



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Amsterdam-Noord

BESTEMMINGSPLAN

NIEUWENDAM-NOORD - WATERLANDPLEIN

Goedkeuring bij besluit van leden nr. 66-64169
Haarlem, 5 DEC. 2006
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

voorzitter
H.C.J.L. Borghouts

provinciesecretaris
H.W.M. Oppenhuis de Jong

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN DE
STADSDEELRAAD AMSTERDAM-NOORD

12 APR. 2006

SECRETARIS

No: 245099-A



stadsdeel amsterdam - noord

BESTEMMINGSPLAN NIEUWENDAM-NOORD – WATERLANDPLEIN

in ontwerp terinzage gelegd 1^e ter inzage
2^e ter inzage

d.d. 7 september 2005
d.d. 1 december 2005

ongewijzigd / gewijzigd vastgesteld door de Stadsdeelraad

d.d. 12 april 2006

geheel / gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten

d.d.

Inhoud

Toelichting

Voorschriften

Plankaart, nummer 09 – 004 - A

April 2006



INHOUD VAN DE TOELICHTING

1. INLEIDING

1.1	Aanleiding tot het bestemmingsplan	1
1.2	Begrenzing van het plangebied Waterlandplein	1
1.3	Geldende bestemmingsregeling	2
1.4	Bestaande situatie	2

2. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

2.1	Beleidsuitgangssituatie	3
2.2	Het programma	13
2.3	Het plan	15
2.4	Uitvoerbaarheidsaspecten	16

3. BESTEMMINGSREGELING

3.1	Het doel van het bestemmingsplan	21
3.2	De planvorm	21
3.3	Toelichting op de bestemmingsregeling	22

4. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 25

5. INSpraak EN OVERLEG EX ARTIKEL 10 Bro

5.1	Inspraak naar aanleiding van het voorontwerp-bestemmingsplan	26
5.2	Resultaat van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening	26

Bijlage A	Hoogbouweffectrapportage
Bijlage B	Waterparagraaf
Bijlage C	Overeenkomst compenserende waterberging
Bijlage D	Rapportage van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan n.a.v. inspraakavond op 8 december 2004

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding tot het bestemmingsplan

Nieuwendam-Noord is een groot woongebied in de noordoostelijke hoek van het stadsdeel Amsterdam-Noord. Het gebied wordt begrensd door de autosnelweg A10, het volkstuincomplex Wijkergouw, het tuindorp Nieuwendam en het woon- annex centrumgebied Buikslotermeer (het Baanakkerspark).

Dit woongebied dat in de jaren 1950 tot 1970 gerealiseerd is, omvat voor het grootste deel woongebouwen met appartementen. De rust, ruimte en goede ligging ten opzichte van de ringweg van de wijk wordt algemeen gewaardeerd, maar het woningaanbod is eenzijdig en verouderd. Het groen is versnipperd.

Op 11 april 2001 is door de stadsdeelraad een Plan van Aanpak voor de vernieuwing van Nieuwendam-Noord vastgesteld. Dat heeft in februari 2002 geleid tot een intentieovereenkomst tussen het stadsdeel en de woningcorporatie. In Nieuwendam-Noord zullen in de periode van 2002 tot 2010 1.200 woningen worden gesloopt en 1.650 nieuwe woningen gebouwd. Hiervan zijn ongeveer 500 sociale huurwoningen en 1.150 koopwoningen. 20% van deze woningen zal zijn bereikbaar voor middeninkomens. Een groot aantal woningen dat blijft staan wordt verbeterd door ze op te knappen en/of samen te voegen. Een deel van de bestaande huurwoningen zal worden verkocht.

Het Plan van Aanpak en de intentieovereenkomst vormen de basis om voor de diverse deelgebieden een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) op te stellen. Het gebied Waterlandplein is het eerste deelgebied, waarvoor in juni 2005 een SPvE is vastgesteld. Het SPvE gaat uit van renovatie van drie woonflats en de sloop van de overige bebouwing. Ter vervanging daarvan wordt een nieuw winkelcentrum gerealiseerd, met daarbij een basisschool (brede school), sociale voorzieningen, dienstverlening en woningen. De nieuwe stedenbouwkundige opzet heeft tot doel te komen tot een overzichtelijker, logischer opzet van het winkelcentrum, een gedifferentieerd woningaanbod en een betere bereikbaarheid.

Een nieuwe bestemmingsregeling is nodig om uitvoering te kunnen geven aan de herontwikkeling van het gebied.

Voor de vernieuwing van Nieuwendam-Noord is ene nieuwe bestemmingsregeling nodig om uitvoering te kunnen geven aan de herontwikkeling. De ontwikkeling van diverse deelgebieden, die in de tijd opeenvolgend aan de orde zullen komen, leidt tot bestemmingsregelingen per deelgebied. Deze overwegend kleine bestemmingsplannen zullen evenwel steeds vanuit het grotere kader van het gehele (toekomstige) plangebied worden opgesteld. Hierdoor ontstaat er een steeds completere regeling, die uiteindelijk zal leiden tot een completering en definitieve regeling voor heel Nieuwendam-Noord. Het voorliggende bestemmingsplan is daar één van.

1.2 Begrenzing van het plangebied Waterlandplein

Het plangebied wordt begrensd door de rijbaan van de IJdoornlaan, de rijbaan van de Volendammerweg, de rijbaan van de Werengouw, de noordelijke berm van de Katrijpstraat, een lijn in het park en de groenstrook langs de woningen aan de Zandvoortstraat. Het plangebied Waterlandplein is derhalve groter dan het huidige binnenplein van het wijkwinkelcentrum. De naam "Waterlandplein" is eigenlijk de naam van het parkeergebied, dat ontsloten wordt vanaf de Werengouw.

1.3 Geldende bestemmingsregeling

De tot nu toe geldende bestemmingsregeling voor dit plangebied is weergegeven in het "Algemeen Uitbreidings Plan, partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan". De bestemmingen zijn voor een gedeelte "woongebied" en overigens "parken, plantsoenen" zonder verdere inhoud of regels. Voor bebouwing geldt de Bouwverordening als toetsingskader.

1.4 Bestaande situatie

Het plangebied omvat nu een pleintje van 20 bij ruim 30 meter en enkele voetgangersstraatjes, waaraan winkels en commerciële en maatschappelijke voorzieningen zijn gesitueerd. Langs de buitenzijden van deze bebouwing en ook solitair zijn eveneens winkels en voorzieningen aanwezig. Deze bebouwing is hoofdzakelijk gehuisvest in één bouwlaag.

Het winkelcentrum heeft een omvang van ca. 5.000 m² verkoopvloeroppervlak (bron: Locatus 2003) en is daarmee het grootste wijkwinkelcentrum van Amsterdam-Noord. Het vertegenwoordigt 7% van het totale verkoopvloeroppervlak in het stadsdeel. Het Waterlandplein is vooral gericht op de dagelijkse behoefte. Het winkelcentrum kent een aantal sterke en zwakke punten. De ligging, de trekkers en het winkelaanbod alsmede het centrale pleintje zijn positieve aspecten. Vastgesteld is echter dat er geen uitbreidingsmogelijkheden zijn zonder parkeerplaatsen op te offeren, terwijl de parkeerdruk momenteel hoog is. De supermarkten zijn naar huidige maatstaven (te) klein. Deze trekkers zien er gedateerd uit, evenals het gehele winkelcentrum. Het is introvert, de entrees hebben een matige uitstraling en de doorgangen leiden tot sociale onveiligheid.

Op deze bebouwing staan twee hoge woongebouwen met elk 9 bouwlagen, totaal circa 30 meter hoog. Deze woongebouwen bevatten samen 184 woningen (96 in het gebouw langs de Volendammerweg en 88 in het gebouw aan de Beverwijkstraat).

Aan de Volendammerweg staat een woongebouw met 3 lagen op een onderbouw, waarin de ingang, garages en bergingen zijn gesitueerd. Dit woongebouw omvat 21 woningen.

Aan de Werengouw staat een torenvormig woongebouw met 15 lagen op een onderbouw, die circa 6 meter hoog is. In deze onderbouw zijn behalve de ingang ook de bergingen voor de bovenliggende woningen ondergebracht. Het woongebouw met een hoogte van circa 50 meter omvat 105 woningen.

Langs de Werengouw (ontsloten door de Katrijpstraat) staat een rechthoekig woongebouw in 7 lagen met 179 woningen.

Dit gebied wordt omringd door parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Zowel langs de IJdoornlaan als langs de Volendammerweg zijn meerdere rijen gestoken en langsparkeerplaatsen aanwezig met een totaal aantal van 189. Het Waterlandplein telt nu 96 parkeerplaatsen. In de Beverwijkstraat zijn nog 128 parkeerplaatsen aanwezig. In de Katrijpstraat en langs Werengouw zijn 37 parkeerplaatsen beschikbaar. Het totale aantal openbare parkeerplaatsen is derhalve 450.

Ten noorden van het centrumgebied ligt een bedrijfsverzamelcomplex en een garagebedrijf annex overdekt motorbrandstofverkoopspunt.

In de knik van de Werengouw is een zogenaamde buslus aanwezig, die de eindhalte van enkele buslijnen mogelijk maakt. Ter plaatse staat ook een onderkomen voor de medewerkers van het Gemeente Vervoer Bedrijf.

In de groenstrook langs de woningen aan de Zandvoortstraat staat een nutsgebouw ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening.

2. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

2.1 Beleidsuitgangssituatie

Algemeen

Het beleid van zowel het rijk, de provincie, de gemeente als het stadsdeel is gericht op een geconcentreerde stedelijke ontwikkeling. Dit wordt weergegeven in de Vinex (VROM, 1999), het streekplan Noord-Holland Zuid (Provincie Noord-Holland, 2003), het Structuurplan Amsterdam (gemeente Amsterdam, 2003) en Panorama Noord (stadsdeel Amsterdam-Noord, 2001).

Het beleid van de stad en het stadsdeel is voorts gericht op:

- de versterking van een hoogwaardig stedelijk woonmilieu;
- de bevordering van meer verscheidenheid en levendigheid door een gemengde ontwikkeling;
- de bevordering van sociale veiligheid door een zorgvuldige keuze van functies;
- de versterking van het draagvlak voor openbaar vervoer en voorzieningen;
- het voorkomen van verstedelijking buiten de Ring A10 door intensiever grondgebruik in het stedelijk gebied, waardoor het contrast tussen stad en land gehandhaafd blijft.

Het beleid inzake het wonen

Het rijksbeleid is gericht op het ontwikkelen van een meer gedifferentieerde woningmarkt, waarbinnen bewoners meer keuzevrijheid krijgen (Mensen, wensen, wonen, VROM, 2000). Dat aanbod is in Amsterdam-Noord nu niet geheel in balans. Er bestaat vooral behoefte aan betere, grotere en duurdere woningen, dus koop en markthuur. Daarbij zijn de volgende afgeleide beleidsdoelstellingen:

- het waarborgen van voldoende goede en betaalbare woningen voor de huisvesting van de primaire doelgroep;
- het scheppen van condities zodat bewoners binnen het stadsdeel een wooncarrière kunnen maken;
- het vergroten van de verscheidenheid van de bevolking in het Stadsdeel Amsterdam Noord.

Het beleid van de gemeente en het stadsdeel is gericht op het opheffen van de kwaliteitstekorten in de woningvoorraad (beleidsnotitie Amsterdam-Noord, wonen voor iedereen, SDAN, 2002). Tot 2010 moeten er circa 35.000 nieuwe woningen worden gerealiseerd, waarbij er circa 15.000 woningen moeten worden vervangen. Na 2010 is er op termijn nog behoefte aan circa 50.000 woningen.

Aan de vraag naar stedelijk en zeer stedelijk (metropolitaan) wonen dient te worden voorzien. Met het ontwikkelen van dichte stedelijke woonmilieus kan aan een groot deel van de woningbehoefte in de stad zelf worden voldaan (Streekplan Noord-Holland Zuid). De voorwaarde bij binnenstedelijke woningbouw is, dat dit niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

Het beleid inzake de voorzieningen

De hoofdwinkelstructuur van Amsterdam-Noord is weergegeven in de detailhandelsstructuurnota Amsterdam-Noord 2005 (stadsdeelraadsbesluit 14 september 2005). Hierin is sprake van één stadsdeelcentrum, vier wijkcentra en twee tot vier buurtcentra. Het Waterlandplein is volgens het vastgestelde beleid één van de wijkcentra en moet worden vernieuwd. Extra detailhandelsruimte is beperkt.

Het beleid inzake de mobiliteit

De bereikbaarheid en leefbaarheid zijn belangrijk voor het functioneren van de stedelijke gebieden. De sterk groeiende automobilititeit kan een bedreiging zijn voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Het rijksbeleid is gericht om die groei te beperken en in goede banen te leiden, waarvoor drie uitgangspunten zijn opgesteld:

- het beperken van het aantal autoverplaatsingen, vooral voor de korte afstand;
- het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer;
- het beïnvloeden van het autogebruik door ondermeer een strikt parkeerbeleid.

De gemeente en het stadsdeel geven een hoge prioriteit aan de fiets als vervoermiddel. Onderdeel van dat beleid is het Hoofdnet Fiets (SDAN, 2004).

Het verkeersveiligheidsbeleid is vastgelegd in het Verkeers Veiligheids Plan (SDAN, 2003)

Binnen het stadsdeel worden gebiedsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen onderscheiden. Het onderscheid uit zich in functie en toegestane snelheid.

Bij nieuw te ontwikkelen of te intensiveren gebieden wordt een parkeerbalans opgesteld om meer flexibiliteit te bieden de beschikbare ruimte efficiënt te gebruiken. Het parkeren op het maaiveld dient zoveel mogelijk plaats te maken voor gebouwde parkeervoorzieningen.

