee het meer kleinschalige wonen in het gebied erachter in de luwte komt te liggen van de drukkere Singel. Deze ‘stadsmuur’ zal steenachtig worden uitgevoerd, terwijl de Singelbebouwing aan de oostkant en de kantoren een meer metaalachtige uitstraling krijgen.

## CENTRUMGEBIED

In het centrumgebied is er voor gekozen om de openbare ruimte zoveel mogelijk te krimpen. Hierdoor ontstaat een grotere sociale veiligheid en is het al snel gezellig druk in het stadshart. Daarnaast is er gewerkt met ‘Serial Vision’ (zie bijlage Stedenbouwkundige uitgangspunten). Er zijn geen eindeloos lange doorzichten, waarin weinig gebeurt. Lopend door het centrum verandert het beeld juist voortdurend, word je iedere keer uitgenodigd de volgende straat of een ander plein de ontdekken. Deze aspecten leveren een belangrijke bijdrage aan de beeldkwaliteit.

De korrel van de gebouwen, of de architectonische bouwsteen, bestaat hier niet zoals in de stedelijke woongebieden uit individuele woningen. In het centrumgebied staan de meeste woningen op een laag winkels, op het zogenaamde tweede maaiveld en worden de architectonische eenheden gevormd uit twee of meerdere woningen. Hier zijn spelregels voor opgesteld. De contour van de opeenvolgende architectonische bouwstenen verspringt steeds, waardoor een afwisselend beeld ontstaat.





De materialisering van de woningen sluit net als de woningen van de stedelijke woongebieden aan bij de houten huizen van Amsterdam-Noord en Waterland. Voor het kleurgebruik van de gevels wordt gebruik gemaakt van de eerdergenoemde kleurenwaaier.

## LANGS DE NIEUWE LEEUWARDERWEG

Langs de Nieuwe Leeuwarderweg staan gebouwen met een verschillend karakter. Aan de meest zuidelijke kant vormt de bebouwing een wand, waarmee het geluid afgeschermd wordt van de achterliggende woongebieden. Aan de kant van de woongebieden is deze wand fijner gedetailleerd en verspringen de contouren, om aan te sluiten bij overige bebouwing aan de Singel. Aan het eind van deze wanden, op de kruising van de Nieuwe Leeuwarderweg met het centrumgebied staan vier hoogbouwtorens. Deze torens zijn verschillend van hoogte en staan iets verspringend naast elkaar, waardoor ze, wanneer je je in het gebied eromheen beweegt, steeds anders aan de horizon verschijnen. De torens en de twee grote volumes, de Dome en het woonwarenhuis langs de Nieuwe Leeuwarderweg, omsluiten samen de ruimte op de kruising tussen Nieuwe Leeuwarderweg en het centrumgebied. Aan de noordkant van de Nieuwe Leeuwarderweg vormen kantoren de entree naar het gebied. Gebouwen van verschillende hoogtes, staan gegroepeerd rond luwe binnentuinen.

DEEL C

# PROCES EN FINANCIËN

# JURIDISCH PLANOLOGISCHE PROCEDURES

8

Centrum Amsterdam Noord is een project van grote omvang met publieksvoorzieningen die veel bezoekers zullen trekken. Tevens is sprake van veel en ook grote bouwactiviteiten. Het ligt dan voor de hand om de milieueffecten hiervan integraal te onderzoeken. Dit biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om de samenhangende milieuoverwegingen inzichtelijk te maken voor betrokkenen en belanghebbenden. Voor het gebied wordt ook een nieuw bestemmingsplan voorbereid.

Zowel het bestemmingsplan als de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen een eigen juridische procedure. De resultaten van de milieuanalyse spelen echter een belangrijke rol in de opzet van het bestemmingsplan. Dit betekent dat beide producten min of meer parallel aan elkaar tot stand komen.

## 8.1 VOOR-BEREIDINGS-BESLUIT

Voor het plangebied is een vijftal bestemmingsplannen en een herziening van kracht:

1 Eerste herziening van het Amsterdams uitbreidingsplan;
2 Bestemmingsplan Rijksweg 10;
3 Bestemmingsplan Buikslotermeerdijk-Purmerweg;
4 Bestemmingsplan Buikslotermeer;
5 Bestemmingsplan Buikslotermeer-West;
6 Bestemmingsplan Noord/Zuidlijn.

Een Voorbereidingsbesluit is in het voorjaar van 2003 in werking getreden voor het gebied dat ongeveer wordt begrensd door het Buikslotermeerplein, de Nieuwe Leeuwarderweg, het Slochter en het Noordhollandsch Kanaal. Uitzonderingen op dit Voorbereidingsbesluit zijn de gebieden waarvoor het bestemmingsplan Jeugdland en het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn gelden.

## 8.2 BESTEM-MINGSPLAN

Het bestemmingsplan geldt voor het totale plangebied, waarbinnen zonodig verschillende planvormen kunnen worden toegepast. Uitgangspunt is een zogenaamd globaal eindplan voor het totale plangebied. Zonodig kunnen wijzigingsbevoegdheden en/of uit te werken bestemmingen worden opgenomen.

Een helder gebruik van de juridische instrumenten is voor alle partijen van groot belang. Het stadsdeel Amsterdam-Noord wil een hoogwaardig stadshart in Amsterdam-Noord realiseren en daarbij de rechtszekerheid van bewoners, eigenaren en andere gebruikers van het gebied zoveel mogelijk waarborgen.

Het vrijgeven voor inspraak van het voorontwerp bestemmingsplan staat gepland in de zomer van 2004 en de bestemmingsplanprocedure zal in zijn geheel begin 2007 zijn afgerond.

## 8.3 MILIEU-EFFECT-RAPPORTAGE

In juli 1999 is een beoordelingsnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) opgesteld. Hierin is geconcludeerd dat er voldoende mogelijkheden lagen voor een gedegen milieu-inbreng in het plan. Het Dagelijks Bestuur heeft daarom in eerste instantie (op 21 december 2000) besloten om geen m.e.r. te doorlopen voor het gehele plangebied, maar deze te beperken tot de bioscoop en de Amsterdam Dome. Vervolgens is toch geconcluderd dat ten aanzien van de m.e.r. een andere strategie zou moeten worden gevolgd dan waartoe eerder is besloten.

Hiervoor gelden de volgende argumenten:

- Nadere invulling van het Stedenbouwkundig Plan heeft tot andere inzichten en ideeën geleid. Het aantal woningen komt niet aan het m.e.r.-plichtig aantal van 4.000, maar is toch wel aanzienlijk. Een woonwarenhuis is in principe niet m.e.r.-plichtig (geen recreatieve functie), maar de verwachting is dat er veel bezoekers komen (circa 3 miljoen) wat grote invloed heeft op de omgeving. Datzelfde geldt in principe voor de Dome en de bioscoop.
- De beoordelingsnotitie milieueffectrapportage van 14 juli 1999 (basis voor DB besluit van 21 december2000) gaat uit van meerdere deelbestemmingsplannen. Per gebied wordt dan gekeken of het doorlopen van een m.e.r. nodig is. Door voortschrijdend inzicht wordt nu één bestemmingsplan voor het hele plangebied gemaakt. Op één bestemmingsplan volgt logischerwijs ook één integraal Milieueffectrapport (MER).
- Centrum Amsterdam Noord is een groot project met een enorme impact op bewoners en bezoekers. Het ligt voor de hand om de milieueffecten hiervan integraal te onderzoeken en inzichtelijk te maken.

Vooruitlopend op het opstellen van het MER is eerst een Startnotitie MER gemaakt, deze is ter inzage gelegd in het najaar 2003. Deze notitie loopt vooruit op het MER. De reacties van wettelijke adviseurs en insprekers en het advies van de Commissie m.e.r. worden door het bevoegd gezag meegenomen bij het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER. Aan de hand van de Richtlijnen wordt het MER opgesteld. Als het MER gereed is, beoordeelt het bevoegd gezag het MER globaal op kwaliteit en aanvaardbaarheid. Het MER wordt vervolgens voor belanghebbenden en belangstellenden ter inzage gelegd. De Commissie m.e.r. geeft haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid van het MER en de geschiktheid voor de besluitvorming. Zij baseert zich hierbij mede op inspraakreacties. De m.e.r.-procedure zal zijn afgerond in het najaar van 2004.

**MILIEUEFFECTRAPPORT**
Het Milieueffectrapport is een openbaar rapport waarin zo objectief mogelijk wordt beschreven welke milieueffecten zijn te verwachten wanneer activiteiten worden ondernomen die het milieu ernstig kunnen schaden. In het MER moet ook worden aangegeven welke alternatieven er zijn om de activiteiten uit te voeren en wat daarvan de milieueffecten zijn. Op deze wijze zijn eventuele milieugevolgen vroegtijdig te signaleren en zo mogelijk te voorkomen of te verzachten.



# ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

# 9

Belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkelingsstrategie voor Centrum Amsterdam Noord is dat de projecten binnen het gebied zoveel mogelijk onafhankelijk van elkaar kunnen worden gerealiseerd, met zo weinig mogelijk tijdelijke voorzieningen. Dit geeft een maximale flexibiliteit in de uitvoering en ruimte om op ontwikkelingen in te spelen, zonder dat dit directe gevolgen heeft voor andere projecten. Dit neemt niet weg dat bij de realisatie wel degelijk rekening gehouden moet worden met diverse fysieke relaties en doorschuifbewegingen. Daarom worden in de eerste fase ook enkele projecten ontwikkeld die verplaatsingen op gang brengen of die de ruimte creëren voor andere projecten.

Een ander uitgangspunt is dat bestaande en nieuwe voorzieningen gedurende de ontwikkeling van het gebied goed door kunnen blijven functioneren.

De eerste projecten die worden gerealiseerd zijn belangrijk voor de toonzetting van kwaliteit en functionaliteit van het hele plangebied. Deze projecten moeten als katalysator gaan fungeren voor de verdere ontwikkeling. De eerste voorzieningen die worden ontwikkeld en gerealiseerd rond het stadsdeelkantoor zijn het CWI, het ROC en de Do World. In deze laatste voorziening wordt indien mogelijk ook het huidige bowlingcentrum ondergebracht.

Een ander project dat direct in de eerste fase wordt ontwikkeld is een parkeergarage op de locatie van het voormalige stadsdeelkantoor. Een tijdige realisatie van deze voorziening is belangrijk, omdat de parkeerplaatsen langs de IJdoornlaan en onder het Waddenwegviaduct daarna pas verwijderd kunnen worden ten behoeve van de realisatie van het middengebied van het centrum.

Ook een breed aanbod aan woningtypen en woonmilieus voor diverse doelgroepen is van groot belang. Daarom wordt in de eerste fase ook gestart met de groenere woonmilieus aan de westzijde van het plangebied. In eerste instantie zal begonnen worden met de woningbouw op het volkstuinencomplex. Waar in dit gebied precies wordt gestart met de bouw is onder andere afhankelijk van het segment in relatie tot de woningmarkt en van technische en logistieke aspecten.

In de lussen van de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan wordt medio 2006 gestart met de bouw van de Amsterdam Dome en een woonwarenhuis. Van eind 2004 tot begin 2008 wordt parallel gewerkt aan de nieuwe stationsviaducten voor de Noord/Zuidlijn. Pas als de noordzijde van de onderdoorgang gereed is, kan ter plaatse gestart worden met een ondergrondse parkeergarage, waarna het definitieve profiel van de verlegde IJdoornlaan op het dak aangelegd kan worden. De IJdoornlaan wordt in fases verlegd, zodat deze tijdens de realisatiefase niet afgesloten hoeft te worden.

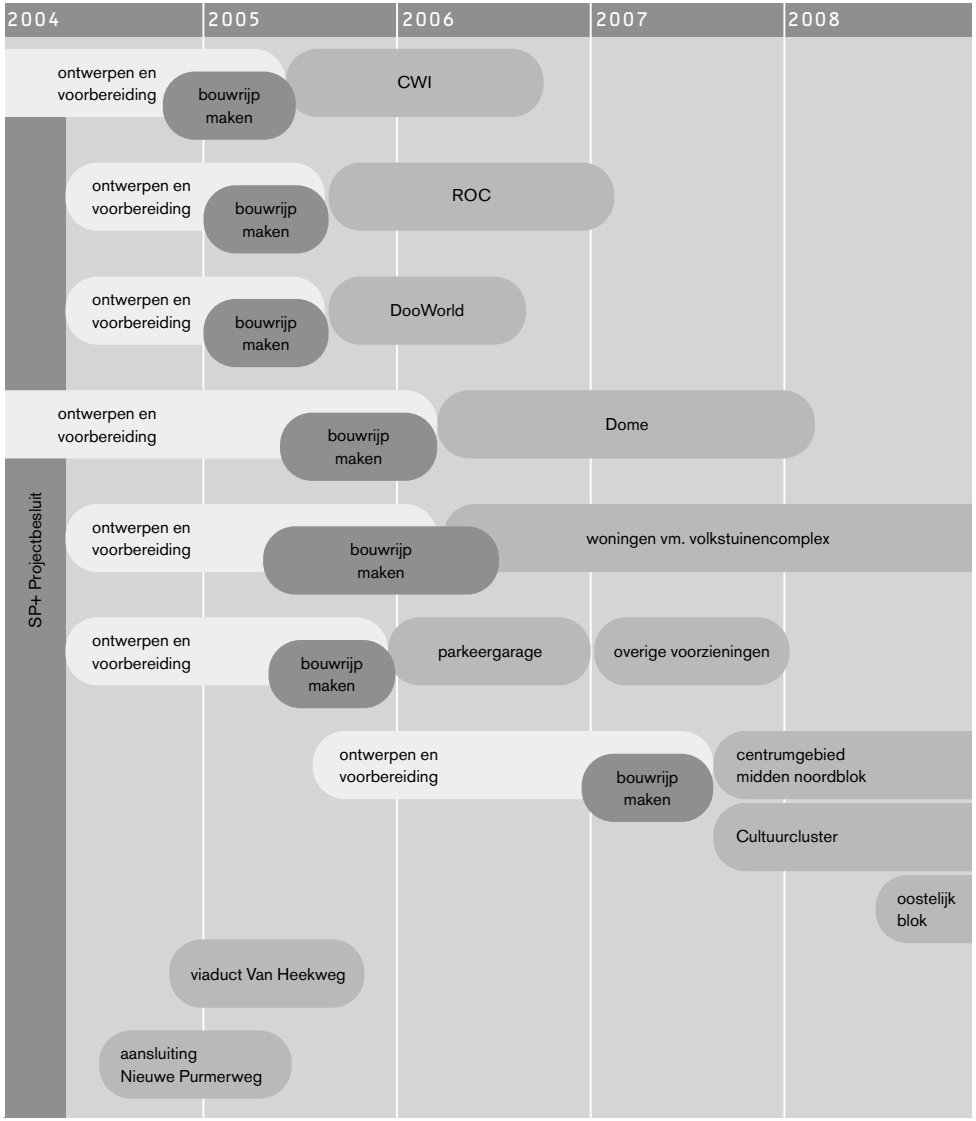
Het middengebied van het centrum kan worden aangelegd als de parkeerplaatsen op die locatie verwijderd zijn. Dit kan pas als de parkeergarage ter plaatse van het voormalige stadsdeelkantoor gereed en in gebruik is. Tevens moet, voorafgaand aan de aanleg van dit gebied, het Waddenwegviaduct worden gesloopt. Het viaduct wordt zo lang mogelijk in stand gehouden. Het streven is de periode tussen de sloop van het viaduct en de ingebruikname van het nieuwe busstation zo kort mogelijk te maken. Voorwaarden voor de sloop zijn in ieder geval de realisatie van de nieuwe op- en afritten bij de Nieuwe Purmerweg en de vervangende parkeerplaatsen aan de oostzijde van het centrumgebied. Voor de tussenliggende periode wordt voor het openbaar vervoer een tijdelijke oplossing uitgewerkt. Daarvoor zijn meerdere varianten denkbaar die verder onderzocht worden bij de uitwerking van de plannen.

In het middengebied wordt eerst gestart met het noordelijk blok, vervolgens met het oostelijk blok en het cultuurcluster en als laatste met het middenblok, dat dan zo lang mogelijk als werkterrein beschikbaar is.

Realisatie van een atletiekbaan en een tenniscomplex in de Noorderstrook zijn in de eerste fase nodig om ruimte vrij te maken voor de nieuwe voetbalvelden nabij het kanaal. Pas na verhuizing van de voetbalvelden kunnen er woningen op Elzenhagen worden gebouwd.

De ontwikkeling van woningen, kantoren en voorzieningen langs de Nieuwe Leeuwarderweg is voorzien voor een latere fase, wanneer de Noord/Zuidlijn in gebruik is.

ONTWIKKELING CENTRUM AMSTERDAM NOORD



# FINANCIËN

10

## 10.1 DOEL EN STRATEGIE

De grondexploitaties behorende bij het Masterplan (1998), het concept SPvE (1999) en het SPvE (2001) resulteerden alle in een negatief saldo. Het SPvE ging uit van een actieve strategie en verschuiving van de winkelfuncties in westelijke richting naar de openbaarvervoersknoop. Een ander uitgangspunt voor de berekening was dat de verplaatsingskosten onderdeel zouden uitmaken van de stichtingskosten van de nieuwe functies.

