

NOTA VAN BEANTWOORDING

INSPRAAK CENTRUM AMSTERDAM NOORD

- 8 december 2003 tot 8 februari 2004 -

Vastgesteld door Dagelijks Bestuur
van Stadsdeel Amsterdam Noord
d.d. 26 maart 2004

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Leeswijzer | 3 |
| 2. | Inspraak CAN..... | 3 |
| 3. | Proces en procedure..... | 8 |
| 4. | Stedenbouwkundige uitgangspunten | 10 |
| 5. | Programma | 11 |
| 6. | Verkeer | 13 |
| 7. | Winkelcentrum | 22 |
| 8. | Sport | 28 |
| 9. | Cultuur | 31 |
| 10. | Bebouwing | 32 |
| 11. | Groen en ecologie..... | 33 |
| 12. | Water | 35 |
| 13. | Milieu..... | 36 |
| 14. | Tijdens de bouw..... | 37 |
| 15. | Overig | 38 |
| 16. | Conclusies | 40 |
| | Bijlagen..... | 41 |
| I. | Verslag inspraakavond d.d. 26-01-04 | 43 |
| II. | Overzicht inspraakreacties..... | 44 |

1. Leeswijzer

In deze Nota van Beantwoording wordt ingegaan op de inspraakreacties over het plan voor het Centrum Amsterdam Noord. De beantwoording van de reacties gebeurt per thema. In hoofdstuk 3 gaat het over Proces en procedure. Vanaf hoofdstuk 4 en verder komen de inhoudelijke thema's aan bod: Stedenbouwkundige uitgangspunten, Programma, Verkeer, Winkelcentrum, Sport, Cultuur, Bebouwing, Groen en ecologie, Water, Milieu en 'Tijdens de bouw'. Op basis van deze thema's is de voorliggende nota opgebouwd, elk hoofdstuk behandelt een ander thema. Een beperkt aantal reacties valt niet onder een van de bovengenoemde thema's en wordt behandeld in het laatste hoofdstuk Overig.

Van alle mondelinge reacties tijdens de inspraakavond is een verslag gemaakt. Dit verslag is opgenomen in bijlage I. Een overzicht met alle schriftelijke -inclusief e-mail- reacties en de inhoudelijke punten daarin is opgenomen in bijlage II. Achter elk inhoudelijk punt in het verslag en in het overzicht wordt verwezen naar de (sub)paragraaf waar de betreffende reactie wordt beantwoord.

2. Inspraak CAN

2.1. Inspraakperiode

Op 2 december 2003 heeft het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel het plan voor het Centrum Amsterdam Noord (CAN) vrijgegeven voor inspraak. De inspraak vond plaats van 8 december 2003 tot 8 februari 2004. Bewoners en belanghebbenden zijn op diverse manieren geïnformeerd over de inspraak en de plannen.

Er is melding gemaakt van de inspraakprocedure in een huis-aan-huiskrant. Er is geadverteerd in de lokale kranten en er is een nieuwsbrief uitgegaan naar de relaties van het Projectbureau CAN. Flyers zijn uitgedeeld in het winkelcentrum Boven 't IJ en verspreid in de omliggende wijken. Er is een website van het CAN waarop informatie staat over het project en de inspraak en waarop de belangrijkste plankaarten staan weergegeven.

De planboeken zijn op verschillende adressen ter inzage gelegd en ter verkoop aangeboden via het stadsdeelnkantoor (zolang de voorraad strekte). Het planboek was tevens op cd-rom verkrijgbaar. Daarnaast zijn er tijdens diverse bijeenkomsten en via de bibliotheken samenvattingen van het plan verspreid. Een groot aantal betrokken partijen, belangengroeperingen en maatschappelijke organisaties en instellingen heeft het integrale planboek ontvangen, om hen expliciet de mogelijkheid te bieden om te reageren op het plan.

In januari is een viertal informatieavonden georganiseerd, twee algemene, een voor ondernemers en eigenaren van het winkelcentrum en een voor de marktkooplieden. In totaal zijn deze avonden door ongeveer driehonderd mensen bezocht. Op deze avonden werd het plan toegelicht. Daarna was er aandacht voor de vragen, waarvoor

de procesmanagers en adviseurs aanwezig waren. Ook zijn presentaties gehouden voor en is gediscussieerd met een aantal andere maatschappelijke organisaties.

Op 26 januari 2004 is een inspraakavond gehouden. Ongeveer 90 mensen hebben deze avond bezocht. Tijdens de inspraakavond is een verslag gemaakt van de mondelinge reacties. Gedurende de hele inspraakperiode zijn verder 81 schriftelijke reacties ontvangen via de post en de e-mail.

| Doelgroep | Datum |
|--|--------------|
| Algemene informatie avond | 12-01-04 |
| Informatie avond voor ondernemers en eigenaren | 13-01-04 |
| Algemene informatie avond | 21-01-04 |
| Inspraakavond | 26-01-04 |
| Informatie avond voor marktkoopliden | 04-02-04 |

2.2. Samenvatting inspraak

Er zijn uiteenlopende reacties binnen gekomen naar aanleiding van de inspraakperiode voor het plan Centrum Amsterdam Noord. De reacties zijn gemengd, zowel positief als negatief. Er zijn kritische vragen over bijvoorbeeld de verkeerssituatie, de veronderstelde verkeersoverlast, de vernieuwing van het winkelcentrum en de bebouwing aan de Loenermark. De positieve reacties gaan onder andere over de stedenbouwkundige visie, het creëren van een nieuw stadshart, de Amsterdam Dome en het cultuurcluster.

Een fundamentele vraag is of Amsterdam Noord wel een vernieuwd centrum nodig heeft. Dit is al in een eerdere fase van de planvorming aan de orde geweest en positief beantwoord in het Masterplan (1998) en in het Stedenbouwkundig programma van eisen (2001). Toen is afgesproken dat hier een nieuw stadshart voor Amsterdam Noord en voor de regio moet komen met het vernieuwde winkelcentrum, sport, cultuur en ontspanning. Het Projectbesluit CAN, dat nu wordt voorbereid, is een verdere uitwerking van dat eerder genomen besluit.

In deze nota van beantwoording wordt verder nauwelijks ingegaan op de positieve reacties. Deze nota gaat in op de negatieve en kritische reacties. Deze hebben met name betrekking op een aantal thema's: het verkeer, de beoogde bebouwing langs de Loenermark, de Amsterdam Dome, de verplaatsing van atletiekvereniging Atos naar de Weeren en de uitbreiding van het winkelcentrum. In onderstaande tabel staat een samenvatting van de belangrijkste punten. Hierna wordt op elk thema uitgebreid ingegaan.

Samenvatting van de belangrijkste punten uit de Nota van Beantwoording.

| para graaf | thema | Samenvatting |
|-------------------|---|---|
| 2.2 | Nut en noodzaak van een vernieuwd centrum | Nut en noodzaak is bepaald in eerdere planfasen (Masterplan en SpvE). Het nu voorliggende projectbesluit is een verdere uitwerking. |
| 4 | Stedenbouwkundige uitgangspunten | Verstedelijking, kwaliteit van de locatie, variatie, krimpen openbare ruimte |

| | | |
|------|-----------------------------------|--|
| 4.1 | Verstedelijking | In eerder vastgesteld beleid is vastgelegd dat hier wordt verstedelijkt. |
| 4.5 | Hoogbouw | Hoogbouw past in het concept-hoogbouwbeleid van het stadsdeel. In de nadere uitwerking worden hoogbouweffectrapportages gedaan. |
| 4.6 | Uitwerking | Uitwerking van vervoersstromen, terrassen, speelplaatsen, kunst, sociale veiligheid, verlichting, speelplaatsen en –speelvoorzieningen en plannen voor kunst in de openbare ruimte. Uitwerking van uitgangspunten over toegankelijkheid voor ouderen en minder validen, architectuur, beeldkwaliteit, duurzame stedenbouw, leefbaarheid, milieu en het burgerinitiatief Bereikbaarheid, Toegankelijkheid, Bruikbaarheid . |
| 5.2 | Woningbouw | Ca. 3377 woningen, verschillende woonmilieus voor verschillende doelgroepen, zoals middengroepen. Er is veel vraag naar grondgebonden woningen. |
| 5.4 | Kantoren | Laat in de planning en worden pas gebouwd als er een afnemer is. |
| 6 | Verkeer | Onderbouwing komt in het concept- verkeer en vervoersplan. Hiervoor is eerst aanvullend onderzoek nodig: verkeerssimulatie en verkeersveiligheidsonderzoek. |
| 6.3 | Ontsluiting Dome en woonwarenhuis | Overlast beperkt voor woongebieden door grote garages in de directe omgeving. Reservering ten behoeve van woonwarenhuis wordt geschrapt. Verkeerssituatie wordt nader onderzocht. |
| 6.8 | Van Heekweg | Het voorstel is om de weg te verlengen onder de NLW door naar de nieuwe woongebieden. Hiermee wordt niet tegemoet gekomen aan de inspraak. Bewoners zullen bij de verdere uitwerking worden betrokken. |
| 6.9 | Waddenweg-viaduct | De noord/zuid verbinding wordt overgenomen door nieuwe op-en afritten van de NLW. De bushaltes komen in het nieuwe busstation bij de N/Z lijn. Zoals blijkt uit de rapportage Mobiliteitsontwikkeling Amsterdam Noord tot 2030 van dIVV van november 2003, zal de sloop van het Waddenwegviaduct met name voor het busverkeer nadelige gevolgen hebben in de periode dat het nieuwe busstation nog niet gerealiseerd is. Voor deze tijdelijke situatie komt een alternatieve route, waarmee de overstapfunctie van de huidige bushaltes gewaarborgd wordt. |
| 6.11 | Nieuwe Purmerweg | Hier komen de nieuwe op- en afritten van de NLW. Deze kruisen het fietspad langs de Nieuwe Purmerweg. Dit wordt op een verkeersveilige manier opgelost. |
| 6.12 | Ontsluiting Jeugdland | Jeugdland is voor auto's bereikbaar via de verlengde van Heekweg en via de Singel. Bereikbaarheid voor openbaar vervoer wordt sterk verbeterd. |
| 6.13 | Parkeren | Er komen parkeergarages. Bij de garage op de plek |

| | | |
|------|--------------------------------|--|
| | | van het voormalige stadsdeelkantoor is voldoende ruimte om veilig in-en uit te rijden. |
| 6.15 | Betaald parkeren | De Centrale Stad heeft het voornemen om met de oplevering van de eerste parkeergarage (2007) betaald parkeren in te voeren in het plangebied. Om te voorkomen dat er overlast ontstaat in de nabijgelegen woonbuurten en om een kostendekkende exploitatie van de gebouwde voorzieningen mogelijk te maken, zal in de directe omgeving ook een vorm van parkeerregulering moeten worden ingevoerd. |
| 6.18 | Openbaar vervoer | Hoe de bussen gaan rijden na gereedkomen van de N/Z lijn is nog niet bekend. |
| 6.19 | N/Z lijn | Doortrekken van de lijn tot boven de ringweg past niet in dit plan, aangezien de A-10 de harde contour is voor bebouwing. |
| 6.20 | Fietsverkeer | Vanwege de verstedelijking in dit gebied zijn enkele alternatieven opgenomen t.o.v. het hoofdnet fiets. |
| 6.21 | Fietstunnel Scheurleerweg | N.a.v. inspraak zal er een tunnel komen onder de IJdoornlaan bij de Scheurleerweg voor fietsers en voetgangers. |
| 6.22 | Fietstunnel Hisgenpad | N.a.v inspraak is het voorstel om de tunnel open te laten. En bij het uitwerkingsbesluit voor de bebouwing van de NLW te beslissen of de tunnel open blijft of dichtgaat. |
| 7 | Winkelcentrum | Het plan voorziet in een uitbreiding en versterking door een mix van nieuwe functies. Zo ontstaat een stedelijk centrum. |
| 7.3 | De detailhandels-structuurnota | Er is ruimte voor uitbreiding van diverse soorten winkels |
| 7.4 | De opzet | Het huidige winkelcentrum is de basis voor de nieuwe ontwikkeling. Er komen routes bij. Het wordt mogelijk lussen te lopen. |
| 7.5 | Oostzijde winkelcentrum | De oostzijde wordt versterkt door een parkeergarage op de plek van het voormalige stadsdeelkantoor. |
| 7.12 | Dome en woonwarenhuis | De reservering ten behoeve van het woonwarenhuis (30.000 m2) wordt uit het plan geschrapt. De verkeerskundige en financiële gevolgen hiervan worden onderzocht. Voor de Dome wordt een apart haalbaarheidsonderzoek gedaan, waarbij de verkeersafwikkeling een belangrijke rol speelt. |
| 7.15 | Bouwblok boven horecaboulevard | Plan wordt nader zorgvuldig uitgewerkt in goed overleg met de betrokkenen. |
| 7.16 | Markt | Er worden drie locaties mogelijk. Bij de huidige bomengarage, bij het fonteinplein (tijdelijk eventueel definitief), en in noord-zuidrichting op de overgang tussen het oude en nieuwe winkelgebied. De uitwerking zal in samenwerking met de marktcoördinatoren plaatsvinden. |
| 8 | Sport | Topsport in Amsterdam Dome, breedtesport in sporthal en op –velden |

| | | |
|-----------|--------------------------------|---|
| 8.2 | Breedtesport | Het is de bedoeling sporthal Elzenhagen te vervangen bij de Dome en anders op een andere plaats |
| 8.4 / 8.5 | DWV / ATOS | De mogelijkheden worden onderzocht om zowel ATOS als DWV in –cq. in de directe omgeving van- het plangebied te behouden. Bij dit onderzoek worden ook de sportvelden aan de overzijde van het NHK betrokken. |
| 8.8 | Amsterdam Dome | De haalbaarheid wordt onderzocht. Zoveel mogelijk voorkomen van overlast (geluid, verkeer) wordt hierin meegenomen. |
| 9 | Cultuurcluster | De haalbaarheid wordt onderzocht. |
| 10 | Bebouwing | Op een aantal plekken komt hoogbouw. Dit past in het concept-hoogbouwbeleid van het stadsdeel. Effecten van hoogbouw worden in een hoogbouweffect-rapportage nader onderzocht. |
| 10.2 | Bebouwing Loenermark | Het voorstel is om de bebouwing langs de banaanvormige flats van de Loenermark zodanig aan te passen dat voor zover mogelijk tegemoet wordt gekomen aan bezwaren. Opbrengsten en programma blijven intact. |
| 10.3 | Hoogbouw vervoersknoop | Geen aanpassing |
| 10.4 | Gebouw Singel/Nieuwe Purmerweg | Het voorstel is om de bebouwing zodanig aan te passen dat voor zover mogelijk tegemoet wordt gekomen aan bezwaren. Opbrengsten en programma blijven intact. |
| 10.5 | Bebouwing winkelcentrum | Geen aanpassing |
| 10.6 | Bebouwing tegenover Wasknijper | Geen aanpassing |
| 11 | Groen en ecologie | Er verdwijnt groen. De structuur en kwaliteit van het overige groen wordt versterkt (o.a. zone langs NH-kanaal). Dit onderdeel komt terug in de uitwerking en bij de M.E.R. |
| 12 | Water | Water is een belangrijk aspect. De eisen zoals nu bekend, zijn verwerkt in het plan. Het nat structuurplan wordt geactualiseerd en verwerkt bij de uitwerking. |
| 13 | Milieu | Er komt een milieueffectrapportage voor het totale plan. |
| 14 | Tijdens de bouw | Er is overlast. Deze wordt zoveel mogelijk beperkt. Hiervoor is het zogenaamde BLVC –(Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) beleid vastgesteld. In de definitieve versie van het planboek wordt hierover een paragraaf toegevoegd |