Het beleid inzake groen, water en bodem

In de Nota Groen (Amsterdam-Noord) wordt een balans voorgesteld tussen het beschermen van waardevolle elementen van water en groen en de ontwikkelingen die voortdurend het veranderen van de stad noodzakelijk maken. Daar waar de ontwikkelingen ten koste gaan van groen en waters het ook de opgave om het verlies te compenseren door een hoge kwaliteit van de buitenruimte aan te bieden.

Het beleid inzake het water is weergegeven in rijks- en provinciale nota's en in nota van de waterbeheerders. Hierbij wordt ingezet op het realiseren van voldoende ruimte voor water.

Het doel van het bodembeleid is het realiseren van een duurzame bodem op een verantwoorde manier. De bodemkwaliteit dient te worden afgestemd op het voorkomen van bodemverontreiniging en het saneren van aanwezige verontreinigingen.

Het actieve bodembeheer van de gemeente (Milieubeleidsplan Amsterdam 2004-2007, 2004) is gericht op:

- het beperken van het transport van grond;
- een gesloten grondbalans voor de gehele gemeente;
- intensivering van het gebruik van grondstromen binnen de stadsdelen.

Het beleid inzake de waarden, het milieu en de veiligheid (uitvoerbaarheidsaspecten)

Bij de ontwikkeling van plannen zal aan diverse aspecten (voor zover aanwezig of van invloed) aandacht moeten worden besteed.

Het beleid van de waarden is veelal beschreven in rijks- en provinciale nota's. In het onderhavige plangebied dienen de aspecten archeologische waarden, en de flora en fauna alsmede de hoogte effect rapportage te worden behandeld.

Het beleid inzake het milieu betreft de geluidsbelasting, de milieuzonering bedrijventerreinen de bodemverontreiniging, de luchtkwaliteit, de waterhuishouding en de duurzaamheid.

Het beleid inzake veiligheid betreft de externe veiligheid, Het luchthavenindelingsbesluit en kabels en leidingen.

Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 2.4.

Nieuwendam-Noord

Nieuwendam-Noord is een woonwijk, waarin met plezier gewoond wordt. De openbare ruimte heeft een forse maat en er is veel groen. De woningen zien er relatief goed uit en er is nauwelijks leegstand. Maar het is ook een saaie wijk met woningtypes die door de bewoners weinig gewaardeerd worden en die ook niet voldoen aan de huidige eisen die aan woningen gesteld worden (kleine plattegronden, gehorig en slecht geïsoleerd).

De bevolkingssamenstelling is veranderd en heeft een duidelijk multicultureel karakter. In diverse woonbuurten is de mutatiegraad vrij hoog. De sociale samenhang staat daardoor onder druk. De betrokkenheid neemt af en het gevoel van onveiligheid neemt toe.

Nieuwendam-Noord is derhalve aangewezen als een werkgebied in het kader van het Grotestedenbeleid. In het Plan van Aanpak uit november 2000 is het actieprogramma gebaseerd op de volgende aspecten:

- het verbreden van het aanbod van woningen;
- het verbeteren van de kwaliteit van de woonomgeving;
- het versterken van het voorzieningenniveau;
- het benutten van de economische potentie;
- het versterken van de sociaal-economische positie van de bewoners.

De woonwijk is verdeeld in 16 "clusters" waarin gedifferentieerde acties worden voorgesteld. Uitgangspunten daarbij zijn het handhaven en realiseren van tenminste het huidige aantal vierkante meters woonoppervlak en van tenminste het huidige aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak. Voorts dient het groene karakter behouden te blijven.

Het Waterlandplein

Het Waterlandplein is voor Nieuwendam-Noord van bijzondere betekenis. Het ligt centraal in de woonwijk op het snijpunt van de belangrijke verbindingswegen IJdoornlaan, Volendammerweg en Werengouw. De opzet van het centrum is evenwel verouderd en ook in andere opzichten aan vernieuwing toe. Het centrum oogt als een samenraapsel van willekeurig geplaatste gebouwen met veel "dode" gevels (circa 60% van de gevel is niet geactiveerd) en achterkanten. Het kent bijna onzichtbare toegangen overwegend bereikbaar via parkeergebieden.

De belangrijkste opgave is om het Waterlandplein weer het kloppend hart van de woonwijk te maken. Het gebied moet functioneren als een ontmoetingsplek op verschillende momenten van de dag en voor de verschillende doelgroepen in Nieuwendam-Noord. Hiertoe dient niet alleen de inrichting een rol te spelen, maar is ook de verscheidenheid van voorzieningen van belang.

Uitgangspunten

De herontwikkeling van het centrumgebied moet leiden tot:

- heldere openbare ruimte met kwaliteit;
- herkenbare toegangen tot de woongebouwen;
- vormgegeven dakvlakken met een gebruiksfunctie;
- overzichtelijke winkelroutes;
- differentiëring van functies en van woningen.

Samenvatting Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Veilig winkelen en verblijven

De ambitie voor het Waterlandplein is hoog. Het huidige winkelcentrum voor de dagelijkse boodschappen stamt uit de jaren zestig en is opgezet volgens de eisen van die tijd. Om van het centrum weer een veilige, prettige plek te maken moet er flink worden ingegrepen. Een groot deel van het huidige winkelcentrum en een deel van de woningen wordt gesloopt, om plaats te maken voor een centrumgebied met vernieuwde winkels, woningen voor lagere en hogere inkomensgroepen, oud en jong, een prettige en (sociaal) veilige stedenbouwkundige opzet en een aantal sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Blinde gevels worden op de begane grond tot een minimum beperkt. Alle straatgevels rondom de bebouwing hebben zoveel mogelijk een levendige functie dat wil zeggen als etalages of ingangen. De toegangen naar de winkels, het plein en de woningentrees zijn duidelijk vormgegeven, uitnodigend en liggen daar waar je ze verwacht.

Openbare ruimte

De herstructurering van Nieuwendam Noord vraagt naast de verschillende bouwopgaven ook om een vernieuwing van de openbare ruimte. Rondom het bestaande winkelcentrum en in de zone grenzend aan de IJdoornlaan wordt de bebouwing verdicht. Het veel intensievere gebruik dat hiervan het gevolg is vergt een meer duurzame inrichting van het publieke domein met een hogere kwaliteit dan tot nu toe gebruikelijk is. Het is een belangrijke opgave om de aansluiting met de omgeving, dat wil zeggen heldere voetgangersroutes, zichtlijnen, aansluitingen op omliggende straten en de toekomstige water- en groenstructuur te verbeteren.

Parkeren

Uitgangspunt voor parkeren is dat in voldoende mate, bij voorkeur in gebouwde vorm, binnen de plangrenzen in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Het huidige en toekomstige parkeerbeleid van het stadsdeel volgt het beleidskader uit het Structuurplan 2003. Het locatiebeleid is op deze plek niet van toepassing en het Waterlandplein is niet gelegen in gebied waar, tot op heden, een vorm van parkeerregulering geldt.

Alle parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners op het maaiveld maken is geen optie op het Waterlandplein. De druk op de openbare ruimte wordt dan onacceptabel hoog. Dit heeft ertoe geleid dat de beste oplossing een bovengrondse parkeergarage. Ymere heeft met een 'side-letter', bij de intentieovereenkomst het stadsdeel laten weten dat zij er van uit gaat dat, bij oplevering van de nieuwbouw aan het Waterlandplein (vanaf 2009 tot 2011) enige vorm van betaald parkeren is ingevoerd. Dit standpunt heeft Ymere later nogmaals bekrachtigd in een opdrachtgevers overleg. Zonder betaald parkeren resteert een onrendabel deel van de gebouwde parkeervoorziening.

Momenteel is binnen het stadsdeel een maatschappelijke discussie gaande over het functioneren van het huidige parkeerbeleid. Dit omdat het de verwachting is dat de mobiliteit in de regio Amsterdam fors zal toenemen. Dat noodzaakt tot nadenken over de vraag of stadsdeel Amsterdam-Noord aanvullende maatregelen moet nemen en zo ja, welke.

Een nieuw woonmilieu

Het vernieuwde Waterlandplein kent straks een veel gevarieerder woningaanbod dan de eenzijdige samenstelling van dit moment. Naast sociale huur komen er ook appartementen in de vrije huursector, koopwoningen in verschillende prijsklassen en woonvormen voor speciale doelgroepen. Het accent ligt op de betaalbaarheid, want een groot aanbod van dure woningen is gezien de beoogde doelgroepen (vooral bewoners uit het stadsdeel en starters) niet gewenst. Zo kunnen bewoners van Nieuwendam binnen de eigen wijk doorstromen. De nieuwe mix van woningen vereist ook een nieuwe omgeving, met winkels en veel nieuwe voorzieningen in een

veilig, goed verzorgd openbaar gebied. Bij het ontwerp voor de openbare ruimte zal aandacht worden besteed aan integrale toegankelijkheid, dus voor iedereen toegankelijk ongeacht functiebeperking, conform 'BTB-beleid' (n.a.v. een burgerinitiatief). Centraal bij de inrichting van het openbaar gebied staat het thema groen. Wonen op het Waterlandplein betekent wonen in het groen maar toch ook in de stad. Met dit compleet nieuwe woonmilieu en een gevarieerde woningmix gaat het Waterlandplein woningzoekenden verleiden zich op deze plek te vestigen. Het nieuwe winkel- en voorzieningencentrum in combinatie met wonen is straks het bruisende centrum van Nieuwendam. Woningdifferentiatie Op het Waterlandplein komen minimaal 300 nieuwe woningen: 30 % sociale huurwoningen en 70 % vrije sector koop en huur. De nieuwe woningen zullen in vergelijking met overig Nieuwendam-Noord groter zijn, beter van kwaliteit en bereikbaar per lift. In het Schoolblok komen ongeveer 70 woningen waarvan 30% sociaal en 70% marktwoningen zijn. Naast nieuwbouw worden 220 woningen van de huidige 308 woningen gerenoveerd. Een sociaal plan beschrijft de positie van de bewoners die vanwege de aanpak van hun woning moeten verhuizen of die extreme overlast van de aanpak ondervinden.

Winkelaanbod

Het Waterlandplein blijft een wijkwinkelcentrum binnen de structuur waarin het Centrum Amsterdam Noord wordt ontwikkeld tot het kloppend hart van het stadsdeel. Het wijkwinkelcentrum Waterlandplein wordt, om de aantrekkingskracht te vergroten, opgewaardeerd tot een voorzieningencentrum met verzorgende horeca, diensten en een breed scala aan non-profit voorzieningen. Twee supermarkten zullen als voornaamste trekkers van het winkelcentrum fungeren, zodanig dat daarmee een voldoende aanbod in verschillende prijs- en kwaliteitscategorieën is gewaarborgd. Rond deze supermarkten kunnen kleinere winkels en speciaalzaken, zoals een cluster van verszaken, drogist, bloemist en zaken in huishoudelijke artikelen de aantrekkelijkheid van het winkelgebied verder verhogen. Het totale winkelareaal waarmee in het SPvE rekening wordt gehouden beslaat 8.600 m² bvo. De ervaring leert dat de klandizie zich globaal bevindt binnen een cirkel met een straal van 600 meter rond het winkelcentrum. Rekening houdend met het aanbod van overige buurtwinkels in dezelfde invloedssfeer, garanderen de (toekomstige) buurtbewoners voldoende draagvlak voor een winkelcentrum met een dergelijke omvang en de omliggende winkelcentra.

Brede school

In het schoolblok is ruimte opgenomen voor een 'brede school'. Deze IJdoornschool is gericht op samenwerking waardoor kinderen beter worden voorbereid op een vervolgopleiding of de arbeidsmarkt. Het onderwijsprogramma en de onderwijsvorm wordt zoveel mogelijk toegesneden op de potenties van de aanwezige kinderen.

Wijkcentrum

Het wijkcentrum zal worden ondergebracht in één van de blokken van het nieuw winkelcentrum langs de Groene Zoom, vlakbij het grote plein. Een betere locatie, in het nieuwe centrum van de wijk, is nauwelijks denkbaar. Van de participanten (in ieder geval: Stichting Buurtwerk Noord, Stichting Opbouwwerk Noord en de wijkveiligheidspost, en een bibliotheekvestiging) in het wijkcentrum wordt verwacht, dat ze een samenhangend dienstenpakket leveren, waar alle inwoners van Nieuwendam-Noord gebruik van kunnen maken. Het centrum zal diensten gaan aanbieden, die zowel voldoen aan de behoeften van de individuele bewoners als aan de sociale behoefte om de betrokkenheid van de wijkbewoners bij elkaar en hun omgeving te vergroten. De omvang van het centrum is geschat op ca. 1.850 m² bvo, waarvan 750 m² voor een bibliotheek. Op dit moment heeft de wijkbibliotheek 290 m². Volgens het vastgestelde beleid zou in Nieuwendam een leestafel/internetcafé functie komen in plaats van de huidige bibliotheek. Wij hebben ervoor gekozen om een volwaardige wijkbibliotheek te behouden in Nieuwendam als onderdeel van het nieuwe wijkcentrum. De investeringskosten worden gedekt uit de huurinkomsten, het I.S.V. onderdeel stenen voor Sociaal en de reserve overige eigendommen.

De exploitatiekosten zullen stijgen met ca. € 150.000,- per jaar waarvoor met ingang van 2009 middelen beschikbaar moeten komen op de begroting, op te nemen in het komende meerjaren beleidsplan.

Centrum voor Maatschappelijke dienstverlening en zorg

Naast het wijkcentrum zal er in de nieuwbouw op de locatie Waterlandplein ook plaats worden ingeruimd voor een nieuw Centrum voor Maatschappelijke dienstverlening en zorg. Dit centrum zal een onderkomen bieden aan uiteenlopende vormen van gezondheidszorg en hulpverlening. De volgende partijen zullen in het centrum participeren: maatschappelijk werk, ouderenwerk, sociale raadslieden (allen Doras), ouder- en kind centra, vier huisartsen, paramedische hulp, ambulante geestelijke gezondheidszorg, eerste lijnszorg (fysiotherapie, logopedie, tandartsen), verpleging en verzorging, en eventueel een apotheek. De mogelijkheid van de vestiging in het nieuwe centrum van een zorgloket, waar mensen informatie en advies kunnen inwinnen over wonen, zorg en welzijn, wordt onderzocht. Het Dagelijks Bestuur heeft haar wens uitgesproken om beide voorzieningen dicht bij elkaar te huisvesten, de ontwikkelaar levert haar uiterste inspanning om aan die wens tegemoet te komen.

