





# Toelichting



## Hoofdstuk 1      Inleiding

### 1.1      Aanleiding

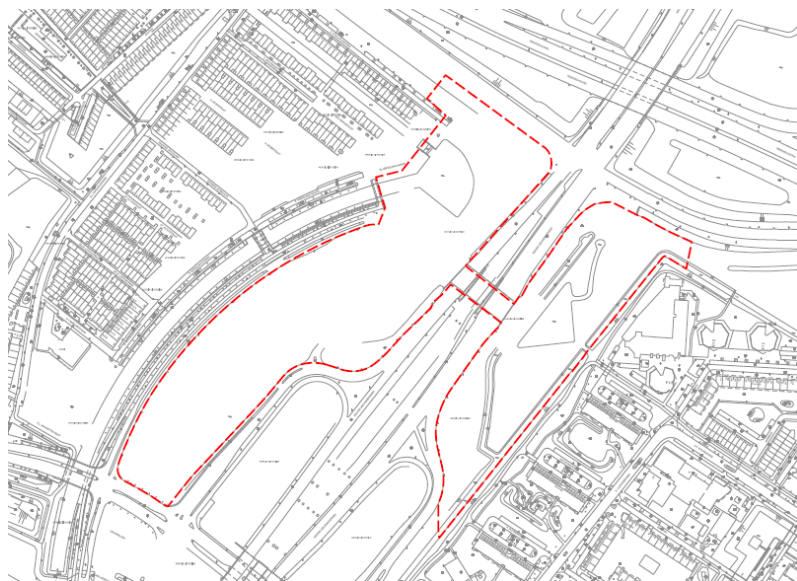
Voor u ligt het bestemmingsplan 'Noorderkwartier'. Dit bestemmingsplan geeft concrete invulling aan het ruimtelijke beleid voor dit gedeelte van het stadsdeel Noord in de gemeente Amsterdam. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Om een aantal redenen is het gewenst en zelfs noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'Noorderkwartier' op te stellen, namelijk:

- voor het plangebied gold de Partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1958, deze herziening is net als het AUP vervallen per 1 juli 2013, waardoor er ter plekke geen bestemmingsplan geldt;
- voor het deel van het gebied nabij Rijksweg 10 en Nieuwe Leeuwarderweg is in 1979 een bestemmingsplan gemaakt;
- voor een deel van het gebied is nooit een bestemmingsplan gemaakt. Bestemmingsplannen ouder dan tien jaar moeten, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), worden geactualiseerd;
- binnen het plangebied is op grond van artikel 19 lid 2 Wet op de Ruimtelijke Ordening in 2008 een vrijstelling verleend voor de inmiddels aangelegde verlengde J.H. Van Heekweg;
- voor het kunnen realiseren van de bouwplannen is een passende bestemmingsregeling nodig;
- voor toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning is er behoefte aan een actueel bestemmingsplan.

### 1.2      Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan twee kanten van de Nieuwe Leeuwarderweg in stadsdeel Noord. Het plangebied wordt globaal als volgt begrensd:

<u>noorden</u> :	door de Rijksweg A10;
<u>oosten</u> :	door de sloot ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg;
<u>zuiden</u> :	door de IJdoornlaan;
<u>westen</u> :	door de Elzenhagensingel.



Afbeelding: begrenzing van het plangebied

### **1.3 Doelstelling**

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. De doelstelling is dat dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

In het nieuwe bestemmingsplan 'Noorderkwartier' wordt de gewenste (planologische) situatie vastgelegd. Het betreft een ontwikkelingsplan waarin de toekomstige gebruiksmogelijkheden worden bestemd. Daarbij wordt in hoofdzaak uitgegaan van het bieden van mogelijkheden voor woningbouwontwikkelingen.

Het bestemmingsplan 'Noorderkwartier' zal de komende tien jaar het toetsingskader zijn voor het verlenen van omgevingsvergunningen.

### **1.4 Vigerende bestemmingsplannen**

#### Bestemmingsplan Rijksweg nr. 10 Buikslotermeer-Nieuwendam

De groenstrook binnen het plangebied langs Rijksweg A10 en de groenstroken langs de Nieuwe Leeuwarderweg hebben in het bestemmingsplan Ringweg 10 Buikslotermeer- Nieuwendam de bestemming "Openbaar groen".

Het Stedenbouwkundig Plan Centrum Amsterdam Noord (kloppend hart van Noord) is door de deelraad van stadsdeel Noord (19 mei 2004) vastgesteld en vervolgens door de Gemeenteraad (22 september 2004) vastgesteld. Hierin wordt de ontwikkeling van Noorderkwartier weergegeven.

## 1.5 Bevoegdheden

In verband met een wijziging van de Gemeentewet is het bestuurlijk stelsel in Amsterdam ingrijpend gewijzigd. Sinds 19 maart 2014 biedt de Gemeentewet geen mogelijkheden meer om deelgemeenten in te stellen en dus is er per stadsdeel een bestuurscommissie ingesteld. Aan bestuurscommissie's kunnen minder bevoegdheden worden toegekend dan aan deelgemeenten. In dit kader is van belang dat de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen niet aan een bestuurscommissie kan worden toegekend. De Wro en de Gemeentewet staan dit in de weg. De bestuurscommissies hebben wel een rol in de voorbereiding ervan. Het voorliggende bestemmingsplan is voorbereid door de bestuurscommissie van stadsdeel Noord.

## 1.6 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis als ook wordt de ruimtelijke en functionele opbouw van het plangebied beschreven.

In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid van Europa, het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio, de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Noord. Hierna worden in hoofdstuk 4 Planuitgangspuntende uitgangspunten voor het plangebied uiteengezet.

In hoofdstuk 5 worden sectorale onderwerpen nader toegelicht door een uitleg te geven van een aantal omgevingsaspecten, waaronder luchtkwaliteit, geluidshinder, water, archeologie en ecologie in relatie tot de eigenschappen van het plangebied, de randvoorwaarden die volgen uit de omgevingsaspecten en de geformuleerde uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 geeft een directe toelichting op de planopzet van het bestemmingsplan.

Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de uitvoerbaarheid. Hierbij wordt onder meer aandacht besteed aan hoe burgers, instanties en andere belanghebbenden bij de totstandkoming van het plan zijn betrokken.





## Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied

### 2.1 Ruimtelijke opbouw

#### 2.1.1 Algemeen

Het plangebied is onderdeel van het voormalige Buikslotermeer. Het Buikslotermeer is samen met twee andere Waterlandse meren, het Broekermeer en Belmermeer waarschijnlijk ontstaan door afkalving van inzakkende veengrond. Begin zeventiende eeuw werd het Buikslotermeer ingepolderd. De bodem van de polder bleek alleen geschikt als weidegrond en heeft dan ook tot in de twintigste eeuw als weidegrond dienst gedaan. In 1921 is de Buikslotermeerpolder met het bij elkaar voegen van de gemeenten Nieuwendam, Buiksloot en Amsterdam opgegaan in de gemeente Amsterdam. Tot aan de wijziging van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) in 1958 behield de polder zijn agrarische karakter. Vervolgens is na de wijziging van het AUP de polder in de jaren zestig en zeventig bebouwd. De twintigste eeuwse bebouwing langs de zuidelijke ringdijk (Buikslotermeerdijk) verdween en de Nieuwe Leeuwarderweg, IJdoornlaan, het winkelcentrum Boven 't Y en de aangrenzende buurten van het plangebied werden aangelegd. Tenslotte werd de Rijksweg A10-noord gebouwd die een afscheiding vormt tussen stad en landelijk gebied. Met deze ontwikkelingen verloor de polder zijn oorspronkelijke verkavelingsstructuur.

Afbeelding: Buikslotermeerpolder en omgeving omstreeks 1680



De Buikslotermeerpolder watert nog altijd af via het Noordhollandsch Kanaal. Typerend voor de polder is de verhoogde aanleg van alle doorgaande wegen die de polder doorkruisen. Vooral de verhoogde taluds van Rijksweg A10, Nieuwe Leeuwarderweg en IJdoornlaan bepalen de ruimtelijke hoofdstructuur en zorgen voor een verdeling van de polder in vier vlakken. Daarnaast zijn de groene verbinding tussen het IJ en het open Waterland en het Noordhollands Kanaal structuurbepalende elementen. Het gebied ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg heeft nog gedeeltelijk een groen karakter. Hier liggen de Noorderbegraafplaats en Sportpark Elzenhagen.

### **2.1.2 Wegenstructuur**

Noorderkwartier wordt ontsloten via de IJdoornlaan, Elzenhagensingel en J.H. van Heekweg. De IJdoornlaan (2x1 rijstrook) is de oost-westverbinding door Amsterdam Noord. De IJdoornlaan behoort tot het Hoofdnet Auto, Hoofdnet OV en Hoofdnet Fiets. De Elzenhagensingel behoort eveneens tot het Hoofdnet Fiets. De IJdoornlaan, Elzenhagensingel en J.H. Van Heekweg zijn gebiedsontsluitingsweg en hebben een maximum snelheid van 50 km/uur.

Het plangebied wordt doorsneden door de Nieuwe Leeuwarderweg, een deel van de Amsterdamse stadsroute s116, die aantakt op de ringweg A10.

Alle overige wegen in het plangebied zijn aangewezen als verblijfsgebied en de inrichting is conform de richtlijnen 30 en/of 5 km/uur gebied. Het woongebied Noorderkwartier wordt ingericht als verblijfsgebied met erftoegangswegen en/of woonerven.

### **2.1.3 Groen en waterstructuren**

Het netwerk van openbaar groen, natuur- en ecologische elementen, water en waterkeringen wordt als een onmisbaar en integrerend bestanddeel beschouwd van de stedenbouwkundige structuur, van zowel de stad als van het stadsdeel. Nabij het plangebied liggen belangrijke onderdelen van die structuur zoals de Buikslotermeerdijk en het oostelijk talud van de Nieuwe Leeuwarderweg. Beide maken deel uit van de Hoofdgroenstructuur, zoals opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. De functie van het water en de waterkeringen wordt steeds belangrijker voor het goed functioneren en beschermen van die structuur. Voor waterberging is voldoende ruimte nodig. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig voor beheer van de grondwaterstand.

## **2.2 Functionele opbouw**

De functionele opbouw van het plangebied wordt bepaald door de te realiseren woonfunctie alsmede wegen, fiets- en voetpaden, groen en water.

### *Bevolking*

Voor het plangebied Noorderkwartier wordt uitgegaan van mogelijkheden voor de bouw van ongeveer 116 eengezinswoningen en 80 à 100 appartementen of ongeveer 375 studentenwoningen. Na voltooiing zullen hier naar verwachting zo'n 500 à 600 mensen wonen.

### *Openbaar vervoer en fiets*

Het plangebied Noorderkwartier wordt per openbaar vervoer ontsloten via een bestaande buslijn die naar de Buiksloterweg leidt (pont CS) met een halte op de Elzenhagensingel. Met de aanleg van de Noord-Zuidlijn sluit het gebied rechtstreeks aan op de metrohalte en het busstation van station Noord. De IJdoornlaan en Elzenhagensingel behoren tot het Hoofdnet Fiets.

### *Parkeren*

Voor bewonersparkeren bij de grondgebonden woningen wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats op eigen terrein per woning en voor bezoekersparkeren van 0,1 parkeerplaats per woning, in de openbare ruimte.

Voor het parkeren bij de zuidkavel geldt een parkeernorm van 0 parkeerplaats per woning en 0,1 voor bezoekers, in de openbare ruimte.

## Hoofdstuk 3      Beleidskader

Het beleidskader vormt een basis voor de uitgangspunten voor het bestemmingsplan die in hoofdstuk 4 worden beschreven. Het beleidskader is gebaseerd op beleid dat door Europa, het Rijk, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Noord is geformuleerd.

### 3.1      Europees beleid

#### 3.1.1      Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

- van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- het aquatische milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze Europese Kaderrichtlijn Water moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband wordt verwezen naar het Nationaal Bestuursakkoord Water, dat op 25 juni 2008 onder andere in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

#### 3.1.2      Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (herzien) - Valletta, 16 januari 1992 (Verdrag van Malta)

Het Verdrag van Malta, opgesteld door de Raad van Europa, geeft aan dat archeologische vindplaatsen in de bodem behouden moeten blijven (behoud in situ) door het nemen van planologische maatregelen. De overheid dient ervoor zorg te dragen dat archeologische vindplaatsen op kaarten worden aangegeven, zodat ze zichtbaar zijn en er bij het opstellen van bouwplannen en ruimtelijke ordeningsplannen rekening mee kan worden gehouden. Is behoud in situ niet mogelijk, dan zullen de vindplaatsen door middel van een archeologische opgraving moeten worden veiliggesteld (behoud ex situ). Ten aanzien van de financiering geldt het principe van 'de verstoorder betaalt', wat betekent dat degene die het initiatief neemt tot een bodemverstorende activiteit de kosten van archeologisch (voor)onderzoek dient te vergoeden. Tevens dient de verstoorder tijd en ruimte beschikbaar te stellen voor een (voor)onderzoek. Voor dit bestemmingsplan is archeologisch onderzoek verricht en zijn bestemmingsregels opgesteld die de archeologische verwachtingswaarden beschermen. Verder is dit bestemmingsplan in overeenstemming met het beleid opgesteld.

## **3.2 Rijksbeleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de structuurvisie formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

### **3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

De nationale belangen uit de SVIR worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) juridisch geborgd. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving opgenomen.

In artikel 2.7 van het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling hoofdwegen of delen daarvan worden aangewezen waarvoor een bij die regeling vast te stellen reserveringsgebied geldt aan een of beide zijden van de hoofdweg, ten behoeve van een mogelijke uitbreiding daarvan. Deze reserveringsgebieden dienen te worden vastgelegd op de verbeelding van een ruimtelijk plan.

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een reserveringsgebied bevat geen wijzigingen ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat reserveringsgebied geldende bestemmingsplan, die de volgende activiteiten of bestemmingen mogelijk maken:

- a. het bouwen van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is vereist, uitgezonderd een tijdelijk bouwwerk als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder a, van die wet of een bijbehorend bouwwerk als bedoeld in bijlage II, artikel 1, eerste lid, bij het Besluit omgevingsrecht;
- b. stortplaats voor afvalstoffen;

c. bergingsgebied als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet.

Rondom de rijksweg A10 tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Coenplein geldt een reserveringsgebied van 34 meter aan weerszijden voor een mogelijke uitbreiding met één rijstrook in beide richtingen. Het plangebied ligt buiten deze zone. Er wordt dan ook voldaan artikel 2.7 van het Barro.

### 3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Voorliggend bestemmingsplan maakt deel uit van de ontwikkeling van woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied en vormt een onderdeel van de ontwikkeling van Centrum Amsterdam Noord. Daarmee draagt het bestemmingsplan bij aan de nagestreefde woningbouwproductie in de Amsterdamse regio.

### 3.2.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), ammoniak (NH<sub>3</sub>) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van het Nationaal Milieubeleidsplan 4 zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn. In paragraaf 5.9 Luchtkwaliteit wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

### 3.2.5 Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan verving de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21<sup>ste</sup> eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Inmiddels is ook dit Nationaal Waterplan 2009 vervangen door het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021. Dit nieuwe nationaal waterplan is het rijksplan voor het waterbeleid. Dit nieuwe Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 zijn verwerkt:

Hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid.

Gewenste ontwikkelingen, de werking en de bescherming van de watersystemen in Nederland.

Benodigde maatregelen en ontwikkelingen.

Beheerplannen voor de stroomgebieden.

Beheerplannen voor de gebieden met overstromingsrisico.

Marine Strategie.

Beleidsnota Noordzee.

Functies van de rijkswateren.

Het Nationaal Waterplan vormt het kader voor de regionale waterplannen en de beheerplannen. Er is geen formele hiërarchie tussen deze plannen, maar op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (zoals het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel) kan bij het vaststellen van een regionaal waterplan of een beheerplanning zo maar worden afgeweken van het Nationaal Waterplan.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

### 3.2.6 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

### 3.3 Provinciaal beleid

#### 3.3.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) schrijft voor waaraan de gemeentelijke bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen en beheersverordeningen moeten voldoen. De regels komen voort uit de ruimtelijke hoofddoelstelling uit de provinciale Structuurvisie. De PRVS stelt regels voor de begrenzing van bestaand stedelijk gebied en zeer restrictieve regels voor verstedelijkingsbeleid in het landelijk gebied. De regels gaan onder andere over (on)mogelijkheden voor:

- stedelijke ontwikkeling in het buitengebied;
- de daaraan te stellen ruimtelijke kwaliteitseisen;
- de Ruimte voor Ruimte-regeling;
- de mogelijkheden voor verbrede landbouw.

Voor de Ecologische Hoofdstructuur, de nationale landschappen en de Rijksbufferzones zijn regels opgesteld ter behoud van de kernkwaliteiten van het landschap, de openheid, de weidevogelleefgebieden en het vastleggen van de landbouwhoofdstructuur. Uitwerking van de regels vindt deels plaats in de Beleidsnota Landschap en Cultuurhistorie. De verordening biedt Gedeputeerde Staten ten aanzien van deze regels ontheffingsbevoegdheden.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de PRVS opgesteld.

#### 3.3.2 Externe veiligheid

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (zoals chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolven of een explosie ontstaan. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Het doel van het beleid is het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezig in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties. De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren, is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan verschillende typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid. In paragraaf 5.5 Externe veiligheid wordt verder ingegaan op de externe veiligheidsaspecten.

### **3.3.3 Provinciaal Waterplan 2010-2015**

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 het Provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Noord-Holland is een waterrijke provincie omringd door Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik vraagt om een goed waterbeheer. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. Provinciale Staten hebben in het Waterplan twee speerpunten geformuleerd, namelijk de versterking van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de economische kant van water.

### **3.3.4 Watervisie 2021**

Het hiervoor vermelde Provinciaal Waterplan 2010-2015 is inmiddels opgevolgd door de (provinciale) Watervisie 2021 'Buiten de oevers' en het Uitvoeringsprogramma 2016-2021.