3. Proces en procedure

3.1. Beleidskader

Het Structuurplan Amsterdam (2003) en de Toekomstvisie Panorama Noord (2001) vormen het beleidskader voor het CAN. Deze plannen hebben een eigen besluitvormings- en inspraaktraject doorlopen en staan middels deze inspraakprocedure niet ter discussie. Afstemming tussen de afzonderlijke deelprojecten binnen Noord vindt plaats binnen het stadsdeel

3.2. Informatievoorziening

Nadat het Dagelijks Bestuur het plan had vrijgegeven voor inspraak, is huis aan huis de CAN-krant verspreid, zijn flyers uitgedeeld in het winkelcentrum en in de omliggende buurten. Er zijn publicaties geweest in locale bladen. Tevens is er een aantal informatie-avonden gehouden waarop het plan uitgebreid is toegelicht en ingegaan is op vragen. Het planboek lag op een aantal plaatsen ter inzage en was te koop bij het stadsdeel zolang de voorraad strekte. Daarnaast was er informatie beschikbaar op de website. Hiermee is het uiterste gedaan om belangstellenden, omwonenden en belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren. Voor nadere informatie en het inzien kunnen mensen altijd contact opnemen met de projectleiding van het CAN.

In oktober 2003 is er een informatie-avond gehouden over het verlengen van de Van Heekweg. Tijdens de informatie-avonden van het CAN in januari 2004 is de verlengde Van Heekweg ook aan de orde geweest en is een globaal ontwerp voor de weg en het viaduct getoond. Tijdens de inspraak van het CAN, konden mensen een formele inspraak reactie geven op de plannen voor het verlengen van de Van Heekweg.

3.3. Inspraakprocedure

Het plan, met daarin de aanpassingen naar aanleiding van de inspraak, biedt het ruimtelijk kader voor de verdere uitwerking. Op een aantal punten is het plan globaal. Dat is in deze fase aan te bevelen zodat er voldoende flexibiliteit is om veranderende omstandigheden te kunnen verwerken in de uitwerking. Een gedetailleerde invulling komt in de uitwerking.

De inspraakprocedure is gestart met een informatieronde, bedoeld om bewoners, belanghebbenden en overige belangstellende kennis te laten nemen van de voorgestelde plannen. Met de daaropvolgende inspraak kan iedereen zijn meningen over de plannen kenbaar maken. Alle reacties worden op een rij gezet met een voorstel om een en ander wel of niet over te nemen in het plan. Deze zogenaamde Nota van Beantwoording maakt deel uit van de besluitvorming over het plan en de Stadsdeelraad zal hierover uiteindelijk een oordeel vellen. Zoals in een reactie aangegeven, maken niet openbaar behandelde stukken geen deel uit van het plan zoals dat ter inspraak is voorgelegd.

3.4. Ondernemers winkelcentrum

De winkeliers en eigenaren van het winkelcentrum zijn uitgebreid geïnformeerd over planvorming voor het CAN, het distributieplanologisch onderzoek en de detailhandelsstructuurvisie. Regelmatig heeft overleg plaatsgevonden tussen het projectbureau CAN en de vertegenwoordigers van de ondernemers. Uitkomsten van dit overleg zijn meegenomen in de planvorming en hebben geleid tot planaanpassing. Mede om die reden is bijvoorbeeld het eerder gehanteerde model van (gedeeltelijke) sloop van het winkelcentrum geheel verlaten.

Informatievoorziening en overleg met de ondernemers heeft zorgvuldig plaatsgevonden, maar heeft nog niet tot overeenstemming geleid. De Vereniging van Eigenaren is van mening dat de gevolgde procedure onzorgvuldig was. Afgesproken is dat binnenkort een nieuwe start van het overleg zal plaatsvinden.

3.5. Participatie bij uitwerking

Verschillende commerciële en maatschappelijke partijen gaven gedurende de inspraakperiode aan betrokken te willen worden of blijven bij het vervolg. Zij gaven aan dat zij zelf ook initiatieven willen ontplooiën binnen het CAN. Dit zijn bijvoorbeeld initiatieven in de detailhandelsector, maatschappelijke en culturele voorzieningen.

Voor bepaalde onderdelen en bepaalde deelgebieden zullen bewoners inspraak krijgen bij het ontwerpproces. Hoe dat precies wordt vormgegeven is afhankelijk van welk deelgebied het betreft en zal nader uitgewerkt worden.

Ook de Initiatiefgroep toegankelijkheid Amsterdam Noord wenst betrokken te worden bij de uitwerking. De notitie van de initiatiefgroep die door de Stadsdeelraad is vastgesteld, wordt meegenomen als richtlijn bij de uitwerking (zie ook paragraaf 6.6). De woningbouwcorporatie de Key zou graag een rol spelen bij de uitwerking van de plannen, met name aangaande de relatie met de jongerenflat van de Key. Hierover zal nader overleg worden gevoerd.

3.6. Bestemmingsplan

Op basis van het plan zoals dat in de komende periode ter besluitvorming wordt voorgelegd, aangepast naar aanleiding van de inspraak, zal het bestemmingsplan worden opgesteld. De werkzaamheden voor het bestemmingsplan zijn onlangs opgestart en zijn gekoppeld aan de werkzaamheden voor de milieu effect rapportage (zie paragraaf 13.1).

4. Stedenbouwkundige uitgangspunten

4.1. Verstedelijking

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de beoogde verstedelijking in dit gebied en de daarbij behorende hoogbouw. Dat er sprake is van verstedelijking in dit gebied is al eerder vastgelegd in de Toekomstvisie Panorama Noord en in eerdere fasen van het plan. Er is expliciet aangegeven welke gebieden daarvoor in aanmerking komen en welke groen moeten blijven. Dit gebied met een bestaand winkelcentrum, dichtbij belangrijke toegangswegen en met de Noord/Zuid lijn in het vooruitzicht, leent zich voor verstedelijking.

4.2. Kwaliteit van de locatie

Een stedenbouwkundig uitgangspunt is tevens dat de eigenschappen van de plek, het uitgangspunt van het ontwerp dienen te zijn. Dit heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat in het woongebied ten westen van de NLW wordt teruggegrepen op de structuur van Waterland. Het mee laten waaieren van de woonstraatjes met de kromming van de singel is niet aan de orde geweest.

4.3. Variatie

Variatie tussen de diverse onderdelen van het plangebied is tevens een uitgangspunt. Dit voorkomt dat er overal een gemiddelde hoogte en uitstraling ontstaat. Er is afwisseling, ruimte voor diverse doelgroepen en diverse woon- en werkmilieus. Zo is er sprake van een grondgebonden woonmilieu in lage dichtheden, mede naar aanleiding van het afzetbaarheidsadvies van de centrale stad (zie paragraaf 5.2) en een meer stedelijk en levendig milieu bij de vervoersknoop in hoge dichtheden met veel verschillende functies. Bij de vervoersknoop is ruimte voor hoge bebouwing en voor grote bouwvolumes.

4.4. Openbare ruimte

Een volgend uitgangspunt is om de openbare ruimte te krimpen en geen brede straten en grote pleinen te ontwerpen. Dit is met name zichtbaar in het centrumgebied tussen stadsdeelhuis en het bestaande winkelcentrum. Mensen gaan graag naar een binnenstad omdat het daar levendig is en allerlei functies dichtbij elkaar liggen. Hierdoor is het sneller gezellig, zijn er meer ontmoetingen en is er meer sociale controle. Kleine knikken in de gevelrooilijnen zorgen juist in het centrumgebied voor een afwisselend en steeds veranderend karakter van de straten en het gezichtsveld.

4.5. Hoogbouw

De beoogde verstedelijking heeft tot gevolg dat op een aantal plekken het karakter en het uitzicht van Noord zal veranderen. Op sommige plekken wordt hoogbouw toegevoegd. In het kader van het hoogbouwbeleid heeft het stadsdeel een visie ontwikkeld (op dit moment in concept). Deze geeft aan op welke plekken en in welke

hoogte er gebouwd moet worden. De plannen voor het CAN voldoen hieraan. In de verdere uitwerking wordt de hoogbouw nader onderzocht op windhinder, bezonning enzovoort. In Amsterdam is de zogenaamde hoogbouw effectrapportage (h.e.r. procedure) ontwikkeld waarin deze aspecten worden meegenomen. Onder het hoofdstuk Bebouwing in deze nota (zie paragraaf 10.1) wordt op een aantal onderdelen van het plan specifieker in gegaan.

4.6. Uitwerking

Inrichtingsplannen voor de openbare ruimte zullen in de volgende fase worden uitgewerkt. Daarin wordt vastgesteld hoe de verschillende vervoersstromen worden afgewikkeld. Ruimte voor terrassen en het gebruik en de inrichting van het water worden daarbij nader bepaald. Bij de uitwerking van de plannen zullen speelplaatsen en speelvoorzieningen meegenomen worden. Er zal aandacht zijn voor verlichting en sociale veiligheid. Ook zal er aandacht zijn voor kunst in de openbare ruimte plannen. Het stadsdeel stelt financiële middelen beschikbaar voor kunstprojecten in Noord. Voor de kunst in het CAN kan onder meer een beroep worden gedaan op deze middelen. Het voorstel in de nieuwe Nota Kunst en Cultuur is om deze middelen toe te wijzen aan Shell en CAN. Tevens wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor minder validen.

In de uitwerking wordt het ontwerp van de gebouwen, de infrastructuur en de openbare ruimte nader gedetailleerd. Daarbij wordt rekening gehouden met bestaande kwaliteiten. Een aantal overige uitgangspunten wordt nu wel benoemd in het plan en verder uitgewerkt in de deelgebieden. Het betreft bijvoorbeeld de toegankelijkheid voor ouderen en minder validen, uitgangspunten met betrekking tot architectuur, duurzame stedenbouw, leefbaarheid en milieu. Rekening wordt gehouden met een goed inpassing van inpandig parkeren op sommige plekken, met onderhoud en beheer.

4.7. Beeldkwaliteit

In het planboek wordt een samenvatting gegeven van de spelregels voor beeldkwaliteit voor de verschillende gebieden. Deze spelregels verwijzen onder meer naar het de traditionelere bebouwing van Amsterdam-Noord en Waterland. Voor de stedelijke woongebieden wordt dit anders ingevuld dan voor de woningen in de centrumstrip, passend bij het betreffende deelgebied. Dit onderdeel wordt ten behoeve van de uitwerking per deelgebied nog nader geconcretiseerd in een beeldkwaliteitsplan.

5. Programma

5.1. Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Het huidige plan behelst een uitwerking en verbetering van het eerder vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). Hierin was sprake van een programma van ca 720.000 m². Gezien de lange looptijd van het project was flexibiliteit toen ook al een belangrijk uitgangspunt. Vandaar dat een bandbreedte was bepaald tussen minimaal ca. 490.000 m² en ca. 840.000 m². Het nu

voorliggende plan komt uit op ca. 860.000 m². Deze verdichting van ca. 20.000 m² wordt deels veroorzaakt door een toename van het woningaantal, de sportvoorzieningen en het multifunctionele programma. Dit wordt acceptabel geacht.

5.2. Woningbouwprogramma

De krapte op de woningmarkt, landelijk maar zeker ook in Amsterdam, duidt erop dat er sprake is van een behoefte aan (betaalbare) woningen. Het CAN zal in die behoefte voorzien. Daarbij moet gezegd worden dat het programma ook divers en flexibel is. Hiermee kan ingesprongen worden op een veranderende markt, andere wensen en behoeftes.

De variatie in het plan tussen centrumstrip en woongebieden leidt tot een aantal verschillende milieus. Zo worden in het CAN grondgebonden woningen gebouwd, een zeer gewenst en goed afzetbaar woonmilieu. Naar aanleiding van een eerdere versie van het plan is op verzoek van het stadsdeel een zogenaamd afzetbaarheidsadvies opgesteld. De stuurgroep woningbouw adviseerde in maart 2003 heel nadrukkelijk om in het CAN-gebied niet teveel in te zetten op een centrumstedelijk milieu met veel gestapelde woningen, aangezien daar te weinig vraag naar is onder bewoners.

Het ontwerp wordt in de volgende fase uitgewerkt en dan wordt nader bepaald welke bouwvolumes exact aan welke woning wordt toebedeeld. Woningtypes zijn op dit moment nog niet verder uitgewerkt. Een drive-in type woning waarbij parkeren van de straat wordt gehaald is een van de mogelijkheden.

5.3. Doelgroepen

Het CAN houdt rekening met verschillende doelgroepen in Noord. De voorzieningen van het CAN zullen aansluiten bij de bevolking van Noord en bij alle lagen in de bevolking, zowel wat de woningen betreft, als de winkels en de maatschappelijke en culturele voorzieningen.

De differentiatie in het woningbouwprogramma is 30% sociale huur, 40% voor de middengroepen en 30% dure woningen.