In het vervolg van de planontwikkeling bleek echter dat deze strategie te veel risico's met zich mee brengt. Tevens werd de financiële doelstelling voor de grondexploitatie geformuleerd, namelijk een minimaal sluitend resultaat op eindwaarde, exclusief een bijdrage in het onrendabele deel in gebouwde parkeervoorzieningen. Deze herijking van doelstellingen resulteerde in de strategie voor het Stedenbouwkundig Plan dat uitgaat van verdichting met complementaire voorzieningen, met name tussen het huidige winkelcentrum en de openbaarvervoersknoop.

Bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Plan en de bijbehorende grondexploitatie is de kennis en ervaring van marktpartijen toegepast op het gebied van indeling in ontwikkelingseenheden (deelgebieden), de definitie van het programma, de gegevens voor het opstellen van residuele grondwaarden en de fasering (opleveringsproductie). Het onderliggende doel was de uitgangspunten te benoemen die zouden leiden tot een marktconforme ontwikkeling van het programma en een minimaal sluitende grondexploitatie op totaalniveau. Het risicoprofiel van de totale ontwikkeling komt hierdoor binnen aanvaardbare grenzen. Ook de flexibiliteit binnen het totale programma in de zin van uitwisselbaarheid van functies draagt hieraan bij.

De lange looptijd van het project vraagt om een continu te actualiseren grondexploitatie, zodat actief kan worden gestuurd op het realiseren van het eind- en tussenresultaat. Op basis van de geactualiseerde grondexploitatie is het noodzakelijk een adequate budgetbewaking te initiëren om de lopende budgetten voor het planproces en de realisatie te beheersen, in principe zonder dit ten koste te laten gaan van de kwaliteit en ambitie van het plan.

## 10.2 SAMENWERKING MET MARKTPARTIJEN

Als vervolg op de tussen partijen afgesloten Intentieovereenkomst van 6 februari 2002 zal in het kader van samenwerking tussen CZAN, ING Real Estate en Stadsdeel Amsterdam-Noord (SDAN) een Kaderovereenkomst worden afgesloten. Hierin zijn afspraken op hoofdlijnen vastgelegd met betrekking tot:

- de beoogde ontwikkeling en realisatie van het plangebied;
- de wijze van samenwerking tussen partijen;
- het vastleggen van de randvoorwaarden waaraan uitvoeringsovereenkomsten per deelgebied zullen voldoen.

## 10.3 GRONDEXPLOITATIE CAN

Vooralsnog kan worden gesteld dat sprake kan zijn van een financieel sluitende grondexploitatie bij een investeringsniveau in de grondkosten van circa € 230 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2003). Voor de totale ontwikkeling gelden grondexploitaties per deelgebied. De deelgebieden hebben een eigen exploitatieperiode en financieel resultaat. Verevening van de deelresultaten leidt dan tot het resultaat van de totale ontwikkeling.

Binnen dit sluitende Financieel Kader is ook rekening gehouden met het resultaat van de aparte grondexploitatie Noorderstrook. Vooruitlopend op de ontwikkelingen binnen het plangebied CAN worden volkstuinen verplaatst naar een locatie buiten de ring A10, De Weeren I, II en III. Deze grondexploitatie is reeds vastgesteld (fase 3 besluit) en er is krediet gegeven door de centrale stad.

Om het grondgebruik te intensiveren is op vele locaties voorzien in gebouwd parkeren. Eerdere berekeningen hebben aangetoond dat de marktwaarden, die op basis van tarieven en verkoopprijzen kunnen worden gesteld, in vele gevallen niet toereikend zijn om de realisatiekosten te kunnen dekken. Net als in het SPvE moet naast de financieel sluitende grondexploitatie, rekening worden gehouden met een onrendabele top (negatieve grondwaarde) voor het totaal van de gebouwde parkeervoorzieningen. Hierover vindt apart overleg plaats met de centrale stad. Tevens zijn er binnen de grondexploitatie budgetten geraamd voor de realisatie van Noord/Zuidlijn gerelateerde projecten. Dit betreft met name de aanpassing van infrastructuur en civieltechnische kunstwerken ter plaatse van de Nieuwe Leeuwarderweg. Voor de aanpassing van het viaduct van het toekomstige metrostation wordt een deel van de kosten rechtstreeks ten laste van het Vereveningsfonds gebracht, conform het besluit van de Gemeenteraad van 6 oktober 1999.

Voor de realisatie van een aantal onderdelen wordt financiering buiten de grondexploitatie geregeld. Dit betreffen onder meer de kosten van sanering (Stelpost Bodemsanering) en de realisatie van verkeersregelinstallaties (dIVV). De realisatie van het busstation onder het toekomstige metrostation wordt volledig gefinancierd door dIVV.

In het planproces van het Stedenbouwkundig Plan zijn de grondprijzen nader onderbouwd, conform dezelfde residuele grondwaardemethode als in de Nota Grondprijsbeleid 2003. Het programma is uitgewerkt naar type, sector, marktwaarden en bouw- en bijkomende kosten, zodat op basis van de specifieke plankenmerken, de grondwaarden konden worden berekend. Hoewel nu nog verschillen bestaan tussen de aangegeven marges in de Nota Grondprijsbeleid en de berekende grondwaarden, is in de berekeningen gebleken dat het totaal aan grondopbrengsten voldoende is om de grondkosten te kunnen compenseren.

Gelijktijdig met het Projectbesluit wordt krediet gevraagd voor een aantal deelgebieden, danwel deelprojecten binnen deelgebieden.

## 10.4 FINANCIËLE RISICO'S

In de eindrapportage grondexploitatie Stedenbouwkundig Plan zal een risicoanalyse worden opgenomen per deelgebied. Deze analyse moet houvast bieden bij de bepaling van de organisatorische wijze waarop de realisatie van het betreffende deelgebied kan plaatsvinden. Bij de gemeentelijke besluitvorming over de grondexploitatie zal bij de toetsing van de grondexploitatie tevens een risicoanalyse worden verricht volgens de systematiek van het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam (OGA).

Het ligt in de lijn van de verwachting dat het project, vanwege de input van marktgegevens en de uitgebreide analyse en financiële vertaling in een integraal (plan)proces, in de risicoanalyses beter scoort dan de eerdere plannen. De totale grondkosten van circa € 230 miljoen (grondexploitatie CAN) initiëren een totaalinvestering voor het realiseren van het vastgoed van circa € 1,3 miljard. Tezamen met de investeringen in de Noord/Zuidlijn betekent dit een forse investeringsimpuls voor Amsterdam-Noord als geheel. Op grond van onderliggende onderzoeken en de huidige samenwerking met marktpartijen mag worden verwacht dat de investeringen in het vastgoed ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd.

# DEEL D BIJLAGEN

# BIJLAGE STEDENBOUW-KUNDIGE UITGANGSPUNTEN

## VISIE SOETERS

In iedere interactieve ronde die bij een ontwerpproces gemaakt wordt, heeft elk van de deelnemers de gelegenheid ideeën in te brengen. Dit levert nieuwe en aangescherpte uitgangspunten op voor het ontwerp en is de basis voor de verdere uitwerking. Naast deze nieuwe, locatiegebonden uitgangspunten zijn echter ook uitgangspunten te formuleren die planoverstijgend zijn. Ze vormen de basis voor de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Hieronder komen een aantal van deze uitgangspunten beknopt aan de orde.

### GENIUS LOCI

De genius loci, of de bijzondere eigenschappen van de plek, behoren uitgangspunt van een ontwerp te zijn. Het zijn immers de bijzondere en karakteristieke eigenschappen die een plek onderscheiden van iedere andere plek. In de meeste Nederlandse suburbs wordt het beeld gedomineerd door de grauwe standaardproducten die de bouwindustrie overal tussen Groningen en Maastricht heeft 'weggezet'. Het typisch Hollandse landschap met zijn subtiele hoogteverschillen door dijkjes en polders moet steeds meer plaats maken voor grote vlakke platen van schoon zand. Hierop kan weliswaar ongestoord worden gebouwd, maar de verbintenis met de locatie ontbreekt. Niet alleen het landschap, maar ook de aanwezige specifieke en karaktervolle bebouwing van een plaats levert beelden aan die de genius loci bepalen. Door de geschiedenis heen is de typologie en de architectuur van gebouwen bepaald door de op die plek voor handen zijnde materialen en overgeleverde kennis.

### ROOM VERSUS SPACE

Colin Rowe onderzoekt in 'Collage City' of, en zo ja, hoe je steden zou moeten bouwen. Hij vraagt zich daarbij af waarom het in de periode van de moderne stedenbouw nooit gelukt is om een stad te bouwen waar je ook werkelijk warme gevoelens bij krijgt. Hij constateert dat niet alleen het uit elkaar leggen van functies in de moderne stedenbouw voor veel ongezelligheid heeft gezorgd, maar dat ook de verhouding tussen bebouwd en onbebouwd, en de betekenis van het gebouw ten opzichte van de ruimte een belangrijke rol speelt in het permanent mislukken.

Hij vergelijkt daarvoor de stedenbouwkundige ordening van het middeleeuwse Parma in Noord-Italië met een modern stedenbouwkundig plan van Le Corbusier voor het Oost-Franse Saint-Dié.