Het Deltaprogramma leert ons dat het watersysteem zijn grenzen kent bij het oplossen van water vraagstukken. Om Noord-Holland veilig, leefbaar en groen te houden en tegelijkertijd een goed investeringsklimaat te hebben, is het nodig om over grenzen heen te kijken. Oplossingen zullen meer buiten het eigenlijke waterdomein worden gevonden, met water als vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke gebiedsontwikkelingen.

De Watervisie zoekt de koppeling van wateropgaven met ruimte, economie en natuur. Alleen door water goed mee te nemen kunnen duurzame integrale afwegingen worden gemaakt. Zo is er op en aan het water rust, maar ook ruimte voor vertier en activiteiten. Waar water en natuur zijn, ontstaat vaak als vanzelf recreatie. En die combinatie biedt weer kansen voor economische ontwikkeling. Als een dijk wordt versterkt omdat dat nodig is voor de veiligheid, kan ook meteen een strand worden aangelegd. En wandel- en fietspaden. Wellicht kunnen ondernemers ruimte worden gegeven voor aanleg van een jachthaven of steiger. Als dat op de juiste manier wordt gedaan, neemt de biodiversiteit toe én wordt aan economische ontwikkeling van het gebied gewerkt.

In het waterveiligheidsbeleid wordt landelijk een overstap gemaakt naar een risicobenadering, waarbij ook het effect van een overstroming op het achterland wordt meegewogen. Met de waterpartners zorgt de provincie voor veilige dijken en keringen en met het waterrobuust inrichten van de omgeving en goede evacuatiemogelijkheden en wordt het effect van een eventuele overstroming beperkt.

Schoon en voldoende water is onmisbaar voor een gezonde, productieve en aangename leefomgeving en een soortenrijke natuur. Er wordt gezegd dat het grond- en oppervlaktewater duurzaam kan worden gebruikt en dat voorraden zorgvuldig worden beheerd, zonder uitputting of verontreiniging. Diepe, watervoerende lagen kunnen worden gebruikt voor energieopslag.

## **3.4 Regionaal beleid**

### **3.4.1 Stadsregio Amsterdam**

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.



### 3.4.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd.

Deze ambities zijn:

- het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht;
- het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners;
- het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De hoofdlijnen van het beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuze voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Het bestemmingsplan Noorderkwartier is niet in strijd met de hoofdlijnen van het beleid.

### 3.4.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordmeugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen. In 5.9 Luchtkwaliteit wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

### 3.4.4 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering.

### 3.4.5 Plabeka

In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) werken gemeenten als Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Zaanstad (en andere) samen met Flevoland, Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA) om als Noordmeugel beter op de wensen van het internationale bedrijfsleven in te kunnen spelen. Plabeka werkt een regionaal programma uit waaruit blijkt welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen, waar en wanneer op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haventerreinen noodzakelijk zijn om de internationale kracht van de Noordmeugel te behouden dan wel te versterken.

### **3.4.6 Keur Hoogheemraadschap**

In november 2009 heeft het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) een nieuwe Keur 2010 vastgesteld die op 1 januari 2010 in werking is getreden. In deze Keur is een aantal wijzigingen aangebracht ten opzichte van de vorige Keur. Een belangrijke wijziging is de verplichting tot het uitvoeren van compenserende maatregelen bij verhardingstoename groter dan 800 m<sup>2</sup>. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van HHNK.

### **3.4.7 Waterbeheersplan**

Het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft op 14 oktober 2009 het Waterbeheersplan 4 (WBP4) vastgesteld. In het Waterbeheersplan 2010-2015 'Van veilige dijken tot schoon water' beschrijft het hoogheemraadschap de doelstellingen voor de periode 2010-2015 voor de volgende kerndoelen:

- het op orde houden van het watersysteem en dit onder dagelijkse omstandigheden doelmatig en integraal beheren;
- de verontreiniging van het watersysteem door directe en indirecte lozingen voorkomen en/of beheersbaar te houden;
- het op orde houden van de primaire waterkeringen en overige waterkeringen met een veiligheidsfunctie en deze onder dagelijkse omstandigheden doelmatig beheren;
- het in stand houden en ontwikkelen van een calamiteitenorganisatie die onder bijzondere omstandigheden onmiddellijk operationeel is en die beschikt over actuele calamiteitenbestrijdingsplannen voor veiligheid, wateroverlast en waterkwaliteit.

Deze taken worden de komende periode sterk beïnvloed door de klimaatverandering en de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water. In paragraaf 5.13 Water is de watertoets opgenomen.

### **3.4.8 Waterprogramma 2016-2021**

Het hiervoor vermelde Waterbeheersplan van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is inmiddels opgevolgd door het Waterprogramma 2016-2021 van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit is de 5e versie van het waterbeheersplan. Ook deze 5e versie behandelt de thema's: veiligheid, wateroverlast, zoet water, schoon water en crisisbeheersing.

Voor Waterveiligheid volgt het hoogheemraadschap de benadering van meerlaagsveiligheid, opgenomen in het Nationale Waterplan. Sterke waterkeringen blijven bepalend voor de waterveiligheid. Het nieuwe landelijke veiligheidsbeleid is gebaseerd op een risicobenadering. De kans op een overstroming en de mogelijke gevolgen bepalen het gewenste veiligheidsniveau. Het hoogheemraadschap gaat daarom naar een andere manier van toetsen, ontwerpen en gegevensbeheer. Beheer, onderhoud en vergunningverlening worden aangepast, de functie van regionale en overige waterkeringen bij de waterveiligheid wordt onderzocht en innovatieve oplossingen worden gesteund. Intussen gaat het hoogheemraadschap door met het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

Ook continueert HHNK zijn programma om de boezemkades te versterken.

Wateroverlast is schadelijk, maar niet levensbedreigend. De komende periode ontwikkelt HHNK een basisniveau voor de preventie en maakte HHNK gezamenlijk werk van gevolgbeperking. HHNK vergroot en verbetert de flexibele besturing van het systeem en spreekt een schaderegeling af.

Waar mogelijk wordt het groot onderhoud van stedelijk water overgenomen van gemeenten. Het hoogheemraadschap versterkt zijn adviesrol in de ruimtelijke ordening, om verbeteringen in zijn

watersysteem te kunnen koppelen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Het hoogheemraadschap rondt zijn programma Wateropgave af, waardoor het risico op wateroverlast beperkt wordt.

Zoet water wordt kostbaar en minder vanzelfsprekend. De kans op zoet watertekort wordt in de komende jaren groter, onder invloed de klimaatverandering. HHNK zorgt daarom voor een duurzame en eerlijke verdeling van het zoet water met de huidige infrastructuur. HHNK gaat dat doen door duurzaam beheer van de beschikbare hoeveelheid schoon zoet water. In de planperiode wordt een programma opgesteld voor het uitwerken van de voorgenomen strategie.

Voor schoon en gezond water zet HHNK lopende uitvoeringsprogramma's en beheersactiviteiten voort. In overleg met zijn partners heeft HHNK maatregelen bepaald voor de Kaderrichtlijn Water (KRW), waarvoor een resultaatverplichting wordt aangaan. Het programma 2e Fase KRW-doelen 10 vervangt het huidige KRW-programma, omdat dit een ruimere doelstelling heeft gekregen. HHNK werkt ook aan de opgaven die worden bepaald door belangen en eisen van de omgeving. Er wordt nauw samengewerkt met de gemeenten in het gebied en met PWN aan een doelmatig en duurzaam afvalwaterketenbeheer. Er wordt stevig ingezet op innovaties die hieraan bijdragen, op effectgericht werken en op bronaanpak.

Crisisbeheersing: als het toch dreigt fout te gaan moeten we klaar staan. Daarom zorgt HHNK er samen met zijn partners voor dat er daadkrachtig kan worden gehandeld bij een (dreigende) crisis. Daarnaast worden watergerelateerde risico's uitgewerkt in risicoprofielen en worden zogenoemde hotspots benoemd die worden opgenomen in de Waterrisicokaart. HHNK bepaalt het vereiste kwaliteitsniveau van de crisisbeheersingsorganisatie op grond van het maatschappelijk aanvaardbare schadeprofiel. HHNK levert ook een actieve bijdrage aan het Coördinatieplan overstromingen van de veiligheidsregio's.

### **3.5 Gemeentelijk beleid**

#### **3.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'**

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde. De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen naast efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging. Voor het plangebied is in het faseringsbeeld 2010-2020 sprake van wonen-werken in ontwikkeling; in het faseringsbeeld 2020-2030 (na voltooiing van de gebiedsontwikkeling) wonen-werken; en na 2030 gerealiseerd wonen en/of werken. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

In samenhang met het visie onderdeel van de Structuurvisie is ook een onderdeel instrumentarium gekoppeld. Hierin wordt - waar nodig - het beleid verder uitgewerkt in criteria en een procedure. Zo worden er onder meer vestigingsregels gegeven voor bedrijven en voor het bouwen in de Hoofdgroenstructuur. Het college van burgemeester en wethouders ziet toe op handhaving van deze regels, door toetsing van plannen aan het instrumentarium. Het instrumentarium kan niet los van de

andere delen worden gelezen. Visie, uitvoeringsdeel en instrumentarium tezamen vormen het beleidskader waaraan ruimtelijke plannen van de stad worden getoetst.

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal aanbod aan groen zijn belangrijke aspecten. In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld.

Het deelgebied ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur (ruigtegebied/struinnatuur).

Ruigtegebied/struinnatuur	
Gebruik, gewenste beleving	Wild ogende gebieden die voor Amsterdam zeldzame planten en dieren bevatten en mogelijkheden bieden voor natuurbeleving vanaf de randen of vanaf ongebaande paden door het gebied. Natuur- en landschapsgerichte recreatie, met een gevoel van afstand tot de stad. Mogelijkheden voor 'natuurvorsen'. Hoewel kleinschalige voorzieningen nodig zijn, ligt de kwaliteit van de beleving in het ongeplande karakter: ontwerper en beheerder blijven achter de schermen.
Gewenste zoning	Entreezone. Achterland (het eigenlijke ruigtegebied).
Type beheer	Extensief. Intensief toezicht en voorlichting door beheerders (natuurwachters).
Ontsluiting	Entreezone maximaal. Achterland extensief (voetpaden, laarzenpaden). Soms zeer beperkt toegankelijk, dan geen entreezone.
Bezoekersdruk	Laag.
Voorbeelden	Natuurdeel Diemerpark, Geuzenbos, Oeverlanden, Nieuwe Meer in Amsterdamse Bos, Joodse begraafplaats in Flevopark, Ecozone Schellingwoude, Brettenzone, Noorder IJplas, Riethoek en Hoge Dijk.
Beleidsintentie	Deze gebieden mogen niet opgevuld raken met andere functies of met andersoortige groenfuncties (volkstuinen, sportparken, parken e.d.). Intensieve recreatievormen en recreatie die niet primair op de natuur is gericht, zijn niet toegestaan. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt).
Inpasbare voorzieningen	In entreezone informatieborden, banken, prullenbakken, fietsenrekken, eventueel een klein infocentrum en beheerderonderkomen (vergelijk natuurtuin De Wiedijk). In het achterland hoogstens onverharde of half verharde wandelpaden en op natuurbeleving gerichte voorzieningen als een vogeluitkijkt.

Woningbouw in dit deelgebied is niet inpasbaar in de Hoofdgroenstructuur. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur respecteert in Preadvis Technische Advies Commissie Noorderkwartier Oost en Advies Technische Adviescommissie Noorderkwartier Oost uit 2012 (zie bijlage 1) weliswaar het besluit van de Gemeenteraad uit 2004 om op deze locatie in te stemmen met woningbouw, maar uiteindelijk is besloten het betreffende deelgebied niet te bebouwen.

De TAC adviseert waar mogelijk nieuwe groene kwaliteiten in het plan te integreren. Naast mogelijkheden op maaiveldniveau kan daarbij gedacht worden aan natuurvriendelijke inrichting van de oevers van de waterpartijen. Door het aangelegd helofytenveld tussen de wijk De Wieden en Rijksweg A10 wordt gezorgd voor zuivering en doorstroming van het water en zijn er meer kansen voor planten en dieren ontstaan. In het definitief advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (zie bijlage 2) van januari 2015 wordt in lijn met het eerdere preadvies het besluit van de Gemeenteraad uit 2004 gerespecteerd. Na hernieuwde weging van de betrokken belangen is echter besloten om deze locatie niet te bebouwen en de Hoofdgroenstructuur in stand te laten. Met het plan wordt voor het groen een robuuste structuur neergelegd die de nodige kwaliteit kan herbergen (groen talud, recreatieve verbinding met groen langs het struinp pad en ecologisch ingerichte oever). Er worden aanbevelingen gedaan voor het realiseren van natuurvriendelijke oevers aan de oostzijde en tijdige aanleg van de

ecologische passage onder de Nieuwe Leeuwarderweg, en er worden suggesties gegeven voor de inrichting van de taludstrook aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg waardoor de totale groenstructuur robuuster wordt.

### **3.5.2 Strategisch Plan Amsterdam**

In het Strategisch Plan "Amsterdam maakt mogelijk" is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Daarbij is per gebied een verschillende rol en inzet van middelen door de gemeente ten aanzien van de andere investerende partijen geformuleerd. Er is een onderscheid gemaakt tussen drie gebieden: het gebied binnen de Ringzone, de Ringzone, en het gebied buiten de Ringzone. Noorderkwartier ligt in het gebied buiten de Ringzone.

Buiten de Ringzone ligt de nadruk op investeringen via sociale en economische programma's voor het behalen van maatschappelijk rendement. Daarmee is niet gezegd dat er in dit gebied geen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden of dat er vanuit de fysieke sector niet meer wordt geïnvesteerd. Er is en wordt nog steeds geïnvesteerd in de vernieuwing van bestaande en de ontwikkeling van aantrekkelijke nieuwe woongebieden, zoals IJburg. Investerings in vernieuwing door corporaties en marktpartijen worden ondersteund vanuit de stedelijke middelen. Daarnaast wordt de fysieke inzet gebundeld met de sociale inzet en met sociaal-economische programma's voor energie, onderwijs en ondernemerschap op wijkniveau. De stadsdelen blijven daarnaast investeren in het onderhoud en de verbetering van de openbare ruimte. Dat is vooral van belang voor het uitbouwen van de kwaliteiten van de centrumgebieden (CAN, Osdorpplein, Amsterdamse Poort-Arena) en het groen (Noorderpark, Sloterplas, Gaasperpark). Hierbij kan worden geprofiteerd van investeringen in infrastructuur, zoals de Noord/Zuidlijn, de Westtangent en de verlaging van de Gaasperdammerweg. Het gebied buiten de Ring lijkt daarnaast, door de relatief lagere prijzen in combinatie met minder restricties, bij uitstek geschikt voor innovatie en experiment: zelfbouwkwavels, klushuizen, studentenhuisvesting, broedplaatsen en middensegment huurwoningen. De gemeente zal dergelijke initiatieven blijven stimuleren en faciliteren.

### **3.5.3 Short stay**

Op 12 februari 2009 heeft de gemeenteraad een beleidsnotitie vastgesteld over short stay. Doel van de beleidsnotitie is om betere huisvestingsmogelijkheden te bieden voor het toestaan van kort wonen. Hiermee wordt het sociaaleconomisch vestigingsklimaat aantrekkelijker gemaakt wat een voorwaarde is om de Topstad-ambitie van Amsterdam te realiseren. Hoewel het gebruik van woningen voor short stay (tussen 1 week en 6 maanden) feitelijk erg lijkt op wonen, wordt deze functie voor de bestuursrechter in strijd geacht met de bestemming 'Wonen'. Voor het gebruik van woningen voor de functie van short stay is een vergunning nodig op grond van de Huisvestingswet. In de gemeentelijke Huisvestingsverordening zijn toetsingscriteria opgenomen die bij de verlening van vergunningen betrokken moeten worden.

Per 1 november 2012 is dit beleid vernieuwd met als belangrijkste vernieuwingen dat het quotum voor short stay woningen in alle stadsdelen aanzienlijk werd verruimd en dat de minimumtermijn van zeven nachten verblijf werd verlaagd naar vijf nachten. Dit laatste echter bij wijze van experiment. van maximaal twee jaren.

Uit de evaluatie van het short stay beleid blijkt dat er inmiddels voldoende short stay woningen zijn. Vergunde short stay, short stay in nieuwbouw en appartementenhotels zijn in 2014 goed voor minimaal 1300 appartementen. Ook als ervan wordt uitgegaan dat deze appartementen deels aan toeristen worden verhuurd, is sprake van aanzienlijke verbetering van de verblijfsmogelijkheden voor zakenmensen in vergelijking met 2009. Daarmee is het ook niet langer gerechtvaardigd om nog woningen ten behoeve van short stay aan de woningvoorraad te onttrekken. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is groot en het college van burgemeester en wethouders constateert dat er nu een voldoende aanbod is aan short stay woningen, naast een groeiend aanbod aan appartementenhotels. In de afweging van belangen

wordt het belang van de woningvoorraad door het college voorop gesteld.

Het college constateert op grond van de evaluatie dat short stay appartementen met vergunningen op ruime schaal ook aan toeristen worden verhuurd en dat ook bij short stay daardoor de klachten over overlast toenemen. De leefbaarheid komt daarmee in het geding. Het college kiest er daarom voor geen nieuwe vergunningen meer af te geven. Dit geldt stadsbreed en dat betekent dat de quota zoals die nu gelden, vervallen. Ook voor stadsdelen en buurten waarvoor nu geen quotum is vastgesteld, geldt dat geen nieuwe vergunningen meer worden verleend. In feite wordt daarmee voor de hele stad het quotum op nul gesteld. Woningonttrekking ten behoeve van short stay wordt dus niet meer toegestaan. In de afweging van het algemeen belang versus het individuele belang van de aanvrager acht het college het algemeen belang van het behoud en de samenstelling van de woonruimtevoorraad en de leefbaarheid niet langer verenigbaar met het verlenen van een vergunning woningonttrekking ten behoeve van short stay.