De doelgroep van 55+ wordt expliciet in de plannen genoemd als een belangrijke doelgroep. Een deel van de woningbouw in het CAN zal dus ook op deze groep geschikt gemaakt worden. Daarnaast worden er woningen gerealiseerd voor specifieke doelgroepen als ouderen en minder validen en woningen gerelateerd aan maatschappelijke zorg.

5.4. Kantorenprogramma

Het plan voorziet in kantoren. Dit programma staat laat in de planning. Tegen de tijd dat dit deelgebied aan snee is, zal opnieuw bekeken worden hoe de markt er uit ziet. Bij een tegenvallende marktontwikkeling kan nog worden onderzocht of het niet beter is om hier ook woningen te bouwen. Het plan zoals het er nu uit ziet is namelijk flexibel. Conform de afspraken binnen de gemeente wordt er pas gebouwd als er een afnemer is. Bovendien worden de kantoorontwikkelingen stedelijk goed gemonitord.

6. Verkeer

6.1. Verkeer algemeen

Centrum Amsterdam Noord is goed bereikbaar voor zowel autoverkeer, openbaar vervoer als langzaam verkeer. Vanaf 2011 is bovendien gebruik te maken van de hoogwaardige en frequent rijdende Noord/Zuidlijn. Centrum Amsterdam Noord kent dan ook een duidelijke oriëntatie op de Noord/Zuidlijn. Het openbaar vervoer is een van de dragers van de stedelijke ontwikkeling van het centrumgebied van Amsterdam-Noord.

Samengevat is de verkeerskundige insteek van Centrum Amsterdam Noord als volgt:

- inspelen op de Noord/Zuidlijn;
- autoverkeersdruk concentreren op de halfhoge wegen;
- toereikende parkeervoorzieningen maken;
- grote parkeergelegenheden bij de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan situeren;
- aantrekkelijk fietsnet en stallingvoorzieningen realiseren;
- comfortabel, verkeersveilig en aantrekkelijk centrumgebied ontwikkelen.

6.2. Verkeer en vervoersplan

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de verkeerssituatie. Hoe wordt het verkeer verwerkt, kan het wegennet het aantal auto's wel aan, mede gezien de nieuwe functies die worden toegevoegd. Hierbij verwijst men vaak expliciet naar de situatie rond de Amsterdam Dome.

Het verkeer is een essentiële en kritische factor. De plannen voor het CAN zullen in de volgende fase verder worden uitgewerkt. Dat geldt dus ook voor het ontwerp van het bus- en metrostation en omgeving. Daarmee wordt ook een meer gedetailleerd inzicht verkregen in het verkeer en de afwikkeling van de verkeersstromen. De zorg van de insprekers met betrekking tot de verkeerssituatie in het algemeen is begrijpelijk. Dit punt blijft ook in de verdere uitwerking aandacht houden.

Voor het CAN is een apart Verkeer en Vervoerplan gemaakt om het verkeer en parkeren nadrukkelijk te analyseren, te onderzoeken en goede oplossingen te bieden. Dit Verkeer en Vervoerplan is in concept gereed en verwerkt in het voorliggende plan. Dit concept Verkeer en Vervoerplan wordt nu niet vastgesteld. Eerst wordt vervolgonderzoek uitgevoerd in nauw overleg met de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer. Dit betreft een dynamische verkeerssimulatie en een verkeersveiligheidsonderzoek. Ook in het kader van de milieu effect rapportage wordt de verkeersbelasting van het centrumgebied onderzocht (zie paragraaf 13.1).

6.3. Ontsluiting Dome en woonwarenhuis

Door het situeren van de grote bezoekersgarages bij de Nieuwe Leeuwarderweg en de IJdoornlaan, zal de overlast voor woongebieden beperkt zijn. Om de

bereikbaarheid te garanderen is het wel noodzakelijk dat de opstelcapaciteit bij de verkeerslichtenregelingen wordt uitgebreid. Dit is dus aan het Stedenbouwkundig Plan verbonden.

De insteek is om de Dome en het woonwarenhuis zo direct mogelijk vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg te ontsluiten. Om een soepele doorstroming mogelijk te maken zullen ook voorwaarden aan de interne circulatie binnen de Dome en het woonwarenhuis gesteld worden. Overigens is de lastigste situatie, het uitrijden van het verkeer uit de Dome, in de late avonduren of de zaterdag. Het reguliere verkeersaanbod op de Nieuwe Leeuwarderweg is op die uren aanzienlijk lager dan in de werkdagspitsen. De verkeersdruk bij evenementen in de Dome en gelijktijdig functioneren van de winkelvoorzieningen, zal met een verkeerssimulatie worden onderzocht.

Op dit moment vindt een haalbaarheidsstudie plaats naar de Dome in het CAN. Bij deze studie worden ook de bereikbaarheid, de consequenties voor de diverse verkeersstromen, de verwevenheid met de vervoersknoop en de verkeersveiligheid nader onder de loep worden genomen.

Tijdens de inspraak zijn alternatieve tracés en maatregelen voorgesteld voor de aansluiting aan de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg op de IJdoornlaan, om de overlast voor de omliggende bebouwing te beperken. Deze alternatieve tracés bleken ruimtelijk en/of verkeerstechnisch niet mogelijk of niet wenselijk.

Gezien de complexiteit van de verkeersafwikkeling ter plekke en de impact van twee grote verkeersaantrekkende functies als een woonwarenhuis en de Dome, wordt voorgesteld de reservering ten behoeve van het woonwarenhuis te schrappen. Onderzocht zal worden wat hiervan de financiële en verkeerskundige gevolgen zijn (zie ook paragraaf 7.12).

6.4. Toegankelijk centrum, ook tijdens de bouw

Woningen, bedrijven en voorzieningen in het centrum blijven gedurende de bouw bereikbaar. Het motto 'tijdens de verbouwing gaat de verkoop door' nemen wij letterlijk. Dat geldt ook voor parkeren, openbaar vervoer en toegankelijkheid voor scholieren, ouderen en minder validen. Dit impliceert overigens niet dat er geen veranderingen in routes zullen plaatsvinden of geen hinder op zal treden. Dat is aan bouwen verbonden (zie ook hoofdstuk 14).

6.5. Nieuwe Leeuwarderweg/Noord/Zuidlijn

Het ontwerp van de bebouwing langs de Nieuwe Leeuwarderweg, van de infrastructuur en de openbare ruimte zal in de volgende fase nader uitgewerkt worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de benodigde capaciteit, doorstroming en veiligheid.

Omdat ook de Noord/Zuidlijn in dezelfde periode in de middenberm van de Nieuwe Leeuwarderweg wordt aangelegd, wordt de uitvoering van de projecten goed afgestemd. De wijze waarop de verkeersafwikkeling op de Nieuwe Leeuwarderweg tijdens de bouw van de Noord/Zuidlijn plaatsvindt wordt door het projectbureau Noord/Zuidlijn nog onderzocht (zie ook hoofdstuk 14).

6.6. Toegankelijkheid minder validen

Bij het ontwerpen van de openbare ruimte zal uitdrukkelijk aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid voor de minder validen. Daarbij worden de hiervoor bestaande normen toegepast, te weten de richtlijnen van het stadsdeel met betrekking tot toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen. Te denken valt aan banken om te rusten, voorkomen van hoogteverschillen, invalidenparkeerplaatsen bij de uitgang van de parkeeraccommodaties, ruimte voor rijden en stallen van scootmobiel en dergelijke. Ook met het afzetten en ophalen van kinderen wordt rekening gehouden.

Het burgerinitiatief Bereikbaarheid, Toegankelijkheid en Bruikbaarheid (BTB) heeft tot doel de bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte en openbare gebouwen te verbeteren. De aanbevelingen van dit burgerinitiatief worden voor zover mogelijk overgenomen met inachtneming van de motie die hierover is aangenomen in de stadsdeelraad over de financiële dekking hiervan.

6.7. IJdoornlaan

De IJdoornlaan tussen Singel en oostelijke op/afrit Nieuwe Leeuwarderweg wordt naar het noorden verplaatst en verbreed zoals in de plankaarten staat ingetekend. De opstelvakken op de IJdoornlaan tussen Singel en oostelijke op/afrit worden uitgebreid om het verkeer goed te kunnen afwickelen. Het is niet de bedoeling om de overige wegvakken van de IJdoornlaan te verbreden naar 2 x 2 rijstroken, omdat hier vanuit de verkeersintensiteiten geen aanleiding toe is. Bovendien is het niet de bedoeling de capaciteit van de IJdoornlaan zodanig op te voeren dat een voor sluijverkeer aantrekkelijk alternatief voor de A10 ontstaat.

Tussen de Cleijndertweg en de Weeversweg wordt de IJdoornlaan niet gewijzigd. Het verkeer vanaf de A10 blijft dus van de IJdoornlaan gebruik maken. Reeds bestaande verbindingen met de Banne/Buiksloot blijven gehandhaafd.

6.8. Van Heekweg

In het plan voor het CAN is het voorstel om de Van Heekweg door te trekken onder de Nieuwe Leeuwarderweg en op die manier de nieuwe woonwijk en Jeugdland te verbinden met de bestaande wijk Nieuwendam. Een aantal omwonenden heeft aangegeven bezwaar te hebben tegen het doortrekken van deze weg. Het bezwaar is tweeledig: er verdwijnt groen en er komt een weg voor de deur. Men is bang voor overlast.

Het voorstel is om niet tegemoet te komen aan de bezwaren en de weg wel aan te leggen, zoals aangegeven in het plan. In dit geval prevaleert het belang van een goede ontsluiting van het nieuwe woongebied boven het belang van de omwonenden aan de Cleijndertweg.

Hoewel de situatie ter plaatse verandert ten opzichte van de huidige situatie, zal in de uiteindelijke situatie een woonomgeving ontstaan die ook bij de omliggende woningen wordt aangetroffen. De verkeersprognose wijzen uit dat het karakter van de doorgetrokken Van Heekweg niet afwijkt met de wegen die elders in Nieuwendam

te vinden zijn, zoals de Werengouw of de Cleijndertweg. De weg zal bestaan uit twee rijstrokken, een fietspad, een wandelpad en een sloot. De bedoeling is dat ook de bus in de toekomst over deze weg gaat rijden. Door het bundelen van de verkeersstromen en de breedte van het viaduct, zal ook in sociaal opzicht een veilige doorgang ontstaan. Het doortrekken van de Van Heekweg vermindert de barrière van de Nieuwe Leeuwarderweg. Bij de verdere uitwerking zullen de omwonenden betrokken worden bij de inrichting van dit gebied. Openbare verlichting in de viaducten wordt geregeld.

6.9. Viaduct Waddenweg

De sloop van het Waddenweg viaduct is een voorwaarde voor het creëren van een aaneengesloten en voor voetgangers aantrekkelijk centrumgebied. De functie van het Waddenwegviaduct voor het autoverkeer naar het gebied ten zuiden van het winkelcentrum wordt overgenomen door de aan te leggen noordelijke op- en afrit van de Nieuwe Purmerweg naar de Nieuwe Leeuwarderweg. In geringe mate neemt ook de Singel een functie voor doorgaand verkeer over. Vooral het verkeer dat wil parkeren bij het winkelcentrum en nu via de Waddenweg naar de parkeerterreinen rijdt, zal nu al direct vanaf de IJdoornlaan de parkeergarage inrijden en weer verlaten. De verkeerscapaciteit van de huidige Waddenweg wordt bepaald door de rotonde. Omdat voor dit verkeer meerdere alternatieve routes worden gerealiseerd, zal de verkeersstroom zich makkelijker bewegen.

Voor het verkeer betekent dit een toegenomen afstand van ten hoogste 1 km (een ruime minuut rijtijd) per richting, afhankelijk van herkomst en verdere bestemming. Er is geen directe verbinding voor verkeer tussen Nieuwe Purmerweg en tankstation langs de IJdoornlaan voorzien. Die directe verbinding is nu ook niet aanwezig. Verkeer met deze bestemming kan via het Buikslotermeerplein om het winkelcentrum rijden.

6.10. Bushaltes op het Waddenwegviaduct

Het Waddenweg viaduct heeft een belangrijke functie voor busverkeer. Er rijden veel bussen en er zijn een aantal bushaltes. De bussen zullen in de toekomst ook over de Singel gaan rijden. De nieuwe bushaltes komen in het busstation Buikslotermeerplein, dat gelijktijdig met de Noord/Zuidlijn in gebruik genomen wordt. Zoals blijkt uit de rapportage Mobiliteitsontwikkeling Amsterdam Noord tot 2030 van DIVV van november 2003, zal de sloop van het Waddenwegviaduct met name voor het busverkeer nadelige gevolgen hebben in de periode dat het nieuwe busstation nog niet gerealiseerd is. In deze tussenliggende fase zal voor het busverkeer een goede alternatieve route door het gebied tussen het Stadsdeelkantoor en het bestaande winkelcentrum worden geboden. Aan deze alternatieve route komen ook de tijdelijke haltes, waarmee de overstapfunctie van de huidige bushaltes gewaarborgd wordt.

6.11. Nieuwe Purmerweg

In het plan wordt voorgesteld om bij de Nieuwe Purmerweg op- en afritten naar en van de Nieuwe Leeuwarderweg richting A10 toe te voegen. Deze nieuwe op- en afritten zijn nodig om een nieuwe noord-zuid verbinding te maken vanwege de sloop van het Waddenwegviaduct, hetgeen een voorwaarde is om een aantrekkelijk en

aaneengesloten centrumgebied te kunnen realiseren. Door de extra op- en afritten bij de Nieuwe Purmerweg gaat de Nieuwe Leeuwarderweg beter functioneren als gebiedsontsluitende weg en wordt het verkeer in en rond het centrumgebied beter verdeeld in plaats van geconcentreerd op de op- en afrit bij de IJdoornlaan.

De op- en afritten kruisen het bestaande fietspad langs de Nieuwe Purmerweg. Sommige insprekers maken zich zorgen over de verkeersveiligheid voor fietsers. Het uitgangspunt is om in de verdere uitwerking hiervoor een veilige oplossing te ontwerpen. De kruising wordt omgevormd tot twee halve rotondes, waardoor de rijsnelheid sterk gereduceerd wordt. Ook de fietser kan veilig oversteken: ongeregeld en door voorrang ondersteund. Er zijn in Amsterdam meerdere plekken waar een vergelijkbare situatie veilig is opgelost (zie vergelijkbare wegsituatie Gooiseweg - Bijlmerdreef).