Verkeer en vervoer

Algemeen

Het verkeers- en vervoersbeleid heeft ten doel enerzijds de bereikbaarheid te waarborgen en anderzijds de leefbaarheid te verhogen. De bereikbaarheid wordt geborgd door prioriteit te geven aan de doorstroming op de hoofdwegen en hoogwaardig openbaar vervoervoorziening. Door het verkeer te concentreren op het de hoofdwegen en tegengaan van (sluip)verkeer op het onderliggend wegensysteem wordt de leefbaarheid verhoogd. Gestreefd wordt naar een samenhangend OV-systeem met een fijnmazig netwerk en voldoende capaciteit. Daarnaast is de fiets geschikt voor de overige verplaatsingen en is het fietsnetwerk fijnmazig, verkeersveilig en comfortabel.

De netwerken worden naast algemene verkeerskundige principes ontworpen aan de hand van het concept Duurzaam Veilig. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid en bij de benadering de mens als maat der dingen te kiezen. In 1997 is besloten tot de uitvoering van het startprogramma middels wegcategorisering, uitbreiding verblijfsgebieden, voorrang op verkeersaders, brommer op de rijbaan en fietser van rechts voorrang. Daarbij zijn afspraken gemaakt over de educatie, handhaving, communicatie en financiering.

In het Stadsdeel Amsterdam-Noord is een tal van deze zaken al zichtbaar en komen aan bod bij groot onderhoud aan de infrastructuur. Ook bij nieuwe aanleg of herstructurering wordt daarmee rekening gehouden. De uitgangspunten van het concept DV zijn weergegeven in het Verkeersveiligheidsplan 2002 van het stadsdeel. In 2004 is de kaart voor de wegcategorisering herzien en het type wegen zijn daarvan af te leiden. De IJdoornlaan is getypeerd als Gebiedsontsluitingsweg type A, de Werengouw en Volendammerweg als Gebiedsontsluitingsweg type B. De overige wegen zijn erftoegangswegen oftewel maken een onderdeel uit van een verblijfsgebied met een snelheidsregime van max. 30 km/h.

Autonetwerk

Het Waterlandplein ligt tussen 3 gebiedsontsluitingswegen en het plan grenst aan de noordzijde aan de IJdoornlaan die een belangrijke oost-west verbinding binnen het stadsdeel is. Enerzijds de verbindende route naar de Ringweg A10 en anderzijds de ontsluitende route naar de stedelijke voorzieningen aan het Bukslotermeerplein. De Werengouw en Volendammerweg zorgen voor de ontsluiting met de omliggende (woon)wijken en de daarin gelegen

voorzieningen. Dit autonetwerk biedt voor de middellange termijn (± 10 jaar) voldoende capaciteit voor de bereikbaarheid en vanwege het wegtype is dit netwerk ook geschikt voor vracht- en busverkeer.

Voor de toekomst staat de bereikbaarheid onder druk, uit de verkeersstudie "Mobiliteitsontwikkeling in A'dam Noord 2030" blijkt de belasting op de IJdoornlaan toe te nemen. Dit heeft tot gevolg dat de doorstroming afneemt en op het wegvak knelpunten ontstaan. Veelal zijn de kruispunten één van de knelpunten en, naast de overige infrastructurele werken, vereist de aanpak van de knelpunten een forse investering. De benodigde investeringen voor de bereikbaarheid zullen worden opgenomen in een nog op te stellen Meerjaren Programma Infrastructuur.

Het laden en lossen wordt geconcentreerd op 2 plekken en bij voorkeur inpandig door middel van dockshelters. Dit geschiedt in combinatie met de toegangen voor de parkeerdekken. Om de overlast te beperken zal met venstertijden worden gewerkt en door de inpandige voorziening zal de (geluids)overlast voor omwonenden tot een minimum beperkt blijven. De route naar de laad- en losplekken dient ontworpen te worden op de benodigde manoeuvreerruimte voor trekker + oplegger. In het plan is hiervoor voldoende verblijfsareaal opgenomen.

Openbaar vervoernetwerk

Het busverkeer van het OV maakt normaliter gebruik van de hoofdwegen vanwege het verkeerstechnisch ontwerp en snelheidsregime 50 km/h of hoger. In concept Beleidskader Hoofdnetten (september 2004) wordt het Hoofdnet OV rond het Waterlandplein gevormd door de IJdoornlaan en Volendammerweg. De vervoerders krijgen zo een beeld van het wegennet en welk kwaliteitsniveau zij kunnen verwachten. De ontsluitingseisen en het gewenste vervoersaanbod zijn in het Programma van Eisen voor het OV-concessiegebied A'dam opgenomen. In het PvE komen naast deze eisen ook zaken aan bod zoals kwaliteit, toezicht, (sociale) veiligheid en informatievoorziening.

Het huidige Waterlandplein biedt ruimte voor een busplatform met een keerlusfunctie en bufferruimte voor een aantal buslijnen. In het stedenbouwkundige concept is geen ruimte gereserveerd voor die functie en zal elders binnen Nieuwendam een plek moeten krijgen. Naar verwachting zal op termijn aan de Volendammerweg ter hoogte van de Ringweg A10 een nieuwe bufferruimte met wachtruimte voor de chauffeurs worden gecreëerd. Omdat het Waterlandplein ingrijpend moet worden vernieuwd moet de huidige eindhalte van de bussen en het chauffeursonderkomen worden verplaatst. Begin 2004 is door het Dagelijks Bestuur besloten, dat een tijdelijk buseindpunt wordt aangelegd. In september 2005 is het definitieve ontwerp hiervoor gereed. In april 2006 zijn alle voorbereidingen getroffen en start de aanleg. Dit tijdelijk buseindpunt kan dan in de zomer van 2006 in gebruik worden genomen.

Wel blijven de huidige bushalteplaatsen rondom het Waterlandplein gehandhaafd met de kanttekening dat halte Volendammerweg waarschijnlijk overbodig wordt. En om de loopafstanden voor de buspassagiers naar en van het Waterlandplein te beperken is aan de IJdoornlaan een halteplaats opgenomen. Voor de bereikbaarheid van de halten is het noodzakelijk dat de looproutes veilig en comfortabel zijn vormgegeven. En direct aantakken op de belangrijkste voetgangersverbindingen.

Voetgangers- en fietsnetwerk

Het Hoofdnet Fiets met het onderliggend netwerk (stadsdeelniveau) heeft als doel het fietsgebruik te stimuleren en de bereikbaarheid tussen de (stedelijke) bestemmingen te garanderen. Het fietsverkeer draagt bij aan een leefbare stad en veroorzaakt geen hinder op het vlak van verkeerslawaaï en uitstoot. Om het fietsverkeer te bevorderen zijn snelle en

comfortabele fietsroutes nodig en dient het netwerk fijnmazig, samenhangend, logisch en herkenbaar te zijn.

Het Waterlandplein wordt op een logische en samenhangende wijze aangetakt op het bestaande fietsnetwerk en in de Groene Zoom is de reservering voor een recreatieve langzaam verkeer route opgenomen. Deze route zorgt voor een aantrekkelijke verbinding naar het Baanakkerspad en Schellingwoudebreek.

Voor een optimale bereikbaarheid van de voetgangers uit de omliggende buurten is op een aantal plekken oversteekvoorzieningen gelegen. Met het Plein als aantrekkelijk punt krijgt het voetgangersverkeer het primaat op de 'stoepen'.

Parkeren

In februari 2001 is de Parkeernota Amsterdam-Noord "Parkeren in de nieuwe eeuw" vastgesteld. Hierin zijn de volgende uitgangspunten opgenomen: 'Het stadsdeel streeft naar een parkeerdruk die lager is dan 80%, maar in elk geval niet hoger dan 90%. In woonbuurten wordt de parkeercapaciteit afgestemd op de parkeervraag. Bij de voorzieningen wordt het autogebruik door werknemers zodanig beïnvloedt, dat de overlast in de nabij gelegen woonbuurten tot een minimum blijft beperkt'.

Uitgangspunt voor parkeren is dat in voldoende mate, bij voorkeur in gebouwde vorm, binnen de plangrenzen in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Het parkeerbeleid van het stadsdeel is vooralsnog volgend en houdt rekening met het beleidskader uit het Structuurplan 2003. Het locatiebeleid is voor deze plek niet van toepassing en is niet gelegen in gebied waar een vorm van parkeerregulering geldt. Wel is binnen het stadsdeel een discussie gaande over het functioneren van het huidige parkeerbeleid (blauwe zone) en voor de toekomstige woon/werkgebieden waar een transformatie voor plaatsvindt met nieuwe (gebouwde) parkeervormen.

Parkeerbalans

Door de herstructurering en toegevoegde programma neemt de parkeerbehoefte aanzienlijk toe. Het huidige parkeeraanbod bedraagt ca. 410 pp en is op maaiveld en openbaar toegankelijk. Het aanbod is afgestemd op de vraag, uit parkeeronderzoek bleek dat de parkeerdruk op zaterdag middag ca. 88% bedraagt en overdag en 's nachts lager ligt.

Op basis van het nieuwe programma voor Waterlandplein en schoolblok aan Katrijpstraat is de maatgevende parkeerbehoefte berekend. Uitgangspunten voor de berekening zijn de parkeernormen van het onderzoeksinstituut CROW – "Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering"; publicatie 182, geen dubbelgebruik van gebouwde 370 pp en zeer beperkte overloopc capaciteit van omliggende gebieden (ca. 40 pp). De gehanteerde norm is 1,0 pp/wo voor wooncategorie sociaal of senior/service en 1,3 voor overige wooncategorieën. Voor de voorzieningen is een norm opgenomen van 2 tot 2,5 pp per 100 m² bvo.

Uit de berekening volgt dat de maatgevende parkeerbehoefte zaterdagmiddag is en kleine 800 pp bedraagt. Het aanbod zal bestaan uit 370 parkeerplaatsen in gebouwde vorm (300 pp Waterlandplein en 70 pp schoolblok) en ruim 400 pp op maaiveld, die openbaar toegankelijk zijn.

De situering van de (gebouwde) parkeerplaatsen is als volgt. Voor het schoolblok aan de Katrijpstraat wordt het parkeeraanbod gevormd door pp in de straat en langs de Werengouw met een nieuwe ventweg plus pp. De inpandige pp worden vanaf de Katrijpstraat ontsloten.

Voor het Waterlandplein worden de 300 parkeerplaatsen in parkeerdekken opgenomen, verdeelt over de 3 nieuwe blokken met de ontsluiting vanaf de ventwegen. Aan deze ventwegen liggen de overige pp op maaiveld. Omdat voor de ventwegen stallen en verblijven het kenmerk is, zal

de weginrichting voldoen aan de eisen voor een 30 km/h gebied. Wanneer dit type weg aansluit op één van de 3 gebiedsontsluitingswegen zal de aansluiting vormgegeven worden met een uitritconstructie.

Tabel Parkeerbalans

Herziening 18 februari 2004					
functie/gebruik voor WATERLANDPLEIN	per	parkeernorm incl. bezoekersparkeren ¹	programma	parkeergarage aantal pp	maaiveld aantal pp Waterlandplein
Seniorenwoning	woning	1	16	16	
bejaardenwoning	woning	1	12	12	
serviceflat	woning	1	12	12	
galerij-/etagewoning - sociaal huur laag bestaand	woning	1	220		125
etagewoning - sociaal huur laag nieuwbouw	woning	1	50	50	
appartement/etagewoning ms met één vaste pp ³	woning	1	0	0	
appartement/etagewoning vs met één vaste pp ³	woning	1	210	210	
appartement/etagewoning met 0,3 pp dubbelgebruik mv	woning	0,3	210		38
Detailhandel - winkels	100 m ² bvo	2,5	8500		213
Commerciele dienstverlening - bedrijfsvzgeb + fitness	100 m ² bvo	2	2700		5
Niet-commerciele dienstverlening - multifunct + internet	100 m ² bvo	2	1500		15
Overige dienstverlening	100 m ² bvo	2	1800		27
Af capaciteit 9 garages V'weg nr. 53-69					-18
Restcapaciteit maaiveld omgeving op loopafstand					-40
Algemene Invaliden parkeerplaatsen en "Canta"pp	woning	0,05	260	0	13
Parkeerbehoefte per tijdperiode	pp				
Capaciteit p-garage				300	
maaiveld					378
¹ uitgaande van groei autobezit 2020					
² toeslag bezoekersparkeren niet van toepassing					
³ verkochte / verhuurde pp zonder dubbelgebruik					
				678	

Scenario Waterlandplein + Kubus	parkeergarage pp	maaveld pp	omvang grondgebruik pp in m ²
A: 370 woningen en 370 gebouwde pp	370	436	13.080
B: 370 woningen en alles maaveld	0	714	21.420
C: 370 woningen en 470 gebouwde pp	470	336	10.080
Opm. Voor de berekening is uitgegaan van één parkeerareaal.			