Als laatste datum voor het aanvragen van een short stay vergunning onder het oude beleid hanteert het college de dag van bekendmaking van dit beleid in het gemeenteblad met terugwerkende kracht tot en met 14 januari 2014.

Dit nieuwe short stay beleid maakt dat het voorliggende bestemmingsplan verhuur ten behoeve van short stay uitsluit.

#### **3.5.4 Plan gemeentelijke watertaken 2010 - 2015**

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010 - 2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zogeheten verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot bovengenoemde drie zorgplichten. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005 - 2009. Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen. Het bestemmingsplan is met in achtneming van het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010 - 2015 opgesteld.

#### **3.5.5 Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021**

Ook het Plan gemeentelijke watertaken 2010 - 2015 is geactualiseerd en wel met het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021.

Net als het Plan gemeentelijke watertaken geeft het Gemeentelijk Rioleringsplan vorm aan de wettelijke watertaken met de zorgplicht voor:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afmoeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het 'Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021' staat hoe deze drie zorgplichten de

komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

### **3.5.6 Ruimte voor Geschiedenis en Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam**

In de Amsterdamse Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (november 2011) wordt het verankeren van cultuurhistorische waarden in het proces van ruimtelijke ordening geagendeerd. Cultuurhistorische aspecten maken een stad bijzonder en zorgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing; ze bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.

### **3.5.7 Welstandsnota De schoonheid van Amsterdam 2013**

In 2013 zijn vijftien stadsdeelnota's vervangen door één nota die geldt voor de hele stad: De Schoonheid van Amsterdam 2013. De nota besteedt aandacht aan duurzaam (ver)bouwen en aan gevelreclame. De welstandsnota zorgt ervoor dat iedereen die in Amsterdam iets wil bouwen duidelijkheid heeft over de wijze waarop de gemeente de schoonheid van Amsterdam wil behouden en bevorderen. Een opsteller van een bouwplan moet erin kunnen vinden welke eisen op welke plek worden gesteld; de commissie moet op basis van de beschrijvingen en criteria een onderbouwd advies kunnen geven over de plannen. Op 9 september 2013 is de nieuwe welstandsnota voor Amsterdam in werking getreden. In de nieuwe welstandsnota zijn de ruimtelijke systemen (gebieden met gelijksoortige bebouwing, zoals de negentiende-eeuwse ring, de gordel '20-'40 of de naoorlogse wijken in Nieuw-West en Buitenveldert) uitgangspunt voor beleid in plaats van stadsdeelgrenzen. De nota maakt een scherp onderscheid tussen drie soorten criteria: Concrete standaardcriteria voor veel voorkomende kleine bouwplannen en ingrepen aan de bestaande bebouwing; Relatieve en meer abstract geformuleerde criteria die toegespitst zijn op grotere en meer ingrijpende plannen; en Planafhankelijke criteria voor gebieden die in transformatie zijn. Per ruimtelijk systeem zijn een beschrijving, de waardering en de uitgangspunten voor beleid opgenomen. Deze ingrediënten maken de criteria die bij de beoordeling worden toegepast en ook de beoordeling zelf inzichtelijk. Er is met een aantal belangrijke actuele thema's rekening gehouden, zoals duurzaamheid, herbestemming, particulier opdrachtgeverschap en ruimte voor particulier initiatief. Daarnaast gaat de nota in op de samenhang tussen het welstandsbeleid en ander beleid, zoals de ruimtelijke Structuurvisie Amsterdam 2040 en het erfgoedbeleid. Aan de welstandsnota is een kaart met welstandsniveaus toegevoegd. Die geeft de ambities per gebied weer. Het welstandsniveau is bepalend voor de mate van inspanning en kwaliteit die van een ontwerp wordt verwacht: een plan dat in een gebied met eenvoudig welstandsniveau goed genoeg is, zal in een gebied met bijzonder niveau mogelijk niet eens met de hakken over de sloot komen. Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende welstandsniveaus:

- Beschermd niveau: gereserveerd voor beschermde stads- en dorpsgezichten;
- Bijzonder niveau: voor gebieden met groot belang voor het aanzien van de stad (19de eeuwse Ring, Gordel 20-40, Tuindorpen, delen van het AUP);
- Gewoon niveau: gericht op praktisch beheer van de gangbare kwaliteit van een gebied;
- Eenvoudig (licht): voor gebieden waar de ambities beperkt zijn en het welstandsbeleid vooral gericht is op het voorkomen van incidenten;
- Geen preventieve toetsing: hierbij worden plannen niet vooraf getoetst. Wel is het morgenlijk om tegen excessen achteraf op te treden;
- Welstandsvrij: geen welstandstoets, ook niet achteraf.

De kaarten (raadpleegbaar via <http://amsterdam.welstandinbeeld.nl/kaart>) vormen het handvat voor de Commissie voor Welstand en Monumenten bij de beoordeling van renovatie of vernieuwing in AUP gebieden. De hoogte van de waardering bepaalt de wijze waarop een plan wordt beoordeeld. Hoe hoger de ordewaardering, hoe sterker de bestaande architectonische kwaliteiten gerespecteerd moeten worden. Voor het plangebied geldt een gewoon welstandsniveau. Bij de beoordeling wordt in samenhang

met de beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

- Ligging: gebouwen maken deel uit van een stedenbouwkundig patroon, waarin vooral de voorgevelrooilijnen en hoeken van belang zijn; gebouwen met de voorgevel richten op de belangrijkste openbare ruimte(n); gebouwen met een bijzondere functie zoals scholen kunnen een vrijere positie innemen en daarbij een meerzijdige oriëntatie krijgen.
- Massa: de bouwmassa is gedifferentieerd en evenwichtig en afgestemd op de samenhang in rij of cluster bezien vanuit de openbare ruimte; accenten in hoogte en vormgeving hebben een stedenbouwkundige aanleiding; uitbreidingen zoals aanbouwen indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte vormgeven als ondergeschikt element of opnemen in de hoofdmassa en bij voorkeur per bouwtype gelijk uitvoeren; gebouwen met bijzondere functies afstemmen op het thema van het ensemble of gebied en deze kunnen afhankelijk van de ligging afwijken van de gebruikelijke massa, opbouw en vorm.
- Architectonische uitwerking: de architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig; aan voorkanten van rijen en blokken zowel de aanwezige herhaling als de aanwezige differentiatie behouden; elementen in de gevel zoals deuren en ramen in een logische verhouding tot elkaar en de gevel als geheel plaatsen; op maaiveldniveau hebben appartementengebouwen een bewoond karakter; de overgang tussen privé en openbaar zorgvuldig vormgeven; wijzigingen en toevoegingen in stijl en afwerking afstemmen op het hoofdvolume.
- Materiaal en kleur: materialen en kleuren zijn bij voorkeur terughoudend en aan voorkanten per thematische eenheid in samenhang; op- en aanbouwen, indien goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte, in materiaal en kleur afstemmen op de hoofdmassa.

#### **Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam 2016**

Inmiddels is de Welstandsnota geactualiseerd. Deze nieuwe, geactualiseerde nota De Schoonheid van Amsterdam is qua opzet niet wezenlijk anders dan de nota van 2013. De geactualiseerde nota is op 14 september 2016 door de genteraad vastgesteld.

Aanleiding voor de actualisering was de in de praktijk ontstane behoefte aanvullende beoordelingscriteria voor enkele specifieke bouwwerken, zoals zonnepanelen- en collectoren, winkelpuien, zonwering, installaties, gevelreclame en kiosken. Daarnaast brengt nieuw en/of aangepast beleid een aantal inhoudelijke wijzigingen met zich mee.

De technische wijzigingen van de nota betreffen onder andere diverse beleidsstukken die in de periode tussen de inwerkingtreding van de welstandsnota op 9 september 2013 en de wijziging van het bestuurlijk stelsel op 19 maart 2014 in de stadsdelen zijn vastgesteld. Tot slot zijn redactionele wijzigingen aangebracht die betrekking hebben op de wijziging van het bestuurlijk stelsel en ter voorkoming van misverstanden c.q. interpretatieverschillen.

Daarnaast is per 1 januari 2017 de Commissie voor Welstand en Monumenten gewijzigd in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit adviseert de gemeente Amsterdam over de integrale kwaliteit van de fysieke leefomgeving: stedenbouw, openbare ruimte, cultuurhistorie, welstand en monumenten.



### 3.5.8 Actieplan woningbouw

De gemeenteraad heeft december 2014 het actieplan Woningbouw 2014-2018 vastgesteld. Hierin staan 7 impulsen om de bouwproductie te stimuleren en faciliteren, zodat er aan de grote vraag naar meer kwalitatieve en betaalbare woningen voor alle Amsterdammers kan worden voldaan. Dat gebeurt door meer maatwerk te bieden en door het wegnemen van belemmeringen in processen en procedures rond woningbouw. Daarnaast wordt de planvoorraad vergroot door het uitgeven van nieuwe bouwkavels. In een tenderkalender worden de beschikbare kavels gepresenteerd. Ook moeten eigenaren van leegstaande panden worden ondersteund in hun initiatieven tot transformatie en komt er een transformatieteam dat de opdracht krijgt om toe te werken naar minimaal 1.250 woningen per jaar. Voorts is het van belang dat er wordt ingespeeld op initiatieven vanuit de gemeente of vanuit marktpartijen om te komen tot versnelling. Stroperigheid in regelgeving en processen moeten worden aangepakt. Daarom komt het college van burgemeester en wethouders met een taskforce, bestaande uit zowel ambtenaren, als marktpartijen, die zich specifiek richt op het ondersteunen en aanjagen van goede initiatieven. De 7 impulsen zijn: Bouwen om de groei te faciliteren; Succesformules verder stimuleren; Vergroot de slagingskans; Vergroot de planvoorraad; Uitgestoken hand naar bouwers; Gerichte investeringen voor speciale groepen; en Blijvend innoveren.

Een van de manieren om de woningbouwproductie te stimuleren is het bieden van mogelijkheden voor zelfbouw. In Noorderkwartier worden hiervoor mogelijkheden geboden op een deel van de bouwkavels.

## 3.6 Stadsdeelbeleid

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is getoetst aan het stadsdeelbeleid. Het bestemmingsplan wijkt niet af van dit stadsdeelbeleid. Inmiddels is per 19 maart 2016 al het stadsdeelbeleid komen te vervallen. Niet al dit beleid is al vervangen door stedelijk beleid. De vermelde beleidsnota's zijn in deze toelichting gehandhaafd omdat zij mede inzicht bieden in de totstandkoming van de visie op het plangebied zoals die is verwoord in dit bestemmingsplan.

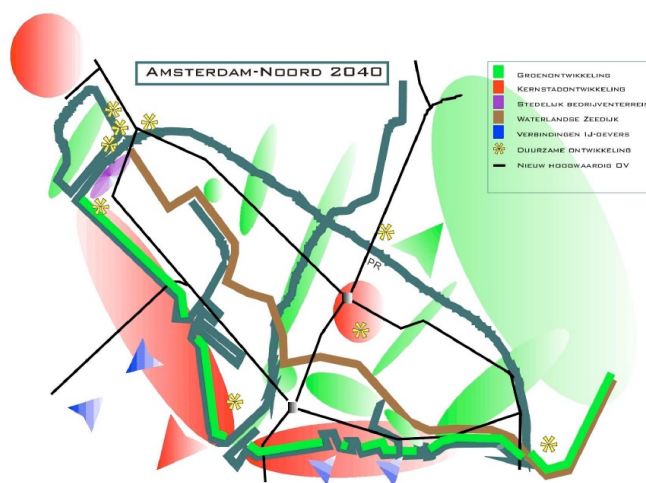
### 3.6.1 Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

In het Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040 wordt het gewenste ruimtelijk beeld van het stadsdeel in 2040 beschreven. Stadsdeel Noord wordt uitgebouwd tot een levendig en veelzijdig stadsdeel. De visie is één van de bouwstenen geweest voor de Structuurvisie Amsterdam 2040. Naast een beschrijving van de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling en bijbehorende bouwprojecten, worden condities genoemd die van belang zijn voor de toekomst van het stadsdeel Noord.

De belangrijkste condities betreffen het verbeteren en uitbreiden van de diverse vervoersnetwerken en het versterken van de attractiviteit van het stadsdeel Noord door de water- en groenstructuur te verbeteren.

Voor bestemmingsplan 'Noorderkwartier' horen hier onder meer de volgende ingrepen bij:

- blijvende aandacht voor de kwaliteit van wonen, de woonomgeving en het voorzieningenniveau;
- kansen benutten om grootschalig in te zetten op woningen en bedrijfsgebouwen met een duurzaam, energiezuinig karakter.



Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

### 3.6.2 Nota Groen Amsterdam-Noord 2010-2014

De nota Groen Amsterdam-Noord 2010-2014 is vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Noord in december 2010. In deze nota staat waaraan het stadsdeel de komende jaren aandacht wil besteden. Amsterdam-Noord wil ook in de periode 2010-2014 het groenste stadsdeel blijven. Groen is belangrijk voor een aantrekkelijke woon- en werkomgeving.

### 3.6.3 Waterplan Amsterdam-Noord 2005-2010

Stadsdeel Noord heeft een eigen Waterplan opgesteld in samenwerking met de drie waterbeheerders van het stadsdeel Noord, namelijk het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Rijkswaterstaat (RWS). Het Waterplan is op 15 maart 2006 vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Noord en in mei-juni 2006 door de Hoogheemraadschappen vastgesteld en onderschreven door RWS. Het Waterplan Amsterdam-Noord 2005-2010 is een uitwerking van het gemeentelijk beleid vastgelegd in het Waterplan Amsterdam.

Doel van het Waterplan Amsterdam-Noord is om aan te geven welke initiatieven en acties er in de komende jaren in stadsdeel Noord in gang worden gezet om de waterkwaliteit te verbeteren en de waterstructuur toekomstbestendig te maken. In stadsdeel Noord wordt gestreefd naar:

- voldoende ruimte voor water;
- ecologisch gezond water;
- integratie van water en groen;
- het versterken van de belevingswaarde van water en groen;
- duurzaam en evenwichtig gebruik van water;
- duurzaam omgaan met grondwater.

Speciaal aandachtsgebied daarbij is de relatie tussen water en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Het Waterplan Amsterdam-Noord is de basis om de samenwerking tussen het stadsdeel Noord en de waterbeheerders te versterken en afspraken te maken over de uitwerking van het aspect water in ruimtelijke plannen op stadsdeelniveau.

Via een convenant tussen de vier partijen (11 juli 2006) is afgesproken dat voor de waterstaatkundig gebieden een Natstructuurplan (NSP) zal worden opgesteld door partijen. Een NSP bevat concrete maatregelen met financiering en planning. Ruimtelijke ontwikkelingen binnen de waterstaatkundige

gebieden vormen onderdeel van het NSP. Hiermee is ook het verband gelegd tussen ruimtelijke ordening en water en kunnen stadsdeel en waterbeheerders samen maatwerk leveren. Dit heeft tot gevolg dat de waterbeheerders niet langer eisen dat er per stedenbouwkundig plan of per bestemmingsplan individuele maatregelen genomen hoeven te worden en dat het Waterplan en NSP volstaan voor de watertoets voor het bestemmingsplan.

In het najaar van 2006 is het Natstructuurplan afgerond, dat in samenwerking met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier werd opgesteld. In het plan komen diverse wateraspecten van het projectgebied aan de orde, zoals waterkwaliteit en waterberging. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel heeft het Natstructuurplan in oktober 2007 vastgesteld.

In het kader van dit bestemmingsplan is overleg geweest tussen het stadsdeel en de waterbeheerder (HHNK).

### **3.6.4 Parkeren op maat: parkeernota stadsdeel Noord 2007**

De parkeernota is op 26 maart 2008 door de deelraad van stadsdeel Noord vastgesteld. Het doel van de parkeernota is:

- overzicht te bieden over het parkeerbeleid, over het beschikbare instrumentarium om dit uit te voeren en over de regelingen & tarieven in de periode 2008-2012;
- de bestaande en te verwachten knelpunten per gebied in kaart brengen, mede op basis van in 2007 verrichte parkeerdrukmetingen;
- per gebied op maat instrumenten voorstellen die zijn in te zetten waar zich knelpunten voordoen.

Voor het plangebied Noorderkwartier zal nog nadere besluitvorming over het parkeerregime plaatshebben. Dit mede in verband met de komst van het metrostation en de daarbij voorziene parkeerruimte.

Bij besluit van 9 maart 2016 zijn door de gemeenteraad de parkeernormen zoals die golden onder de werking van de beleidsnota(s) van het stadsdeel, verlengd in afwachting van het vaststellen van de stedelijke Nota Parkeernormen Amsterdam.