De nieuwe aansluiting komt uit op de Nieuwe Purmerweg. Verkeersonderzoek wijst uit dat de kruispunten met de Singel, Nieuwe Leeuwarderweg en Waddenweg het auto- en busverkeer kunnen verwerken.

Een inspreker geeft aan dat de bestendigheid van de verkeersveiligheid van de oversteekplaatsen voor de nieuwe op- en afrit naar de Nieuwe Leeuwarderweg twijfelachtig te vinden. Bij de detaillering van het ontwerp zullen de eisen en richtlijnen worden gehanteerd die gelden voor dergelijke situaties. De intensiteiten zijn zodanig dat hier een verkeersveilige situatie kan worden gecreëerd.

6.12. Ontsluiting Jeugdland

Jeugdland is straks voor het autoverkeer op meerdere manieren bereikbaar: via de Singel, via de verlengde Van Heekweg en via de afrit vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg en de Singel. Dit is een verbetering van de toegankelijkheid ten opzichte van de huidige situatie. Met de auto zullen de bewoners van Jeugdland in de toekomst voornamelijk via de nieuwe woonstraat direct ten zuiden van de brug het gebied verlaten. De mate van verkeersbelasting in deze korte straat is gebruikelijk voor woonstraten. De nieuwe woonstraten in de westelijke woongebieden worden als 30 km/uur gebied ingericht, waarmee een verkeersveilige omgeving wordt geschapen. De bedoeling is dat er een bus gaat rijden over de Singel. Hiermee wordt Jeugdland goed bereikbaar voor het openbaar vervoer, driekwart van de woningen ligt binnen de 400m contour.

Een van de eerste projecten van het CAN is realisatie van het verlengen van de Van Heekweg en het aanleggen van het viaduct. Zodra deze verbinding is gerealiseerd, kan het bouwverkeer apart worden afgewikkeld. De Scheurleerweg blijft ten alle tijden beschikbaar als een openbare weg. Dit is geen onderdeel van het bouwterrein en kan aangewend worden voor de ontsluiting van Jeugdland. Daarbij zal er aandacht zijn voor de verkeersveiligheid (zie ook hoofdstuk 14).

6.13. Parkeren

Alle nieuwe bebouwing in het gebied zal worden voorzien van toereikende goed bereikbare parkeergelegenheid. Dit geldt zowel voor de winkels, de voorzieningen als de woningen (zie ook paragraaf 7.8 over betaald parkeren in het centrum).

Niveau verschillen tussen parkeren en winkels kunnen op diverse manier worden opgelost, bijvoorbeeld met liften of rolbanen. (Nood)verlichting en ventilatie wordt meegenomen in het ontwerp.

De parkeergelegenheid op straat wordt vervangen door parkeren in garages of gebouwen. Aan de zuidzijde van het winkelcentrum is een parkeergebouw op de huidige locatie van de sociale dienst en het voormalige stadsdeelkantoor gedacht. Hierdoor is ook langs Werengouw parkeren mogelijk. De parkeerplaatsen tegenover het Plan van Gool blijven bestaan.

6.14. Parkeren Dome en woonwarenhuis

Voor het woonwarenhuis zijn 1.200 parkeerplaatsen voor eigen gebruik gepland. Het parkeren in de Dome zal op eigen terrein, in de kantorenstrook en in het woonwarenhuis worden opgevangen. Deze parkeervoorzieningen zijn zeer direct vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg bereikbaar.

De ontwikkelaar van de Dome heeft de bedoeling het groepsvervoer en vervoer per openbaar vervoer te stimuleren via combi-regelingen. De bereikbaarheid per openbaar vervoer tot ingebruikname van de Noord/Zuidlijn is zeker een aandachtspunt. Oplossingen hiervoor worden nog uitgewerkt (zie ook paragraaf 6.15 voor gevolgen voor de omgeving).

De in de tekst beschreven koppeling tussen parkeergarages van de Dome en het woonwarenhuis werd op de tekening gemist. Voorgesteld is om het viaduct van het metrostation/Nieuwe Leeuwarderweg daarvoor door te trekken. De beschreven koppeling zit wel reeds in het plan maar is moeilijk uit de tekeningen te lezen. Tussen de kruispunten met de op- en afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg ligt de Ijdoornlaan op een gebouwde constructie, die net als het busstation circa 3,5 meter boven het maaiveld ligt. Onder dat dek wordt de bedoelde koppeling gerealiseerd.

6.15. Betaald parkeren

In het plan wordt er van uit gegaan dat er betaald moet gaan worden voor de parkeergarages in het centrum. De Centrale Stad heeft het voornemen om in het plangebied een betaald parkeerregime in te voeren vanaf het moment dat het parkeergebouw aan de oostzijde van het winkelcentrum in gebruik wordt genomen. (volgens de huidige planning in 2007, zie ook paragraaf 7.8). Om te voorkomen dat er hierdoor in de directe omgeving parkeeroverlast ontstaat en om een rendabele ontwikkeling van de gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk te maken, zal er ook in de directe omgeving van het plangebied een vorm van parkeerregulering moeten worden ingevoerd. Aan de stadsdeelraad zullen in het kader van een bredere notitie over parkeerbeleid in Noord, voorstellen voor de directe omgeving van het plangebied worden voorgelegd.

Het beheer van de verschillende garages wordt op elkaar afgestemd. Onderzocht wordt of het mogelijk is om tot een 'parkeerschap' te komen. De beheerder is ook verantwoordelijk voor een parkeerverwijssysteem.

Het onderdeel parkeren zal verder worden uitgewerkt in het Verkeer- en Vervoersplan dat voor het CAN zal worden opgesteld.

6.16. Parkeergarage oostzijde winkelcentrum

Zorgen zijn geuit over de verkeersveiligheid en overlast die samenhangt met de te realiseren parkeergarage op de locatie van het voormalige stadsdeelkantoor. Het profiel van de weg tussen het plan Van Gool en het winkelcentrum (Buikslotermeerplein) biedt ruimte voor het in- en uitrijden van de toekomstige parkeergarage, zodat een verkeersveilig ontwerp kan worden gemaakt. Ook in de huidige situatie wordt in die omgeving geparkeerd. Het concentreren van het parkeren in een gebouw zal leiden tot meer verkeer op deze locatie. Het plan voorziet in het afschermen van de parkeergarage met woningen, zodat de overlast voor de flats aan de overzijde beperkt zal zijn.

6.17. Bevoorrading

Het logistieke proces van laden en lossen van de winkels ten opzichte van de huidige situatie zal veranderen. Het winkelcentrum wordt op dit moment bevoorrad via laad/loshoven. Door het uitbreiden van het voetgangersareaal en het vervallen van het Waddenwegviaduct treden wijzigingen in de aanrijroute en de toegankelijkheid op.

Het laden en lossen van het hof ten oosten van V&D en het naastgelegen hof ten zuiden van de parkeergarage IJdoornlaan (o.a. Hema) verandert, omdat de thans aanwezige weg vervalt. Verkeer van en naar dit laad/loshof kan gebruik maken van de hellingbaan in het oostelijk deel van het nieuwe winkelcentrum en vervolgt haar weg op maaiveld. Het gebruik van het noord-oostelijke hof blijft onveranderd, zowel qua aanrijden als laad/losmogelijkheden.

Door het vervallen van het Waddenwegviaduct verandert het aan- en afrijden van en naar de zuidelijke laad/loshoven. Bevoorradend verkeer kan via de Th. Weeversweg naderen of gebruik maken van de nieuwe op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg-noordzijde op de Nieuwe Purmerweg. Dit betekent een toegenomen afstand van ten hoogste 1 km (een ruime minuut rijtijd) per richting, afhankelijk van herkomst en verdere bestemming. Het zuid-westelijke en zuid-midden laad/loshof blijven bestaan. Overigens is door het instellen van gereguleerd parkeren het beter mogelijk de hoven te gebruiken waar zij primair voor zijn bedoeld: laden/lossen.

In de nieuwbouw van het winkelcentrum wordt een inpassende laad/losgang gerealiseerd, waarmee laden/lossen voor de grootschalige detailhandel langs de IJdoornlaan zonder hinder voor de omgeving plaatsvindt. De exacte inpassing met een hellingbaan zal door de architect bij de ontwikkeling van het deelgebied plaatsvinden.

De bevoorrading van de hoogbouwtorens vindt plaats vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg.

6.18. Openbaar vervoer

Het is nog niet bekend hoe de bussen gaan rijden na gereedkomen van de Noord/Zuidlijn. Eén van de eisen is dat alle woningen binnen een loopafstand van 400 meter hemelsbreed de beschikking over openbaar vervoer faciliteiten krijgen. Dit geldt voor geheel Centrum Amsterdam Noord van kracht, met uitzondering van een

klein gedeelte in de noordwestelijke hoek van Jeugdland. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de ontsluiting van Jeugdland sterk verbeterd.

6.19. Noord/Zuidlijn

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot boven de ringweg A10 maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit van de Noord/Zuidlijn. Bebouwing buiten de A10 is in de vigerende streekplannen niet voorzien. In de beleidsovereenkomst van het bestuur van dit stadsdeel is vastgelegd dat de A10 de harde grens is voor bebouwing. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het vestigen van diverse voorzieningen buiten de ring is dan ook niet aan de orde.

6.20. Fietsverkeer

In het plan is heldere fietsstructuur opgenomen die op hoofdlijnen aansluit op het vastgestelde hoofdnet fiets. Doordat de indeling van het centrumgebied verandert, zijn wel enkele aanpassingen ten opzichte van het hoofdnet fiets gedaan. De routes die in het plan zitten bieden voor de fietser een goed, veilig en aantrekkelijk fietsnet, met voldoende alternatieven.

De IJdoornlaan tussen De Wieden en de Loenermark en onder de Nieuwe Leeuwarderweg door kent geen fietsverbinding meer. Dit hangt samen met de ontwikkeling van CAN als voetgangersgebied. De route langs de zuidzijde van het Buikslotermeerplein wordt de vervangende route. Deze route is aantrekkelijk door de vrijliggende paden langs het Buikslotermeerplein, de koppeling met de Noord/Zuidlijn en de lage brug over het kanaal. Deze route mag als de 'rode draad' voor oost-west fietsverkeer worden beschouwd.

De bestaande route over de hoge brug blijft gehandhaafd, omdat fietsers hier tijdens de avonduren mogelijk de voorkeur aan geven. Bij de Singel wordt dan aangesloten op de overige fietsroutes. Aan beide kanten van de Singel komt een fietspad. De Dome en het woonwarenhuis zijn vanzelfsprekend goed bereikbaar voor fietsers via respectievelijk de Singel en de Loenermark. Voetgangers kunnen via de winkelstraten direct naar de Dome en het woonwarenhuis. In verband met de veiligheid voor fietsers wordt overal waar dit kan de bromfietser over de rijbaan geleid en niet over het fietspad. Dit is op het overgrote deel van de routes het geval.

Het parkeren en stallen van fietsen zal worden geregeld met een mix van in pandig bewaakte stallingen, in pandig onbewaakte stallingen en rekken in de openbare ruimte. De stallingsfaciliteiten worden gesitueerd langs de fietsroutes.

In de plannen lijkt langs het fietspad tussen de Scheurleerweg en de Buiksloterdijk schijnbaar een extra parkeerstrook te worden gerealiseerd. Dit is een omissie in het inkleuren van de tekening. Het betreffende gebied valt niet binnen de projectgrens van het CAN en in het kader van dit plan zullen ook geen wijzigingen in de inrichting van de openbare ruimte plaatsvinden van de Scheurleerweg en de Buikslotermeerdijk aldaar.

Er zit een fietsroute in het plan langs de Nieuwe Leeuwarderweg naar het noorden, over de ring A10, richting Waterland.

6.21. Fietstunnel Scheurleerweg

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid voor fietsers op de IJdoornlaan. Voetgangers en fietsers op de singel moeten de IJdoornlaan oversteken.

In de huidige situatie ligt er een viaduct onder de IJdoornlaan bij de Scheurleerweg. Dit viaduct zal worden gesloopt aangezien de IJdoornlaan wordt verplaatst. Omdat al het verkeer via de Singel wordt afgewikkeld, zou volgens de plannen geen nieuw viaduct worden teruggebouwd.

Om tegemoet te komen aan de inspraak is het voorstel om bij de verdere uitwerking in het verlengde van de Scheurleerweg een tunnel voor langzaam verkeer in de plannen op te nemen, zodat fietsers en voetgangers een alternatief wordt geboden. De sociale veiligheid is bij de verdere uitwerking een belangrijke voorwaarde, temeer daar aan de zuidzijde van de IJdoornlaan een verkeersluw gebied komt. Voor fietsers die aan een gebundelde oversteek met autoverkeer de voorkeur geven, blijft de oversteek van IJdoornlaan via de Singel behouden.

6.22. Fietstunnel Hisgenpad

Het fietstunneltje Hisgenpad ligt onder de Nieuwe Leeuwarderweg en verbindt de huidige sportvelden met het Plan van Gool. In het plan wordt voorgesteld het bestaande fietstunneltje bij het Hisgenpad op te heffen. Met de verbreding van de Nieuwe Leeuwarderweg en bebouwing tegen de weg aan wordt dit tunneltje erg lang (ruim 100 meter). Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid gaat de voorkeur er naar uit fietspaden te concentreren en langs doorgaande routes te leiden. In het plan lopen fietspaden langs de Purmerweg en langs het stadsdeelhuis. Het tunneltje is nu al onoverzichtelijk. Vanuit de inspraak komt echter het verzoek om dit tunneltje wel te handhaven.

Het voorstel is om het tunneltje nu niet af te sluiten, maar hierover pas een besluit te nemen in het kader van de besluitvorming in de volgende planfase, het uitvoeringsbesluit, over de bebouwing aan de Nieuwe Leeuwarderweg. Overigens zijn er vanuit het plan geen middelen beschikbaar om de sociale veiligheid van het viaduct in de huidige situatie te verbeteren.