A	B	C	J	P	Q
Herziening 18 februari 2004					
functie/gebruik	per	parkeernorm incl. bezoekersparkeren ¹	programma	parkeergarage aantal pp	maaveld aantal pp
etagewoning - sociaal huur laag nieuwbouw	woning	1	30		30
appartement/etagewoning vs met één vaste pp ³	woning	1	70	70	
appartement/etagewoning met 0,3 pp dubbelgebruik mv	woning	0,3	70		28
Brede Basisschool IJdoornlaan	lokaal	0,5	20		0
Kinderdagverblijf met gemiddelde omvang	100 m ² bvo	0,25	0		0
¹ uitgaande van groei autobezit 2020			af garage		
² toeslag bezoekersparkeren van toepassing			af overloop		
³ verkochte pp zonder dubbelgebruik			totaal pp	70	58
etagewoning - sociaal huur laag nieuwbouw	woning	1	30		30
appartement/etagewoning vs met één vaste pp ³	woning	1	70		70
appartement/etagewoning met 0,3 pp dubbelgebruik mv	woning	0,3	70		28
Brede Basisschool IJdoornlaan	lokaal	0,5	20		0
Kinderdagverblijf met gemiddelde omvang	100 m ² bvo	0,25	0		0
¹ uitgaande van groei autobezit 2020			af garage		
² toeslag bezoekersparkeren van toepassing			af overloop		
³ verkochte pp zonder dubbelgebruik			totaal pp	0	128

2.2 Het programma

Voor het Waterlandplein en het gebied aan de Katrijpstraat (de Kubus) is in de Intentieovereenkomst een programma aangegeven. Dit programma heeft een hard onderdeel en een indicatief onderdeel. Het indicatieve programma is in het SPvE nader uitgewerkt. Het definitieve programma zal mede worden bepaald door de maximale bouwmogelijkheden en de marktinvloeden.

2.2.1 Het programma voor Waterlandplein

Voor het harde programma geldt:

- het handhaven van het woongebouw op de hoek van de Volendammerweg en de Werengouw;
- het handhaven van het torenvormige woongebouw aan de Werengouw;
- het handhaven van het woongebouw langs de Volendammerweg met inbegrip van de daaronder gelegen te renoveren voorzieningen;
- het slopen van 1.845 m² bvo bedrijfsbebouwing aan de Beverwijkstraat;
- het slopen van 1.400 m² bvo garagebedrijf annex motorbrandstofverkooppunt;
- het slopen van het woongebouw aan de Beverwijkstraat;
- het slopen van de (overige) aanwezige voorzieningen;
- het verplaatsen van de buslus en de personeelsaccommodatie.

Voor het indicatieve programma geldt:

- het realiseren van tenminste 300 nieuwe woningen;
- het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen gerelateerd aan het aantal nieuw te bouwen woningen;
- het realiseren van een centraal plein;
- het realiseren van maximaal 7.900 m² bvo aan detailhandel;
- het realiseren van maximaal 700 m² bvo aan horeca;
- het realiseren van maximaal 6.600 m² bvo aan dienstverlening.

2.2.2 Het programma voor de Kubus

Het harde programma is:

- het slopen van het gehele aanwezige woongebouw;
- het realiseren van een brede school (waaronder een kinderdagverblijf) met een oppervlakte van circa 2.400 m² en een buitenruimte van circa 1.000 m².

Het indicatieve programma is:

- het realiseren van circa 20 grondgebonden woningen langs de Katrijpstraat en de parkzijde;
- het realiseren van tenminste 50 appartementen.

2.2.3 De parkeercapaciteit

De parkeercapaciteit wordt uiteindelijk bepaald door het definitief te realiseren programma. Het belangrijkste uitgangspunt is dat voor de nieuw te bouwen woningen in de bouwblokken tenminste 1 parkeerplaats per woning wordt gerealiseerd. Hierdoor behoeft er geen beroep te worden gedaan op de parkeercapaciteit van het omringende maaiveld. Rondom de bouwblokken van de centrumlocatie komen de parkeerplaatsen voor de bezoekers van het centrum.

In het gebied van de Kubuslocatie moet rekening worden gehouden met tenminste 100 parkeerplaatsen, waarvan zo mogelijk 65 in een gebouwde accommodatie.

De garages in de onderbouw van het woongebouw op de hoek van de Volendammerweg en Werengouw tellen niet mee in de parkeercapaciteit.

2.2.4 Het programma per bouwblok

Het gehele plangebied is verdeeld in vier bouwblokken:

- in de centrumlocatie het IJdoornblok, het Volendammerblok en het Werengouwblok;
- het Schoolblok (de Kubus).

Het uitgewerkte programma per bouwblok is:

- *het IJdoornblok:*
 - totale bebouwde grondoppervlakte circa 5.300 m²;
 - 4.700 m² detailhandel, horeca en dienst-/zorgverlening;
 - 1.750 m² overige ruimten;
 - 145 woningen;
 - extra maximaal 1.790 m² bovenop de voorzieningen.
- *het Volendammerblok:*
 - totale bebouwde grondoppervlakte circa 6.750 m²;
 - 6.300 m² detailhandel, horeca en dienst-/zorgverlening;
 - 3.300 m² overige ruimten;
 - 123 woningen;
 - 108 bestaande woningen;
 - extra maximaal 1.580 m² bovenop de voorzieningen.
- *het Werengouwblok:*
 - totale bebouwde grondoppervlakte circa 3.800 m²;
 - 3.400 m² detailhandel, horeca en dienst-/zorgverlening;
 - 3.250 m² overige ruimten;
 - 40 woningen;
 - 98 bestaande woningen;
 - extra maximaal 2.420 m² bovenop de voorzieningen
- *het Schoolblok*
 - 50 appartementen;
 - circa 20 grondgebonden woningen;
 - circa 2.300 m² brede school.

Van het totaal aantal nieuwe woningen zal 30% in de sociale sector worden gerealiseerd.

2.3 Het plan

Dit bestemmingsplan volgt de uitgangspunten, zoals neergelegd in het Stedenbouwkundig Plan van Eisen voor het Waterlandplein. Het plan voor de herstructurering van het Waterlandplein is vastgelegd in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en is juni 2005 door de stadsdeelraad van Amsterdam-Noord vastgesteld.

Het plangebied bestaat uit twee nieuw te bebouwen delen. Enerzijds het centrumgebied met te handhaven woongebouwen en anderzijds het gebied van de voormalige Kubus gescheiden door een deel van de parkzone, dat het Baanackerspark met de Schellingwouderbreek zal verbinden.

Het centrumgebied zal drie gebieden met aaneengesloten bebouwing omvatten, die gezamenlijk aan drie zijden een stedelijk plein omsluiten. Dit plein grenst aan de parkzone en krijgt verbindingen met de IJdoornlaan en met de Volendammerweg/Werengouw. In de parkzone kan een paviljoen/kiosk worden gerealiseerd. De gronden tussen de bebouwing en de aangrenzende wegen worden ingericht voor het parkeren.

De bebouwing omvat zowel de voorzieningen als de gebouwde parkeervoorzieningen en de bevoorradingsfaciliteiten. De toegang tot de parkeervoorzieningen en de bevoorradingsfaciliteiten vindt plaats vanaf de Werengouw, de Volendammerweg en de Beverwijkstraat. Boven op deze bebouwing worden zes nieuwe woongebouwen met een gevarieerd aantal bouwlagen geplaatst.

De bouwblokken om het plein hebben door hun schaal en maat een stedelijk karakter. Zij zijn onderling een duidelijke familie, waarbinnen de herkenbare individuele woongebouwen zijn gegroepeerd in paren. Het is noodzakelijk dat een goede afstemming tussen winkelkwaliteit en woonatmosfeer wordt ontwikkeld. Dit zal worden bereikt door in één architectuur de publieke plint met de voorzieningen te integreren met de woonbebouwing. Door de draaiing van het plein ten opzichte van de randen van het plangebied hebben de woongebouwen afwisselende overhoekse relaties met elkaar.

Tussen de 6 woonvolumes kunnen randen met lagere woonbebouwing worden gerealiseerd boven de winkels.

Het gebied van de voormalige Kubus krijgt voor een groot deel dezelfde opzet als de bebouwing van het centrumgebied, zij het dat op respectievelijk in het maaiveld uitsluitend de gebouwde parkeervoorziening wordt gerealiseerd. Langs deze bebouwing komt de geprojecteerde (brede) school, het kinderdagverblijf, circa 20 grondgebonden woningen met bouwhoogte van maximaal 9 meter alsmede één woongebouw met bouwhoogte van maximaal 48 meter. Op de gebouwde parkeervoorziening komt onder andere de speelvoorziening voor de school en het kinderdagverblijf. Langs Werengouw en de Katrijpstraat worden de parkeerplaatsen voor de voorzieningen aangelegd.

Het bestaande tankstation op het Waterlandplein (IJdoornlaan 265) is overeenkomstig het eerder gemaakte Plan van Aanpak (2001) niet in het plan opgenomen. Met de realisatie van een tankstation aan de Zuiderzeeweg wordt het mogelijk om het bestaande tankstation op het Waterlandplein te verplaatsen. De locatie Zuiderzeeweg zal in eerste instantie aangeboden worden aan de eigenaar van het bestaande tankstation op het Waterlandplein.

2.4 Uitvoerbaarheidsaspecten

Waarden

2.4.1 Cultuurhistorie, bouwkundige en archeologische waarden

Op basis van de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland is vastgesteld dat zich in het plangebied geen elementen van cultuurhistorische, bouwkundige of archeologische waarden bevinden.

2.4.2 Flora- en fauna

In mei 2005 is de Natuurtoets Waterlandplein uitgebracht. De conclusie uit dat onderzoek is, dat qua zoogdieren en broedvogels geen ontheffingen nodig zijn. Wel gaf het onderzoek aanleiding tot nader onderzoek naar voortplantings-, dag- en overwinteringsplekken van vleermuizen in te slopen gebouwen. Vastgesteld is dat zich in het plangebied één territoriaal mannetje bevindt. In verband daarmee zullen in de nieuwbouw voorzieningen (kasten) worden getroffen.

De uitvoering van de werkzaamheden moeten in de juiste tijd van het jaar plaatsvinden (bij voorkeur in de herfst). Kap- en sloopwerkzaamheden moeten zo mogelijk gefaseerd worden uitgevoerd en dan nog buiten het broedseizoen.

2.4.3 Hoogbouweffectrapportage

Een hoogbouweffectrapportage (HER) is een verantwoording van het onderzoek naar de effecten van geprojecteerde bebouwing op zijn directe omgeving en op grotere afstand. Voorts worden de effecten van de beschaduwing, de windhinder, de privacy, de sociale veiligheid en de hoogtebeperkingen beoordeeld. Tenslotte kan het effect op een gebied of een gebouw met een bijzondere waarde een rol spelen. Zowel de gemeente Amsterdam (Structuurplan 2003) als het stadsdeel (Nota richtlijnen hoogbouw Amsterdam-Noord, juni 2004) stellen een HER verplicht wanneer hoogbouw wordt gerealiseerd.

Een HER moet worden opgesteld, indien:

- a. één of meer geprojecteerde gebouwen hoger zijn dan 90 meter;
- b. één of meer geprojecteerde gebouwen hoger zijn dan 20 meter, die gesitueerd worden langs of in gebieden met een bijzondere waarde en in woongebieden.
- c. één of meer geprojecteerde gebouwen hoger zijn dan 30 meter, die 50% of meer boven de gemiddelde bouwhoogte van hun omgeving uitsteken en/of grenzen aan grotere groene gebieden.

In het plangebied zijn zowel in het gebied van het nieuwe centrum als in het gebied langs de Katrijpstraat (woon)gebouwen geprojecteerd, die voldoen aan de bovengenoemde criteria onder b en c.

De HER is weergegeven in bijlage A. De HER geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het plan.

Milieu

2.4.4 Geluidsbelasting door wegverkeer

De nieuw te bouwen woningen in het centrumgebied en het Schoolblok worden omringd door wegen met diverse intensiteiten en toegelaten snelheden. De geluidsbelasting door het wegverkeer op de IJdoornlaan, de Volendammerweg en Werengouw is onderzocht en overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De nieuwbouw kan dan alleen worden gerealiseerd met geluidsreducerende maatregelen en/of een ontheffing.

Geluidsreducerende maatregelen kunnen plaatsvinden aan de bron (de weg), in het overgangsgebied tussen de weg en de woningen of aan de woningen zelf. Maatregelen aan de bron en in het overgangsgebied zijn in dit stedelijk gebied niet of nauwelijks mogelijk. Alleen bij toekomstig groot onderhoud van de wegdekken kunnen geluidsreducerende maatregelen genomen worden.

Het is wel mogelijk om aan de woningen zelf maatregelen te treffen. In het algemeen geldt dat de verkaveling en indeling van de woningen van de afzonderlijke woongebouwen zodanig moeten zijn, dat de geluidsgevoelige ruimten niet aan een geluidsbelaste gevel moeten worden gesitueerd. Het is gemeentelijk beleid om, indien woningen geluidsbelaste gevels hebben als eis aan de ontheffing wordt gekoppeld dat elke woning tevens een geluidsluwe gevel dient te hebben. In dit bestemmingsplan is de eis tot geluidsluwe gevels vastgelegd. Dat kan worden bereikt door de indeling van de woongebouwen en/of door bij het ontwerpen bouwkundige voorzieningen te treffen. Gedacht kan worden aan geluidschermen tussen gebouwen, vleisgevels, afluitbare loggia's en dergelijke. Ook dan is sprake van geluidsluwe gevels. Uit onderzoek is gebleken dat in dit bestemmingsplan in alle gevallen kan worden voldaan aan de eis tot geluidsluwe gevels.

Voor de woontorens langs de IJdoornlaan zijn bouwkundige voorzieningen aan de gevels nodig. Er kan gekozen worden uit balkons met geluidschermen, serres etc.

Voor het nieuw te bouwen woongebouw in het Werengouwblok kan ontheffing worden aangevraagd zonder aanvullende maatregelen, aangezien de geluidsbelasting relatief laag ligt.

In het Schoolblok dient langs de Werengouw een geluidscherm geplaatst te worden tussen de school en de rij woningen langs de Katrijpstraat. Binnen de school zal de oriëntatie van de schoollokalen gericht zijn op de pleinzijde en de oriëntatie van de gangen op de straatzijde.