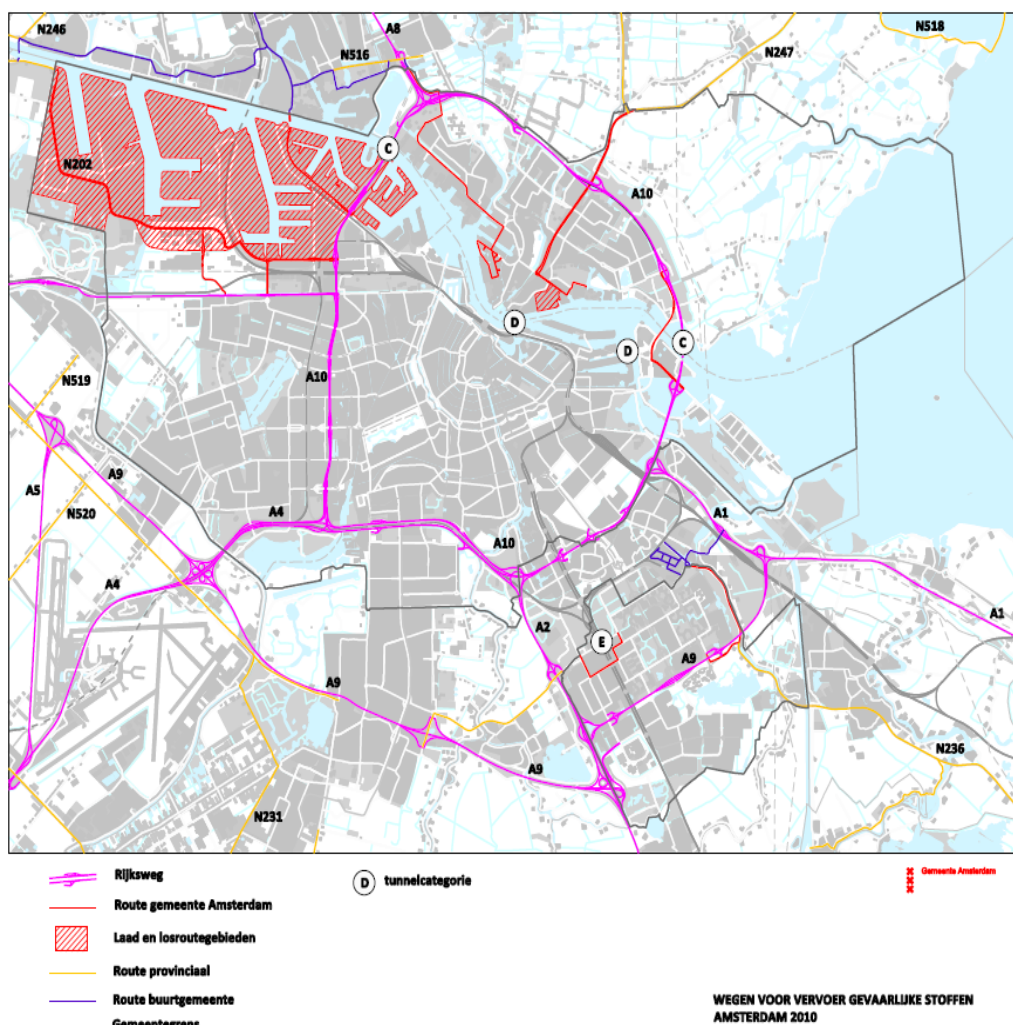
### **3.6.5 Laat de fiets niet links liggen! Fietsnet 2007, stadsdeel Noord**

De nota 'Laat de fiets niet links liggen' is op 13 juni 2007 door de deelraad van stadsdeel Noord vastgesteld. In deze nota zijn de veranderingen of nadere uitwerkingen ten opzichte van 'Hoofdnet Fiets in Amsterdam-Noord' beschreven. Tevens worden in deze nota de kwaliteitseisen en de verbeterpunten Fietsnet Noord beschreven. Voor het Noorderkwartier is van belang de aanleg van een ontbrekend deel in het Hoofdnet Fiets om de A10 te passeren, tussen de Elzenhagensingel en de Nieuwe Leeuwarderweg.

### **3.6.6 Nota gevaarlijke stoffen**

De Nota gevaarlijke stoffen is op 27 maart 2004 door de deelraad van stadsdeel Noord vastgesteld. In stadsdeel Noord is een aantal routes aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Binnen het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (de zogenaamde BRZO bedrijven).

Afbeelding: Routes gevaarlijke stoffen in Amsterdam en omgeving



### 3.7 Relevante stukken Centrumgebied Amsterdam Noord

Voor het ruimtelijk kader van dit plangebied relevante stukken zijn:

- Het Projectbesluit Centrum Amsterdam Noord

Op 19 mei 2004 heeft de deelraad van stadsdeel Noord het Projectbesluit CAN genomen (waarvan het hieronder genoemde Stedenbouwkundig Plan onderdeel is). Op 22 september 2004 heeft de gemeenteraad van Amsterdam dit besluit - enigszins aangepast - bekrachtigd. Het Projectbesluit, waarin de algemene ruimtelijke uitgangspunten voor het projectgebied zijn opgenomen, wordt uitgewerkt in zogenoemde Investeringsbesluiten. Tot in 2008 was de procedure dat bij een Investeringsbesluit de deelraad van stadsdeel Noord adviseert en de gemeenteraad het besluit vaststelt. Nu neemt de deelraad van stadsdeel Noord een instemmingsbesluit en stelt de gemeenteraad de grondexploitatie en de kredietaanraag vast.

- Het Stedenbouwkundig Plan "Centrum Amsterdam Noord; Kloppend hart van Noord"

Het Stedenbouwkundig Plan (ook wel masterplan genoemd) voor het totale CAN-gebied (onderdeel van het Projectbesluit CAN) wordt voor de verschillende deelgebieden en projecten uitgewerkt in meer gedetailleerde Stedenbouwkundige Uitwerkingsplannen (onderdeel van de Investeringsbesluiten). De ambitie van het Stedenbouwkundig Plan is kort samengevat: het creëren van een nieuw hoogwaardig,

*bestemmingsplan\_Noorderkwartier (vastgesteld)*

duurzaam en leefbaar centrum met meer variatie in winkels, voorzieningen en woonmilieus. Het plan speelt in op de komst van de Noord/Zuidlijn en bouwt daarbij sterk voort op wat eigen is in Amsterdam-Noord, als schakel tussen de stad en Waterland.

- Het Investeringsbesluit CAN Stationsgebied en omgeving

Op 13 februari 2008 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam het Investeringsbesluit CAN Stationsgebied en omgeving vastgesteld. Er kan vanaf dat moment daadwerkelijk worden geïnvesteerd in de ontwikkelingen ten behoeve van de directe omgeving van de toekomstige vervoersknoop Buikslotermeerplein. De verlegging van de IJdoornlaan tussen de Wieden en het Noordhollandsch Kanaal maakt eveneens deel uit van dit Investeringsbesluit.

- Het SMB / Milieueffectrapport Centrum Amsterdam Noord

Op 21 juli 2005 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een positief advies uitgebracht over het SMB / Milieueffectrapport Centrum Amsterdam Noord. Het milieueffectrapport zet de informatie op een rij die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluiten over de ruimtelijke plannen (zoals bestemmingsplannen) voor dit gebied.

- Het Beeldkwaliteitplan Openbare Ruimte Centrum Amsterdam Noord

Het Beeldkwaliteitplan openbare ruimte biedt een kader voor de ontwerpers van de straten, pleinen en parken in het CAN en zorgt voor eenheid en afwisseling in het gebied. In het plan staan bijvoorbeeld toe te passen kleuren en materialen en voorbeelden van straatstenen, banken, prullenbakken en dergelijke. Het geeft een beeld van de gewenste kwaliteit van het straatbeeld.

- Het Welstandskader (Beeldkwaliteit Algemeen) Centrum Amsterdam Noord

In 2006 is een algemeen beeldkwaliteitplan annex welstandskader voor Centrum Amsterdam Noord opgesteld. Dit is een overkoepelend beeldkwaliteitplan voor alle ontwikkelingen binnen het plangebied. Het beeldkwaliteitplan geeft de kaders aan waarbinnen alle architecten in het gebied moeten werken. Als uitwerking van het beeldkwaliteitplan wordt voor elk van de afzonderlijke deelgebieden een eigen beeldkwaliteitplan opgesteld, waarin veel gedetailleerder en specifiek de kenmerken en het karakter van het deelgebied wordt omschreven.

## **Stedenbouwkundige aspecten**

### *Amsterdam-Noord Algemeen*

De belangrijkste eigenschap van Amsterdam-Noord is de rijke diversiteit aan werelden: De verfijnde structuur van houten huisjes aan het water, aan een dijk of in een groene setting; een grotere structuur van moderne hoge flats omringd door veel ruimte; en de metselwerkarchitectuur van de tuindorpen met de karakteristiek van de Amsterdamse School. In het plan wordt een vertaling naar deze gebiedskenmerken gemaakt door in de gebieden ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg de karakteristieken van Waterland als referentie te nemen. Aan de oostkant van CAN wordt aangesloten op de modernere architectuur, zoals het nabijgelegen Plan van Gool. In het Stationsgebied komen alle werelden samen: Waterland, Amsterdamse School en modern Amsterdam Noord.



## Hoofdstuk 4 Planuitgangspunten

### 4.1 Algemeen

De ontwikkelingen in Noorderkwartier maken onderdeel uit van het Stedenbouwkundig Plan Centrum Amsterdam Noord (CAN). In dit bestemmingsplan worden de bestemmingen in Noorderkwartier vastgelegd in overeenstemming met de gewenste situatie. Voorzien wordt in de ontwikkeling tot woongebied van het westelijk deelgebied, wonen in het groen in het oostelijk deelgebied en doortrekken van de Van Heekweg.

Afbeelding: Masterplan Centrum Amsterdam Noord 2003



Afbeelding: Situatie Centrum Amsterdam Noord 2014: Elzenhagen Noord is vrijwel volledig ontwikkeld, met uitzondering van het Noorderkwartier (gearceerd). De IJdoornlaan is verlegd. In het stationsgebied is het ROC gebouwd en van het winkelcentrum alleen fase I (oostzijde). De ontwikkeling van Elzenhagen Zuid is opgeschort.



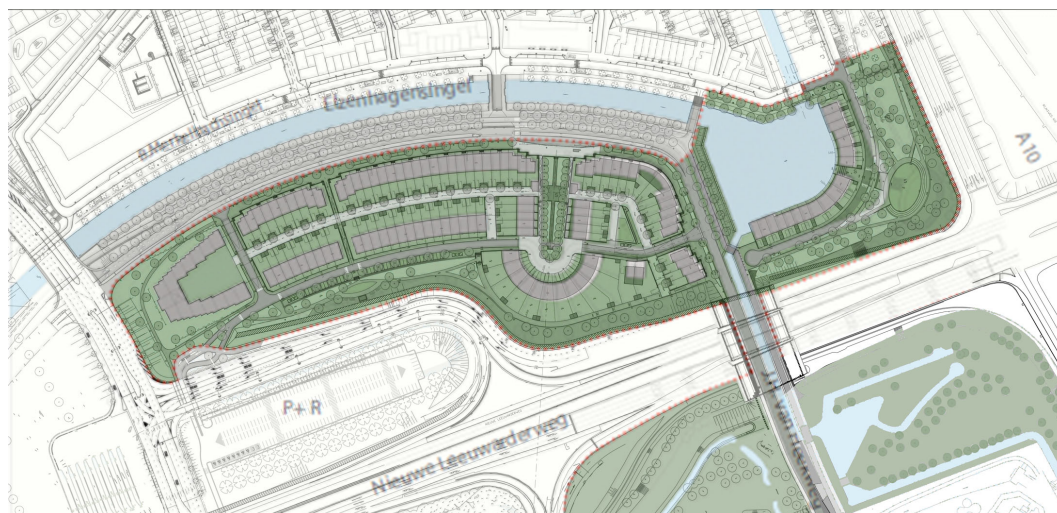
## 4.2 Planuitgangspunten

### Stedenbouwkundige structuur

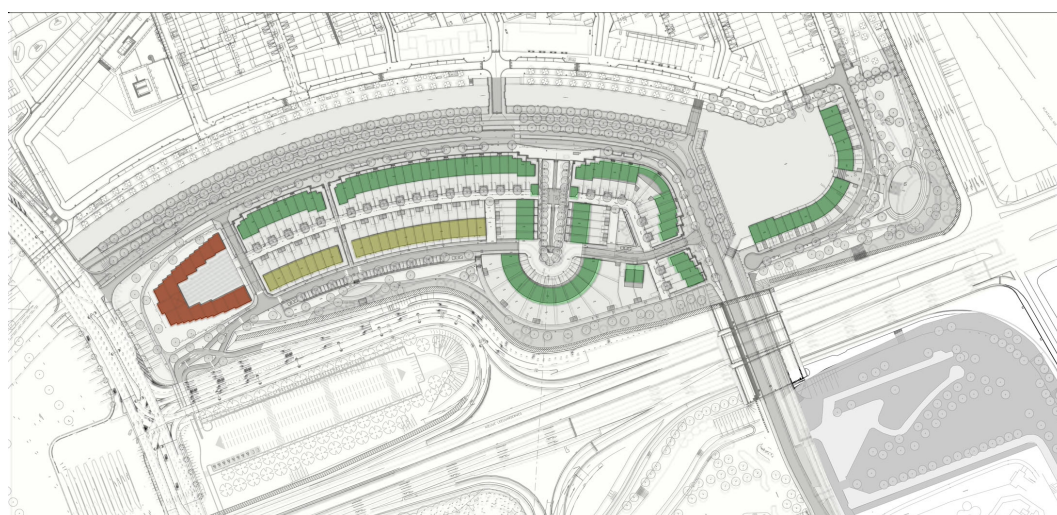
In tegenstelling tot het Masterplan Centrum Amsterdam Noord 2003, waar binnen het plangebied ook ruimte was gereserveerd voor niet-woonfuncties en zelfs een (sport)dome, ligt in Noorderkwartier de nadruk van de bebouwing primair op woonfuncties. Voor het Noorderkwartier wordt uitgegaan van bouwmogelijkheden voor ongeveer 116 eengezinswoningen en ongeveer 80 à 100 appartementen of ongeveer 375 studentenwoningen.

Afbeelding: Stedenbouwkundige structuur





Afbeelding: Woningbouwprogramma en te onderscheiden deelgebieden



#### Woningbouwprogramma

- Zelfbouwkavels
- Co-creatie
- Appartementen

#### Ligging

Het Noorderkwartier wordt een nieuwe woonbuurt in Elzenhagen Noord. Het Noorderkwartier vormt het sluitstuk van circa 10 jaar woningbouwontwikkeling in dit deel van het CAN. Om deze reden is qua programma en dichtheid aansluiting gezocht bij de bestaande karakteristiek van Elzenhagen Noord. Het is de intentie om de woningen in het Noorderkwartier te ontwikkelen op basis van co-creatie, zelfbouw en sociale huur.

Het Noorderkwartier wordt aan drie zijden begrensd door verhoogd gelegen wegen: de A10, de Nieuwe Leeuwarderweg, de IJdoomlaan én de bijbehorende op- en afritten. Al deze wegen hebben een

bovenlokale functie. Met uitzondering van de IJdoornlaan worden alle verhoogde wegen geflankeerd door geluidsschermen. Het Noorderkwartier heeft hierdoor een enigszins geïsoleerd karakter, maar is dankzij dezelfde wegen uitstekend ontsloten. De Ring A10 is vanuit het Noorderkwartier binnen 5 minuten bereikbaar. Het toekomstige station Noord van de Noord-Zuidlijn ligt op 5 minuten loopafstand. Winkelcentrum Boven 't Y ligt op 5 minuten fietsafstand, evenals het groene Waterland ten noorden van de A10. Dit scala aan vervoersmogelijkheden maakt het Noorderkwartier tot een aantrekkelijke locatie om te wonen, ondanks de ligging naast drukke wegen.

### Stedenbouwkundige structuur

In tegenstelling tot de randen langs de verhoogd gelegen wegen heeft de rand langs de Elzenhagensingel een intrinsiek hoge woonkwaliteit. Het profiel van deze singel is al volledig aangelegd, inclusief fiets- en voetpaden en bomen. Ook de verbinding met de Van Heekweg is al gerealiseerd. Het verschil in woonkwaliteit tussen de singel en de randen is in het stedenbouwkundig plan tweeledig opgelost. Enerzijds door in de structuur van de openbare ruimte de nabijheid van de singel ook vanaf de randen voelbaar te maken, anderzijds door in de bouwkundige structuur het formele karakter van de singel te benadrukken, terwijl langs de randen juist de informele en verborgen kwaliteit van het Noorderkwartier kan worden versterkt. Dit komt het sterkst tot uiting in de bebouwing aan het einde van de singel, de 'crescent', die een formele zijde heeft die naar het water is gericht en een informele zijde die naar de verhoogde wegen is gericht.

### Ontsluitingsstructuur

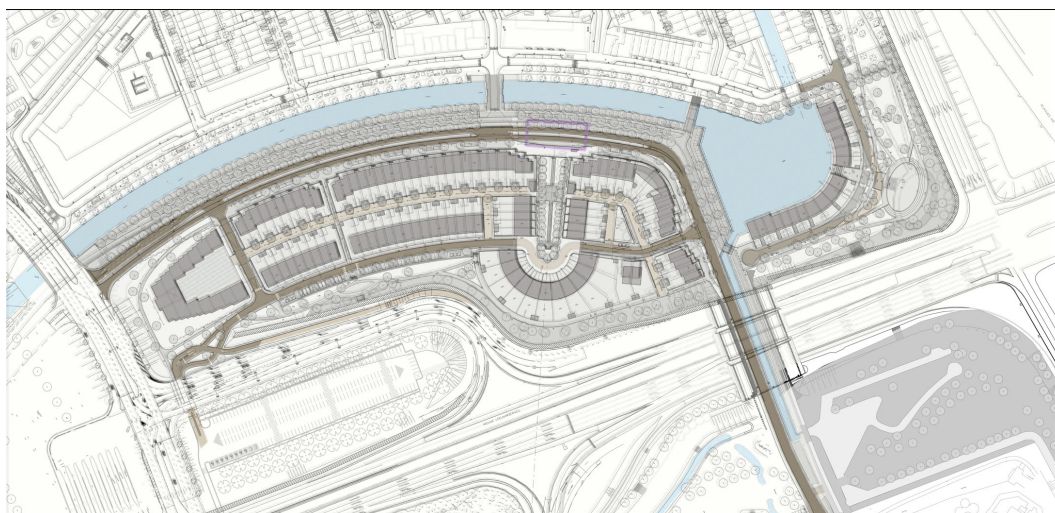
De Elzenhagensingel ontsluit niet alleen het Noorderkwartier, maar is de hoofdontsluiting voor heel Elzenhagen Noord, inclusief het aangrenzende Jeugdland. Mede vanuit het busverkeer is de Elzenhagensingel ingericht op 50 km/uur. De Elzenhagensingel is opgenomen in het buslijnnet van Amsterdam Noord. De bestaande bushalte langs de Elzenhagensingel is in het ontwerp voor het Noorderkwartier geïntegreerd. Alle overige wegen in het Noorderkwartier zullen worden ingericht op 30 km/uur en 5 km/uur.