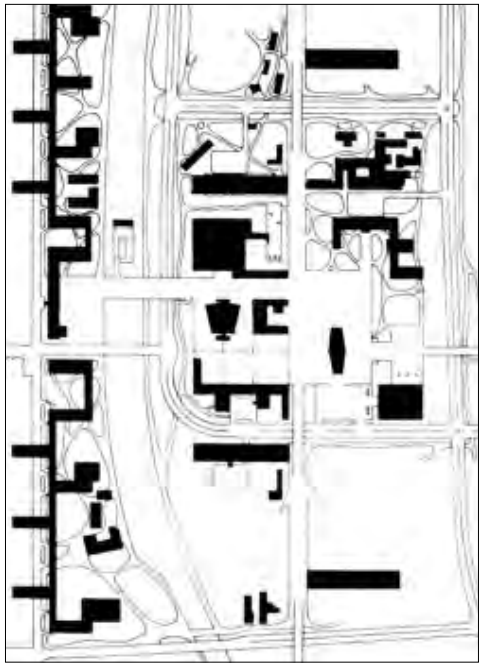
Parma. Zwart zijn de gebouwen, wit is de openbare ruimte. De ruimte is aanwezig als het Engelse ‘room’. De wandelaar loopt door de gangen en kamers van de stad, bij elke twintig of vijftig passen verrast door een nieuw beeld: een hoek om en er is weer een pleintje. De enscenering lijkt eindeloos gevarieerd. Stedelijke ruimten wisselen elkaar bij het lopen af, maar op kleinere schaal en dichterbij leveren ook de naast elkaar staande gebouwen voortdurend wisselende beelden op: voordeuren, onderpuien, etalages, gevarieerde opbouw met meer of minder verdiepingen, openingen met verschillende karakteristieken, kroonlijsten, hoeklisenen, natuurstenen geveldelen en dan weer gepleisterde baksteen, reclame-uitingen, belettering, luifels, enzovoorts. Tegelijkertijd zijn de meeste gebouwen ondergeschikt aan de openbare ruimte. Zij dienen om de openbare ruimte te begrenzen, gebouwfront na gebouwfront geven zij de ruimte vorm. Zo gezien zijn de gevels met al hun verscheidenheid aan maat, vorm, ordening, detaillering en materialisering een geheel met de vloer van de ruimte, die in samenhang met de wanden gemaatvoerd, gevormd, geordend, gedetailleerd en gematerialiseerd is. Alleen de héél belangrijke gebouwen staan los, en vaak niet eens helemaal. Hier word je gestimuleerd eindeloos te dwalen en telkens weer een nieuwe route te kiezen.

Saint-Dié. Zwart zijn de gebouwen, wit is de ruimte, maar de verhouding tussen zwart en wit is hier wel dramatisch anders. De ruimte is te groot om als openbaar te worden ervaren. De maat ervan komt voort uit het wegenpatroon voor de auto, die overal kan komen, maar dan kom je nergens. Ruimte is hier ‘space’; Siegfried Giedeon sprak in 'Time Space & Architecture' van 'floating space'. Gebouwen staan los als sculpturen in de voortrazende ruimte. Voor de wandelaar is dit niet erg aangenaam. De schaal is te groot en het ontbreekt aan herkenningspunten dichtbij, waaraan je je eigen bewegen kunt afmeten. Als je in ongeveer een kwartier van links naar rechts over de plankaart bent gelopen, heb je weinig afwisseling van beeld beleefd.





Parma



Saint-Dié

Hoewel hun verschijningsvorm daar nauwelijks aanleiding voor is, kun je de gebouwen van alle kanten waarnemen, maar het beeld van de gebouwen verandert tijdens de wandeling zo langzaam, en alles is voor de voetganger zo ver weg, dat er geen aangename prikkeling is, laat staan een stimulans om hier te wandelen.

Volgens Soeters Van Eldonk Ponec architecten is het noodzakelijk de openbare ruimte in te krimpen en niet door te gaan met de aanleg van te brede straten en te grote pleinen in Nederlandse binnensteden. Mensen gaan graag naar de binnenstad omdat het daar levendig is en allerlei functies dicht bij elkaar liggen. Door het krimpen van de openbare ruimte wordt het aantal mensen per vierkante meter vergroot, waardoor het sneller 'gezellig' wordt, er meer ontmoetingen zijn en er meer sociale controle is. De openbare ruimte wordt beter beheersbaar en is goedkoper in aanleg en onderhoud, waardoor de inrichting van hogere kwaliteit kan zijn. Het feit dat huishoudens kleiner zijn geworden en er per persoon steeds meer oppervlak verlangd wordt, maakt dat het extra bouwvolume dat ontstaat ook nodig is om genoeg leven in de stad te houden. Meer bouwvolume betekent meer uitgeefbare grond en dus meer opbrengsten. Gebouwen tegen elkaar zetten geeft minder geveloppervlak en dus meer budget per vierkante meter en minder warmteverlies. Maar het belangrijkste is misschien wel dat er een stedelijk weefsel ontstaat dat de context vormt voor nieuwe ontwikkelingen en hiermee de basis is van een flexibele, dynamische en duurzame structuur waaruit de historie van de stad kan worden afgelezen.

## SERIAL VISION

In het boek 'Townscape' beschrijft Gordon Cullen aan de hand van een reeks perspectiefschetsjes het principe van 'serial vision'. De stedelijke ruimte rolt zich hierbij voor de wandelaar af als een film, die door het wandelen in beweging wordt gebracht. De opeenvolgende beelden zien wij als een serie. Kleine knikken in de rooilijn van gebouwen zorgen ervoor dat de gevelwand niet als een eindeloos perspectief langdurig te zien is, maar zich plotseling toont als we ons bewegen. Ruimten zijn voorlopig afgesloten, om zich te openen als we ons in de juiste richting bewegen. Dit effect van 'provisional closure' maakt ons nieuwsgierig. Door knikken in de straatgevels, door versmallingen en verbredingen en losse objecten in de ruimte ontstaat een spel van verhullen en onthullen, met telkens een nieuw beeld van de ruimte.

## EENHEID IN VEELHEID

De beleving van een stedelijke ruimte wordt voor een zeer groot deel bepaald door de gebouwen die de wanden vormen van deze ruimte. Deze gebouwen vormen een verzameling waarin, zoals kenmerkend voor alle verzamelingen, ieder object naast zijn unieke kenmerken tevens gemeenschappelijke eigenschappen heeft. De unieke kenmerken van gebouwen in een historisch gegroeide stad zijn ondergeschikt aan de gemeenschappelijke, waardoor de verzameling ook in de loop der tijd als eenheid voortbestaat en sterk genoeg blijft om groei en verandering in gebruik op te nemen. Raymond Unwin beschrijft het belang van veel verschillende gebouwen die onderdeel uitmaken van een stedelijke ensemble in 'Urban Planning in Practice' onder het motto: "Of houses, and how the variety of each should be dominated by the harmony of the whole". Tuinarchitect Nori Pope, die elk jaar tweehonderd strekkende meter border aanlegt in zijn beroemde tuin in Engeland, gaat het probleem van compositie voor de wilde veelheid van alle verschillende planten die hij gebruikt te lijf door gebruik te maken van ofwel 'eenheid in vorm', ofwel 'eenheid in kleur'. In zijn borders laat hij zien hoe ordening het harmonisch samenbrengen van veel verschillende planten mogelijk maakt.



Serial Vision



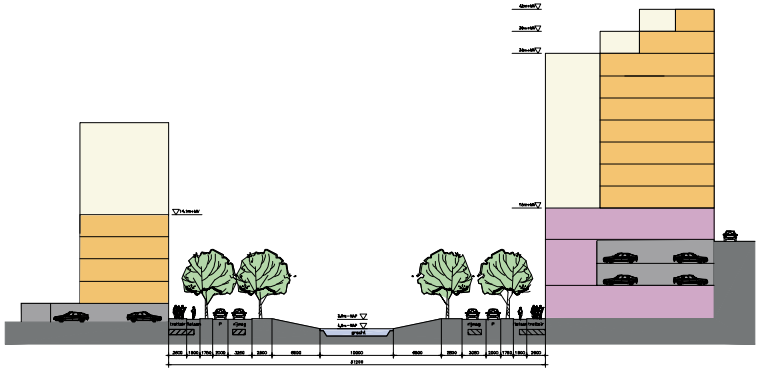


# BIJLAGE PROFIELEN

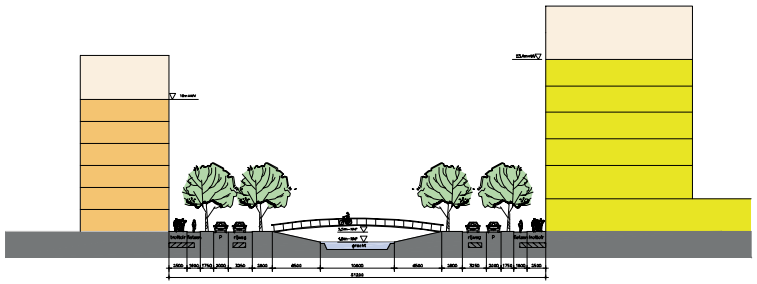
In de stedenbouwkundige uitwerking is rekening gehouden met de verkeerssituatie en ruimtelijke uitstraling van de gewenste profielen. Onderstaande profielen zijn indicatief. Bij de verdere planontwikkelingen worden de profielen definitief gemaakt met de dan geldende randvoorwaarden.