6.23. Kruising Singel en op- en afritten

Vanuit de inspraak komt het idee om de kruising van de op- en afrit en de singel “op pootjes” te zetten, zodat een ongelijkvloerse kruising ontstaat. Het uitwerken van een dergelijke variant zou betekenen dat weer extra op- en afritten van en naar de Singel zouden moeten worden gemaakt, wat de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid niet ten goede komt en daarnaast extra ruimte zal vragen. De wijze waarop nu in het plan de verkeersstructuur is opgenomen lijkt goed regelbaar. Hiernaar wordt momenteel nog onderzoek verricht.

6.24. Aanvullende maatregelen

Het instellen van het snelheidsregime en bijvoorbeeld het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen op de Buiksloterdijk valt niet binnen het kader van het project CAN. Dit ligt bij de Sector Stadsdeelwerken en Sport (SWS) van het

stadsdeel. Het verzoek tot het treffen van deze maatregelen wordt aan SWS doorgegeven.

Maatregelen in de IJ-tunnel, zoals een aparte busbaan vallen niet binnen het kader van het project CAN.

7. Winkelcentrum

7.1. Insteek centrum ontwikkelingen

Het Stedenbouwkundig Plan voorziet in een forse uitbreiding, maar vooral ook een versterking van het winkelcentrum. Dit gebeurt dan niet door meer monofunctionele winkelruimte toe te voegen, maar door toevoeging van een zeer diverse mix van winkelruimte, horeca en dienstverlening, culturele en leisurevoorzieningen en vooral ook woningen. Met het bestaande winkelcentrum moet zo een stedelijk centrum ontstaan dat onder andere een winkelfunctie heeft waarin men zijn dagelijkse boodschappen kan doen, maar waarin ook recreatief gewinkeld kan worden.

7.2. Onderbouwing

Door enkele partijen wordt gesuggereerd dat de voorgestelde uitbreiding van het winkelcentrum niet wordt onderbouwd. Dit berust op een misvatting, immers het distributie planologisch onderzoek uit 1997 geeft al aan dat er forse ruimte voor uitbreiding is. Deze ruimte is echter nooit ingevuld. In het eind 2003 afgeronde onderzoek wordt aangetoond dat er inmiddels voor de komende jaren nog veel meer ruimte voor uitbreiding bestaat. Daarbij wordt geadviseerd om deze ruimte vooral te gebruiken ter versterking van het winkelcentrum, met name door grootschalige formules toe te voegen en kleinere, die een aanvulling op de reeds aanwezige branches, of een verdieping van het aanbod betekenen.

7.3. Detailhandelsstructuurvisie

Op basis van bestaande wensen en onderbouwd door het kortgeleden afgeronde distributie planologisch onderzoek en de daarop gebaseerde detailhandelsstructuurvisie voor geheel Noord (de vaststellingsprocedure loopt ongeveer parallel aan die van het CAN-plan) is een gewenste ontwikkeling bepaald.

In het kader van het distributie planologisch onderzoek is de vraagzijde voor heel Noord, aard en omvang van de bevolking bestudeerd in relatie tot de aanbodzijde, aard en omvang van de detailhandelsvoorzieningen. Daarbij zijn de meest recente landelijke trends en ontwikkelingen op het vlak van detailhandel, horeca en vermaak meegenomen.

In de wijde omgeving zijn of worden winkelcentra ingrijpend vernieuwd, mede een reden om in het CAN niet achter te blijven en mogelijk terrein te verliezen. Er is nu al ruimte voor meer winkels en de bevolkingstoename in Noord en in de regio geeft de komende jaren nog eens extra groeipotentie. Er is ruimte voor grootschalige winkels en kleinere, meer gespecialiseerde winkels als toevoeging aan het bestaande aanbod en daarnaast zouden de bestaande supermarkten een schaa sprong kunnen

maken. Een grote, bijzondere voorziening zou het geheel nog extra kunnen versterken. Een woonwarenhuis, direct ontsloten vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg, maar ook gekoppeld aan de winkelstraten, kan deze rol vervullen.

De detailhandelsstructuurnota geeft aan dat de huidige detailhandelsstructuur blijft bestaan. Dat betekent dat bestaande centra worden versterkt en uitgebreid en er geen nieuwe detailhandelscentra worden toegevoegd. De toekomstige bewoners van de stedelijke woongebieden zullen gebruik maken van de detailhandelsvoorzieningen in het centrumgebied. Maatschappelijke voorzieningen zullen wel een plek krijgen in de woongebieden, zoals bijvoorbeeld een huisartsenpraktijk. Bereikbaarheid van het centrum voor minder validen krijgt aandacht waardoor het ook voor deze doelgroep mogelijk moet zijn van de centrumvoorzieningen gebruik te maken (zie ook paragraaf 6.4).

7.4. De opzet van het nieuwe centrum

In tegenstelling tot eerdere modellen, waarin het bestaande winkelcentrum gesloopt zou worden, gaat het huidige plan uit van het bestaande winkelcentrum als basis voor de nieuwe ontwikkeling. De bestaande hoofdwinkelroute, in combinatie met de nieuwe route, evenwijdig daaraan, die ontstaat tussen het bestaande winkelcentrum en de nieuwbouw die langs de IJdoornlaan is gepland, vormt de drager van het centrumgebied. De routes lopen vanaf de oostkant van het winkelcentrum, aan weerskanten van het stadsdeelhuis, onder het metrostation door naar het woongebied ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg. Langs deze (voetgangers-) routes zou ook de uitbreiding van het winkelcentrum moeten plaatsvinden, zodat twee winkelstraten gevormd worden met tweezijdig winkelen, met verschillende verbindingen ertussen zodat een interessant winkelgebied ontstaat, waarin de bezoeker verschillende routes kan volgen en lussen kan lopen. De overgang van het bestaande naar het nieuwe deel van het winkelcentrum zal aandacht krijgen bij de uitwerking. In het nieuwe deel zal de bezoeker behalve winkels, ook horeca en andere voorzieningen tegenkomen, terwijl ook de entreepartijen van de bovengelegen woningen aan de straten liggen. Aan de straten komen ook de in/uitgangen van de parkeergarages die onder de nieuwbouw komen, de belangrijkste zo dicht mogelijk bij het bestaande winkelcentrum, zodat het geheel optimaal bediend wordt.

Meer naar het stadsdeelhuis toe verandert het karakter van de straten doordat hier culturele voorzieningen, leisure, de bioscoop en de nodige horeca het beeld bepalen. Goede partijen dienen aangetrokken te worden om dit te exploiteren. Deze voorzieningen en het mengen van de verschillende functies en voorzieningen dragen bij aan de sfeer en levendigheid en de sociale veiligheid en vormen een belangrijke trekker voor het centrumgebied. De markt is gedacht aan de oostkant van de noordelijke winkelstraat, bij de huidige bomengarage. Naar aanleiding van de afwijzende reactie van de marktcoopliden met betrekking tot deze locatie worden meerdere opties toegevoegd (zie paragraaf 7.16). Ook een kerk maakt deel uit van de voorzieningen. Gebleken is dat daaraan behoefte bestaat in Noord.

Eén inspraakreactie vraagt aandacht voor eventuele uitbreidingen in de verdere toekomst, nadat de ontwikkelingen in het kader van het project CAN zijn afgerond. Indien dat op de lange termijn toekomst noodzakelijk blijkt, zijn er wel mogelijkheden

om het winkelcentrum nog verder uit te breiden, ook binnen de contouren van het huidige centrumgebied. Dit is echter op dit moment niet aan de orde.

7.5. Oostzijde winkelcentrum

De oostzijde van het winkelcentrum krijgt in het plan extra aandacht om te voorkomen dat het zwaartepunt te ver naar het westen verschuift. Zo zou het winkelcentrum aan de oostzijde een helder begin moeten krijgen, aan de westzijde van het “fonteinplein”. Een belangrijke versterking van de oostzijde wordt gevormd door de parkeergarage die moet verrijzen op de locatie van het oude stadsdeelhuis en de gebouwen van de sociale dienst. Deze garage vormt een belangrijk bronpunt van waaruit dit deel van het winkelcentrum wordt gevoed.

Op dit moment wordt onderzocht of het haalbaar is om verzamelplaatsen voor winkelwagens te realiseren op het parkeerterrein aan de oostzijde van het winkelcentrum. Dit om overlast van winkelwagentjes in de omgeving van de supermarkt tegen te gaan. Maatregelen tegen overlast van winkelwagentjes worden meegenomen in de uitbreidings- en herontwikkelingsplannen voor het winkelcentrum.

7.6. Investerings huidige ondernemers

De wel genoemde vrees dat ondernemers in het bestaande winkelcentrum niet meer zullen investeren lijkt niet gegrond. Wellicht zullen er ondernemers zijn die t.z.t. willen doorstromen naar de nieuwbouw, maar deze zijn er zeker niet bij gebaat om hun zaak te laten verpauperen en daarmee klanten te verliezen. Voor de andere ondernemers geldt dat de hele operatie erop gericht is om het totale winkelcentrum te versterken en daarmee ook hun positie.

7.7. Uitbreiding winkelruimte

In de geplande nieuwbouw tussen het bestaande winkelcentrum en het stadsdeelhuis kan in principe ca. 33.000 m² bruto aan commerciële functies worden gerealiseerd. Dit betreft grootschalige, ‘gewone’ en kleinschalige winkels, allerlei soorten horeca, reisbureaus, banken e.d. Hoeveel winkelruimte er precies zal worden toegevoegd is een kwestie van nadere uitwerking van de plannen en is mede afhankelijk van de economische ontwikkeling in de nabije toekomst. Ook het moment waarop het extra winkelvolume beschikbaar komt kan nog nader bepaald worden.

7.8. Parkeren niet meer vrij

De mogelijkheid om gratis te parkeren wordt wel genoemd als dé kracht van het bestaande winkelcentrum. Dit zal zeker een belangrijke rol spelen, maar de uitstekende bereikbaarheid, het feit dat er altijd wel parkeerruimte is en de unieke positie als hét winkelcentrum boven het IJ zijn zeker zo belangrijk. De komst van het metro- en busstation, maar ook de heldere toegangsroutes naar de parkeergarages die straks een veelvoud van het huidige aantal parkeerplaatsen bieden met in- en uitgangen voor de bezoekers op strategische plaatsen (veilig en comfortabel), gecombineerd met een nog veel breder aanbod, zullen de toegankelijkheid en aantrekkingskracht van het winkelcentrum in de toekomst nog veel beter maken.

Gratis parkeren, zoals in de parkeerovereenkomst met de ondernemers is vastgelegd, zal dan niet meer mogelijk zijn, mede omdat dan de winkelparkeerplaatsen een groot deel van de dag zouden worden bezet door mensen die vanaf hier met de metro verder de stad ingaan naar hun werk, of andere bestemming (zie ook paragraaf 6.15). Met de oplevering van de eerste parkeergarage aan de oostzijde van het winkelcentrum is het voorstel om betaald parkeren in te voeren.

7.9. Invloeden Noord/Zuidlijn

Hoewel de metro het straks voor Noorderlingen mogelijk maakt om snel naar de andere kant van het IJ te gaan, lijkt de situatie voor het winkelcentrum toch niet noodzakelijkerwijze in nadelige zin te worden beïnvloed. De kracht van het winkelcentrum, een zeer compact geheel waarin snel en efficiënt gewinkeld kan worden, maar waarin het ook goed toeven is en altijd wat te doen, zal zeker heel veel mensen naar Noord trekken, als dat met de metro zo snel en comfortabel bereikbaar wordt.

7.10. Lengte van het winkelcentrum

De vrees wordt geuit dat met de uitbreiding het winkelcentrum te lang zou worden en dat het de voorkeur zou genieten om de uitbreiding in de breedte te realiseren en dan met name ter plaatse van het oude stadsdeelhuis en de kantoren van de sociale dienst.

Het bestaande winkelcentrum is zo'n 400 meter lang, terwijl het winkeldeel in de nieuwe situatie niet veel meer dan 500 meter lang wordt. Veel winkelstraten in de stad zijn veel langer (700 - 1400 meter) en doen het toch goed. Bovendien wordt een nadeel van de bestaande situatie, dat men dezelfde route heen en terug moet lopen, in de nieuwe situatie ondervangen doordat er twee routes komen met de nodige dwarsverbindingen. Zo blijft de wandeling voor de klant interessant, hetgeen beduidend meer bepalend is voor de bereidheid om verder te lopen, dan de af te leggen afstand op zich.

7.11. Alternatieve uitbreiding

De voorgestelde alternatieve uitbreidingslocatie, inclusief het tussen de bestaande gebouwen gelegen straatje en pleintje biedt te weinig ruimte om de totale uitbreiding van het winkelcentrum te realiseren. De gewenste grootschalige plus de kleinere winkels kunnen hier niet worden gerealiseerd, zelfs niet als dit in twee lagen zou gebeuren. Bovendien zou dit ten koste gaan van hier te realiseren parkeerruimte, hetgeen de versterking van de oostzijde van het winkelcentrum weer te niet zou doen.

Daarnaast zou winkelfront aan de zuidzijde van het winkelcentrum - eenzijdig, aan een verkeersweg, met de entree van een parkeergarage erin -, veel minder kwaliteit bieden dan de nu voorgestelde situatie met een echte (voetgangers-) winkelstraat met tweezijdig winkelen. Tenslotte zou dit een uitbreiding betekenen van het monofunctionele winkelgebied, terwijl het plan voorziet in een combinatie van een grote parkeergarage met woningen, waarmee meer wonen dichtbij de winkels wordt

gebracht en daarmee de sociale veiligheid verhoogd. Dit laatste en het bouwen van enkele woonblokken op de huidige parkeerterreinen aan de oostkant, speelt ook in op de naar voren gebrachte wens om het bestaande winkelcentrum multifunctioneler te maken door o.a. woningen toe te voegen. De gewenste verbetering van de sociale veiligheid in het bestaande winkelcentrum zal in de praktijk niet gerealiseerd kunnen worden door woningen op de winkels te bouwen, daarop zijn de bestaande constructies niet berekend.