Afbeelding: Huidige ontsluiting openbaar vervoer



Als de NoordZuidlijn gaat rijden, zullen wijzigingen worden doorgevoerd in de lijnvoering van GVB-bussen en kan de nummering wijzigen. De verwachting is dat de singel als GVB-route zal blijven bestaan.

Afbeelding: Autoverkeer



#### Verkeer

- Hoofdontsluiting, 50 km/u
- Buurtontsluiting, 30 km/u
- Shared space, 30 km/u
- Bushalte

De ontsluitingsstructuur van het Noorderviertel is al grotendeels aanwezig. Aan de zuidzijde kruist de Elzenhagensingel de verhoogd gelegen IJdoornlaan. Het autoverkeer wordt via een helling naar de IJdoornlaan geleid. Voetgangers en fietsers kruisen de IJdoornlaan onderlangs, via de passage langs het water van de singel. Deze passage is onderdeel van de brug van de IJdoornlaan over het water van de singel. Aan de noordoostzijde sluit de Elzenhagensingel via een bocht aan op de J.H. Van Heekweg. Deze weg is recent via een tunnel onder de Nieuwe Leeuwarderweg aangesloten op het Noorderviertel. Met deze verbinding is een circuit ontstaan waarmee het Noorderviertel aan beide zijden aansluit op de IJdoornlaan, enerzijds rechtstreeks via de Elzenhagensingel en anderzijds indirect via de H. Cleyndertweg en de J.H. Van Heekweg.

De woningen tussen de Elzenhagensingel en de Nieuwe Leeuwarderweg worden ontsloten via een secundaire lus. Deze lus ontsluit de woningen in de Zuidpunt, aan de Groene Rand en in het Groene Hof.

In de zogenaamde 'oren' tussen de op- en afritten naar de IJdoornlaan en de Nieuwe Leeuwarderweg worden twee parkeerterreinen aangelegd. In het bestemmingsplan van het Stationsgebied is bepaald dat deze zowel voor bestemmingsparkeren als P+R zijn bestemd. Gelet op de bestaande bebouwing aan de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg biedt het Noorderviertel de enige mogelijkheid om de parkeerterreinen in de oren ook toegankelijk te maken vanaf het onderliggende wegennet in Amsterdam Noord. In het plan is hiervoor een verbinding opgenomen tussen de secundaire ontsluitingslus en de tunnel onder de westelijke op- en afrit. Hierdoor wijzigt de ontsluiting van de parkeerterreinen. Waar vanuit de parkeerlocatie sprake is van éénrichtingsverkeer, van west (inrit) naar oost (uitrit), liggen de in- en uitrit voor de lokale ontsluiting vanuit het Noorderviertel beide aan de westzijde. In het plan is rekening gehouden met deze verwechting van verkeersstromen. Daarnaast wordt met een slagboom voorkomen dat sluipverkeer dat via de afrit van de parkeerlocatie rechtstreeks het Noorderviertel in kan rijden. De belasting van het bestemmingsverkeer van en naar de parkeerterreinen op het Noorderviertel is beperkt. De totale capaciteit van de parkeerterreinen op maaiveld is circa 400 plaatsen. Mocht dit te

weinig zijn dan kan dit de toekomst worden uitgebreid door in het westelijke oor een garage te bouwen.

De 'crescent' aan het einde van de singel wordt ontsloten via een doodlopende straat die eindigt in een keerlus ter hoogte van het vrijliggende fietspad langs de Van Heekweg.

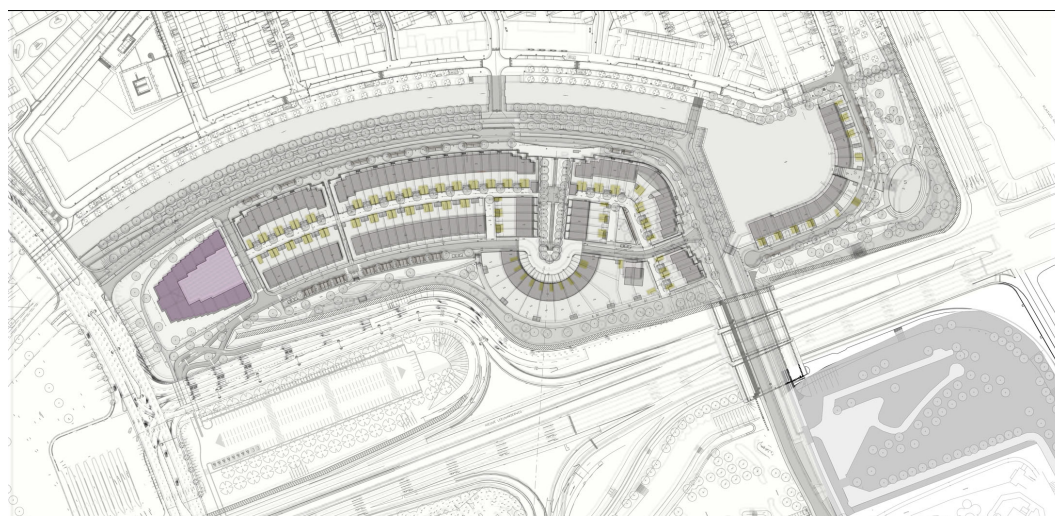
### Parkeren

De parkeernorm is conform het Amsterdamse parkeerbeleid 1,1 parkeerplaats per woning, waarvan 1 voor de bewoner en 0,1 voor bezoekers. Alle eengezinswoningen krijgen één parkeerplaats op eigen terrein. In de toren op de Zuidpunt worden studentenwoningen gerealiseerd. Voor studentenwoningen geldt voor bezoekers een parkeernorm van 0,1 parkeerplek per woning. Voor bewoners worden geen parkeerplaatsen aangelegd in de openbare ruimte.

Voor bezoek worden voldoende openbare parkeerplaatsen gerealiseerd in de openbare ruimte, zowel langs de relatief rustige Elzenhagensingel als in de overige straten. In het plan zijn circa 60 parkeerplaatsen voor bezoek opgenomen.

Binnen Noorderkwartier volgt nadere besluitvorming over het parkeerregime, mede gelet op de geplande parkeervoorziening rond het metrostation.

### Afbeelding: Parkeren



### Bezoekersparkeren Noorderkwartier

Eengezinswoningen	Woningaantal	Parkeernorm = 0,1	In plan opgenomen
Crescent	21	2,1	8
Elzenhagensingel	51	5,1	14
Groene hof	22	2,2	
Groene rand	24 + 2 = 26	2,6	32
Studentenunits		Parkeernorm = 0,1	

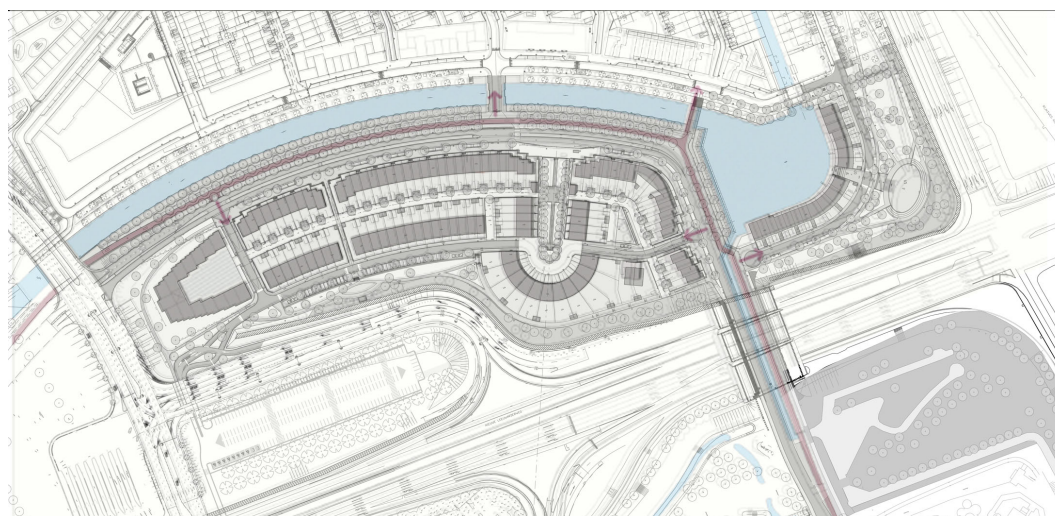
Zuidpunt	377	38	6
Totaal		50	60

## Ontsluiting langzaam verkeer, water, groen en geluidsschermen

### Fiets- en wandelpaden

Een groot deel van de openbare ruimte in Noorderkwartier is al gerealiseerd als onderdeel van Elzenhagen Noord. De singel en overige waterpartijen zijn al aangelegd, evenals de wegen, wandelpaden en vrijliggende fietspaden langs de Elzenhagensingel en de Van Heekweg. In het gebied tussen Elzenhagensingel en Nieuwe Leeuwarderweg is nabij het talud een nieuw wandelpad voorzien. De fietspaden sluiten aan op het netwerk van doorgaande fietspaden in Amsterdam Noord. De fietsverbinding met Waterland zal worden verbeterd via een nieuw aan te leggen fietspad over het terrein van de voormalige rioolwaterzuivering ten noorden van de A10. Dit fietspad vervangt het fietspad dat oorspronkelijk parallel aan de Nieuwe Leeuwarderweg over de A10-Noord aanwezig was.

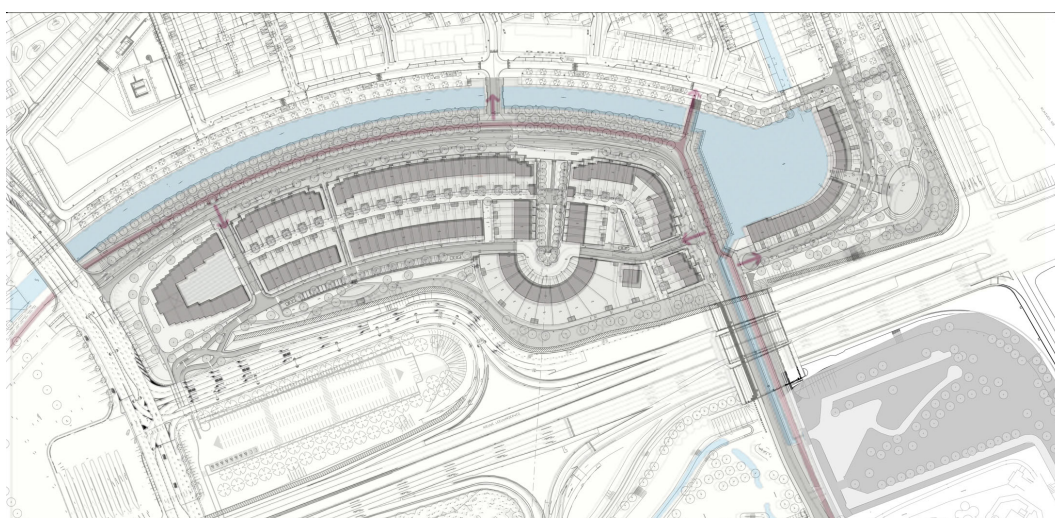
### Afbeelding: Fietspaden





Afbeelding: Fietsnetwerk Amsterdam Noord

Afbeelding: Wandelpaden



#### Wandelroutes

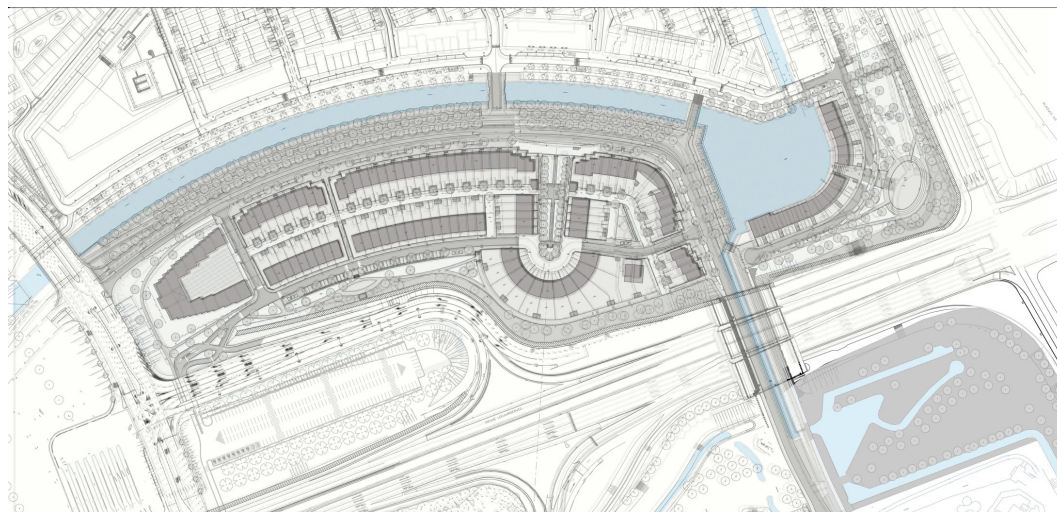
-  Wandelpad
-  Stoep

#### Water

Het water in en nabij Noorderkwartier maakt deel uit van het natstructuurplan voor Centrum Amsterdam Noord. Aan de westkant van Noorderkwartier zijn de Elzenhagensingel en de waterpartij bij de Van Heekweg aangelegd. Een belangrijk onderdeel is het helofytenveld dat langs de A10 Noord is aangelegd. De recent gerealiseerde watergang langs de Van Heekweg vormt de verbinding tussen de Elzenhagensingel en het helofytenveld. De doorstroomcapaciteit van de sloot tussen de Van Heekweg

en het helofytenveld moet worden vergroot om overtollig water vanuit Centrum Amsterdam Noord goed af te kunnen voeren naar het gemaal aan de Jisperveldstraat, dat ten oosten van het helofytenveld is gelegen. Vanwege de ruimtelijke kwaliteit van de bestaande sloot wordt deze niet verbreed, maar is parallel aan de Nieuwe Leeuwarderweg een nieuwe watergang voorzien met voldoende breedte.

Afbeelding: Water



#### Groen en speelvoorzieningen

Zowel in het oostelijk, als in het westelijk deel van Noorderkwartier zijn groene kwaliteiten in het plan geïntegreerd. Het oostelijk deel van Noorderkwartier ligt in de Hoofdgroenstructuur. Op basis van het besluit van de gemeenteraad uit 2004 is in eerste instantie ingestemd met het realiseren van woningbouw op deze locatie. Inmiddels is echter na heroverweging besloten het gehele oostelijke deel van het plangebied niet te bebouwen. Daarmee blijft het oostelijk deel van het Noorderkwartier deel uitmaken van de Hoofdgroenstructuur.

In het westelijk deel van Noorderkwartier wordt de groene inrichting van het H. Stolleplantsoen verlengd tot de Nieuwe Leeuwarderweg.

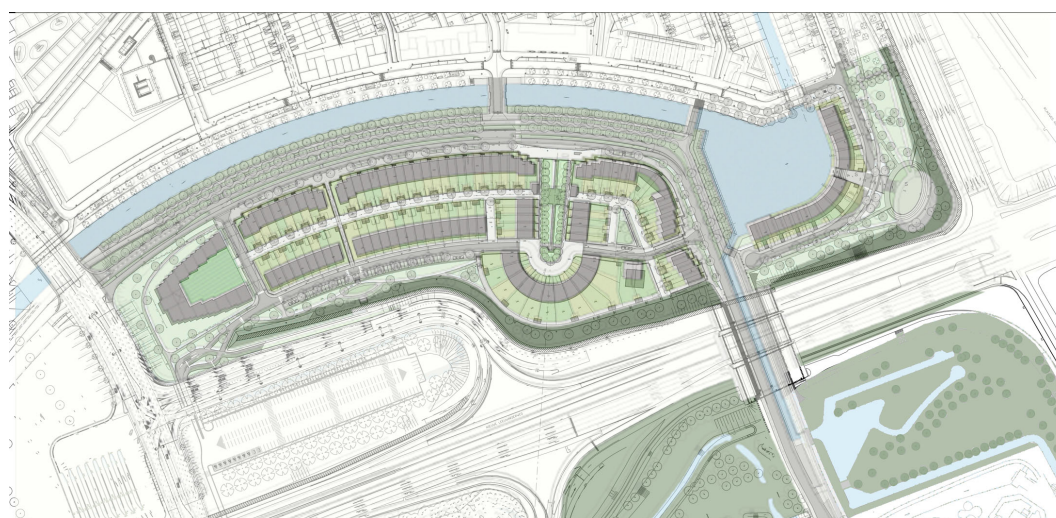
In alle straten is ruimte opgenomen voor bomen.





Het gebied ten zuiden van de Van Heekweg zal niet worden bebouwd. Dit betekent dat het bestaande speelterrein op deze locatie in het plan wordt geïntegreerd en dat alle bestaande bomen en watergangen hier gehandhaafd blijven. Dit betekent dat de Hoofdgroenstructuur ook hier in stand blijft.

In het gebied ten noorden van de Van Heekweg zijn de oorspronkelijke plannen voor woningbouw geheel geschrapt ten gunste van water en groen. Het talud langs de Nieuwe Leeuwarderweg wordt aan de onderzijde verbreed. Tussen dit talud en rest van het groenblijvende plandeel wordt een nieuwe watergang aangelegd van 10 meter breed die naar het bestaande helofytenveld leidt en het gemaal aan het einde van de Jisperveldstraat. Enkele delen van de oever van deze watergang kunnen als plas-dras-zone worden ingericht. De nieuwe watergang levert in combinatie met een verbreding van de bestaande berm langs de Nieuwe Leeuwarderweg mogelijkheden om de oever aan deze zijde natuurvriendelijk in te richten. Deze oeverzone sluit aan op de bestaande ecologische passage die parallel aan de Van Heekweg onder de Nieuwe Leeuwarderweg is aangelegd. Aansluitend zal ook de inrichting van het talud aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg ecologisch worden ingericht. Daarnaast blijft aan de oostzijde de bestaande sloot met knotwilgen gehandhaafd tot de aansluiting met de nieuwe watergang.