Ondanks deze maatregelen is een ontheffing tot een hogere grenswaarde noodzakelijk. Deze hogere waarden zijn aan de zijde van de IJdoornlaan 61 dB(A), aan de zijde van de Volendammerweg 53 dB(A) en aan de zijde van Werengouw 57 dB(A). In het ontheffingsverzoek is de toekomstige situatie ter motivering van de hogere grenswaarde nader omschreven. Op het ontheffingsverzoek dient door de gemeenteraad van Amsterdam vóór de vaststelling van het bestemmingsplan te zijn beslist.

2.4.5 Zones rond industrieterreinen

Het plangebied is niet gelegen binnen een zone rond industrieterreinen.

2.4.6 Bodemkwaliteit

Uit een in 2002 uitgevoerd historisch bodemonderzoek is gebleken dat de kans op ernstige verontreiniging van de grond klein is. Voor zover nu bekend wordt alleen in de bodem onder en in de directe omgeving van het bedrijfsverzamelgebouw aan de Beverwijkstraat en de huidige benzinepomp rekening gehouden met het risico van verontreiniging. Indicatief bodemonderzoek om vast te stellen of er saneringsnoodzaak is zal nog plaatsvinden.

2.4.7 Luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Bl) is 20 juni 2005 met terugwerkende kracht tot 4 mei 2005 in werking getreden. Met het Bl implementeert ons land richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie betreffende de grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht in de Nederlandse wetgeving en wordt deze richtlijn verder uitgewerkt voor de Nederlandse situatie. In het Bl 2005 zijn voor koolmonoxide en benzeen aangescherpte normen opgenomen.

Het doel van het Bl is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het Besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de

gezondheid van mens en dier. De grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan, dat op een aangegeven tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en, waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand gehouden moet worden.

Methode van vaststelling van de luchtkwaliteit

Ten behoeve van het bestemmingsplan Waterlandplein is de luchtkwaliteit onderzocht¹. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is gedaan voor het totale project Nieuwendam-Noord. De conclusies zijn zowel van toepassing op het deelgebied Waterlandplein als op de andere deelgebieden.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het CAR II model versie 4.0. Met dit model is het mogelijk om de effecten van verkeer of de toekomstige toename van verkeer op de luchtkwaliteit vast te stellen. Het CAR II model bepaalt de luchtkwaliteit door de verontreiniging ten gevolge van het aanwezige verkeer in een straat op te tellen bij de achtergrondverontreiniging. De gehanteerde achtergrondverontreiniging is de reeds aanwezige verontreiniging bij aftrek van het beschouwde verkeer. Voor de achtergrondverontreiniging is in het onderzoek uitgegaan van de gemeten achtergrondwaarden van de GGD Amsterdam. Voor informatie over de gehanteerde omgevingsfactoren, verkeersintensiteiten en achtergrondwaarden wordt verwezen naar het onderliggende rapport.

In het onderzoek is de aandacht gericht op twee stoffen, te weten zwevende deeltjes (fijn stof) en stikstofdioxide. Dit zijn de meest kritische stoffen in relatie tot het al dan niet overschrijden van de wettelijke grenswaarden. Voor de overige stoffen uit het BI geldt dat de grenswaarden al gedurende meerdere jaren in geheel Nederland niet meer worden overschreden. Omdat in het BI voor koolmonoxide en benzeen nieuwe aangescherpte normen zijn opgenomen is in het onderzoek gekeken of de normen voor deze stoffen worden gehaald.

Uitkomsten van het onderzoek

Voor alle onderzochte wegen geldt dat de plandrempel en de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide, de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof, de daggemiddelde concentratie fijn stof, de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie benzeen en de grenswaarde voor de achttuurgemiddelde concentratie koolmonoxide in 2010, 2015 en 2020 niet worden overschreden. Ook de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide, een norm die geldt voor de A-10, wordt niet overschreden in 2010, 2015 en 2020. Ook in de huidige situatie (2005) wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en de daggemiddelde concentratie fijn stof niet overschreden. Dit geldt zowel voor de autonome situatie als voor de situatie waarin de plannen voor Nieuwendam-Noord zijn gerealiseerd.

Conclusie voor het plangebied

De plannen voor deelgebied Waterlandplein evenals de plannen voor de andere deelgebieden van Nieuwendam Noord leiden tot een toename van de verkeersintensiteiten. Bij toetsing van de effecten van de toename van deze extra verkeersintensiteiten aan de normen uit het BI is gebleken dat de normen uit het BI niet worden overschreden en dat de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit ter plaatse zeer gering zijn. Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van de plannen in Nieuwendam Noord, waaronder het deelgebied Waterlandplein, passen binnen het Besluit luchtkwaliteit 2005.

¹ Onderzoek luchtkwaliteit Nieuwendam-Noord, oktober 2005, Ingenieursbureau Amsterdam

2.4.8 Waterhuishouding

Binnen en direct om het plangebied komt geen oppervlaktewater voor. Alleen op enige afstand loopt een hoofdafwateringstocht richting de Schellingwoudebreek. Het grondwaterpeil ligt naar schatting op 1,00 tot 1,40 meter onder NAP. Dit is voldoende ruim onder maaiveld. Er is geen overlast geconstateerd als gevolg van het grondwaterpeil.

Tussen het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het stadsdeel Amsterdam-Noord is een overeenkomst gesloten inzake de compenserende waterberging in Nieuwendam-Noord. In Nieuwendam-Noord zullen in de komende jaren 7 deelgebieden voorzien worden van nieuwe bebouwing en nieuwe inrichting. Bij deze verdichtingsoperatie zullen circa 1.200 woningen worden gesloopt en circa 1.700 woningen worden teruggebouwd. Binnen de woonwijk zal hierdoor het bebouwde/verharde oppervlak met circa 9.000 m² toenemen. Het hoogheemraadschap stelt dat 20% van de toename van dat oppervlak gecompenseerd moet worden door nieuw oppervlaktewater, dus circa 1.800 m². Deze wateroppervlakte zal worden gerealiseerd door verbreding van de hoofdwaterloop Waalenburgersingel parallel aan de A10 tussen de Zuiderzeeweg en de Beemsterstraat. Deze wateroppervlakte zal gerealiseerd worden voordat het eerste project wordt opgeleverd (verwacht in 2008). De overeenkomst zal bij elk (deel) bestemmingsplan als bijlage worden toegevoegd (zie ook Bijlage B: Waterparagraaf)

2.4.9 Duurzaamheid

Bij de plannen omtrent het Waterlandplein hoort ook het streven naar duurzaamheid. Het stadsdeel Startnotitie heeft samen met de woningcorporaties in 2001 een milieuwerkprogramma opgesteld dat onderdeel is van het SPvE Waterlandplein. In dit programma zijn alle kansen op het gebied van milieu geïnventariseerd en ambitieniveaus beschreven. De meest kansrijke thema's zijn intensief ruimtegebruik, energie, duurzaam bouwen, afval en grondstoffen.

De plannen omtrent het Waterlandplein voorzien in een intensief ruimtegebruik. Het gaat om een omvangrijk programma op een relatief klein oppervlak.

Wat betreft energie is voor het Waterlandplein het warmtepomp-concept een interessante optie waarbij energie opgeslagen wordt in de bodem. De haalbaarheid van deze optie wordt nog nader onderzocht.

Duurzaam bouwen beslaat verschillende mogelijkheden. Ten eerste kunnen de verschillende soorten afval tijdens de sloop worden gescheiden en gerecycled. Hierdoor ontstaat minder afval en hoeven minder nieuwe grondstoffen/materialen gebruikt te worden. Ten tweede kan bij de keuze van nieuwe materialen zoveel mogelijk uitgegaan worden van duurzame materialen of van een duurzame toepassing ervan. Over duurzaam bouwen en duurzame inrichting zijn verschillende notities geschreven en afspraken gemaakt, zoals de 'notitie Duurzaam materiaal gebruik' (zomer 2003), 'Basiskwaliteit Nieuwbouwwoningen', 'Nationaal pakket duurzaam bouwen utiliteitsbouw' en 'Milieuvoorkeurslijst openbare ruimte Amsterdam'.

Veiligheid

2.4.10 Externe veiligheid

Voor heel Nieuwendam-Noord is door DHV in november 2002 een risicoanalyse uitgevoerd ten aanzien van transport van gevaarlijke stoffen over de A10. Dat rapport is in september 2005 door DHV aangevuld met de route over de Zuiderzeeweg. Uit deze analyse is gebleken dat de normen voor zowel plaatsgebonden risico als groepsrisico (oriëntatiewaarde) niet worden overschreden.

Het plangebied ligt niet binnen een zone van een inrichting als bedoeld in het Belsuit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI).

2.4.11 Luchthavenindelingbesluit

Het plangebied ligt in zijn geheel in het beperkingengebied van het Luchthavenindelingbesluit van Schiphol. Dit betekent dat er geen bebouwing mag worden gerealiseerd hoger dan 150 meter. Dit bestemmingsplan blijft ruimschoots onder deze maximum hoogte. De overige beperkingen van dit besluit hebben overigens geen betrekking op het plangebied.

2.4.12 Kabels en leidingen

Er liggen geen doorgaande hoofdtracés onder het terrein van het plangebied. Wel ligt een aantal doorgaande hoofdtracés aan de rand van het plangebied, onder andere langs de IJdoornlaan. Deze tracés blijven in principe gehandhaafd. Alle andere kabels ten behoeve van de voeding van de installaties in de bestaande bebouwing (de elektrakabels van NUON, de telefoonkabels van KPN en telecommunicatiekabels van UPC) zullen worden verwijderd.

De voornaamste aanwezige kabels en leidingen zijn:

- Riolering (DWR): overheid transportriool (0,3 meter langs IJdoornlaan);
- Gas (NUON): transportleidingen langs IJdoornlaan en gasdistributiestation;
- Elektra (NUON): 6 stuks (in pandige) traforuimten en hoofdkabels (w.o. 10KV Werengouw);
- Telefoon (KPN): hoofdkabels langs IJdoornlaan en in de Beverwijkstraat;
- Telecom (UPC): hoofdkabels langs deel IJdoornlaan en Volendammerweg;

Conform de afspraak met de verantwoordelijke diensten en bedrijven wordt rekening gehouden met de doorgaande hoofdtracés van kabels en leidingen langs de rand van het plangebied. Afhankelijk van de definitieve nieuwbouwplannen wordt in overleg met deze diensten en bedrijven een plan worden gemaakt voor de ondergrondse infrastructuur en de reservering van ruimte ten behoeve van trafo-installaties en andere bovengrondse installaties.

3. BESTEMMINGSREGELING

3.1 Het doel van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan heeft tot doel de herontwikkeling van het Waterlandplein mogelijk te maken. Enerzijds is duidelijkheid gewenst omtrent de functionele aspecten van de toe te laten voorzieningen en bedrijvigheid, anderzijds dient er voldoende flexibiliteit te zijn om in ruimtelijk opzicht de nodige speelruimte te hebben voorzover dat gewenst of mogelijk is.

3.2 De planvorm

Opbouw van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de plankaart (onderdeel I), de voorschriften (onderdeel II) en de toelichting.

Opbouw voorschriften

In onderdeel II (voorschriften) zijn per bestemming regels gegeven. Daarnaast gelden er regels die voor het gehele plangebied van kracht zijn.

De voorschriften van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier onderdelen. In het eerste onderdeel (inleidende bepalingen) worden begripsbepalingen en de wijze van meten behandeld. Dit heeft als doel om begrippen in de voorschriften te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten en oppervlakten dienen te worden gemeten.

In het tweede onderdeel (bepalingen met betrekking tot afzonderlijke bestemmingen) zijn de voorschriften opgenomen, welke betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde deel (aanvullende bepalingen) zijn aanvullende bepalingen in de vorm van regelingen, vrijstellingen en wijzigingsmogelijkheden.

In het vierde deel (algemene bepalingen) tenslotte, zijn de algemene bepalingen die merendeels "standaard" in elk bestemmingsplan zijn.

Structuur artikelen

De voorschriften met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen zijn opgebouwd uit een doeleindenomschrijving (lid 1), waarin wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. Het tweede lid geeft aan dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de in het eerste lid genoemde bestemmingen en geeft maten (oppervlakten, bouwhoogten) weer, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of andere bouwwerken.

Per bestemming kan het aan de orde dat nog aanvullende bepalingen worden opgenomen afwijkingen, aangaande vrijstellingen, wijzigingen of nadere eisen. Indien aan de orde volgen deze na lid 2.

3.3 Toelichting op de bestemmingsregeling

Het bestemmingsplan omvat zes bestemmingen. Deze bestemmingen zijn met bestemmingsvlakken op de plankaart aangegeven. In de betrokken bestemmingsvoorschriften worden de functies, aantallen en afmetingen geregeld.

De artikelen in de voorschriften worden kort toegelicht.

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Begripsbepalingen zijn opgenomen, indien definiëring gewenst is of als een en andere voor meerdere uitleg of interpretatie vatbaar zou zijn. De begrippen zijn alfabetisch gerangschikt.

Artikel 1.2 Wijze van meten

De wijze van meten geeft aan hoe ondermeer bouwhoogte moet worden gemeten. Het artikel beoogt mogelijke meerdere uitleggen of interpretatie te voorkomen.

Artikel 2.1 Woondoeleinden A

Langs de Katrijpstraat en de parkzijde zullen circa 20 grondgebonden woningen worden gerealiseerd in 2 of 3 bouwlagen. Aan de achterzijde van deze woningen zijn tuinen mogelijk. Vanuit deze tuinen zijn de aangrenzende bebouwde parkeervoorzieningen bereikbaar. In deze tuinen zijn uitsluitend erfafscheidingen mogelijk. Deze woningen worden via de Katrijpstraat ontsloten.

Artikel 2.2 Woondoeleinden B

Dit betreft het enige woongebouw dat als zelfstandige eenheid zal worden gehandhaafd. Het woongebouw omvat naast de woningen ook bergingen en garageboxen. De garageboxen kunnen eventueel gebruikt gaan worden voor maatschappelijke voorzieningen of dienstverlening, ter verlevendiging van de plint.