7.12. Dome en woonwarenhuis

Volgens sommigen zijn de Amsterdam Dome, het woonwarenhuis, de bioscoop en de grootschalige winkels te groot, anderen stellen dat de Dome en het woonwarenhuis te ver van het winkelcentrum af liggen. Juist mede door hun maat vormen de genoemde voorzieningen belangrijke zelfstandige trekkers, die het centrum en dus ook het winkelcentrum versterken, veelal ook in de avonduren. Daarbij passen de bioscoop (gespreide begin- en eindtijden) en zeker de grootschalige winkels heel goed vlakbij, of in het winkelcentrum.

De Dome en het woonwarenhuis brengen echter zodanig grote stromen voetgangers en auto's teweeg, dat deze beter wat aan de rand van het centrum, in de directe nabijheid van bus- en metrostation en de belangrijkste verkeersader, de Nieuwe Leeuwarderweg, een plaats kunnen krijgen.

Het woonwarenhuis kent in het plan geen overhang over de op- en afrit zoals in een inspraakreactie is beschreven. Dit betreft de in- en uitgang van de parkeergarage van het woonwarenhuis. Er zijn nog geen concrete afspraken partijen over de invulling en het exacte aanbod van het woonwarenhuis.

Gezien de complexiteit van de verkeersafwikkeling, de impact van twee grote verkeersaantrekkende functies en de onzekerheid over de daadwerkelijke realisatie, wordt voorgesteld de reservering ten behoeve van het woonwarenhuis te schrappen. Onderzocht zal worden wat hiervan de financiële en verkeerskundige gevolgen zijn (zie ook paragraaf 6.3).

7.13. Grootschalige winkels

De meeste grootschalige winkelruimte is gedacht op de eerste etage in het blok langs de IJdoornlaan. De eigenaar van één van de reeds aanwezige supermarkten beschouwt deze plek als ongeschikt om daar een beduidend grotere winkel dan zijn bestaande te realiseren. In principe lijkt het mogelijk om in goed overleg bij de nadere uitwerking van de plannen tot een oplossing te komen.

7.14. Parkeergarage

Gevraagd wordt waar de inritten van de parkeergarages gedacht zijn. Aan de noordzijde komen toegangen in het blok langs de IJdoornlaan recht tegenover de Cleyndertweg en 100 meter verder naar het oosten en blijft de bestaande "Bomengarage" beschikbaar, terwijl aan de zuidkant een toegang komt in het verlengde van de Waddenweg en ongeveer ter plaatse van het oude stadsdeelhuis.

De precieze vormgeving van de pleinen en de aansluiting van de woningen op de parkeergarage ter plaatse van het oude stadsdeelhuis, waarnaar wordt gevraagd, zijn onderwerp van de nog te maken planuitwerkingen.

7.15. Bouwblok ten noorden van de markt

De bewoners en ondernemers/eigenaren van het bouwblok langs de noordzijde van de bestaande markt, de zogenaamde horecaboulevard, maken zich zorgen over de plannen. In het Stedenbouwkundig Plan wordt voorgesteld om het bestaande woongebouw en de onder de woningen gelegen kantoren op te nemen in een nieuw te maken, veel groter bouwblok, waarin op de begane grond commerciële ruimten komen (winkels, horeca e.d.) en deels langs de randen woningen in de hogere lagen. De bestaande zogenoemde horecaboulevard zal daartoe gesloopt worden. Het spreekt vanzelf dat dit vraagt om een zeer zorgvuldige uitwerking en een zeer goed overleg met alle betrokkenen, zodat de belangen van de gevestigde eigenaren, bewoners en ondernemers voldoende gerespecteerd worden.

7.16. Markt

In het plan was de markt gedacht aan de oostkant van de noordelijke winkelstraat, aan de nieuwe noordelijke winkelroute. Tussen de bestaande parkeergarage en het winkelcentrum is hier de mogelijkheid om een royaal opgezette markt te situeren als eind/begin van een winkelstraat, naast een garage en dicht bij bushaltes aan de IJdoornlaan.

De belanghebbenden hebben zich echter unaniem tegen deze locatie uitgesproken en geven de voorkeur aan een markt in de vorm van een marktstraat in noord-zuidrichting, op de overgang van het oude, naar het nieuwe winkelgebied. In principe is het mogelijk om hier een markttruimte te realiseren waarop alle nu aanwezige marktstromen een plaats kunnen vinden. Zo zou de markt direct aansluiten aan de twee hoofdwinkelstraten, zonder dat deze over een te grote lengte onderbroken worden, terwijl de markt wel een integraal onderdeel van het winkelcentrum wordt.

Indien gekozen gaat worden voor de locatie bij de V&D en C1000 is verhuizing in een keer niet mogelijk. In dat geval is het noodzakelijk om gedurende een periode van een jaar of drie een tijdelijke (eventueel definitieve) locatie aan te wijzen. Hierbij gaat de voorkeur uit naar het z.g. fonteinplein aan de oostzijde van het winkelcentrum. Als de waterpartij wordt verwijderd, is het mogelijk om hier een compact marktplein te maken met voldoende plaats voor de bestaande markt.

Alle drie hierboven genoemde locaties zijn mogelijk in het plan. In de verdere planuitwerking zullen de plaats van de markt en de aan de locatie te stellen eisen in overleg met de betrokkenen nader bepaald worden. In alle modellen gaat de markt veel meer dan nu onderdeel uitmaken van het winkelcentrum. Dit zal dan ook extra eisen stellen aan de opzet en de verschijningsvorm van de markt, waarbij bijvoorbeeld moet worden voorkomen dat niet noodzakelijke voertuigen op de markt zelf staan.

7.17. Sociale veiligheid

Met het voorliggende plan wordt op een aantal plaatsen de woonfunctie veel dichter naar de winkels gebracht en kan de bestaande hoofdwinkelroute ook een betekenis krijgen in de avond als verbinding tussen woningen ten oosten van het winkelcentrum en de cultuurcluster, de bioscoop, de horeca en het bus- en metrostation. Een en ander zal de sociale veiligheid in het centrumgebied verbeteren, dus ook in en rond het metrostation.

Aandacht gaat uit naar het tegengaan van criminaliteit en het vergroten van de sociale veiligheid bij het ontwerpproces. Waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Dit wordt bij de uitwerking meegenomen.

7.18. Fasering

De woningbouw op het voormalig volkstuinenpark staat vroeg in de planning van het CAN. Enkele jaren daarna volgt in de planning de woningbouw op Elzenhagen. De detailhandelsuitbreiding van het winkelcentrum zal voor een groot deel plaatsvinden op de parkeerterreinen tussen stadsdeelhuis en V&D/C1000 en deze kan nog niet op een korte termijn van start. Daarvoor moet eerst de nieuwe parkeergarage aan de oostzijde van het centrum gerealiseerd worden. De uitbreiding van de woningen ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg zal dus eerder van start gaan dan de voorzieningen ten oosten daarvan. Dit ter verduidelijking van de relatie tussen de fasering van de huizen en het winkelcentrum.

8. Sport

8.1. Inleiding

In het Stedenbouwkundig Plan is sport een belangrijk onderwerp. Enerzijds voorziet het plan in een belangrijke voorziening voor topsport in de vorm van de Amsterdam Dome, anderzijds gebeurt er het één en ander op het gebied van de breedtesport. Zo wordt de (versleten) sporthal Elzenhagen vervangen door een nieuwe hal (eventueel te combineren met een vervanging van sporthal De Weeren) die vlak bij de Dome is gedacht, zodat "kruisbestuiving" kan ontstaan en krijgt DWV een nieuw complex van vier voetbalvelden in de zoom van het plangebied langs het kanaal.

Voorgesteld wordt om de tennis- en atletiekvoorzieningen te verplaatsen naar De Weeren 1, waar zo een nieuw sportpark kan ontstaan met de daar reeds aanwezige voorzieningen.

8.2. Breedtesporthal

In de inspraakreacties worden zorgen geuit over de vervanging van sporthal Elzenhagen. Daarover kan het volgende worden opgemerkt. Het is de bedoeling om de oude hal in elk geval te vervangen door een nieuwe, liefst bij de Dome, maar mocht deze onverhoopt niet worden gerealiseerd, dan op een andere plaats. De nieuwe hal wordt weer een gemeentelijke sporthal, door het stadsdeel te exploiteren, ten behoeve van de bestaande en eventuele nieuwe gebruikers met de normale tarieven. Uitgangspunt is dat de nieuwe hal gereed is voordat de oude wordt gesloopt, zodat de continuïteit van de verenigingen niet in gevaar komt.

8.3. Tennisvereniging Elzenhagen

In een inspraakreactie wordt gevraagd om de tennisvereniging te handhaven. Hiervoor is geen ruimte in het plangebied. Overigens is met het bestuur van de vereniging goed overleg gaande om op De Weeren 1 een nieuw tennispark aan te leggen.

8.4. Voetbalvereniging DWV

DWV is blij met een nieuw complex, maar heeft daarbij nog wel enige zorgen. Zo is men bang dat het nieuwe complex vrij krap is en dat het water langs de westrand tot problemen zal leiden. Ook de auto-bereikbaarheid en de parkeermogelijkheden vindt men niet voldoende.

De mogelijkheden worden onderzocht om zowel DWV als ATOS in –cq. in de directe omgeving van- het plangebied te behouden. Bij dit onderzoeken worden ook de sportvelden aan de overzijde van het Noordhollandsch Kanaal betrokken (zie ook paragraaf 8.5).

8.5. Atletiekvereniging ATOS

Tegen de voorgenomen verplaatsing van ATOS naar De Weeren 1 zijn van verschillende kanten bezwaren ingebracht. Aan handhaving op, of nabij de huidige locatie wordt veel belang gehecht: een centrale, goed en veilig bereikbare plek, ook voor jonge atleten. Een atletiekbaan die buiten wedstrijden en andere evenementen vrij toegankelijk is, zou juist zo vlakbij de nieuwe woningen en het nieuwe centrum, maar ook nabij de Amsterdam Dome, een aantrekkelijke voorziening zijn die ook op het gebied van onderwijs en diversiteit een belangrijke rol kan spelen. De Weeren 1 wordt gezien als een ongewenste locatie, veel te ver weg voor veel van de jonge leden en sociaal onveilig. Als toch verplaatsing noodzakelijk is, geeft men de voorkeur aan vestiging in de z.g. Sportdriehoek, pal ten noorden van het CAN, samen met de tennisvereniging.

Het is de bedoeling om de situatie bij De Weeren 1 juist wel veilig te maken door hier een voldoende grote concentratie van activiteiten te realiseren met sportvoorzieningen en een volkstuintencomplex. Ook de toegankelijkheid per fiets wordt daarbij verbeterd. Verplaatsing van ATOS naar de sportdriehoek is niet mogelijk, onder meer omdat dit geen deel meer uit maakt van het plangebied (zie ook paragraaf 8.6).

Zoals hierboven aangegeven (8.4) zal onderzocht worden of er een oplossing mogelijk is waarbij zowel ATOS al DWV voor het plangebied behouden blijft.

8.6. Sportdriehoek

In een eerder stadium was de driehoek tussen de ring A10, de Nieuwe Leeuwarderweg en het Noordhollandsch Kanaal onderdeel van het plangebied. Het plan was om diverse sportvoorzieningen op die plek te (her)huisvesten. Het bestuur heeft er echter voor gekozen dit gebied uit het plan te schrappen en om hier niet, buiten de ring A10, functies met bijbehorende gebouwen te vestigen. Daarbij is het

niet mogelijk de rioolwaterzuivering tijdig te verplaatsen. Dit zou bovendien ook een kostbare oplossing betekenen en niet een sociaal veilige situatie opleveren. Ook een recreatieve functie is nu geen onderdeel meer van de plannen.

8.7. Handhaven sportpark Elzenhagen

De suggestie die is gedaan om het bestaande sportpark te handhaven en met slechts “geringe verschuivingen” toch realisering van het CAN-plan mogelijk te maken moet worden afgewezen. Dit zou leiden tot een zeer groot verlies aan bebouwingmogelijkheden en stedenbouwkundig een ongewenste situatie opleveren.

8.8. Amsterdam Dome

In verschillende reacties wordt de komst van de Amsterdam Dome toegejuicht: hier kan het “kloppend hart van de Nederlandse sport” ontstaan, “er komt eindelijk een belangrijke voorziening in het centrum van Noord en je hoeft dus niet meer altijd naar de overkant van het IJ”. Daarnaast zijn er ook twijfels: is de Dome niet te groot, leidt hij tot verkeers- en geluidsoverlast? Is er wel voldoende parkeerruimte?

De haalbaarheid van de Amsterdam Dome wordt momenteel nog onderzocht, maar als het lukt, ontstaat zeker een groot gebouw, dat echter goed past op de locatie, tegen de Nieuwe Leeuwarderweg aan, een stadsautoweg, vlakbij het metro- en busstation, maar ook vlakbij de geplande hoogbouw. Een volle zaal betekent zo'n 15000 bezoekers, dus veel auto's, maar ook veel metro- en buspassagiers. Om te voorkomen dat dit tot overlast zou leiden, wordt de Dome rechtstreeks aan beide stations gekoppeld en worden auto's van bezoekers zodanig geleid dat ze vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg (al dan niet vanaf de A-10) direct naar de parkeervoorzieningen gaan, zonder dat ze het buurtverkeerssysteem belasten. De te kiezen verkeersoplossing is een belangrijk onderdeel van de haalbaarheidsstudie. Onder/rondom de Dome, onder het busstation en onder het woonwarenhuis komen forse parkeervoorzieningen, terwijl er ook naar wordt gestreefd om de parkeervoorzieningen bij de kantoren ten noorden van de Dome 's avonds voor Domebezoekers beschikbaar te maken.

De constructie en de opzet van het gebouw wordt zodanig (o.a. met een dicht, zeer zwaar geïsoleerd dak) dat geen geluidsoverlast voor de omgeving ontstaat.

Overigens is het juist de bedoeling dat een deel van de Domebezoekers ook gebruik gaat maken van de voorzieningen in het centrum en zo bijdraagt aan het gewenste druktebeeld, ook in de avond en aan het draagvlak van die centrumvoorzieningen.

De vraag of de Amsterdam Dome wel levensvatbaar is, maakt onderdeel uit van het haalbaarheidsonderzoek. Met soortgelijke multifunctionele hallen in o.a. Helsinki en Hamburg heeft de beoogde exploitant in ieder geval aangetoond in staat te zijn om tot een succesvolle exploitatie te komen.