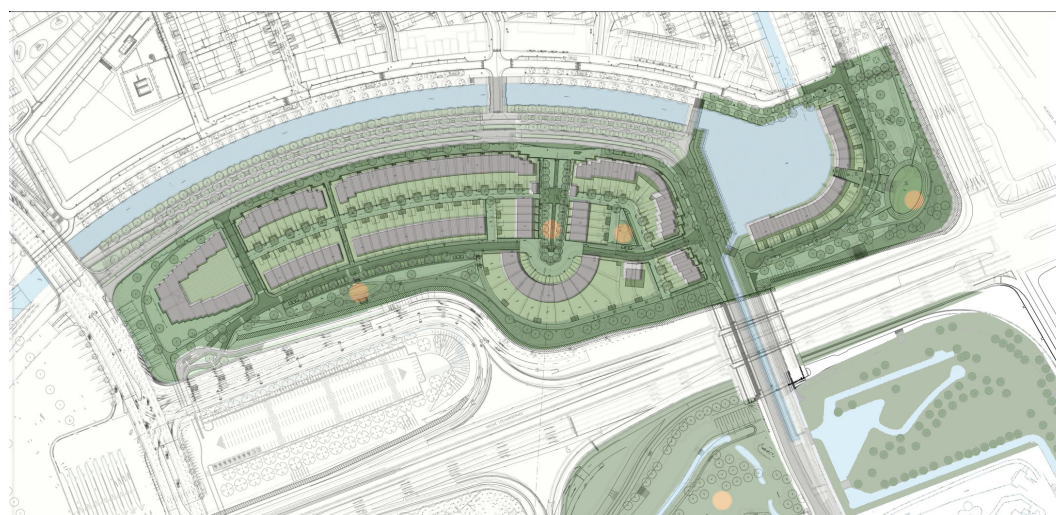
Naast een ecologische waarde heeft groen ook een recreatieve waarde en heeft groen een positieve invloed op de woonkwaliteit. Naast de te handhaven groene speelplek aan de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg zal de bestaande speelzone langs het H. Stolleplantsoen in Elzenhagen Noord in het Noorderkwartier worden uitgebreid en is een grotere speelplek voorzien. Daarnaast zijn er in het plan speelgelegenheden voorzien in de Groene Hof en in de groenzone langs het talud van de Nieuwe Leeuwarderweg.

Afbeelding: Groen



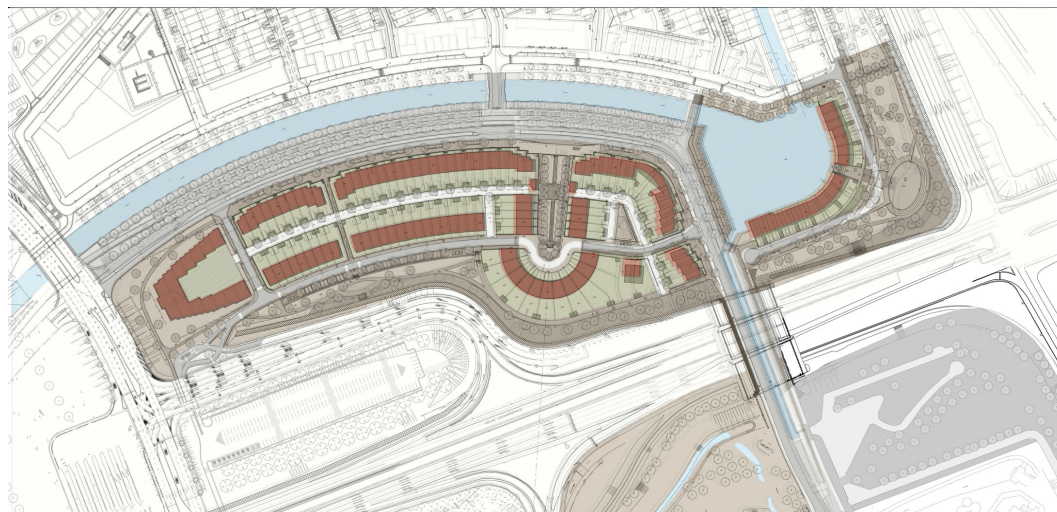
- Groen, natuur**
-  Ecologisch groen
  -  Recreatief groen
  -  Tuin
  -  Water

Afbeelding: Speelplekken





Afbeelding: Openbare ruimte



#### Openbare privé-ruimte

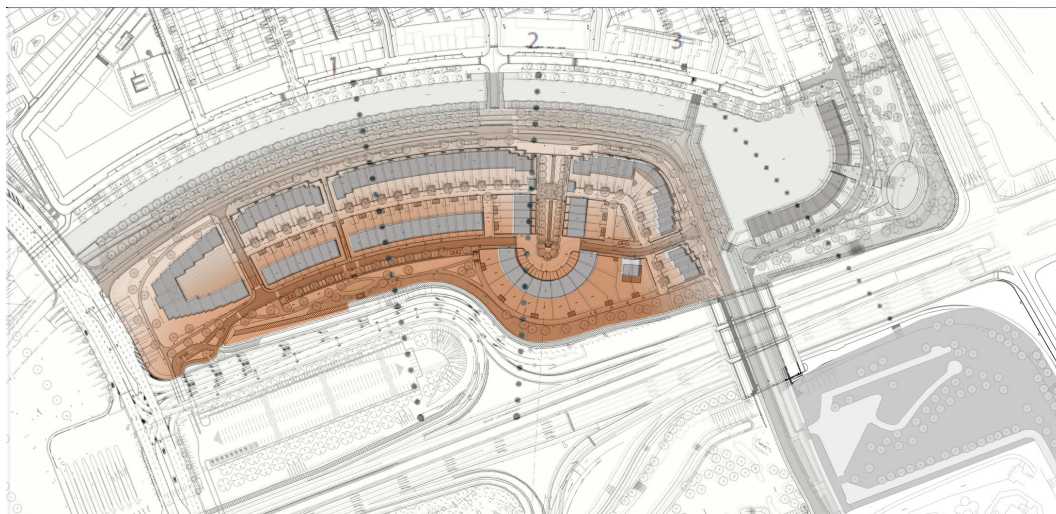
- Openbaar
- Privé

#### Maaiveldstructuur





Tussen de Elzenhagensingel en de Nieuwe Leeuwarderweg is niet alleen de ontsluitingsstructuur op de Elzenhagensingel gericht, maar ook het maaiveld. Het is de bedoeling dat dit maaiveld vanaf de singel in lichte mate oploopt in de richting van de Nieuwe Leeuwarderweg tot ongeveer 1 à 1,50 meter hoogteverschil. Hoewel dit verschil relatief klein is, leidt deze helling tot een aantal positieve effecten in dit deel van het Noorderkwartier. In visueel opzicht wordt op een aantal locaties het zicht op de iets lager gelegen singel verbeterd. Tegelijk wordt de hoogte van het talud langs de Nieuwe Leeuwarderweg optisch gezien kleiner. Door de helling in het maaiveld ontstaan ter plaatse van de woningen niveauverschillen tussen voor- en achterzijde van circa 0,5 meter. Langs de Elzenhagensingel leidt dit tot verhoogd gelegen tuinen en/of terrassen aan de voorzijde. De verblijfskwaliteit van de terrassen kan worden versterkt door middel van veranda's of serres. Langs de Groene Rand biedt het niveauverschil de mogelijkheid voor variatie in het vloerpeil van de woningen. In beide gevallen kan via één zijde van de woningen de toegankelijkheid voor minder validen worden gewaarborgd. Dit geldt ook voor de woningen aan het Groene Hof en langs de Van Heekweg, waar vergelijkbare mogelijkheden ontstaan. In het Groene Hof is de afstand tussen de woningen en het talud van de Nieuwe Leeuwarderweg klein. Door de tuinen aan de zijde van de Nieuwe Leeuwarderweg tot niveau 1 te verhogen, ontstaat letterlijk meer ruimte en wordt ook hier de hoogte van het talud en het daarop staande scherm optisch verkleind.

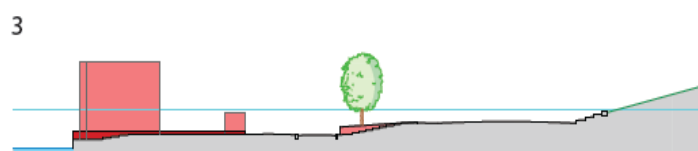
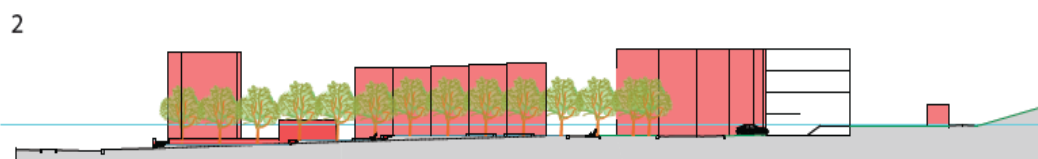
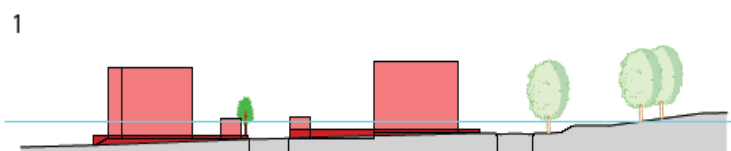
De mate van de benodigde ophogingen kan nog enigszins wijzigen, afhankelijk van de grondwaterhuishouding, de bodemgesteldheid, de beschikbaarheid van zand en de kosten. In de regels van het bestemmingsplan wordt geanticipeerd op -mogelijke- verschillen in de hoogte van het maaiveld. Ook in de geluidsberekeningen is rekening gehouden met deze verschillen.

Afbeelding: Hoogteverschillen maaiveld ten opzichte van Elzenhagensingel

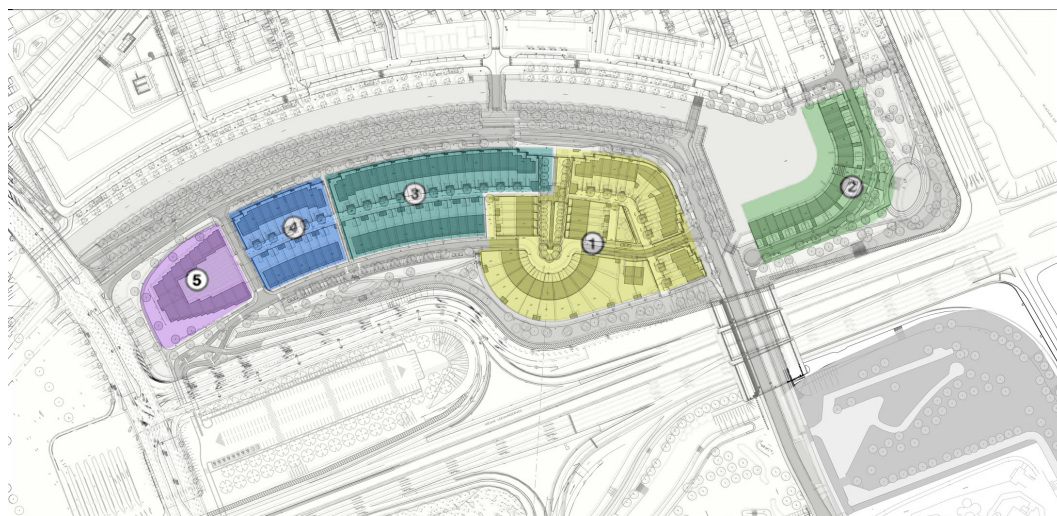


**Maaiveldhoogte**

-  0,75 meter
-  1,50 meter
-  3,00 meter
-  4,50 meter



Afbeelding: Fasering



### Stedenbouwkundige elementen

Vanuit de stedenbouwkundige context van het Noorderkwartier is voor de bebouwing aan de Elzenhagensingel een grote mate van samenhang gewenst, terwijl voor de bebouwing langs het talud van de Nieuwe Leeuwarderweg meer individuele vrijheid kan worden toegestaan. Dit verschil is zichtbaar in de stedenbouwkundige structuur. Hierin gelden voor de bebouwing aan de singel striktere regels dan voor de bebouwing langs de Nieuwe Leeuwarderweg. Naleving van deze regels zal vooral via de toekomstige erfpachtbepalingen worden afgedwongen. In dit bestemmingsplan worden alleen de belangrijkste contouren vastgelegd, zoals bouwhoogten en rooilijnen. Kleine aanpassingen die niet van directe invloed zijn op de beeldkwaliteit blijven mogelijk. Het bestemmingsplan biedt vooral ruimte om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken. Via de stedenbouwkundige structuur wordt deze ruimte vervolgens nader ingekaderd en afgebakend. Indien zelfbouw wordt gerealiseerd worden deze afspraken door middel van een 'kavelpaspoort' vertaald naar het niveau van de individuele woning.

De belangrijkste elementen uit de stedenbouwkundige structuur betreffen:

- Elzenhagensingel

De flauw gebogen gevelwand langs de Elzenhagensingel bestaat uit aaneengesloten woningen. Om samenhang te bereiken is een aantal gemeenschappelijke kenmerken benoemd, zoals kleurgebruik, de verhoogde terrassen aan de voorzijde en eisen met betrekking tot maatvoering.

- Hoekwoningen

Voor een aantal hoekwoningen aan de Elzenhagensingel wordt in aanvullende eisen uitgegaan van 'set-backs' ten opzichte van de aangrenzende woningen. Hierdoor ontstaat ter hoogte van de dwarsdoorsteken een contrasterende gevellijn ten opzichte van de flauw gebogen gevelwand.

- Groene hof

Het groene hof is een door woningen min of meer omsloten groene ruimte die vanaf de opening aan de zijde van de singel stapsgewijs breder wordt en wordt beëindigd met een halfronde wand die zich opent naar de singel. Vanuit de beperkte schaal van het hof zijn een aantal bindende thema's benoemd met als doel de eenheid in het hof te bewaren, zoals ten aanzien van kleurgebruik en eisen met betrekking tot maatvoering.

- Crescent

De bebouwing bij de vijver aan het einde van de Elzenhagensingel bestaat uit een gebogen wand

('crescent') met een duidelijke beëindiging op de koppen. Ongeveer in het midden wordt de wand onderbroken voor een openbare verblijfsplek aan het water. De crescent grenst aan de vijver met weids uitzicht over de singel. Aan de andere zijde ligt de crescent nabij het talud van de Nieuwe Leeuwarderweg en de A10-Noord met daarboven een geluidsscherm van 7 meter.

- Groene Rand

Voor de straat langs het talud van de Nieuwe Leeuwarderweg wordt een informeel en groen karakter voorzien. Daarom ontbreekt hier een verplichte rooilijn aan de voorzijde. Om dit te bereiken wordt hier extra vrijheid geboden in de plaatsing van de woningen en de architectuur. Alleen met betrekking tot de bouwhoogte gelden strikte eisen vanuit de geluidsbelasting van de aangrenzende wegen.

- Zuidpunt

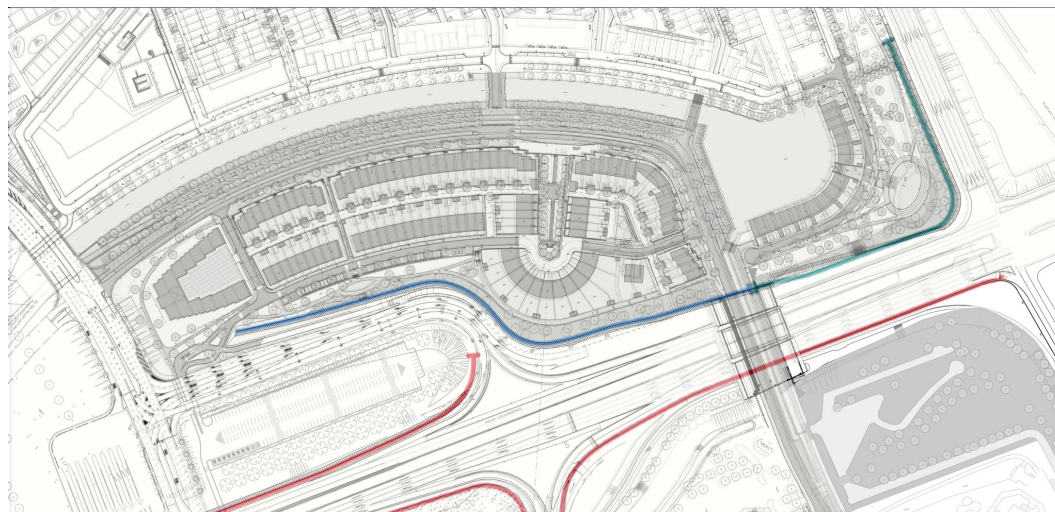
Voor de bebouwing op de zuidpunt worden sociale huurwoningen/studentenwoningen voorzien. Door uit te gaan van een bouwmassa die in hoogte toeneemt richting IJdoornlaan wordt zowel aangesloten op de eengezinswoningen in het Noorderkwartier als op de meer hoogstedelijke omgeving van het stationsgebied.

Voor zover bovenstaande eisen (deels) via het bestemmingsplan kunnen worden geregeld, zijn deze verwerkt in de verbeelding en/of de regels van het bestemmingsplan.

#### Geluidsschermen

Aan de oostkant van de Nieuwe Leeuwarderweg worden geluidsschermen aangebracht in het kader van de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Om woningbouw aan de westkant van de Nieuwe Leeuwarderweg mogelijk te maken, worden daar geluidsschermen van tenminste 4 meter hoogte aangelegd.