Artikel 2.3 Voorzieningen A

Het nieuwe centrumgebied is in drie bouwvlakken ondergebracht. In dit gebied kunnen winkels en (commerciële en maatschappelijke) voorzieningen worden gerealiseerd – en voor een klein deel gehandhaafd. Daarboven en tussen zijn woningen mogelijk, mede uit oogpunt van sociale controle. Bovenop deze voorzieningen zullen in woongebouwen circa 300 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Dat aantal is exclusief de te handhaven woongebouwen aan de Volendammerweg en Werengouw. Voorts dient ook rekening te worden gehouden met gebouwde parkeervoorzieningen met een aantal plaatsen gerelateerd aan het aantal nieuw te bouwen woningen. Tenslotte zal ook de logistiek (bevoorrading en afvoer) een plaats moeten krijgen.

De bebouwing wordt begrensd door bouwgrenzen. Binnen het bestemmingsvlak valt tevens het plein en de openbare ruimte direct rond de nieuwe gebouwen. De breedte van twee "winkelstraten" en het stedelijk plein dient over de op de plankaart aangegeven lengte de eveneens aangegeven minimale breedte te krijgen. De mogelijkheden om gebruik te maken van de vrijstelling om de bestemmingsgrens ten hoogste 3 meter te verschuiven is afhankelijk van deze minimale breedten van de openbare ruimte.

Op de plankaart zijn de maximale bouwhoogten van de bebouwing aangegeven. Deze verschillen binnen de bouwvlakken en zijn begrensd door bouwhoogtescheidingslijnen. De bouwgrenzen kennen een zekere flexibiliteit en zijn afhankelijk van de definitieve vormgeving in beperkte mate verschuifbaar. Daartoe is in het voorschrift opgenomen dat het dagelijks bestuur

bevoegd is vrijstelling te verlenen tot het overschrijden van bouwgrenzen. Deze overschrijding is beperkt tot 3 meter.

Voor het overige dienen de gevels van de woongebouwen in het verticale verlengde van de gevel van de onderliggende voorzieningen te worden geplaatst. Dit geldt voor de eerste 15 meter vanaf maaiveldpeil. Daarboven mogen gevels naar voren of naar achteren afwijken van de rooilijn.

Luifels, balkons en erkers e.d. mogen voorbij de bouwgrenzen worden gebouwd.

Waar dat op de plankaart staat aangegeven kunnen extra bouwlagen voor woningen worden gerealiseerd.

De woningen langs de IJdoornlaan kennen vanwege de IJdoornlaan een hoge geluidsbelasting. Daarom is voor deze woningen voorgeschreven dat een geluidsluwe gevel moet worden gerealiseerd.

Een aantal commerciële activiteiten wordt in dit centrumgebied niet toelaatbaar geacht, hetgeen in de gebruiksbepaling is weergegeven.

Artikel 2.4 Voorzieningen B

Dit omvat het gebied van de "kubus" aan de Katrijpstraat (het zogenoemde Schoolblok). Hier komt een overdekte parkeeraccommodatie, waar langs de randen een gebouw voor een basisschool, een kinderdagverblijf en een woongebouw worden geplaatst. Op het dak van de parkeeraccommodatie kan de speelruimte bij de school en het kinderdagverblijf worden gerealiseerd, waartoe op het dak ook andere-bouwwerken zijn toegestaan.

Ook hier zijn op de plankaart de maximale bouwhoogten van gebouwen aangegeven. Voorts is er een minimale hoeveelheid parkeerplaatsen aangegeven.

Artikel 2.5 Verkeersareaal

Dit omvat de openbare buitenruimte met de rijwegen, fiets en voetpaden, parkeerplaatsen en bushaltes met de daarbij behorende andere-bouwwerken. In het bestemmingsvoorschrift is een minimaal aantal parkeerplaatsen aangegeven.

Gezien de grote waarde die gehecht wordt aan de kwaliteit van de buitenruimte, is bepaald dat andere-bouwwerken ten behoeve van de energie- en de communicatievoorzieningen alsmede straatmeubilair niet zonder overleg (met de beheerder van het centrumgebied) kunnen worden geplaatst. Dit geldt met name voor de plaatsing van dergelijke bouwwerken nadat de inrichting van de buitenruimte op basis van het maaiveld ontwerp is voltooid (hetzelfde geldt voor de bestemmingen "verblijfsareaal" en "parkgebied").

Artikel 2.6 Parkgebied

Een deel van het plangebied wordt een onderdeel van de groene verbinding tussen het Baanakkerspark en de Schellingwouderbreek met daar doorheen een fietspad. In het specifiek daartoe op de plankaart aangewezen gebied wordt een paviljoen/kiosk mogelijk gemaakt met een dienstverlenende en/of horecafunctie. Daarbinnen wordt tevens een terras voor horeca toegestaan.

Gezien de grote waarde die gehecht wordt aan de kwaliteit van de buitenruimte, is ook hier bepaald dat andere bouwwerken ten behoeve van de energie- en de communicatievoorzieningen alsmede straatmeubilair niet zonder overleg kan worden geplaatst.

Artikel 3.1 Toegelaten overschrijdingen

In dit artikel is geregeld dat bestemmingsgrenzen en bouwgrenzen in geringe mate voor ondergeschikte delen van gebouwen (zoals kozijnen en dakranden) mag worden overschreden.

Artikel 3.2 Algemene vrijstellingen

Dit artikel biedt de mogelijkheid aan het dagelijks bestuur om voor bepaalde overschrijdingen of bouwwerken vrijstelling te verlenen.

Artikel 3.3 Nadere eisen

Omdat hoogbouw kan leiden tot windhinderoverlast is het dagelijks bestuur bevoegd nadere eisen te stellen om windhindereffecten te beperken.

Artikel 4.1 Algemene gebruiksbepalingen

Dit artikel regelt dat de gronden alleen mogen worden gebruikt conform het toegestane gebruik in de bestemmingsbepalingen. Het dagelijks bestuur verleent hiervan vrijstelling als het toegestane gebruik het meest doelmatige gebruik beperkt.

Artikel 4.2 Overgangsbepalingen

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de voorschriften die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan.

Artikel 4.3 Strafbepaling

In dit artikel wordt vastgesteld dat het overtreden van de regels uit het lid 2 onder b van het artikel "Overgangsbepalingen" en lid 1 van het artikel "Algemene gebruiksbepalingen" wordt beschouwd als een strafbaar feit. De strafmaat wordt bepaald in artikel 1 juncto 6 van de Wet op de economische delicten.

4. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De economische uitvoerbaarheid is weergegeven in de grondexploitatie, waarin inzicht wordt gegeven in de grondkosten en de grondopbrengsten.

Ymere heeft toen bij brief van 19 juli 2004 voorgesteld de grondexploitatie voor haar rekening en risico zgn. 'turn key' uit te voeren met behoud van de programmatische en kwalitatieve uitgangspunten zoals in het SPvE zijn vastgelegd. Dit op voorwaarde dat de gemeente het taakstellend tekort van € 12,5 miljoen (prijspeil 2005) aan haar ter beschikking zou stellen. De gemeente Amsterdam per brief aangegeven positief te zijn is over het voorstel van Ymere (brief d.d. 1 november 2004).

De bijdrage ter dekking van het tekort van € 12,5 miljoen in de grondexploitatie van Ymere wordt gedekt door bijdragen van het Rijk (Impulsbudget) en de gemeente Amsterdam (Stimuleringsfonds volkshuisvesting).

5. INSPRAAK EN OVERLEG EX ARTIKEL 10 Bro

5.1 Inspraak naar aanleiding van het voorontwerp-bestemmingsplan

Het voorontwerp-bestemmingsplan is vanaf 27 oktober 2004 op drie plaatsen ter inzage gelegd. Tot en met 22 december 2004 kon een ieder schriftelijk reageren.

In deze tijdsperiode zijn op 10 november 2004 een informatieavond en op 1 december 2004 een inspraakavond gehouden. Op deze avonden waren naar schatting 12 respectievelijk 15 belangstellenden aanwezig. Van deze avonden is een rapportage gemaakt, dat als bijlage D aan deze toelichting toegevoegd.

5.2 Resultaat van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp-bestemmingsplan in oktober 2004 toegezonden aan de volgende instanties:

1. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening West;
2. Provincie Noord-Holland, Bureau Ruimtelijke Inrichting Zuid;
3. Dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Amsterdam;
4. Dienst Infrastructuur, verkeer en vervoer, gemeente Amsterdam;
5. Dienst Waterbeheer en Riolerings, gemeente Amsterdam;
6. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
7. Commissie Winkelplanning, gemeente Amsterdam.

De instantie genoemd onder 4 zond geen bericht, zodat wordt aangenomen dat zij geen opmerkingen had.

De instantie genoemd onder 1 berichtte, dat zij geen opmerkingen heeft.

2. Provincie Noord-Holland, Bureau Ruimtelijke Inrichting Zuid

Alhoewel in de toelichting een beschrijving van het ruimtelijk beleid van rijk, provincie en gemeente (structuurplan) ontbreekt, is het voorontwerp-bestemmingsplan in overeenstemming met het provinciaal beleid.

- . De toelichting is aangevuld.

Gebleken is dat er geen onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten.

- . De resultaten van het onderzoek zijn inmiddels in de toelichting weergegeven.

Voorts dienen de afspraken met het hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier inzake de eventuele compensatie voor verharding in de toelichting te worden opgenomen.

- . Dit heeft plaatsgevonden.

Tenslotte dient de conclusie dat de normen van het besluit Luchtkwaliteit niet worden overschreden in de toelichting met gegevens worden onderbouwd.

- . De toelichting is dienaangaande aangevuld.

3. Dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Amsterdam

Globaal beschouwd kan worden geconcludeerd, dat het plan past binnen het beleidskader van het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid".

- . Het stadsdeel betreurt, dat de dienst slechts "globaal" het plan ziet passen in het stedelijk beleid. Het plan past wel of niet in het beleidskader van het structuurplan.

De toelichting is te summier. Het SPvE Waterlandplein kan niet dienen als vervanging van de toelichting. De toelichting zal derhalve moeten worden uitgebreid met informatie uit het SPvE, omdat het SPvE geen status heeft in het kader van het artikel 10-overleg.

- . De toelichting is uitgebreid.

Voorgesteld wordt om in de Hoogte Effect Rapportage de landschappelijke inpassing op te nemen. Daarbij dient de zichtbaarheid op afstand in beeld te worden geïllustreerd en gemotiveerd.

- . De Hoogte Effect Rapportage is aangepast.

In het hoofdstuk "programma" is het onduidelijk hoeveel m2 bvo detailhandel aan het plangebied wordt toegevoegd en hoe dit zich verhoudt met de ambities en de status van het Centrumgebied Amsterdam Noord.

- . De toelichting is aangevuld. De toevoeging bedraagt ca. 2.000 m2 bvo. De commissie Winkelplanning stemt in met de winkeluitbreiding.

Aan het plan ontbreekt een toelichting op de bereikbaarheid. Er dient melding gemaakt te worden van de ligging aan de hoofdnetten Auto, Fiets en Openbaarvervoer. Voort ontbreekt een toelichting op de parkeerproblematiek en de toegepaste parkeernormen in het plangebied.

- . De toelichting is aangepast.

In het kader van de geluidsbelasting door het wegverkeer dient in de voorschriften de uitgangspunten inzake de hogere geluidswaarden te worden geformuleerd.

- . Naar aanleiding van deze opmerkingen heeft aanpassing van het plan plaatsgevonden. Vastgelegd is dat geluidsluwe zijden gerealiseerd dienen te worden, overeenkomstig het Amsterdamse beleid. De voorschriften van het plan maken meerdere oplossingsrichtingen mogelijk. Het vastleggen van één oplossingsmogelijkheid wordt niet doelmatig geacht.

Inzake de voorschriften werd verwezen naar de opmerkingen van de juridische afdeling van de dRO.

- . De opmerkingen zijn conform verwerkt.

5. Dienst Waterbeheer en riolering, gemeente Amsterdam

De dienst maakte twee opmerkingen, die aanleiding zijn tot een kleine toevoeging aan de toelichting.

- . De toelichting is aangevuld.

Gememoreerd wordt dat er afspraken gemaakt zijn voor geheel Nieuwendam-Noord inzake de eventuele compensatie in de waterhuishouding ten gevolge van extra verharde oppervlakte.

Verzocht wordt om een paragraaf over de riolering toe te voegen.

- . Dat heeft plaatsgevonden.

6. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Verzocht wordt om in de tekst over het grondwaterpeil ook het streefpeil van het oppervlaktewater in de Schellingwoudersbreek te noemen.

7. Commissie Winkelplanning, gemeente Amsterdam

De Commissie Winkelplanning staat positief ten aanzien van het plan. Zij acht de mix van detailhandel, dienstverlening en overige voorzieningen lovenswaardig.

Aan het parkeren en de bevoorrading van met name supermarkten moet grote aandacht worden besteed.

Geadviseerd wordt om het maximale aantal vierkante meters aan detailhandel te specificeren binnen het totale programma voor detailhandel, horeca en dienst/zorgverlening.

- . Dit heeft plaatsgevonden.

Tenslotte wordt aangedrongen op aandacht voor de branchering en de invulling van de plint mede uit oogpunt van sociale veiligheid.

- . Hieraan wordt gevolg gegeven.

Bijlage A: Hoogbouweffectrapportage

1. Inleiding

Deze hoogbouweffectrapportage omvat negen te beoordelen aspecten bij twee nieuwbouwprojecten: het centrumgebied Waterlandplein en het complex aan de Katrijpstraat.

2. De betrokken situatie

- a. Het centrumgebied omvat winkels en dienstverlening met daarboven gestapelde woningen. In het complex worden ook logistieke functies en parkeervoorzieningen ondergebracht. Delen van de woongebouwen zullen hoger dan 30 meter (zijnde tien bouwlagen) zijn. Dit betreft twee woongebouwen langs de IJdoornlaan met hoogten tot 66 meter en een woongebouw aan het centrale plein tot 40 meter hoog.