## SINGEL

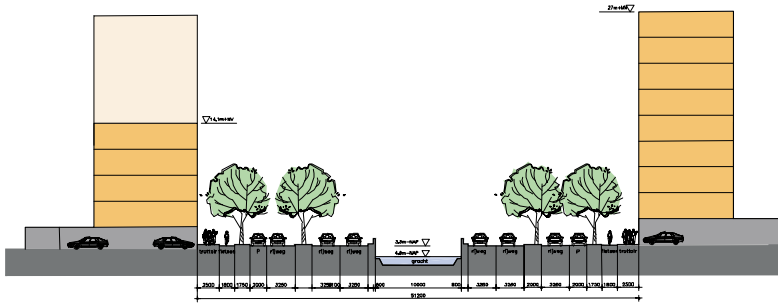
De Singel is de belangrijkste stedelijke noord-zuidverbinding door het westelijk deel van Centrum Amsterdam Noord. De Singel loopt vanaf de verlengde van Heekweg tot de Nieuwe Purmerweg. Het profiel van de Singel is symmetrisch met aan weerszijden van de gracht een groenstrook, vervolgens één rijstrook, een parkeerstrook en een groenstrook. Achter de groenstrook liggen een vrijliggend fietspad en een voetpad. In plaats van parkeren is het mogelijk om daar een bushalte te maken. Tussen de afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan is de Singel meer stedelijk van karakter met een harde kade en extra rijbanen.



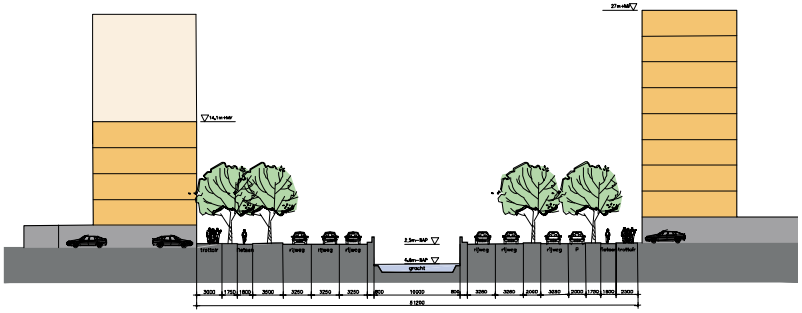
Profiel 1 (deelgebied X en XII)



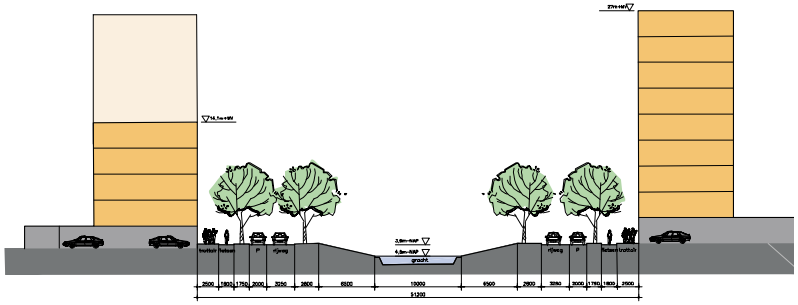
Profiel 3 (deelgebied VI en VII)



Profiel 6 (deelgebied II)



Profiel 6A (deelgebied II)

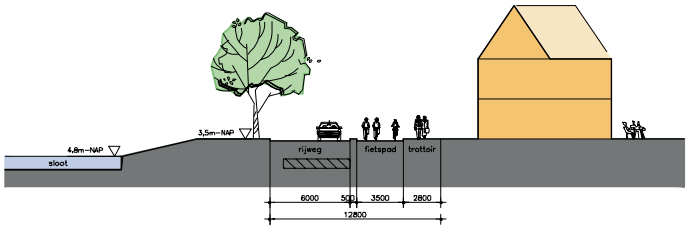


Profiel 6B (deelgebied II)



## G.J. SCHEURLEERWEG

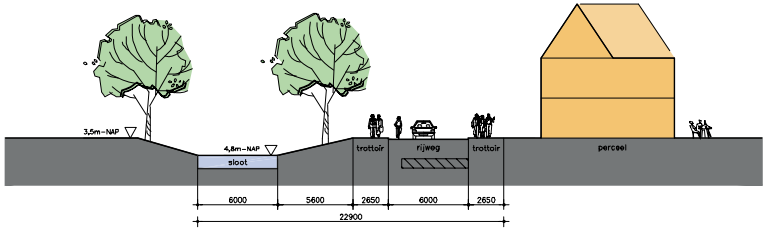
Dit is de erftoegangsweg aan de westkant van het plangebied. Het profiel bestaat uit een rijbaan en een fietspad langs de bebouwingszijde.




Profiel 7 (deelgebied II)

## VOETBALVELDEN

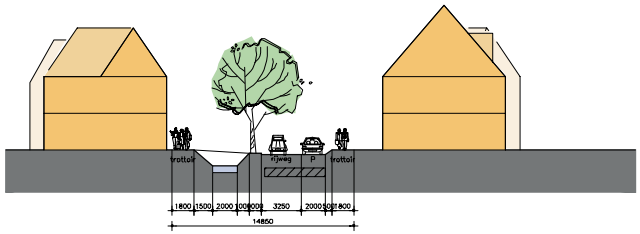
In het zuiden van het plangebied liggen de voetbalvelden van DWV aan een erftoegangsweg. Net als het bovenstaande profiel ligt aan de bebouwingskant het voetpad. Vervolgens komt de rijloper. Fietsers rijden op de rijbaan. Een breed voetpad sluit aan op de voetbalvelden en maakt het ‘dagelijkse ommetje langs het groen’ mogelijk.



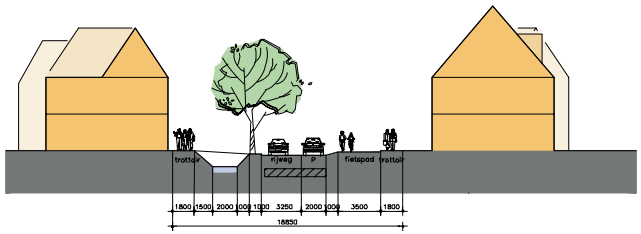

Profiel 2 (deelgebied X en XVI)

## WOONSTRAAT

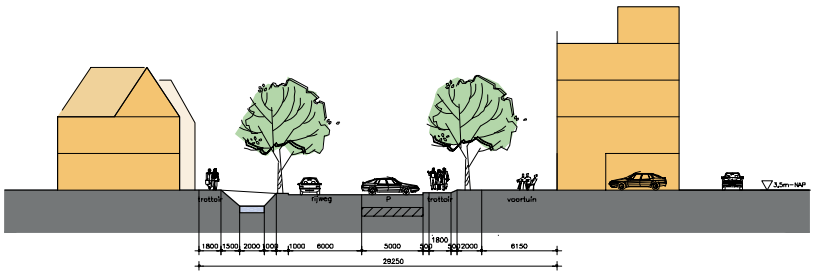
Profiel 9 is genomen in het verlengde van de Van Heekweg, waar het in twee richtingen bereden fietspad is doorgezet. Het profiel bestaat uit een rijbaan met aan één kant langs parkeren en een voetpad. In de overige woonstraten mengen fietsers zich met autoverkeer en is dus geen vrijliggend fietspad aanwezig.