8.9. Hotelvoorzieningen

De suggestie is gedaan om in het plangebied een onderkomen voor buitenlandse sporters te creëren. Dit is een functie waar met de komst van het topsportcentrum en het tekort aan hotelplaatsen zeker behoefte aan kan zijn. Dit wordt meegenomen in de uitwerking.

8.10. Trainingsparcours

Geopperd is om in een skeeler / wielersparcours aan te leggen in het gebied met de sportvoorzieningen. Bij de uitwerking van dit deelgebied wordt het idee meegenomen en gekeken of dit mogelijk en haalbaar is.

9. Cultuur

9.1. Haalbaarheidsonderzoek Cultuurcluster

In het CAN is een zogenaamde Cultuurcluster opgenomen, bestaande uit een combinatie van de regiobibliotheek, een kunstitleen, een bioscoop, de muziekschool en een theater. Voor dit cluster wordt op dit moment de haalbaarheid onderzocht.

9.2. Ruimtelijke inpassing

Het cultuurcluster is in de plannen opgenomen in de centrumstrip, in twee blokken aan de zuidzijde van het plein voor het stadsdeelhuis. Hoe de voorzieningen exact worden ingepast is onderdeel van de uitwerking van het plan.

9.3. Instellingen, doelgroepen

Van het cultuurcluster maken deel uit de regiobibliotheek, de muziekschool, een kunstitleen en een theater. De doelgroep is primair de bevolking van Noord, passieve en actieve cultuurbeleving voor alle doelgroepen in Noord. De voorzieningen kunnen echter ook een functie vervullen voor de regio. Het cultureel aanbod zal mede daarop gericht worden.

9.4. Synergie en meerwaarde

Op dit moment wordt het voorstel voor het Cultuurcluster CAN nader uitgewerkt. Daarin wordt gekeken naar de synergie, naar wat precies de meerwaarde kan zijn van het clusteren van de diverse voorzieningen. Bij het uitwerken van de plannen wordt rekening gehouden met wat er reeds in Noord bestaat en wat voor plannen er zijn, bijvoorbeeld voor het Shell terrein. Een en ander wordt afgestemd.

9.5. Wijkvoorzieningen

De plannen voor het CAN voorzien in een nieuwe regiobibliotheek. Deze locatie is centraal gelegen in Noord en goed bereikbaar, ook met het openbaar vervoer. De vestiging zal Noord en de regio gaan bedienen. Daarnaast blijven voorzieningen zoals bijvoorbeeld de schoolbibliotheek en de bibliotheekfunctie in verzorgingstehuizen behouden.

9.6. Diverse cultuur

Een multifunctionele theaterzaal, een zogenaamde black box, maakt deel uit van de plannen. Een dergelijke zaal biedt mogelijkheden voor veel verschillende disciplines

en doelgroepen. Ook muziek en zang zal daarvan deel uit maken. De mogelijkheid voor try-outs (vanwege de ligging in Amsterdam, dicht bij het centrum) wordt meegenomen. Bij de uitwerking van de plannen zal de opzet voor de concert-, en muziekzalen en les- en oefenruimtes nader bepaald worden. Aandacht gaat daarbij uit naar de aspecten licht en akoestiek.

Er is op dit moment geen concreet initiatief voor een museum in het gebied maar in principe zou een museum wel deel uit kunnen maken van het centrumgebied.

10. Bebouwing

10.1. Hoogbouw

Een stedenbouwkundig uitgangspunt is variatie (zie paragraaf 4). Dit leidt op een aantal plekken tot hoge bebouwing. In de inspraak is hierop gereageerd. Hieronder wordt op een aantal specifieke onderdelen ingegaan.

10.2. Bebouwing Loenermark

In het plan is aan beide kanten langs de Nieuwe Leeuwarderweg, ter hoogte van de zogenaamde 'bananenflats', een strook bebouwing voorzien. De bewoners van de Loenermark geven in hun inspraak reactie aan dat hun uitzicht verdwijnt, de lichtinval beperkt wordt en harde wind ontstaat op galerijen en luchtverplaatsing tussen gebouwen.

Het voorstel is om tegemoet te komen aan deze inspraakreactie en de bebouwing aan te passen op een zodanige manier dat enerzijds voor zover mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de bezwaren van de bewoners terwijl anderzijds het programma en grondopbrengsten op deze plek gehandhaafd blijft. Dit onderdeel komt terug bij de nadere uitwerking voor dit gebied. Gedacht wordt aan een lage doorlopende bebouwing met torens op plekken waardoor het uitzicht voor bewoners minder wordt gehinderd. Het voorstel is tevens om de bewoners nauw te betrekken bij de nadere uitwerking van dit deelgebied. Met het voorstel uit de inspraak om het programma te verplaatsen naar een locatie langs de IJdoornlaan wordt niet ingestemd. Dit vanwege de groene scheg die daar ligt.

10.3. Hoogbouw vervoersknoop

Vanuit de stedenbouwkundige visie van dit plan wordt voorgesteld om bij de vervoersknoop, een belangrijke plek in het centrumgebied, een viertal hoge torens te bouwen. De in dit plan voorgestelde torens passen in het concept hoogbouwbeleid van het stadsdeel. Direct omwonenden, met name van de seniorenflat, geven aan overlast te zullen ondervinden van deze torens. Het is onvermijdelijk dat deze torens het uitzicht zullen verminderen. Ze zijn echter zodanig gepositioneerd dat met de bestaande bebouwing zoveel mogelijk rekening is gehouden. De torens worden pas gebouwd na 2011 als de Noord/Zuidlijn rijdt. Voor die tijd zal er nog uitgebreid onderzoek worden gedaan naar de effecten van lichttoetreding en windhinder middels een zogenaamde hoogbouweffectrapportage (h.e.r.).

Nader onderzoek heeft uitgewezen dat de bewoners van de bovenste verdiepingen van de Loenermarkflat E (seniorenflat) tussen de hoogbouwflats doorkijken. De bewoners van de lagere verdiepingen kijken aan tegen de plintbebouwing van deze flats. Gezien de stedelijke context wordt dat acceptabel geacht. Uitgangspunt bij de uitwerking is een hoog niveau van de openbare ruimte en een hoogwaardige gevel van de nieuwbouw zodat het een aangenaam gebied wordt met een hoogwaardige uitstraling.

10.4. Gebouw bij singel/Nieuwe Purmerweg

In het plan is een gebouw opgenomen aan de zuidkant van de singel bij de Nieuwe Purmerweg. Vanuit de inspraak komt de reactie dat dit gebouw het uitzicht van de omwonenden belemmert. Het voorstel is om dit gebouw in de nadere uitwerking zodanig aan te passen dat voor zover mogelijk tegemoet wordt gekomen aan deze bezwaren. Het verlies aan programma en grondopbrengsten kan elders in dit deelgebied worden gecompenseerd.

10.5. Hoogbouw winkelcentrum

In het plan voorziet langs nieuwe bebouwing in het midden van het nieuwe centrumgebied langs de IJdoornlaan. De (gevarieerde) hoogte van deze bebouwing en de verspringende gevel, gerelateerd aan de breedte van de IJdoornlaan en de afstand tot de aangrenzende bebouwing op deze plek, is gegeven de beoogde verstedelijking op deze plek acceptabel. Het voorstel is om de plannen voor deze bebouwing te handhaven.

10.6. Bebouwing tegenover wasknijper

In het plan is in het nieuwe woongebied aan de westkant van de Nieuwe Leeuwarderweg een basisschool voorzien met woningen erboven. Deze bebouwing is vier lagen hoog. De bewoners van de tegenoverliggende bebouwing in de zogenaamde wasknijper verzoeken om lagere bebouwing, een verbreding van het profiel en handhaven van de bomen. Het voorstel is om het plan op dit punt niet aan te passen en in de nadere uitwerking te onderzoeken of de bomen kunnen blijven staan.

11. Groen en ecologie

11.1. Bestaande flora en fauna

Bij het opstellen van de plannen is gekeken hoe de nieuwbouw, het water en het groen het beste zijn in te passen in Noord, binnen de bestaande kwaliteiten van Noord. In vastgesteld beleid is bepaald welke gebieden in aanmerking komen voor verstedelijking en welke groen moeten blijven (zie ook paragraaf 4.1). Op grond van deze visie verdwijnt er groen in dit gebied. Tegelijkertijd wordt de kwaliteit van het overgebleven groen opgewaarderd. Dit betreft met name de zone langs het NH-kanaal.

Tevens is ecologisch onderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna in het plangebied. De soorten die in het onderzoeksgebied zijn aangetroffen, zijn algemeen in Amsterdam. Ook de dienst Ruimtelijke Ordening heeft in 1999 onderzoek gedaan naar de waarden en potenties van het gebied en doet aanbevelingen ten aanzien van mogelijke ontwikkelingsrichtingen.

Er wordt naar gestreefd om langs het Noordhollandsch Kanaal door middel van groen en water de ecologische route te versterken, die onderdeel uitmaakt van de zogenoemde Groene Scheg tussen het Waterland en het IJ.

Waar groene zones verdwijnen of verplaatst worden, wordt getracht om de overlast voor aanwezige planten en dieren zo veel mogelijk te beperken. Dit gebeurt door een goede planning van de werkzaamheden en eventueel toepassing van mitigerende maatregelen. Indien noodzakelijk wordt ontheffing aangevraagd van de Flora- en faunawet.

Het huidige groene gebied van de volkstuinten moet wijken voor woningbouw. De volkstuinten worden verplaatst naar het oostelijk deel van het voormalige sportpark De Weeren. Bij de Nieuwe Purmerweg, de Van Heekweg en langs de Nieuwe Leeuwarderweg is het weghalen van groen echter onvermijdelijk om de benodigde infrastructurele ontsluitingen van het centrumgebied en deelgebieden daarbinnen te kunnen realiseren. Waar mogelijk wordt groen teruggebracht in het plan.

11.2. Groene scheg

De groene scheg langs het Noordhollandsch Kanaal, een doorgaande groene zone door Noord, is een belangrijke kwaliteit van Noord. Deze komt in het stedenbouwkundige plan duidelijk terug en blijft in het plan behouden als groen gebied. Het blijft onderdeel van het totale groene gebied langs het Noordhollandsch Kanaal en blijft gekoppeld aan aangrenzende delen van de scheg.

11.3. Bestaande bomen

Waar het kan zullen bestaande bomen in het plan gehandhaafd worden. Dit geldt dus ook voor de bomen langs de Scheurleerweg, Terwogtweg en in Elzenhagen. Een nadere bepaling van welke bomen kunnen blijven, zal bij de uitwerking plaatsvinden.

In 2002 heeft een onderzoek plaatsgevonden van de bomen in het plangebied. Hieruit is gebleken dat er hier geen waardevolle bomen voorkomen.

11.4. Nieuw groen

Bij het uitwerken van de plannen voor de nieuwbouw zal aandacht uitgaan naar kwantiteit en kwaliteit van het groen en naar compensatie van het groen dat zal verdwijnen. Daarbij wordt ook aandacht geschonken aan de ecologische waarde van het groen. Het zal wel enige tijd kosten voordat de natuurwaarde van nieuw groen is gerealiseerd.

11.5. Woongebieden

Het plan voorziet in groen rondom de woongebieden. De groene zone langs het kanaal vervult een recreatieve functie voor de bewoners van de nieuwe woongebieden. Ook in de wijken zelf komt groen. Daarmee wordt een aantrekkelijk woongebied gecreëerd.

De afstand van het nieuwe woongebied tot Jeugdland en het profiel van de Scheurleerweg zoals deze in het plan staat is voldoende breed en passend bij het betreffende gebied. De huidige plek voor de parkeerplaatsen en het water langs het volkstuintenpark gaan deel uitmaken van de nieuwe woonwijk.

De sportdriehoek maakt geen deel meer uit van het plan (zie ook 8.6). Een park op deze plek is in het kader van dit plan dus niet aan de orde.

De openbare ruimte van de stedelijke woongebieden is in de plankaarten groen ingetekend. De inrichting van deze openbare ruimte is echter nog niet uitgewerkt. Dit gebeurt in de volgende planfase.

11.6. Singel

De Singel is een belangrijke ontsluitingsweg in het plangebied. De Singel krijgt een groene uitstraling krijgen met een dubbele rij bomen en heeft daarmee een bepaalde ecologische betekenis. Het wordt echter geen ecologische zone, zoals in een inspraakreactie werd gesteld.

11.7. Nieuwe Leeuwarderweg

De Nieuwe Leeuwarderweg, ter hoogte van de zogenaamde pitstopstroken tussen de Nieuwe Purmerweg en de IJdoornlaan, krijgt het karakter van een stadsstraat. Het ontwerp biedt op die plek ruimte voor groene stroken met bijvoorbeeld bomen. Hoe deze stroken precies worden ingevuld wordt duidelijk bij de uitwerking.

Het deel van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de IJdoornlaan en de A10 is verkeerstechnisch meer gecompliceerd en de afwikkeling van het verkeer vraagt veel ruimte. Daar is om die reden geen ruimte in het profiel voor groen.

11.8. IJdoornlaan

In het deel van de IJdoornlaan tussen het Noordhollandsch Kanaal en de op- en afritten naar de Nieuwe Leeuwarderweg is er ruimte om bomen in het profiel op te nemen. Deze bomenrij zal waarschijnlijk niet zo dicht worden dat deze als windvang kan fungeren voor fietsers, zoals in een reactie is voorgesteld.

12. Water

12.1. Algemeen

Realisatie van de plannen van het CAN levert een belangrijke bijdrage aan de verbetering van het oppervlaktewater in de hele Buikslotermeerpolder. Een goede doorstroming van het water, de bereikbaarheid van het water voor onderhoud en beheer en de eis om het plangebied voor minimaal 10% uit water te laten bestaan,

zijn daarbij uitermate belangrijke uitgangspunten. Het onderdeel water wordt verder uitgewerkt in een zogenaamd nat structuurplan.

12.2. Water bij seniorenflat

Het water bij de seniorenflat bij de Loenermark blijft in de plannen behouden. Dit water wordt met een duiker verbonden met de andere waterlopen. Doorstroming wordt daarmee gewaarborgd.