De omgeving bevat enkele woongebouwen met gevarieerde hoogten. Enerzijds betreft dat het woongebouw in het centrumgebied, dat gehandhaafd zal blijven. Anderzijds zijn dat het woongebouw langs de Volendammerweg, de woontoren aan Werengouw, het woongebouw langs de Zandvoortstraat en de woongebouwen aan de oostzijde van de IJdoornlaan.

- b. Het complex langs de Katrijpstraat omvat een school, een kinderdagverblijf en een woongebouw met gestapelde woningen. Het woongebouw wordt circa 42 meter hoog. De omgeving omvat de woontoren aan Werengouw, het woongebouw langs de overzijde van de Werengouw, het woongebouw langs de noordzijde van de Katrijpstraat en de woongebouwen die loodrecht op de IJdoornlaan staan.

3. De hoogbouweffectrapportage

.. het aspect beschaduwing

- a. In het centrumgebied zijn nu vier woongebouwen op en naast de centrumbebouwing aanwezig. Drie woongebouwen worden gehandhaafd, de vierde wordt gesloopt. Er komen zes nieuwe woongebouwen op de nieuwe centrumbebouwing variërend van 24 tot 66 meter hoog gemeten vanaf het maaiveld. De woongebouwen die gesitueerd zijn aan de IJdoornlaan zullen in de herfst, winter en lente in de middag/avond een slagschaduw geven op de woongebouwen aan de overkant van de IJdoornlaan.

In de ochtend zal in de lente, winter en herfst een slagschaduw optreden op het woongebouw aan de Zandvoortstraat.

- b. De huidige bebouwing aan de Katrijpstraat bestaat uit een groot vierkant woongebouw in zeven bouwlagen, dus met een hoogte tot 21 meter. Aan de zijde van de Katrijpstraat en Werengouw wordt de nieuwe bebouwing van de school en de grondgebonden woningen aanmerkelijk lager (12 meter resp. 9 m). Aan de zuidoostzijde is een accent in de vorm van een woongebouw geprojecteerd met een hoogte van circa 48 meter.

Dit laatste onderdeel van het complex geeft op het bestaande woongebouw langs de Katrijpstraat in de ochtend een slagschaduw. Op het woongebouw aan de overzijde van de Werengouw zal ook een slagschaduw in de vroege ochtend plaatsvinden.

De bestaande woongebouwen langs IJdoornlaan zullen in de avonden enige slagschaduw ondervinden.

.. het aspect windhinder

Windhinder kan een rol spelen bij het verkeer in de nabijheid van de hoge gebouwen en dan met name ten aanzien van voetgangers en fietsers. Voorts kan windhinder de toegang tot het woongebouw bemoeilijken.

- a. De combinatie van de woongebouwen met de centrumbebouwing geeft mogelijk enige hinder bij de toegangen van die woongebouwen. Deze toegangen zullen derhalve in de winkelwanden moeten worden geïntegreerd.

- b. In het onderhavige geval kan bij bepaalde windrichtingen en met name bij harde wind een turbulentie in het direct aangrenzende park optreden. Ook al is dat wellicht hinderlijk zal er geen sprake zijn van een gevaarlijke situatie. Voor de ongestoorde toegang tot het woongebouw zal in de architectuur voorzieningen worden getroffen.
- .. *het aspect privacy*

In de huidige situatie is bij de bestaande omringende woningen sprake van een stedelijke privacy. Inkijk in (elkaars) woningen is altijd aanwezig. Het hoogste woongebouw kan het gevoel van een vermeerdering van de inkijk oproepen. Wezenlijk is er echter geen verschil.
- .. *het aspect uitzicht*
 - a. Het uitzicht vanuit de blijvende woongebouwen in het plangebied zal niet veranderen. Ten aanzien van de omringende bestaande bebouwing kan gesteld worden, dat de nieuwe woongebouwen alleen het huidige zicht op de horizon c.q. skyline enigszins zal beperken.
 - b. Het hoogste woongebouw zal het huidige uitzicht van de bestaande omringende woningen niet wezenlijk verminderen. Het zicht op het directe dan wel verderliggende maaiveld blijft globaal gelijk. Het huidige zicht op de horizon (skyline) vanuit de woontoren aan Werengouw zal enige beperking ondergaan.
- .. *het aspect sociale veiligheid*
 - a. Woningen boven centrumbebouwing geeft in beginsel een zekere sociale controle op de buitenruimte. De buitenruimte heeft (ook) na sluitingstijd een bepaald visueel toezicht, maar door de afstand van deze woningen tot die buitenruimte is de sociale controle meer een signalering dan een mogelijk ingrijpen.

De toegangen tot de woongebouwen kunnen in de winkelwanden door hun vormgeving mede een bijdrage geven tot enige veiligheid als alternatief van het wonen aan een straat.
 - b. Het hoogste woongebouw "vervangt" een reeds bestaand lager woongebouw. De huidige externe sociale veiligheid (zicht op straat) blijft derhalve gehandhaafd.
- .. *het aspect hoogtebeperkingen*

Belemmeringen als gevolg van technische infrastructuur en met name door straatpalen is hier niet aan de orde.

In het kader van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol blijft de hoogte onder de toegestane hoogte van 150 meter.
- .. *het aspect bijzondere waarden*

Er is in de omgeving geen sprake van bijzondere waarden zoals monumenten.
- .. *het aspect groenbegrenzing*
 - a. De woongebouwen zijn hier geen begeleidende elementen van het park. Zij functioneren alleen als accenten in de verre beleving.
 - b. In de huidige situatie grenst het bestaande woongebouw aan het park en aan de groene ruimte annex busstation langs Werengouw. Deze buitenruimte zullen één geheel gaan vormen. Het hoogste woongebouw functioneert dan als een visueel scharnierpunt in de hoekverdraaiing van het nieuwe park.
- .. *het aspect stedenbouwkundige beleving*

De "upgrading" van het plangebied kan bijna letterlijk worden opgevat. De drie huidige hoge woongebouwen worden (deels vervangen door) nu negen woongebouwen. Hierdoor ontstaat een sterker ruimtelijk beeld van een centrumgebied, met name omdat vijf woongebouwen 11 tot 20 woonlagen zullen bevatten. Zowel vanaf de IJdoornlaan als Werengouw zal een nadrukkelijker stedelijk beeld ontstaan ten opzichte van de huidige situatie.

Het Schoolblok wordt in zijn totaliteit nadrukkelijk lager met het nieuwe accent van het woongebouw aan de zijde van het centrumgebied met 14 woonlagen.

4. Conclusie

De hoge woongebouwen in het plangebied zullen op de omringende bestaande woonbebouwing met name die langs de IJdoornlaan en de Zandvoortstraat enige slagschaduw geven. Voorts zal het huidige zicht op de skyline vanuit de bestaande bebouwing worden beperkt.

Vanwege de beperkte invloed van deze veranderingen worden de voorgestelde bouwplannen aanvaardbaar geacht.

Bijlage B: Waterparagraaf

Dit plangebied heeft consequenties voor de waterhuishouding. In het kader van de watertoets is daarom vooroverleg gevoerd met de verantwoordelijke waterbeheerder, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. In deze waterparagraaf wordt ingegaan op dit overleg en verantwoording afgelegd over de wijze waarop relevante waterhuishoudkundige aspecten zijn meegenomen bij de ruimtelijke planvorming.

Op 26 januari 2005 is ingevolge artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening formeel advies gevraagd aan het hoogheemraadschap (zie ook hoofdstuk 5.2).

1 Ruimtelijk relevant beleid

Het waterbeleid is op vele niveau's in beleidsnota's aan de orde gesteld.

Op Europees niveau in de Kaderrichtlijn Water.

Op rijksniveau in de 4^e Nota Waterhuishouding, het Waterbeleid 21^e eeuw, de nota Anders omgaan met water, het Nationaal Bestuursakkoord Water, het Structuurschema Groene Ruimte, de Rijksvisie waterketen en de nota Samen leven met grondwater.

Op provinciaal niveau het Waterhuishoudingsplan "Stilstaan" bij Stromen, het Provinciale waterplan "Bewust omgaan met water" en de nota Evenwichtig omgaan met water.

Op het niveau van het hoogheemraadschap het Waterbeheerplan, de (concept) Deelstromgebiedsvisie Noorderkwartier en de Studie Bescherming Wateroverlast Noorderkwartier.

Deze beleidsnota's bestrijken grote gebieden en spreken zicht niet uit over het plangebied Banne Centrumgebied.

2 Taken van de waterbeherende instantie

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is verantwoordelijk voor het waterbeheer in het deel van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal (incl. Texel). Het hoogheemraadschap heeft vier taken:

1. Water keren: bescherming van het land tegen overstromingen;
2. Water beheren: het regelen van de juiste waterstand;
3. Water zuiveren: het zuiveren van afvalwater uit huizen en fabrieken;
4. Beheer en onderhoud van waterwegen en wegen buiten de bebouwde kom.

Bij het uitvoeren van deze taken streeft het hoogheemraadschap naar instandhouding en versterking van gezonde en veerkrachtige watersystemen in een goed onderhouden, beheersbare infrastructuur, waarmee een duurzaam gebruik en duurzame belevingswaarde is en blijft gegarandeerd.

Verder heeft het hoogheemraadschap zich in het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water gecommitteerd aan het op orde brengen van het watersysteem om wateroverlast als gevolg van hevige neerslag te voorkomen.

3 Overleg met de waterbeherende instantie

In het kader van de watertoets is vooroverleg gevoerd tussen het stadsdeel en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Hierbij zijn de volgende afspraken gemaakt:

- ☐ Inhoudelijke afspraken;
- ☐ Procesmatige afspraken (zoals waterbank, gebundelde aanpak herzieningen en/of inbreiilocaties en regulier overleg);
- ☐ Indien van toepassing, een verwijzing opnemen naar afgesloten convenant.

Er zal opnieuw contact met het hoogheemraadschap worden opgenomen zodra een wijziging in de gemaakte afspraken aan de orde is.

4 Huidig watersysteem

Bodemtype(s)

Het gebied is in ca. 1960 en 1961 opgehoogd c.q. bouwrijpgemaakt voor de woningbouw in Nieuwendam Noord. De ophoging bestond uit het opbrengen van vnl. een zandpakket van ca. 2 tot 3 meter.

De ondergrond bestaat over de eerste meters uit klei en veen. Het oorspronkelijke veenpakket in de ondergrond was voor ophoging ca. 3 tot 5 meter dik en is t.g.v. de ophoging vermindert tot ca. 2 tot 3 meter.

De huidige maaiveldhoogte varieert tussen ca. 0 en 0,40 meter – NAP. Een aantal rijwegen, zoals de IJdoornlaan en de Volendammerweg liggen momenteel iets later tot ca. 0,80 meter – NAP.

De grondwaterstand bedraagt gemiddeld ca. 1,2 meter – NAP. Er is voor zover bekend geen sprake van grondwateroverlast.

Er is voor zover bekend geen kwel in dit gebied.

Oppervlaktewatersysteem

Langs het plangebied loopt de hoofdafwateringstocht in Nieuwendam Noord, met een aansluiting op de Schellingwouderbreek. Het gemiddeld waterpeil is hier 1,48 meter – NAP. Nieuwendam Noord is gelegen in de zg. Waterlandsboezem. Het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is verantwoordelijk voor een goede waterhuishouding in het stedelijk gebied.

De oevers langs de waterlopen bestaan uit taluds met gazon of andere beplanting. De oevers zijn langs het water begrenst middels houten oeverbeschoeiingen.

In de hoofdafwateringstocht is onder de Beemsterstraat een betonnen prefab onderheide duiker aanwezig.

Op een aantal locaties langs de A10 komen lozingen van de ringweg uit op het oppervlaktewater.

Ook zijn er op verschillende punten lozingen van regenwaterriolering en overstoten aanwezig. Deze brengen mogelijk enige verontreinigingen met zich mee.

5 Toekomstig watersysteem

Algemeen

Het bestemmingsplan beoogt de herbouw van het huidige winkelcentrum met behoud van drie bestaande woongebouwen. Voorts wordt ter plaatse van een woongebouw aan de Katrijpstraat een school, grondgebonden woningen en een nieuw woongebouw gerealiseerd.

Bestemmingsplan

De bestemmingsregeling omvat drie bestemmingsgebieden voor het nieuwe centrumgebied en één bestemmingsgebied voor de school annex woningen. De buitenruimte omvat het voetgangersgebied en het parkeergebied alsmede (een deel van) het parkgebied. In de bestemmingen komt geen water voor.

De langs het wijkgebied gelegen Walenburgersingel krijgt te zijner tijd de bestemming "water". In het kader van de verbreding van deze watergang ten behoeve van de watercompensatie voor geheel Nieuwendam-Noord zal een apart bestemmingsplan voor de zone tussen deze singel en de autosnelweg A10 worden opgesteld over de volle lengte langs de woonwijk.

BIJLAGE C: OVEREENKOMST COMPENSERENDE WATERBERGINGInleiding: Beschrijving project

De in deze brief vastgelegde afspraken hebben betrekking op het project Nieuwendam-Noord. Nieuwendam-Noord is een stedelijk vernieuwingsgebied in Amsterdam-Noord. Het project bestaat uit de deelgebieden Grootslag, Waterlandscheg, Entreegebied, Waterlandplein, Weerenscheg, Groene zoom en IJdoornlaan.

Nieuwendam-Noord kent een verdichtingsopgave, er worden ongeveer 1.200 woningen gesloopt en 1.700 woningen teruggebouwd. Het verharde oppervlak binnen het peilvlak waar Nieuwendam-Noord onderdeel van uitmaakt, neemt met zo'n 9.000 m² toe.