Profiel 8 (deelgebied II)




Profiel 9 (deelgebied II)

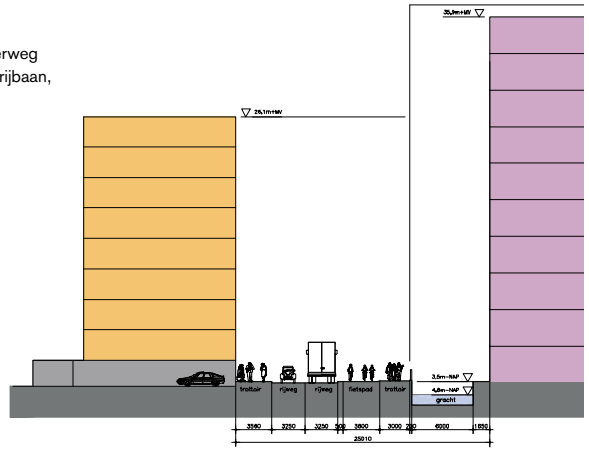



Profiel 10 (deelgebied II)

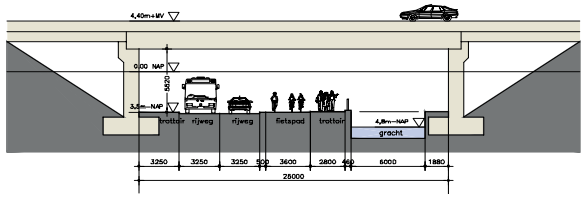


## VIADUCT VAN HEEKWEG

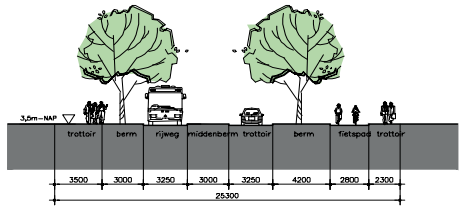
Gebiedsontsluitingsweg onder de Nieuwe Leeuwarderweg en voorziene busroute. Deze bestaat uit een voetpad, rijbaan, een tweerichtingsfietspad, voetpad en waterloop.




Profiel 11 (deelgebied IIIa)



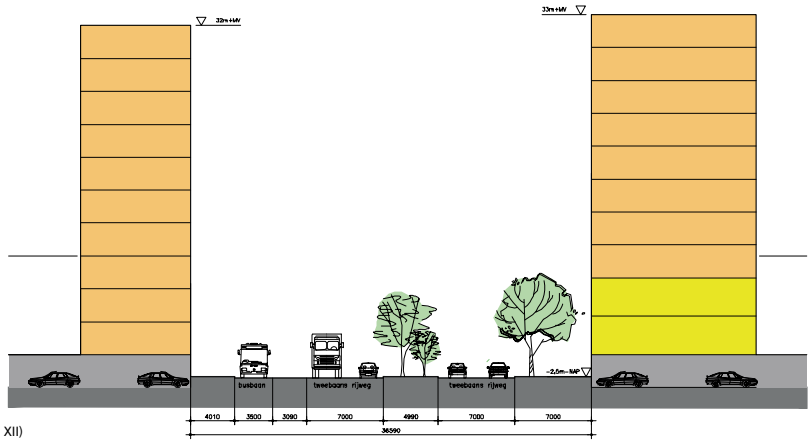

Profiel 12 (deelgebied IIIa)




Profiel 13 (bestaande situatie)

## IJDOORNLAAN

Dit is eveneens een gebiedsontsluitingsweg. De IJdoornlaan heeft ter hoogte van Centrum Amsterdam Noord geen gelijkluidend basisprofiel. Het hier getekende profiel is gesitueerd tussen de westelijke afrit en de Scheurleerweg en omvat 2 x 2 rijstroken en een middenberm met bomen. In de richting van de openbaarvervoersknoop ligt een vrije busbaan. Vervolgens bermen met bomen aan de buitenzijde. Het fietspad langs de zuidzijde van de IJdoornlaan wordt aangesloten op de Singel.

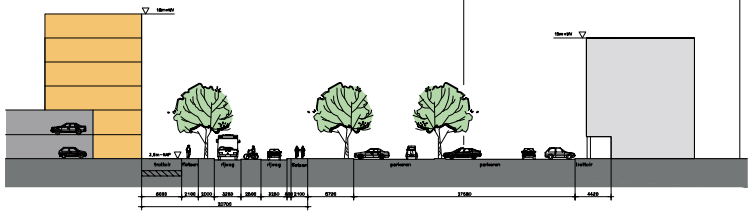



Profiel 5 (deelgebied II, VI en XII)

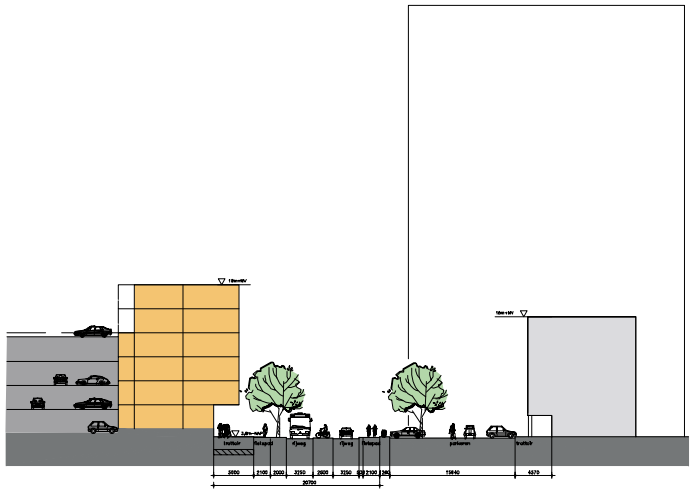


## BUIKSLOTERMEERPLEIN

Het profiel ter hoogte van het winkelcentrum bestaat uit 2 x 1 rijstrook voor auto en bus en tussensteunpunten. Aan beide zijden liggen fiets- en voetpaden. Aan de kant van het Plan Van Gool wordt aangesloten op de bestaande parkeerterreinen.

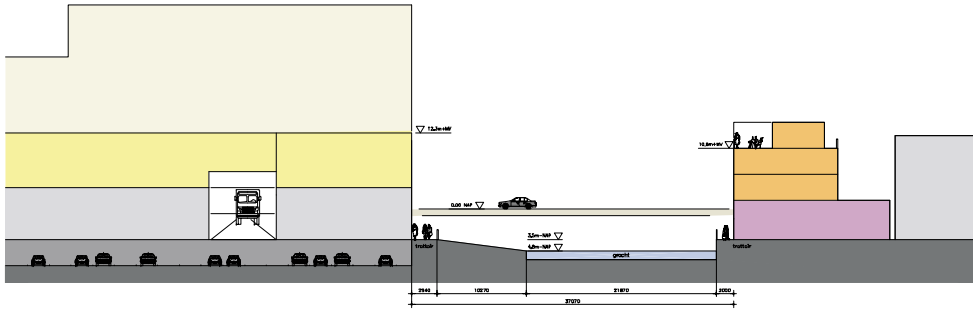


Profiel 14 (deelgebied IX en XIV)

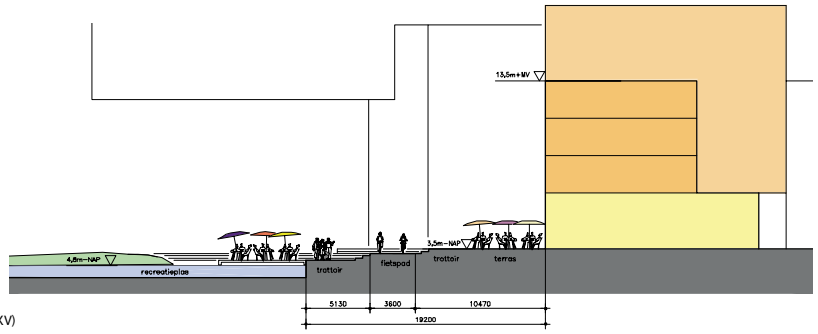


Profiel 15 (deelgebied IX en XIV)

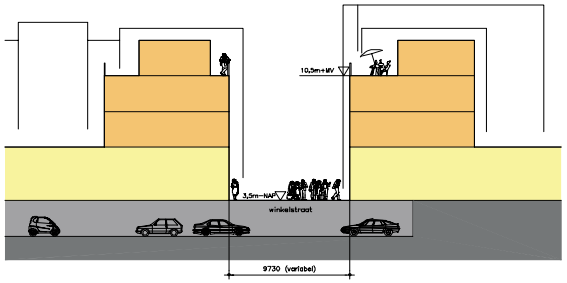
## CENTRUMGEBIED



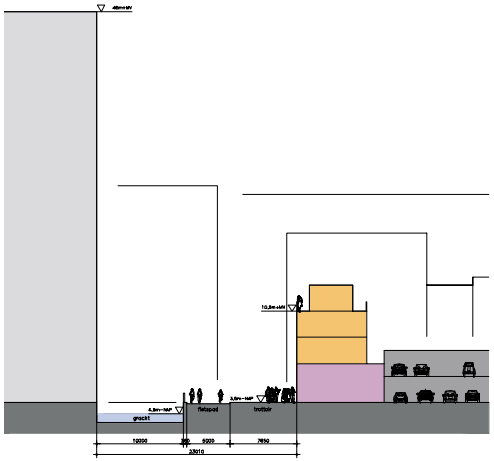
Profiel 16 (deelgebied VIII)



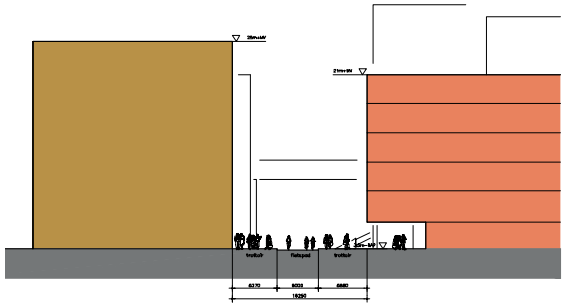

Profiel 4 (deelgebied VI en XV)




Profiel 17 (deelgebied VIII)



Profiel 18 (deelgebied VIII)



Profiel 19 (deelgebied VII en VIII)

# BIJLAGE CIVIELTECHNISCHE EISEN

Belangrijke randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het gebied zijn de technische eisen die worden gesteld. Dat geldt met name voor de kabels en leidingen die door het gebied lopen. De plannen hebben daarop een grote invloed. Om alles in goede banen te leiden, is voortdurend contact met de beheerders van deze voorzieningen, oftewel de nutsbedrijven. Dat geldt eveneens voor de technische realisatie van de plannen en de consequenties voor bewoners van het plangebied.