#### Afbeelding: Geluidsschermen



#### Geluidsschermen

- Bestaand
- A10 bestaand
- Nieuw
- Metro nieuw

## Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

Dit hoofdstuk geeft op sectorale onderwerpen een nadere toelichting door een uitleg te geven van een aantal omgevingsaspecten, waaronder luchtkwaliteit, geluidshinder, water, archeologie en ecologie in relatie tot de eigenschappen van het plangebied, de randvoorwaarden die volgen uit de omgevingsaspecten en de geformuleerde uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

### 5.1 Milieueffectrapportage

#### 5.1.1 Algemeen

Het instrument Milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken.

#### 5.1.2 Regelgeving

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r.. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder meer geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven.

#### 5.1.3 Toetsing en uitgangspunten Centrum Amsterdam Noord

Dit bestemmingsplan maakt deel uit van de ontwikkeling van Centrum Amsterdam Noord. Voor Centrum Amsterdam Noord is een Strategische milieubeoordeling/ milieueffectrapportage (SMB/MER) opgesteld (19 april 2005). Hierin komen verschillende milieuaspecten die relevant zijn voor de ontwikkeling van Centrum Amsterdam Noord aan de orde. De SMB/MER is bedoeld om de effecten van deze aspecten helder te krijgen voor de situatie in 2004; de toekomstige autonome situatie in 2020; en de toekomstige situatie in 2020 inclusief het Voornemen en daarnaast drie alternatieven. Op 21 mei 2005 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een positief toetsingsadvies gegeven (zie bijlage 4).

Het plan Centrum Amsterdam Noord wordt in het SMB/MER als het Voornemen beschouwd. Om de milieueffecten zo breed mogelijk in beeld te brengen is onderzocht op welke onderdelen een alternatieve invulling mogelijk is. Het gaat daarbij om realistische alternatieven en/of varianten die aansluiten bij de visie van de centrale stad en stadsdeel Amsterdam-Noord. De alternatieven moeten leiden tot wezenlijke verschillen in de verkeerssituatie en daarmee in de daarvan afgeleide milieugevolgen. De alternatieven moeten van nut zijn voor de verdere besluitvorming.

#### Uitkomsten SMB/MER

De milieuaspecten die in het onderzoek aan de orde komen, worden ingedeeld in vier hoofdgroepen (ruimte, verkeer, groen-ecologie-water-bodem, en hinder en veiligheid) die bestaan uit verschillende onderdelen. In het SMB/MER worden eerst de milieueffecten van het Voornemen en de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling vergeleken. Vervolgens zijn de milieueffecten van het Voornemen en de alternatieven onderling vergeleken en zijn voorstellen gedaan voor compenserende en/of mitigerende maatregelen. De onderdelen en uitvoering die volgens de beoordeling het beste

resultaat opleveren dienen als bouwstenen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Op een aantal onderdelen van de SMB/MER laat het MMA ten opzichte van het Voornemen en de alternatieven een gelijke of betere score zien.

Op basis van de SMB/MER kan geconcludeerd worden dat de ruimtelijke effecten voornamelijk neutraal of positief zijn ten opzichte van de autonome situatie. Het totale ruimtelijke effect is een sterke verbetering voor het totale gebied Centrum Amsterdam Noord. Ook ten aanzien van verkeer treden er vooral verbeteringen op ten opzichte van de autonome situatie. Een uitzondering hierop vormt de verkeersafwikkeling voor de auto, waarbij zowel het Voornemen als de alternatieven sprake is van een licht negatieve score. Voor groen, ecologie, water en bodem heeft met name het bebouwen van de Groene Scheg een negatieve invloed. Hierdoor gaat oppervlak groen verloren en kunnen sommige ecologische waarden verminderen. Geluidshinder als gevolg van wegverkeer treedt op langs de belangrijkste wegen in het gebied. Afscherpende werking van bebouwing langs de Nieuwe Leeuwarderweg leidt tot een afname van het geluidsniveau, maar een toename van het groepsrisico. De toename van bebouwing en daarmee de personendichtheid heeft als gevolg dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen wordt overschreden.

Met name in het noorden van Centrum Amsterdam Noord en in het bijzonder langs de Nieuwe Leeuwarderweg treedt een cumulatie van effecten op. Hier verslechtert de verkeersafwikkeling voor auto's en komt er meer wegverkeerslawaai vanwege een hogere intensiteit. Voorts ligt meer geluidsgevoelige bebouwing binnen de geluidszones rond Rijksweg A10 en de Nieuwe Leeuwarderweg. Ook de risico's als gevolg van intensiever ruimtegebruik nemen toe. In de navolgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

#### **5.1.4 Vertaling naar deelgebied Noorderkwartier**

Een aantal onderdelen uit de SMB/MER die een negatieve score laten zien verdient extra aandacht. Voorts is het van belang te motiveren waarom is gekozen voor het Voornemen en niet voor het MMA. Dit geldt met name voor die onderdelen die bij het MMA een positievere score laten zien dan bij het Voornemen. Bij de vertaling naar deelgebied Noorderkwartier is beschreven op welke manier rekening is gehouden met de uit het onderzoek naar voren gebrachte aandachtspunten.

##### Ruimte

In het MMA worden voorstellen voor maatregelen gedaan waardoor het MMA een iets positievere score laat zien ten opzichte van het Voornemen. Het intensievere ruimtegebruik in het hele centrumgebied zorgt voor een kleinere ruimtelijke schaal die beter aansluit bij de menselijke maat. De grotere woningdichtheid draagt hier mede aan bij. Daarnaast is er ook veel aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte. De stedelijke structuur van het centrum gebied noord wordt versterkt door meer samenhang tussen de deelgebieden.

In het MMA wordt een extensiever en groener woonmilieu ten westen van de Elzenhagensingel en ten noorden van de IJdoornlaan voorgesteld.

De cultuurhistorische waarden scoren in het MMA heel licht positiever dan het Voornemen, doordat de bomenrij langs de oostkant van het Noord-Hollandskanaal verdwijnt. Dit is gunstiger voor de molenbiotoop van de krijtmolen D'Admiraal.

Deze in het MMA voorgestelde maatregelen vallen buiten de grenzen van het Noorderkwartier.

##### Verkeer

Met een verkeersonderzoek is in 2005 nagegaan of de infrastructuur zoals voorgesteld voor Centrum

Amsterdam Noord in 2020 op de drukste tijdstippen van de week (avondspits en op zaterdag), inclusief evenementen, het verkeer voldoende wordt afgewikkeld. Daaruit is gebleken dat het ontwerp van de infrastructuur in overeenstemming is met de toekomstige vervoersvraag. In het gebied kan het verkeer redelijk tot goed doorrijden en is er geen sprake van grootschalige filevorming. Het verkeer heeft ondanks een forse toename in de avondspits van 2020 voldoende doorstroming, zowel in Noorderkwartier als op de Nieuwe Leeuwarderweg. Op basis van verkeersonderzoek voor Centrum Amsterdam Noord uit 2011 voor 2020 'Verkeersstudie CAN' en aanvullend verkeersonderzoek voor Noorderkwartier 2014 'Verkeersberekeningen Noorderkwartier 2025 zal naar verwachting ook in 2025 sprake blijven van voldoende doorstroming. Deze cijfers zijn doorgerekend naar 2026 (zie bijlage I).

Uit het onderzoek is een aantal aandachtspunten gebleken die nog nadere uitwerking behoeven. Het betreft de doorstroming van het verkeer op de aansluiting Nieuwe Leeuwarderweg-Rijksweg A10 en de verkeerslichtenregeling op de IJdoornlaan en de Nieuwe Leeuwarderweg. De inmiddels getroffen maatregelen, bijvoorbeeld de bypass die de Nieuwe Purmerweg rechtstreeks met de oprit naar de Nieuwe Leeuwarderweg verbindt, dan wel nog te treffen maatregelen, bijvoorbeeld een betere afstemming van de verkeersregelingen op de kruisingen, onder meer van de Elzenhagensingel en de IJdoornlaan, vallen buiten de grenzen van Noorderkwartier.

#### Groen, ecologie, water en bodem

Het belangrijkste aandachtspunt ten aanzien van groen en ecologie is het verlies aan kwantiteit. Door in Noorderkwartier een lage bebouwingsdichtheid te hanteren, wordt ruimte geboden aan het realiseren van groen. Voorts wordt het verlies aan groen zoveel mogelijk gecompenseerd door de kwaliteit van het aanwezige groen te verbeteren.

Voor Buikslotermeer is in overeenstemming met de waterbeheerder een Natstructuurplan opgesteld. In het natstructuurplan wordt het huidige watersysteem beschreven en worden voorstellen gedaan voor het goed functioneren van het watersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. De huidige waterhuishouding van Centrum Amsterdam Noord wordt gekenmerkt door een grote mate van versnippering. Dit zorgt voor een matig beheersbaar watersysteem en beperkingen ten aanzien van de ecologische ontwikkelingsmogelijkheden. Voor de ontwikkeling van Centrum Amsterdam Noord wordt een watersysteem voorgeschreven waarbij peilvlakken worden samengevoegd en gebieden onderling gekoppeld. Door het water in de gebieden onderling te koppelen, zoals door toepassing van de Elzenhagensingel als robuuste waterverbinding, wordt circulatie door het hele gebied gerealiseerd, wat de kwaliteit van het water ten goede komt. Ten aanzien van de waterkwantiteit worden er in Centrum Amsterdam Noord en zo ook ter compensatie van de ontwikkeling in Noorderkwartier maatregelen genomen die voorzien in waterberging. Inmiddels is de Elzenhagensingel aangelegd, alsmede een vijver en een waterloop. De Elzenhagensingel zal worden doorgetrokken naar de Nieuwe Purmerweg.

#### Hinder en veiligheid

Met name de geluidsbelasting, externe veiligheid langs de Nieuwe Leeuwarderweg en luchtkwaliteit zijn aandachtspunten. Hierop wordt in de betreffende paragrafen nader ingegaan.

#### *Geluid*

Een belangrijke maatregel ten behoeve van de verbetering van de woonkwaliteit door afname van de geluidsoverlast is het gerealiseerde geluidsscherm bij Rijksweg A10. Doortrekken van het geluidsscherm langs de Nieuwe Leeuwarderweg kan zorgen voor een lagere geluidsbelasting op de achterliggende woningen.

#### *Externe veiligheid*

In aanvulling op het onderzoek dat is verricht in het kader van het SMB/MER blijkt uit recent onderzoek naar de externe veiligheid in Noorderkwartier (zie 5.5) dat de eerder geconstateerde overschrijding van normen niet van toepassing is. Het onderzoek laat namelijk geen overschrijding van normen zien. Wel wordt een toename van het groepsrisico langs Rijksweg A10 en Nieuwe Leeuwarderweg geconstateerd.

### *Luchtkwaliteit*

In 2011 is voor centrum Amsterdam Noord een Actualisatie Luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Dit aanvullende onderzoek laat een verbetering zien ten opzichte van het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het SMB/MER. Uit het aanvullend onderzoek blijken binnen het CAN-gebied geen overschrijdingen van grenswaarden voor stikstofdioxide en concentratie fijnstof op de berekende wegvakken.

## **5.2 Archeologie**

### **5.2.1 Algemeen**

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten. De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën: instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Van belang zijn de aspecten: (archeologische) rijksmonumenten, (toekomstige) gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen alsmede bekende en te verwachten archeologische waarden.

### **5.2.2 Regelgeving**

#### **Monumentenwet**

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de Gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39, lid 2 Monumentenwet). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld (art. 39, lid 3 Monumentenwet 1988).



### **Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland**

Met het in werking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de Belvédère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten met een Beeldkwaliteitplan hanteert de Provincie tevens het beleidskader en het streekplan. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen.

In het beleidskader is opnieuw de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen, waarin gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

### **Archeologiebeleid Amsterdam**

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek wordt in Amsterdam uitgevoerd door Monumenten & Archeologie (MA) en behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek te plannen, kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek te plannen, bij toevalsvondsten Monumenten & Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

## **5.2.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan**

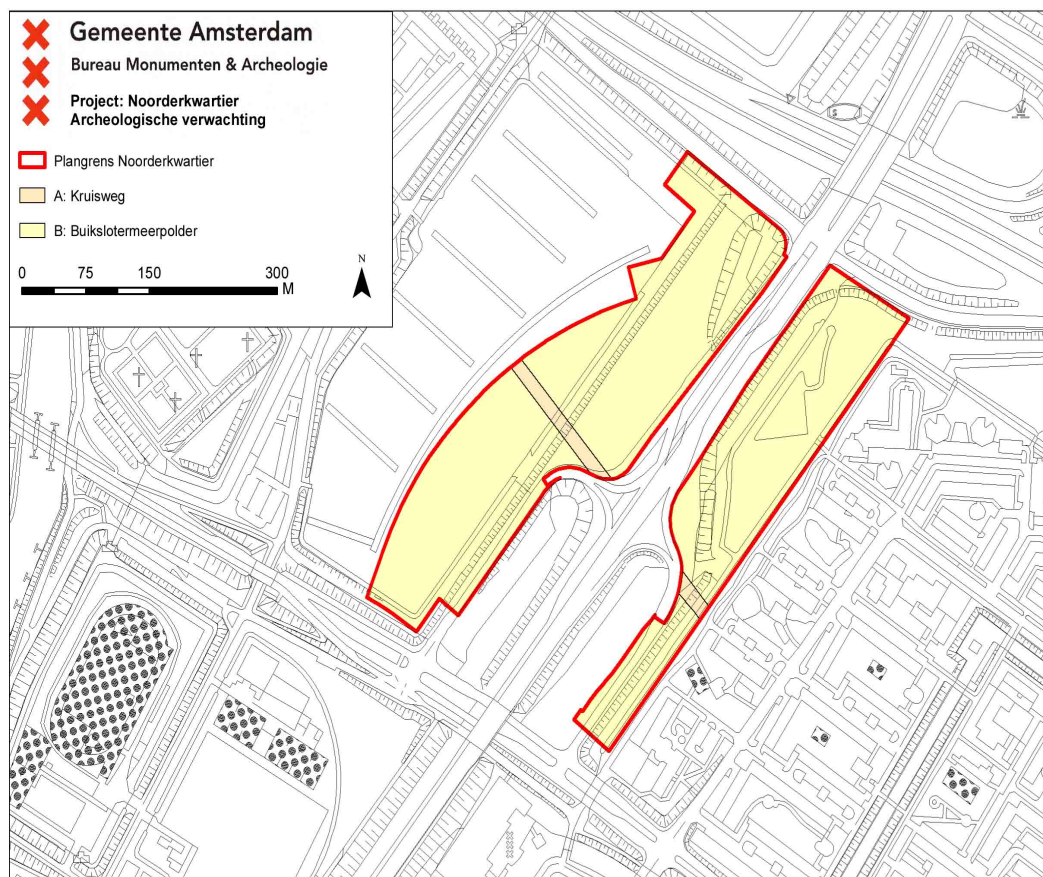
### *5.2.3.1 Archeologie*

Monumenten & Archeologie (MA) heeft in opdracht van stadsdeel Noord een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Noorderkwartier. Het onderzoek is als bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd. Het onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud c.q. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling

van het plangebied. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Afbeelding: Archeologische verwachtingszones op basis van historisch-topografische inventarisatie bestemmingsplangebied Noorderkwartier



Binnen het plangebied zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen. Uitgaande van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met landgebruik en bewoning van de zeventiende tot in de twintigste eeuw. Met betrekking tot het voormalig poldergebied kunnen hier sporen van verkavelingssloten en losse vondsten worden verwacht. Deze sporen vertonen in de regel een wijde verspreiding en lage trefkans. Daarnaast kunnen resten van historische bebouwing worden verwacht. De twintigste eeuwse bebouwing en recente ontwikkeling kan eventuele archeologische sporen hebben aangetast.

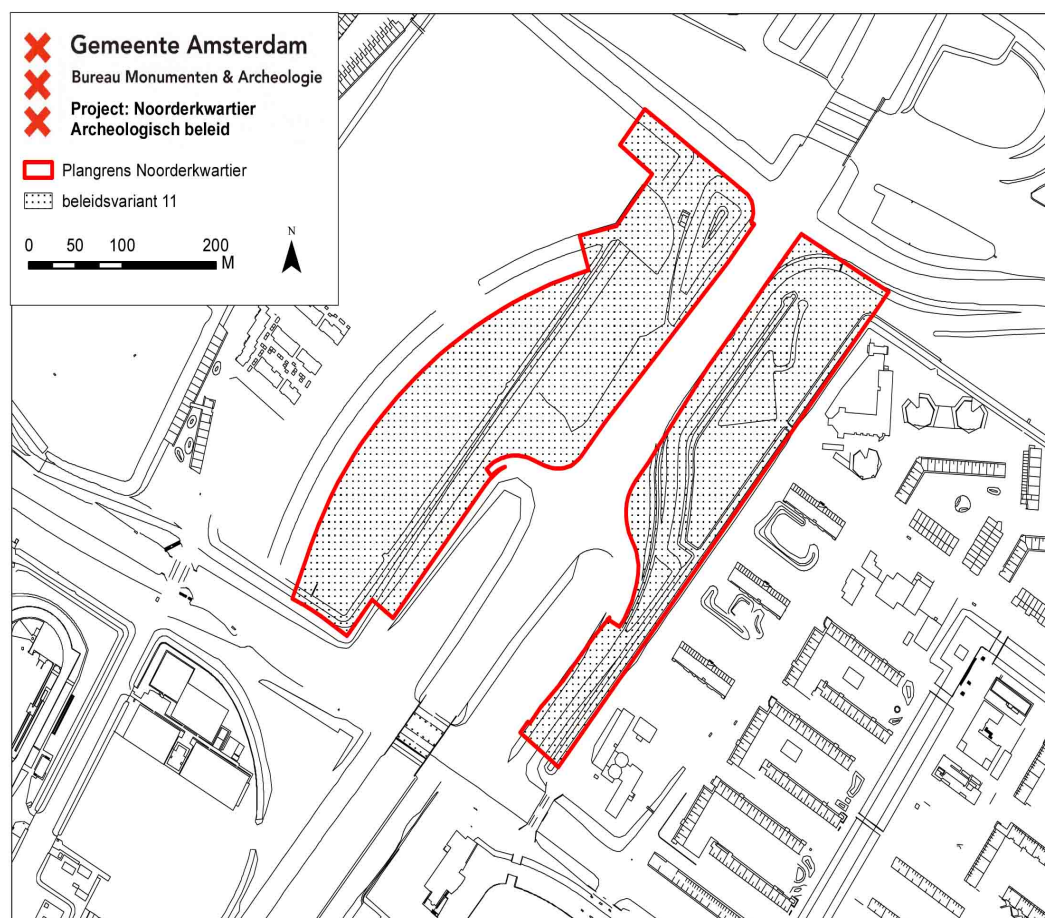
A Kruisweg: Archeologische verwachting: geen

Voor een van de twee wegen die in de zeventiende eeuw in de ingepolderde Buikslotermeer werden aangelegd kunnen sporen worden verwacht van de oorspronkelijke weg en losse vondsten en afval. Hiervoor geldt een lage archeologische verwachting. Deze wordt bijgesteld naar een negatieve verwachting vanwege bodemverstoring.