Aanleiding voor dit convenant is het feit dat de compenserende waterberging buiten de plangebieden gerealiseerd zal worden. Aanleiding voor deze brief vormt de afspraak, gemaakt op 27 januari op het kantoor van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier te Edam, tussen het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en het stadsdeel Amsterdam-Noord (SDAN) om voor alle zeven deelgebieden een overkoepelende afspraak te maken voor de compenserende waterberging, in plaats van afspraken over compensatie voor elk deelgebied afzonderlijk.

Grondslag voor de compenserende waterberging is dat in heel Nieuwendam-Noord het verharde oppervlak met 9.000 m² toeneemt. Het HHNK stelt dat 20% van de toename van verharding gecompenseerd dient te worden in de vorm van nieuw oppervlaktewater. Dit betekent dus dat 1.800 m² compenserende waterberging moet worden gezocht.

Locatie

De watercompensatie van 1800 m² wordt door SDAN gerealiseerd door middel van verbreding van de hoofdwaterloop Waalenburgsingel. Dit is de waterloop aan de oostkant van het peilvak 5170-2, parallel aan de A10, tussen de Zuiderzeeweg en de Beemsterstraat

Fase in de procedure

De totale compensatie (1.800 m²) zal zijn gerealiseerd vóór de oplevering van de eerste woningen van het deelgebied Entreegebied (januari 2008). Dit is het gebied waar de grootste oppervlak verhard zal worden.

Verwijzen naar bestemmingsplan

In de bestemmingsplannen voor de gebieden waar deze overeenkomst betrekking op heeft zal verwezen worden naar deze overeenkomst. Deze overeenkomst wordt als bijlage bij de bestemmingsplannen opgenomen.

Tijdpad

Vooralsnog staan in de planning de volgende opleverdata van de eerste woningen:

Grootslag: december 2006

Waterlandplein: september 2009

Entreegebied: juni 2008

Waterlandscheg: november 2009

Weerenscheg: november 2009

IJdoornlaan: november 2010

Groene Zoom: november 2010

Taakverdeling

SDAN is verantwoordelijk voor het tijdig aanleggen van de extra waterberging en het juridisch-planologisch mogelijk maken van de waterberging. Het beheer en onderhoud van de oevers van de verbrede Waalenburgsingel komt bij het HHNK te liggen, mits deze vanuit het water zijn te onderhouden. HHNK zal voor wat betreft de watercompensatie instemmen met de bestemmingsplannen voor de hierboven genoemde deelgebieden in het kader van het artikel 10 Bro overleg.

Informatieverstrekking

Bij planwijziging en/of vertraging van het project zal het SDAN het HHNK tijdig, schriftelijk, op de hoogte brengen.

Consequenties bij niet nakomen van de afspraken

Indien partijen de in deze overeenkomst neergelegde afspraken niet of niet geheel nakomen, dan wel in geval van handelen of nalaten in strijd met deze overeenkomst is het algemene verbintenissenrecht zoals opgenomen in het Burgerlijk Wetboek van toepassing.

Wijziging van de overeenkomst

1. Indien op grond van veranderde beleidsinzichten en/of gewijzigde/onvoorziene omstandigheden de overeenkomst aanpassing behoeft, zullen Partijen met elkaar in overleg treden om te bezien of, en op welke wijze, de overeenkomst kan worden aangepast.
2. Aanpassingen of wijzigingen waarover tussen Partijen overeenstemming zal worden bereikt, zullen schriftelijk worden vastgelegd en als bijlage aan de overeenkomst worden toegevoegd (en gehecht).

Geschillen over de uitvoering en uitleg van de overeenkomst

1. In geval van geschillen, voortvloeiend uit deze overeenkomst of uit daarop voortbouwende overeenkomsten, zullen partijen trachten deze in eerste instantie op te lossen met behulp van Mediation conform het reglement van de Stichting Nederlandse Mediation INstituut te Rotterdam, zoals dat luidt op de aanvangsdatum van de Mediation.
2. Indien het onmogelijk gebleken is een geschil als hiervoor bedoeld op te lossen met behulp van Mediation, zal dat geschil worden beslecht door de bevoegde rechter.

Deze overeenkomst is ondertekend door de stadsdeelvoorzitter SDAN en de dijkgraaf HHNK.

Bijlage D **RAPPORTAGE VAN DE INSPRAAK OP HET VOORONTWERP – BESTEMMINGSPLAN N.A.V. DE INSPRAAKAVOND OP 8 DECEMBER 2005**

Verslag van de inspraakbijeenkomst op 8 december 2004

Betreft: Inspraakavond voorontwerp bestemmingsplan Waterlandplein
 Datum: 8 december 2004
 Tijd: van 19.30 uur tot 22.00 uur
 Plaats: Vianneycentrum

INSPRAAKREACTIES OP HET VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN WATERLANDPLEIN

Naam	Reactie/vraag	Antwoord/motivering
Dhr. Wessendorp	De voorgenomen bouw van twee torenflats met als hoogste maat 66 meter! Een van deze flats komt op maximaal 18 meter van mijn woning! Realisering van een dergelijk hoog gebouw op een zo korte afstand zal onaanvaardbare gevolgen hebben op mijn woongenot en privacy. Het op voorhand toestemming verlenen om boven op bestaande gebouwen zgn. penthouses te realiseren! Het effect van deze bouw is niet meegenomen in het Hoogbouw effecten rapport. De ontheffing en aanpassing van de geluidhindernorm! De voorgenomen aanpassingen spreken van waardes tot 61 dBa aan de kant van de IJdoornlaan, aan de kant van mijn slaapkamer! TNO rapporten geven aan dat een	Alhoewel een afstand van 18 meter tussen gebouwen in een buitenwijk is niet ongevoelbaar, is naar aanleiding van de inspraak reactie de volgende wijziging in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen: - De positie van de toren langs de IJdoornlaan die bij de Volendammerwegflat is gepland is 10 meter opgeschoven. In plaats van een afstand tussen de nieuwe toren en de bestaande flat van 18 meter is die nu 28 meter. - Deze 'verwijdering' is tot stand gekomen door de maximale bouwveloppe te verkleinen van 30x20 meter tot 28x20 meter. Daarnaast is de toegangsweg tot het plein versmald. Die is op de tekening 25 meter breed in plaats van de oude 27 meter. Daarnaast wordt bij de vormgeving van de woontoren inzicht op elkaar zoveel mogelijk vermeden zodat privacy gewaarborgd blijft. Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten de bouw van penthouses op de Volendammerwegflat niet mogelijk te maken. De mogelijke bouw van penthouses op de Werengouwflat wordt onderzocht. De hoogbouw effect rapportage wordt aangepast. Er is een mogelijkheid om bezwaar te maken tegen de ontheffing wanneer de gemeenteraad daarover een besluit neemt. Via de krant worden de vergaderdata en agenda bekend gemaakt.

	toename van 3 dBA een verdubbeling van het geluid betekent. De voorgenomen bouw van parkeerdekken bovenop de te realiseren winkelruimtes! De realisering van dekken zal niet alleen invloed hebben op mijn uitzicht maar zal ongetwijfeld geluid- en stank overlast geven. Het veranderen van het bestemmingsplan zodat de onder de seniorenflat gesitueerde garageboxen als bedrijfsruimte kunnen worden ingericht! Veranderen van de bestemming van deze boxen zal betekenen dat er naast mijn auto, nog 17 andere auto's beslag zullen leggen op parkeerplaatsen rondom het winkelcentrum! Ook de motivering voor dit plan, zgn. onveilige plinten, is een niet uit de praktijk onderbouwde reden. De realisering van een zgn. bevoorradingsstraat aan de achterzijde van de flat waar ik in woon! De realisering hiervan zal ook alleen maar geluidsoverlast veroorzaken.	De parkeerdekken zullen inderdaad van invloed zijn op het uitzicht. Naar de mogelijkheden van ondergronds parkeren is uitvoerig onderzoek gedaan. Conclusie is dat het realiseren van ondergronds gebouwde parkeerplaatsen op het Waterlandplein leidt tot te hoge financiële tekorten voor de ontwikkelaar. Parkeren op het maaiveld is ook geen optie, de druk op de openbare ruimte wordt dan onacceptabel hoog. Dit alles heeft ertoe geleid dat de beste oplossing een parkeerdek mét plafond, dus een afscherming voor geluid en een afzuiginstallatie voor rook en stank, is. In het ontwerp bestemmingsplan wordt de mogelijkheid om eventueel op termijn veranderen van de functie van de garageboxen planologisch mogelijk gemaakt. Vooralsnog zijn er geen concrete plannen om dit te doen. Deze mogelijkheid is ingegeven door het feit dat wanneer de rest van de omgeving sterk verbeterd wordt, dit een plek is waar de problemen zich naartoe zouden kunnen verplaatsen. Als dat niet het geval blijkt zal de voorgestelde ingreep overbodig zijn en niet plaats vinden. De voormalige onderdoorgang wordt gebruikt als laad en los dok niet als laad en los straat. De vrachtwagens laden in pandig de goederen uit, er is geen geluid overlast te verwachten. De rookgasafvoer wordt mechanisch geventileerd.
P.C. Kauwen	Als er woontorens van 31,5, 64,5 en 48 meter hoog langs de IJdoornlaan komen te staan wordt mijn uitzicht dusdanig belemmerd dat ik in de lente, herfst en winter veel minder zon heb dan nu het geval is. Als er een flat tegenover de Zandvoortstraat komt te staan met een hoogte van 31,5 meter en 8 lagen, hebben de	Uit de bezonningsstudie is gebleken dat bij enkele bestaande woningen het aantal zonnuren afneemt. Het gaat om een paar uren per dag, afhankelijk van het seizoen. Dat de bezonning geheel zal verdwijnen blijkt niet uit dat onderzoek. Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn de gevolgen voor de bezonning van de bebouwing ten westen van het toekomstige plein onderzocht. Resultaat van de studie is dat de nieuwe bebouwing op het plein nauwelijks van invloed is op de

	mensen die in de Zandvoortstraat wonen helemaal geen zonlicht meer. Mijn bezwaar ligt in de hoogte van de flats.	bezonning van de woningen in de Zandvoortstraat en omgeving. Deze bezonningsstudie zal deel uitmaken van het ontwerp bestemmingsplan als bijlage. De geplande torens langs de IJdoornlaan worden niet hoger dan de huidige torenflat langs de Werengouw. Dat is ook een duidelijke randvoorwaarde bij de planontwikkeling geweest.
Dhr. L. Elsinga	In de conclusie van bijlage 1 van het ontwerp bestemmingsplan staat o.a. dat het huidige zicht op de skyline vanuit de huidige bebouwing wordt beperkt. Ik stel dat het toekomstige uitzicht op de skyline gereduceerd zal worden tot nihil. De bebouwing tot een hoogte van 65 meter aan de rand van Waterland zal ernstige horizonvervuiling geven.	Het effect van de geplande nieuwbouw op de horizon is beoordeeld een aangepaste Hoogte Effect Rapportage die als bijlage aan het ontwerp bestemmingsplan is toegevoegd.
Dhr. M. Wessendorp namens de Huurders vereniging Waterlandplein	Bezwaar tegen de voorgenomen bouw van een torenflat van ca. 66 meter zo dicht op het bestaande flatgebouw aan de Volendammerweg, slechts op afstand van ca. 12 of 16 meter. Bezwaar tegen het veranderen van het bestemmingsplan zodat de nu bestaande 18 garages onder de seniorenflat op het Waterlandplein ingericht kunnen worden als	Alhoewel een afstand van 18 meter tussen gebouwen in een buitenwijk is niet ongevoelbaar is, is naar aanleiding van de inspraak reactie de volgende wijziging in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen: • De positie van de toren langs de IJdoornlaan die bij de Volendammerwegflat is gepland is 10 meter opgeschoven. In plaats van een afstand tussen de nieuwe toren en de bestaande flat van 18 meter is die nu 28 meter. • Deze 'verwijdering' is tot stand gekomen door de maximale bouwveloppe te verkleinen van 30x20 meter tot 28x20 meter. Daarnaast is de toegangsweg tot het plein versmald. Die is op de tekening 25 meter breed in plaats van de oude 27 meter. Daarnaast wordt bij de vormgeving van de woontoren inkijk op elkaar zoveel mogelijk vermeden zodat privacy gewaarborgd blijft. In het voorontwerp bestemmingsplan wordt de mogelijkheid om eventueel op termijn veranderen van de functie van de garageboxen planologisch mogelijk gemaakt. Vooralsnog

	bedrijfsruimtes. Bezwaar tegen de ontheffing en aanpassing van de geluidhindernorm. Bezwaar tegen het geven van toestemming om op bestaande en nieuwe woongebouwen penthouses te realiseren. Dat is niet meegenomen in de HER. Wat is het gevolg, vooral voor ouderen, van de in de HER genoemde windturbulentie aan de parkzijde?	zijn er geen concrete plannen om dit te doen. Deze mogelijkheid is ingegeven door het feit dat wanneer de rest van de omgeving sterk verbeterd wordt, dit een plek is waar de problemen zich naartoe zouden kunnen verplaatsen. Als dat niet het geval blijkt zal de voorgestelde ingreep overbodig zijn en niet plaats vinden. In het kader van de bestemmingsplanprocedure vindt een afzonderlijke procedure plaats voor het vaststellen van hogere geluidswaarden. Op 18 november 2004 heeft een hoorzitting plaatsgevonden daar zijn geen insprekers geweest. U kunt nu nog bezwaar maken tegen de ontheffing wanneer de gemeenteraad daarover een besluit neemt. In de krant wordt u hiervan op de hoogte gehouden. De gedachte penthouses zijn "incidentele" locaties op de bestaande woongebouwen. De hoogte effect rapportage wordt hierop nog aangepast. N.a.v de inspraakreacties is besloten om op de galerijflat aan de Volendammerweg geen penthouses te bouwen. Onderzocht wordt of dit wel kan op de torenflat langs de Werengouw. Vóór de definitieve bouwplannen wordt windhinderonderzoek uitgevoerd, daaruit zullen de gevolgen blijken.
--	--	---