## KABELS EN LEIDINGEN

Ontwikkelende partijen zijn verplicht om diensten en bedrijven in een zo vroeg mogelijk stadium te informeren over hun voorgenomen plannen. In het PROCUWO Planvorming Algemeen (P.P.A.) hebben diverse diensten en bedrijven geconcludeerd dat de IJdoornlaan voor hen een hoofdroute is en bij voorkeur ook zou moeten blijven. Onderzoek wordt verricht naar mogelijke omleidingen, maar door de dichtheid van de bebouwing en de vele parkeergarages dreigen deze lang en daardoor ook duur te worden.

Voor maatgevende straten zijn dwarsprofielen uitgewerkt, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimte die nodig is voor kabels en leidingen. Daarbij worden kabels en leidingen bij voorkeur zodanig gesitueerd dat bij toekomstig onderhoud de bereikbaarheid van het gebied zo min mogelijk wordt verstoord. Het streven is om reeds in een vroeg stadium overeenstemming met de diensten en bedrijven te verkrijgen.

Bij de verdere uitwerking van de kabels en leidingen in de verschillende deelgebieden zal de aandacht in het bijzonder uitgaan naar de volgende onderdelen:

- Doorgaande routes IJdoornlaan;
- Aansluiting op de bouwblokken die op de parkeergarages worden geplaatst (dit is alleen mogelijk met een centrale ontsluiting per blok, van daaruit zal de interne verdeling van kabels en leidingen moeten worden aangelegd door de ontwikkelaar van het bouwblok);
- De overgang bij aanzienlijke hoogteverschillen.

Voor het verleggen van bestaande kabels en leidingen is in een vroeg stadium inzicht nodig in de daarvoor beschikbare ruimte. Deze wordt mede bepaald door de uiteindelijk te kiezen bouwfaseringen.

## TECHNISCHE REALISATIE

De realisatie van het Stedenbouwkundig Plan zal naar verwachting zo'n 10 tot 15 jaar in beslag nemen. Dit is een complex proces, waarbij veel activiteiten op elkaar moeten worden afgestemd. Dit geldt enerzijds op het niveau van de verschillende deelgebieden binnen het project, anderzijds is de realisatie van de Noord/Zuidlijn van groot belang voor de realisatiemogelijkheden binnen het CAN-project.

In het SPvE is een aantal aandachtspunten genoemd die als doel hebben de realisatie van het project in goede banen te leiden, met name het bereikbaar houden van alle voorzieningen en het minimaliseren van de overlast.

Deze aandachtspunten zijn nadrukkelijk meegenomen in de planvorming. De invloed van het bouwproces op de aanwezige infrastructuur is hiertoe nader onderzocht. Veel aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van het CAN-gebied tijdens het bouwproces, waarbij het minimaliseren van de overlast als uitgangspunt wordt genomen. Hieronder worden de belangrijkste aspecten genoemd.

### BOUWVERKEER

Het realiseren van een omvangrijk volume aan nieuwbouwprojecten genereert aan aanzienlijke hoeveelheid bouwverkeer. Het streven is het bouwverkeer zo min mogelijk gebruik te laten maken van het lokale wegennet, waardoor toenemende verkeersdruk, en daarmee verkeersonveiligheid, op de bestaande infrastructuur zoveel mogelijk wordt voorkomen. Aanleg van een nieuwe op- en afrit bij de Nieuwe Purmerweg en de aanleg van een viaduct in het verlengde van de Van Heekweg bieden goede mogelijkheden het bouwverkeer direct aan te sluiten op de Nieuwe Leeuwarderweg.

### PARKEREN

In een vroeg stadium wordt een aanzienlijke hoeveelheid parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor het (tijdelijk) verlies van parkeerplaatsen gecompenseerd wordt.

### FIETS

Voor het fietsverkeer wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Bij voorkeur wordt geprobeerd het fietsverkeer gescheiden te houden van auto- en bouwverkeerontsluitende routes. Tijdens de bouw worden vervangende routes aangeboden.

### NOORD/ZUIDLIJN

De Noord/Zuidlijn kent als grootstedelijk project een geheel eigen traject. De planning en fasering van het CAN-gebied is voor een deel geïntegreerd met die van de Noord/Zuidlijn. Veel aandacht gaat uit naar het afstemmen van bouwwerkzaamheden en de gevolgen die dit heeft voor de omgeving, zoals de ontsluiting van het verkeer. Waar mogelijk worden bouwactiviteiten gebundeld.

### WATER

Volgens de voorschriften wordt in het plan 10 procent open water gerealiseerd. Speciale aandacht gaat uit naar het vroegtijdig vervangen van de routes die door de nieuwbouw komen te vervallen. Door de nieuwbouw wordt het mogelijk het maaiveld op hetzelfde peil te brengen als de omgeving. Zo wordt het mogelijk de watergangen aan elkaar te koppelen en wordt het doorspoelsysteem van de polder vervangen door een circulatiesysteem, dat de kwaliteit van het water sterk zal verbeteren.

# BIJLAGE BEHEER TIJDENS DE BOUWFASE

Tijdens de looptijd van het project moet het openbare en maatschappelijke leven doorgaan en moeten de economische functies in het gebied, zoals winkels, levensvatbaar blijven. Voorwaarde voor economische haalbaarheid is onder meer dat de daadwerkelijke uitvoering van de plannen op effectieve en efficiënte wijze kan plaatsvinden en dat overlast voor omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden tot een minimum wordt beperkt. Een goed tijdelijk beheer speelt een essentiële rol bij het beheersen van de hierboven beschreven aspecten. Door actief te communiceren met bewoners, winkeliers en bezoekers van Centrum Amsterdam Noord ontstaat begrip en de bereidheid om enig ongemak voor lief te nemen. Het te vestigen Informatiecentrum kan hier een belangrijke rol spelen.

Aandachtspunten voor succesvol tijdelijk beheer zijn:

- Verantwoordelijkheid beheer: wie beheert wat?;
- Heldere organisatie met duidelijke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden;
- Coördinator tijdelijk beheer;
- Bouwwegen;
- Bouwschade;
- Bereikbaarheid en parkeren;
- Nutsvoorzieningen;
- Inrichting bouwterrein;
- Veiligheid.

### VERANTWOORDELIJKHEID BEHEER

De verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte komt in handen te liggen van de partij die bevoegdheden heeft om binnen de projectgrenzen beslissingen te nemen over onder meer planning, fasering, omleidingen en beheerbudget. De beheerder openbare ruimte krijgt een duidelijke plaats in de projectorganisatie en een op zijn of haar taken afgestemd pakket van bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

### COÖRDINATOR TIJDELIJK BEHEER

Als aanspreekpunt voor bewoners, winkeliers, aannemers, nutsbedrijven en toezichthouders wordt een (aantal) coördinator(en) aangesteld die voldoende bevoegdheden en budget krijgt/krijgen om het zogenaamde ‘kleine leed’ te voorkomen of op te lossen. Om de leefbaarheid in de turbulente realisatieperiode op peil te houden wordt aanvullend toezicht gehouden en bewaking ingesteld.

### BOUWWEGEN

Voor zwaar en intensief bouwverkeer moet, in verband met verkeersveiligheid en het voorkomen van overlast, een aparte ontsluitingsstructuur worden ontwikkeld. Met een duidelijke bewegwijzering vanaf het autosnelwegennet wordt voorkomen dat de bestaande infrastructuur wordt belast met bouwverkeer. De planning en fasering wordt afgestemd op de stedenbouwkundige- en ontsluitingsstructuur. Dit gebeurt ter voorkoming van gemengd bouw- en woon-werkverkeer en beschadiging van reeds woonrijp gemaakte gebieden.

### BOUWSCHADE

Met de realisatie van aparte bouwwegen kan al veel schade worden voorkomen. Op deelprojectniveau moet onder meer aandacht worden besteed aan de nulopname van te handhaven objecten, rijplaten op kwetsbare ondergronden en boombescherming.