12.3. Klimaatsveranderingen

Indien klimaatsveranderingen daartoe nopen zullen aanvullende maatregelen getroffen worden om eventuele wateroverlast in het CAN tegen te gaan. Op dit moment is dat echter niet het geval. Tijdens de inspraak zijn als mogelijke probleemsituaties genoemd de mate van ophoging van de nieuwe woongebieden en het water nabij de Noordhollandsch Kanaaldijk wat de dijk zou verzwakken. Dit aspect krijgt aandacht bij de uitwerking in het nat structuurplan.

13. Milieu

13.1. Milieu effect rapportage (m.e.r.)

Voor een aantal functies in het CAN is het verplicht om een milieu effect rapportage op te stellen. Dit zijn bijvoorbeeld de Dome en de megabioscoop. Het Dagelijks Bestuur heeft er voor gekozen om niet voor alle verplichte onderdelen een apart Milieu Effect Rapport (MER) op te stellen, maar om één MER op te stellen voor het totale plan. Dit betekent dat alle onderdelen in onderlinge samenhang worden onderzocht.

De startnotie MER is in september 2003 verschenen en heeft toen de inspraak doorlopen. Op dit moment wordt het MER opgesteld. In de m.e.r. worden de effecten van het huidige plan en een aantal alternatieven en varianten hierop onderzocht. Mede aan de hand van de resultaten uit het MER wordt het bestemmingsplan opgesteld. Deze worden meegenomen in de uitwerking van de plannen door gemeente en ontwikkelaars.

Een plan moet in zekere mate concreet zijn om het MER te kunnen maken. De plannen hebben een zodanig uitwerkingsniveau dat de bevindingen uit het MER nog verwerkt kunnen worden in de nog te maken uitwerkingsplannen.

Aangezien gekozen is voor een MER voor het totale gebied zal de belasting die samengaat met de verschillende verkeersaantrekkende activiteiten in samenhang kunnen worden beoordeeld. Daarbij wordt uitgegaan van de maximale belasting van de voorzieningen in het CAN tezamen. Ook in het verkeer- en vervoersplan wordt van deze maximale situatie uitgegaan en wordt gekeken of dit verkeerstechnische af te wikkelen is.

13.2. Hinder en milieucontouren

Eén van de opgaven voor een stad als Amsterdam is om in bestaand stedelijk gebied nieuwe woon- een werkmilieus toe te voegen. Het is evident dat dit op sommige punten knelt met bestaande milieucontouren. Het betreft bijvoorbeeld het bouwen op locaties langs de Nieuwe Leeuwarderweg waar rekening gehouden dient te worden met de geluidsbelasting, met emissie van fijnstof en NO₂, met geurhinder en met externe veiligheid vanwege gevaarlijke stoffen vervoer.

Dit fenomeen is niet nieuw. Hiervoor is landelijk al wet- en regelgeving vastgelegd. Hiermee zal rekening worden gehouden bij de uitwerking en het ontwerp van de plannen. Ook in het MER zullen deze aspecten meegenomen worden.

In Amsterdam is al veel ervaring opgedaan met deze opgave. Bij de verdere uitwerking zal voortgebouwd worden op reeds opgedane kennis en ervaring met deze zogenaamde 'stad en milieu'-problematiek.

Er gelden ook milieucontouren voor het blok aan de zuidzijde van het deelgebied II Stedelijk wonen Noord, langs de IJdoornlaan, met daarin een basisschool. De verwachting is dat deze functie daar goed is in te passen. Voor de speelplaats zal bijvoorbeeld aan de binnenzijde van het blok een plek gecreëerd kunnen worden. De voorgestelde alternatieve locatie voor de school op het terrassenplein is geen optie. Dit gebied is een uitloper van het winkelcentrum. De functie van horeca en terrassen is daar beoogd en een basisschool past daar niet op die plek.

13.3. Asbest

Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat er asbest is verwerkt in de huisjes op het Volkstuinenpark. Dit wordt nader onderzocht en blijkt dit inderdaad zo te zijn dan worden de huisjes volgens vastgestelde richtlijnen gesloopt en het materiaal afgevoerd.

14. Tijdens de bouw

14.1. BLVC

Het College van B&W heeft bepaald dat voorafgaand aan de uitvoeringsfase van een project in de openbare ruimte een zogenaamd BLVC-plan wordt opgesteld dat ingaat op de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. In het definitieve SP zal deze paragraaf worden opgenomen.

14.2. Bouwoverlast

Tijdens bouwwerkzaamheden zal er sprake zijn van overlast. Deze overlast zal wel zo veel mogelijk beperkt worden. Zowel bij de uitwerking van de plannen als tijdens de bouw zelf krijgt dit aspect aandacht.

Bewoners zullen worden geïnformeerd over de werkzaamheden. Goede en veilige omleidingroutes zullen worden gecreëerd en daarover zal worden gecommuniceerd richting betrokkenen.

14.3. Informatie en communicatie

Ten behoeve van een goede informatievoorziening en communicatie, met name tijdens de bouwwerkzaamheden wordt een contactfunctionaris ingesteld. De omwonenden kunnen deze persoon benaderen in geval van acute problemen.

14.4. Aanpak centrumgebied

Men maakt zich zorgen over de overlast die kan ontstaan tijdens de uitvoering van de diverse bouwplannen. Helaas kan een ambitieus plan als de realisering van het nieuwe centrum niet worden uitgevoerd zonder dat er overlast ontstaat. Maar dat die overlast tot een minimum beperkt moet worden om het bestaande winkelcentrum goed te laten doorfunctioneren is een belangrijk uitgangspunt.

Zo zal de toegankelijkheid voor voetgangers voortdurend gewaarborgd moeten worden en zal er steeds voldoende en goed bereikbare parkeerruimte aanwezig moeten zijn. Mede om dit laatste te bereiken, is de realisering van een grote parkeergarage ter plaatse van het oude stadsdeelhuis en de gebouwen van de sociale dienst heel vroeg in de planning opgenomen. Pas nadat deze is gerealiseerd zal op bestaande parkeerterreinen gebouwd kunnen gaan worden. Ook de bevoorrading moet goed mogelijk blijven.

Voor de bussen die nu halteren op het Waddenwegviaduct, zullen tijdelijke maatregelen getroffen worden (zie 6.10). Bij het beheer van het gebied tijdens de werkzaamheden is goed overleg met de ondernemers een absolute voorwaarde.

15. Overig

15.1. Beheer rond Jeugdland en Noorderbegraafplaats

Het gebied rond Jeugdland en de Noorderbegraafplaats maakt geen deel uit van het plangebied. Vanuit het CAN zullen geen ontwikkelingen of veranderingen plaatsvinden in dit gebied.

Het onderhoud en beheer ervan ligt bij Stadsdeelwerken en Sport (SWS) van het stadsdeel. De aandachtspunten aangaande het beheer zullen worden doorgegeven aan SWS.

15.2. Woonzorgcomplex

Mentrum, centrum voor geestelijke gezondheidszorg in Amsterdam, wil een woonzorgcomplex vestigen in het CAN en heeft daarover afspraken gemaakt met het stadsdeel. De wensen van Mentrum worden meegenomen in de verdere uitwerking van dit gebied.

15.3. Computer technieken

Een inspraakreactie oppert het inzetten van computer added design bij het uitwerken van de plannen. Het bureau Soeters dat de plannen heeft opgesteld, maakt reeds

gebruik van deze technieken. Ook de ontwerpers die de uitwerking op zich nemen, zullen dit naar verwachting doen.

15.4. Tankstations

Het verlagen van de Nieuwe Leeuwarderweg en het aanleggen van het Noorderpark heeft gevolgen voor de tankstations van BP langs de Nieuwe Leeuwarderweg nabij de op- en afritten van de Nieuwe Purmerweg. Onderzocht is of in de plannen voor het CAN, in het gebied tussen de Nieuwe Purmerweg en de A10, een alternatieve locatie voor de tankstations kon worden ingepast.

Door het grote aantal toe- en afritten op dit gedeelte van de Nieuwe Leeuwarderweg is het niet mogelijk tankstations direct langs de weg te realiseren. In het plan is in de kantoreengebieden nabij de A10 een reservering opgenomen als beoogde locatie voor de tankstations. De bedoeling is om in een later stadium de inpassing hiervan uit te werken. Inmiddels heeft BP in haar inspraakreactie aangegeven het niet eens te zijn met de beoogde locatie. Een andere locatie binnen het CAN blijkt niet mogelijk. Het voorstel is om BP dit mee te delen. De reservering in het plan blijft vooralsnog gehandhaafd.

15.5. Tankstation IJdoornlaan

Het tankstation dat gelegen is aan de IJdoornlaan zal op de huidige locatie gehandhaafd blijven.

16. Conclusies

De wijzigingen naar aanleiding van inspraak zijn de volgende.

1. Bebouwing Loenermark aanpassen, uitwerking van dit onderdeel in nauw overleg met de bewoners (volgens planning na 2011).

In het plan is aan beide kanten langs de Nieuwe Leeuwarderweg bebouwing voorzien. De bewoners van de banaanvormige flats aan de Loenermark hebben daartegen geageerd.

Het voorstel is de bebouwing aan te passen zodat voor zover mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de bezwaren van de bewoners enerzijds, terwijl anderzijds het programma en grondopbrengsten op deze plek gehandhaafd blijft. Dit onderdeel komt terug bij de nadere uitwerking voor dit gebied (volgens planning na 2011). Het voorstel is tevens om de bewoners nauw te betrekken bij de nadere uitwerking van dit deelgebied.

2. Schrappen reservering ten behoeve van het woonwarenhuis.

Gezien de complexiteit van de verkeersafwikkeling, de impact van twee grote verkeersaantrekkende functies en de onzekerheid over de daadwerkelijke realisatie, wordt voorgesteld de reservering ten behoeve van het woonwarenhuis (30.000 m²) te schrappen. Onderzocht zal worden wat hiervan de financiële en verkeerskundige gevolgen zijn.

3. Een fietstunnel onder de IJdoornlaan ter hoogte van de Scheurleerweg opnemen in de plannen.

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid voor fietsers op de IJdoornlaan. Voetgangers en fietsers op de singel moeten de IJdoornlaan oversteken. In de huidige situatie ligt er een viaduct onder de IJdoornlaan bij de Scheurleerweg. Dit viaduct zal worden gesloopt aangezien de IJdoornlaan wordt verplaatst.

Om tegemoet te komen aan de inspraak is het voorstel om bij de verdere uitwerking in het verlengde van de Scheurleerweg een tunnel voor langzaam verkeer in de plannen op te nemen zodat fietsers en voetgangers een alternatief wordt geboden. De oversteek van IJdoornlaan via de Singel blijft tevens behouden.

4. Fietstunnel Hisgenpad openlaten en bij uitvoeringsbesluit bebouwing NLW een besluit nemen.

Het fietstunneltje Hisgenpad ligt onder de Nieuwe Leeuwarderweg en verbindt de huidige sportvelden met het Plan van Gool. In het plan wordt het bestaande fietstunneltje bij het Hisgenpad opgeheven. Vanuit de inspraak komt echter het verzoek om dit tunneltje wel te handhaven.

Het voorstel is om het tunneltje nu niet af te sluiten, maar hierover pas een besluit te nemen in het kader van de besluitvorming in de volgende planfase, het uitvoeringsbesluit, over de bebouwing aan de Nieuwe Leeuwarderweg. Overigens zijn er vanuit het plan geen middelen beschikbaar om de sociale veiligheid van het viaduct in de huidige situatie te verbeteren.

5. Aanpassing gebouw singel/Nieuwe Purmerweg

In het plan is een gebouw opgenomen aan de zuidkant van de singel bij de Nieuwe Purmerweg. Vanuit de inspraak komt de reactie dat dit gebouw het uitzicht van de omwonenden belemmert. Het voorstel is om dit gebouw in de nadere uitwerking zodanig aan te passen dat zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan deze bezwaren. Het verlies aan programma en grondopbrengsten kan elders in dit deelgebied worden gecompenseerd.

6. Onderzoek naar mogelijkheid behouden ATOS en DWV in plangebied.

De mogelijkheden worden onderzocht om zowel ATOS als DWV in –cq. in de directe omgeving van- het plangebied te behouden. Bij dit onderzoek worden ook de sportvelden aan de overzijde van het Noordhollandsch Kanaal betrokken.

7. Meerdere opties voor de markt

In het plan was de markt gedacht aan de oostkant van de noordelijke winkelstraat, aan de nieuwe noordelijke winkelroute.

De belanghebbenden hebben zich echter unaniem tegen deze locatie uitgesproken en geven de voorkeur aan een markt in de vorm van een marktstraat in noord-zuidrichting, op de overgang van het oude, naar het nieuwe winkelgebied.

Het voorstel is om deze optie mogelijk te maken in het kader van de nadere uitwerking. Voordat deze plek beschikbaar is moet er een tijdelijke (eventueel definitieve) locatie komen voor ca. drie jaar. Hierbij gaat de voorkeur uit naar het z.g. fonteinplein aan de oostzijde van het winkelcentrum. In alle modellen gaat de markt onderdeel uitmaken van het winkelcentrum. Dit zal dan ook extra eisen stellen aan de opzet en de verschijningsvorm van de markt.

8. Een BLVC paragraaf (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) toevoegen aan het planboek.

Het College van B&W heeft bepaald dat voorafgaand aan de uitvoeringsfase van een project in de openbare ruimte een zogenaamd BLVC-plan wordt opgesteld dat ingaat op de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. In het definitieve SP zal deze paragraaf worden opgenomen

Bijlagen

- I. Mondelinge inspraakreacties
- II. Schriftelijke inspraakreacties

I. Mondelinge inspraakreacties

Vanaf de volgende pagina volgt het verslag van de inspraakavond van het Centrum Amsterdam Noord die plaatsvond op 26 januari 2004.

Achter elk inhoudelijk punt van inspraak wordt verwezen naar de paragraaf van de Nota van beantwoording waarin het punt wordt beantwoord.

II. Schriftelijke inspraakreacties

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van alle inspraakreacties op het plan Centrum Amsterdam Noord die zijn ontvangen via de post en de mail.

In de tabel staat bij elke inspraakreactie de naam, het adres en de woonplaats van de afzender(s) voor zover bekend. Daarna volgt een korte weergave van de inhoudelijke punten uit de inspraakreactie met daarachter een verwijzing naar de paragraaf van de Nota van Beantwoording waarin deze punten worden beantwoord.