### BEREIKBAARHEID EN PARKEREN

De winkels en overige voorzieningen van Centrum Amsterdam Noord vervullen een regionale functie. Het waarborgen van een acceptabele bedrijfsvoering is noodzakelijk. Uiteraard moet ook de bereikbaarheid voor huidige en toekomstige bewoners van Centrum Amsterdam Noord worden gegarandeerd. Onderdeel hiervan is het zeker stellen van passende parkeercapaciteit met daarbij een eenduidig en flexibel systeem van bewegwijzering of zelfs een parkeerroute. Voor het beheer van de parkeervoorzieningen wordt gedacht aan een beherende organisatie: het parkeerschap.

### NUTSVOORZIENINGEN

De nutsbedrijven verdienen bij stedelijke herstructureringswerken bijzondere aandacht. Aanpassingen van de ondergrondse infrastructuur lopen in het algemeen vooruit op de realisatie van bouwwerken. Meer nog dan de overige betrokkenen hebben de nutsbedrijven last van tussentijdse planwijzigingen. De levering van water, elektriciteit, gas en data (telefoonverkeer) moeten worden gewaarborgd. Hiertoe kunnen omvangrijke en kostbare tijdelijke voorzieningen noodzakelijk zijn. De coördinator speelt een belangrijke rol in de afstemming van planvorming en realisatie.

### INRICHTING BOUWTERREINEN

Om de veiligheid tijdens de realisatie zoveel mogelijk te garanderen worden de bouwterreinen afgesloten met hekken. Bijkomend voordeel is dat vandalisme en diefstal van materiaal en gereedschap wordt bemoeilijkt.

### SOCIALE VEILIGHEID

De sociale veiligheid tijdens de realisatiefase kan worden bevorderd door ervoor te zorgen dat het plangebied gedurende de herstructurering ‘gewoon’ blijft functioneren. Tijdelijke behuizing van winkels, het organiseren van evenementen, uitbreiding van het aantal bewoners en andere gebruikers en voldoende openbare verlichting dragen ertoe bij dat het CAN-gebied zijn levendige karakter blijft behouden.

# BIJLAGE SOCIAAL PROGRAMMA

Om een zo prettig mogelijke woon- en leefsituatie in Centrum Amsterdam Noord te creëren, is een sociaal programma opgesteld. Aan de hand van de voorgenomen ontwikkelingen zijn de volgende thema’s van belang voor het sociaal beleid en het sociaal programma in het Centrum Amsterdam Noord:

- Onderwijs;
- Zorg en dienstverlening;
- Ontmoeting, participatie, recreatie en veiligheid;
- Kinderen en jeugd;
- Activiteitenpakket voor de nieuwe wijk.

Deze thema’s worden besproken in de paragrafen 2.3 en 2.4 van het Stedenbouwkundig Plan. Hieronder volgt een uitwerking van de thema’s in ruimtelijke reservering en een overzicht van de beoogde financiers.

### FINANCIERING

De financiering van het sociaal programma is een punt van aandacht. Met name omdat de voorbereiding en bouw van de verschillende maatschappelijke voorzieningen pas na 2006 van start gaan, zijn er geen middelen voor het sociaal programma opgenomen in de meerjarenbegroting van het stadsdeel. Er zal voor gezorgd moeten worden dat er tijdig inzicht is in de bouwkosten, de exploitatielasten en de budgetten voor de te realiseren sociale voorzieningen in het gebied. De kosten voor de maatschappelijke voorzieningen zullen door verschillende partijen gedragen worden.

### MINIMAAL TE RESERVEREN RUIMTE VOOR SOCIALE VOORZIENINGEN

| | |
|---|---|
| Basisschool met speelplein en gymzaal 1) | 4175 $m^2$ |
| Vestiging van de Kingmaschool | 2705 $m^2$ |
| HOED-praktijk | 1000 $m^2$ |
| Multifunctioneel gebouw voor ontmoeting, participatie, recreatie en veiligheid | 450 $m^2$ |
| Speelgelegenheden voor kinderen van 0 tot 6 jaar | 200 $m^2$ |
| Voorziening voor vrijetijdsbesteding voor jongeren van 11 tot 20 jaar | 200 $m^2$ |
| Twee kinderdagverblijven met speelterrein en buitenberging 2) | 1330 $m^2$ |
| Vier groepen voor naschoolse opvang | 620 $m^2$ |
| Peuterspeelzaal met buitenruimte | 188 $m^2$ |
| Totaal | 10868 $m^2$ |

1) Bureau Onderzoek en Statistiek heeft een leerlingenprognose gemaakt voor het CAN-gebied. Uitgaande van een school met een gemiddeld aantal leerlingen van 580 is het nodig een school te bouwen voor 25 groepen. Dit betekent een ruimtereservering van 25 groepen x 115 $m^2$ = 2875 $m^2$ (dit is inclusief directiekamer en speellokalen). Bij de basisschool dient een speelplein aanwezig te zijn. De minimaal te reserveren ruimte hiervoor is 900 $m^2$.
Voorts dient een school van dit formaat volgens de verordening een gymzaal te hebben. Hiervoor moet 400 $m^2$ gereserveerd worden. In totaal moet voor de bouw van de basisschool met alle bijbehorende faciliteiten gerekend worden op een ruimtereservering van 2875 + 900 + 400 = 4175 $m^2$

2) Op basis van de prognoses van het aantal kinderen van 0 tot 4 jaar lijkt er plaats voor twee kinderdagverblijven, met elk vijf groepen. Dit is een ruimtelijke reservering van 780 $m^2$, exclusief buitenruimte. De buitenruimte bestaat uit een speelterrein: voor 2 x 60 kinderen 480 $m^2$ en een buitenberging: 2 x 35 $m^2$ = 70 $m^2$. In totaal moet voor de realisering van een kinderdagverblijf gerekend worden op een ruimtereservering van 780 + 480 + 70 = 1330 $m^2$.
Daarnaast is ruimte nodig voor naschoolse opvang, in of dichtbij de basisschool. De huidige prognoses geven aan dat in de piekperiode vier groepen nodig zijn. Per groep is er 155 $m^2$ nodig, dus een ruimtereservering van 620 $m^2$.
Tenslotte is een peuterspeelzaal, gekoppeld aan de school gewenst. Uitgaande van een peuterspeelzaal bij de basisschool en een groep van 17 kinderen zal een ruimte van 120 $m^2$ gereserveerd moeten worden. Voor de buitenruimte nog eens 4 $m^2$ x 17 kinderen = 68 $m^2$.

# Aanpassingen Stedenbouwkundig Plan CAN

**23 september 2004**

Op 19 mei 2004 heeft de Stadsdeelraad het Projectbesluit CAN genomen. Op 22 september 2004 heeft de gemeenteraad van Amsterdam dit besluit - enigszins aangepast - bekrachtigd. Het Projectbesluit bestaat uit de vastgestelde voordracht, de planning en het Stedenbouwkundig Plan. Inspraak, adviesrondes, moties en amendementen hebben geleid tot een aantal aanpassingen in het Stedenbouwkundig Plan zoals dat eind 2003 gepresenteerd werd.

De belangrijkste aanpassingen zijn:

- De bebouwing langs de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg, ten noorden van de Nieuwe Purmerweg, vervalt.
- Het woonwarenhuis langs de Nieuwe Leeuwarderweg vervalt. In plaats daarvan komt een ruimtelijke reservering van 10.000 m2 multifunctionele ruimte.
- Het winkelcentrum wordt verder uitgewerkt samen met de huidige winkeliers en eigenaren en de beoogde ontwikkelaars van het gebied. Er zal ruimte komen voor een centraal plein en de fietsroute aan de noordzijde van het winkelcentrum blijft bestaan. Het winkelcentrum zal in fases worden ontwikkeld. Tijdens de uitwerking wordt besloten of er één of twee nieuwe winkelstraten komen .
- Verkeer wordt als belangrijk aspect benadrukt. De uitkomsten van verkeerskundig onderzoek kunnen van invloed zijn op de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan per deelgebied. De fietstunnel onder de IJdoornlaan ter hoogte van de Scheurleerweg blijft. Het besluit over het al dan niet handhaven van de fietstunnel Hisgenpad is uitgesteld. Ook het fietspad langs de noordzijde van het winkelcentrum blijft (zie ook hierboven). Er zal een verkeerskundig onderzoek worden gedaan naar de effecten van de sloop van het Waddenwegviaduct.

Een aantal aanpassingen wordt meegenomen in de uitwerking per deelgebied, de twee opvallendste zijn:

- Zowel ATOS (atletiekvereniging) als DWV (voetbalvereniging) blijven in, danwel in de directe omgeving van het plangebied. Daarmee is de verplaatsing van ATOS naar de Noorderstrook van de baan.
- Aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg komen meer en diversere woningen, met behoud van het overwegende laagbouwkarakter in deze wijken.