## B Buikslotermeerpolder: Archeologische verwachting: geen

Dit deel van het plangebied heeft in principe lage verwachting vanwege de mogelijke aanwezigheid van archeologische sporen die verband houden met scheepvaart vanaf de elfde eeuw tot aan de droogmaking van het Buikslotermeer in 1624. Dergelijke overblijfselen hebben een wijde verspreiding. In dit geval zijn de mogelijke archeologische resten verstoord door de twintigste eeuwse bebouwing. De archeologische verwachting is daarom negatief.

Afbeelding: Archeologische beleidszones op basis van de archeologische verwachtingen



De archeologische beleidskaart van het plangebied Noordervartier is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop één zone met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen.

Beleidsvariant 11: Vanwege de lage verwachting en waarschijnlijk hoge mate van verstoring geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden

aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie wordt gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen kunnen worden getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

### *5.2.3.2 Cultuurhistorie*

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Bro d.d. 17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan worden verankerd.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar deel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

Monumenten & Archeologie (MA) geeft aan dat voor het bestemmingsplangebied Noorderkwartier geen cultuurhistorische verkenning hoeft te worden uitgevoerd en advies hoeft te worden gegeven. MA geeft aan dat in dit gebied met name de groenstructuur en aanhechting met aangrenzende gebieden (Banne Buiksloot II, Buikslotermeer II) van belang zijn. Het belang van de groenstructuur wordt in dit bestemmingsplan onderschreven.

### *5.2.3.3 Monumenten*

In het plangebied bevinden zich geen rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten.

## **5.2.4 Conclusie**

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig, maar ze zouden in het bestemmingsplan ook geen aparte bescherming behoeven, omdat ze worden beschermd door de Monumentenwet 1988, de Monumentenverordening Amsterdam-Noord en de Commissie voor Welstand en Monumenten.

Er is naast de hoofdbestemming géén dubbelbestemming archeologie opgenomen, vanwege de lage verwachting en waarschijnlijk hoge mate van verstoring. Daarom geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen. Voor het gehele plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht. De bescherming van (verwachte) archeologische waarden wordt in dit bestemmingsplan niet geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden, die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast wordt opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

In het kader van archeologie, cultuurhistorie en monumentenzorg zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Noorderkwartier'.

### 5.3 Duurzaamheid

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten, waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd één op één gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen', waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO<sup>2</sup> neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

De gemeente Amsterdam stimuleert klimaat neutraal bouwen. De ambitie is om vanaf 2015 alle nieuwbouw van woningen en utilitaire functies klimaatneutraal te laten zijn. Dit houdt in dat 100% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik wordt gecompenseerd in de vorm van energiebesparing, lokale duurzame energieopwekking en/of effectieve inzet van duurzame bronnen. Bij een klimaatneutrale woning wordt uitgegaan van een EPC=0,15 (t.o.v. norm Bouwbesluit is EPC = 0,4). Voor de gemeentelijke zelfbouwkavels wordt deze doelstelling meegenomen in de tender voor de zelfbouwkavels. Het Noorderkwartier dient op basis van een besluit tot aanleg van 13 februari 2015 aangesloten te worden op Noorderwarmte.

In de 'Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005' zijn de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen in Amsterdam vastgelegd. Dit beleid zal in de bouwveloppen worden voorgeschreven. Voorbeelden zijn het toepassen van duurzame materialen (o.a. FSC-hout), maar ook het niet toepassen van uitloogbare metalen op plaatsen die in aanraking met hemel- of oppervlaktewater kunnen komen. In samenwerking met de marktpartijen is onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het toepassen van duurzame energiesystemen.

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de Leidraad Energetische Stedenbouw (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten. LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast. Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

## **5.4 Bodemkwaliteit**

### **5.4.1 Inleiding**

De milieuhygiënische bodemkwaliteit moet geschikt zijn door de gewenste bestemming. Bij grondroerende werkzaamheden (bijvoorbeeld projectmatige ontgraving, funderingsherstel, nieuwbouw of functiewijziging) binnen het plangebied, zal vooraf de kwaliteit van de bodem in beeld moeten worden gebracht, een en ander ook conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening van de gemeente Amsterdam. Of er sanering moet plaatshebben, is afhankelijk van de functie van het perceel en de aard van de aanwezige verontreinigingen.

### **5.4.2 Toetsingskader**

#### *Wet bodembescherming*

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb), inclusief de aanvullende besluiten, leidend. In de Wet bodembescherming wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1986) waarbij er sprake is van een saneringsplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de sanering afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst. Met name de saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem.

#### *Nota Bodembeheer*

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer vastgesteld. In de nota worden normen voor bodemkwaliteit gewaarborgd volgens het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert. Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijke gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Onderdeel van de nota is de bodemkwaliteitskaart, waarop Amsterdam is ingedeeld in zeven zones, gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie. Bij gebruik van de bodemkwaliteitskaart als wettelijk bewijsmiddel bij grondverzet is het in veel gevallen niet nodig een bodemonderzoek uit te voeren.

### **5.4.3 Beschikbare onderzoeken**

#### *Historisch onderzoek*

Uit historische onderzoeken, die in het kader van eerdere planontwikkeling dan wel stedelijke vernieuwing hebben plaatsgevonden, blijkt dat er plaatselijk lichte verontreinigingen aanwezig zijn, die echter geen belemmeringen geven voor de beoogde functie.

#### *Bodemkwaliteitskaart*

De locatie is gelegen in zone 1 van de bodemkwaliteitskaart, en daarmee valt de verwachte kwaliteit van de bodem onder achtergrondwaarde. De kwaliteit van de toe te passen grond moet voldoen aan klasse wonen.

#### *Bodemonderzoeken*

Voor het gebied (volkstuintencomplex) tussen Rijksweg A10 en de IJdoornlaan ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg is een bodemonderzoek uitgevoerd door Search. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in een rapportage van 28 februari 2005. Het onderzoek bestond uit een

verkennd onderzoek, indicatief afvoeronderzoek en een indicatief verhardingsonderzoek. Uit het onderzoek bleek dat in de boven- en ondergrond lichte verontreinigingen voorkwamen met zware metalen, PAK en minerale olie. Het grondwater was plaatselijk licht verontreinigd met zware metalen en naftaleen. Ter plaatse van de gedempte sloten bleek dat enkel lichte verontreinigingen met kwik, nikkel en zink waren aangetroffen in de bodem. Er werden geen asbestverdachte materialen of verontreinigingen met minerale olie aangetroffen. Uit het verkennd onderzoek bleek vanuit milieuhygiënisch oogpunt dat de locatie van Noorderkwartier geschikt is voor de functie wonen.

In 2015 is door MWH voor Noorderkwartier Oost verkennd land- en waterbodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 7). In de grond zijn maximaal licht verhoogde gehalten zware metalen, PCB en plaatselijk PAK gemeten. In het grondwater zijn maximaal licht verhoogde concentraties arseen, barium en chroom gemeten. De grond valt in de indicatieve bodemkwaliteitsklasse Landbouw/Natuur, Wonen of Industrie (op basis van de verhoogde gehalten kwik en PCB). De sliblaag van de waterbodem voldoet aan de klasse industrie voor toepassing op de landbodem. De vaste waterbodem voldoet aan de achtergrondwaarde. Zowel de sliblaag als de vaste waterbodem is vrij verspreidbaar in zoet oppervlaktewater. Er is geen asbest aangetroffen op het maaiveld en in het opgegraven en opgeboorde materiaal en in de waterbodem zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Gezien de relatief lage gehalten en de woonbestemming wordt vervolgonderzoek niet noodzakelijk geacht, evenals sanerende maatregelen. Door de aard en concentraties van de in de grond aanwezige stoffen kent bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond een beperkt hergebruik. Het verdient aanbeveling om tijdens grondwerkzaamheden alert te zijn op een eventuele onvoorziene verontreiniging van de bodem.

December 2014 tot februari 2015 is voor Noorderkwartier West door Terrascan verkennd land- en waterbodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 6). Op basis van het onderzoek zijn in de monsters hooguit lichte verontreinigingen aangetroffen. In de bodem werd plaatselijk puin aangetroffen, mede verband houdend met recent aangelegde bouwwegen. Op basis van de resultaten van het verkennd bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de grond in de bodem maximaal licht verontreinigd is met metalen, PAK en PCB. De grond valt in de indicatieve bodemkwaliteitsklasse Landbouw/Natuur, Wonen of Industrie. In het grondwater ter plaatse van het zuidwestelijk deel van het terrein is een sterke verontreiniging door arseen aangetoond. In het grondwater van de overige terreindelen zijn maximaal lichte verontreinigingen door metalen, vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen en naftaleen aangetoond. Formeel dient nader onderzoek te worden verricht naar de aangetoonde sterke verontreiniging door arseen in het grondwater. Aangezien bekend is dat in de omgeving van nature verhoogde concentraties arseen in het grondwater voorkomen, is een nader onderzoek in het onderhavige geval niet noodzakelijk.

Bij het verkennd onderzoek naar asbest in de bodem is gebleken dat het talud van de Nieuwe Leeuwarderweg mogelijk verdacht is op het voorkomen van verontreiniging door asbest. Bij het nader onderzoek dat aldaar is uitgevoerd is geen asbest in de bodem aangetoond. Derhalve wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een (significante) bodemverontreiniging door asbest in het talud en dat er derhalve ook geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

In het talud van de IJdoornlaan is bij het verkennd onderzoek asbest in de bodem aangetoond (indicatieve gewogen concentratie 29 mg/kgds). Mede gezien de resultaten van het in 2009 door BK Bodem uitgevoerde nader onderzoek naar asbest (geringe concentraties asbest in de bodem, kleiner dan de interventiewaarde) wordt aangenomen dat de werkelijke concentratie asbest in de actuele contactzone de interventiewaarde niet zal overschrijden en dat er derhalve geen sprake is van een significante verontreiniging door asbest.

Ter plaatse van het zuidwestelijk terreindeel is bij het verkennd onderzoek eveneens asbest in de bodem aangetoond. Derhalve is de grond in principe verdacht op het voorkomen van een verontreiniging door asbest. Gezien de relatief lage concentratie asbest in het analysemonster (1,9 mg/kgds) wordt de kans dat de concentratie asbest in de bodem de interventiewaarde zal overschrijden zeer gering geacht.

Derhalve is een nader onderzoek niet noodzakelijk.

De grond van de onderzochte op het terrein aanwezige gronddepots is maximaal licht verontreinigd door metalen, PAK, PCB of minerale olie. De grond wordt indicatief ingedeeld in de bodemkwaliteitsklassen Landbouw/Natuur of Industrie. In de grond is geen asbest aangetoond.

Ook voor de Noordwestkant (de strook ten noorden van de vijver) is inmiddels een Verkennend bodem- en asbest-in-grondonderzoek Noorderkwartier Noord uitgevoerd. Het onderzoeksbureau BK Ingenieurs BV concludeert dat met dit bodemonderzoek de huidige bodemkwaliteit is vastgelegd. De hypothese 'onverdacht op het voorkomen van verontreinigingen anders dan verwacht kunnen worden op basis van de Bodemkwaliteitskaart en voorgaand onderzoek' is juist gebleken. Er zijn plaatselijk lichte verontreinigingen met PAK, PCB, kwik, molybdeen en zink aangetoond in de bovengrond. In de ondergrond zijn plaatselijk lichte verontreinigingen met kwik, lood, PAK, PCB en minerale olie aangetoond.

Het grondwater is licht verontreinigd met barium en plaatselijk matig verontreinigd met nikkel of arseen en/of licht verontreinigd met chroom, fenantreen, naftaleen, molybdeen, lood en nikkel.

In één mengmonster in deellocatie B is asbest aangetoond met een gehalte van 9,5 mg/kg. Dit is onder de toetsingswaarde van nader onderzoek. Een nader onderzoek achten wij dan ook niet noodzakelijk. Op het overige deel van de locatie is analytisch geen asbest aangetoond. De locatie is niet verdacht op het voorkomen van een verontreiniging met asbest.

Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk. Op grond van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bestaat volgens ons geen bezwaar voor de voorgenomen locatieontwikkeling.

Bij werkzaamheden in de bodem dient rekening te worden gehouden met de veiligheidsmaatregelen conform de CROW-publicatie 132 'werken met verontreinigde grond en grondwater'.

Indicatief getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit is de bodem over het algemeen altijd toepasbaar. Er is dan ook geen veiligheidsklasse van toepassing.

Het onderzoek van september 2016 is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Hetzelfde bureau BK Ingenieurs BV heeft in dezelfde periode een Verkennend (asbest) in Waterbodemonderzoek Noorderkwartier Noord verricht. De conclusie van het onderzoek luidt als volgt:

Op basis van de NEN 5720 is het onderzoeksgebied ingedeeld in twee monstervakken. Binnen ieder monstervak zijn op zes locaties deelmonsters genomen tot 0,5 m -vaste waterbodemonderzoek.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de onderzoekshypothese "onverdacht op het voorkomen van sterke verontreinigingen in de waterbodemonderzoek" juist is gebleken. Uit het toetsingsresultaat "toepassen op landbodemonderzoek" blijkt dat vrijkomende baggerspecie ter plaatse van monstervak 2 en de vaste waterbodemonderzoek ter plaatse van monstervak 1 altijd toepasbaar is. De sliblaag ter plaatse van monstervak 1 is geclassificeerd als 'klasse industrie'. Het uitvoeren van een aanvullend waterbodemonderzoek is niet noodzakelijk.

Voor het asbest-in-waterbodemonderzoek kan geconcludeerd worden dat de onderzoekshypothese "verdacht op het voorkomen van een verontreiniging in de waterbodemonderzoek" onjuist is gebleken. Er is zintuiglijk en analytisch geen asbest aangetoond in de waterbodemonderzoek.

Het (asbest in) waterbodemonderzoek is een momentopname en een indicatie van de kwaliteit van de waterbodemonderzoek met betrekking tot de geanalyseerde parameters. Het waterbodemonderzoek heeft over het algemeen een geldigheid van twee tot vijf jaar. De exacte geldigheidstermijn is afhankelijk van het bevoegd gezag dat het onderzoek beoordeelt.

Hoewel het veldonderzoek met de grootst mogelijke zorgvuldigheid is verricht, blijft asbest-in-waterbodemonderzoek zoals ieder milieutechnisch onderzoek een steekproef. Hierbij moet in aanmerking worden genomen dat met name asbestverontreinigingen zeer heterogeen verdeeld kunnen zijn. Bij asbestverontreinigingen is de kans een verontreinigingskern te missen daarom groter dan bij



mobiele chemische verontreinigingen.

Ook dit onderzoek is als bijlage (i) bij deze plantoelichting gevoegd.

#### **5.4.4 Toetsing en conclusie**

Op basis van de beschikbare gegevens is er binnen het plangebied geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging, dus ook geen belemmering voor het realiseren van de toekomstige functies.

### **5.5 Externe veiligheid**

#### **5.5.1 Algemeen**

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's van productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden en een groepsrisico en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Het Plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon, die continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met een gevaarlijke stof. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogeheten risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route of bedrijf en kwetsbare bestemmingen, zoals woonwijken.

Het Groepsrisico (GR) geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen in de omgeving bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de personendichtheid in een bepaald gebied kan worden vergroot. In tegenstelling tot het PR geldt voor het GR niet een grenswaarde maar de oriëntatiewaarde, die gemotiveerd kan worden overschreden. Het bevoegd gezag moet een uitspraak doen welke mate van overschrijding nog verantwoord is. Een plasbrandaandachtsgebied is een gebied waar bij het realiseren van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

#### **5.5.2 Regelgeving**

Binnen externe veiligheid zijn de volgende aspecten te onderscheiden: externe veiligheidsaspecten van inrichtingen en buisleidingen, transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het water, en vuurwerkopslag.

#### **Besluit externe veiligheid inrichtingen**

Voor risicovolle inrichtingen is de normstelling gebaseerd op het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties, chemische fabrieken en bedrijven die onder het Besluit risico zware ongevallen (Brzo) vallen.

Het Bevi bevat de normstelling op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen en richt zich daarbij op de aspecten vergunningverlening en ruimtelijke ordening. Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen.

Voor nieuwe situaties geldt voor het PR, op basis van de nota 'Omgaan met risico's', in principe een

norm van  $10^{-6}$  per jaar en voor bestaande situaties  $10^{-5}$  per jaar. Voor het GR noemt deze nota als norm:

- $10^{-5}$  voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- $10^{-7}$  voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- $10^{-9}$  voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

### **Wet Basisnet**

Op 1 april 2015 is de wet Basisnet 1 april 2015 in werking getreden. Het Basisnet houdt in dat er in Nederland voor wegen, spoor en water risicoplafonds gedefinieerd zijn. Deze zijn gebaseerd op een samenstel van bepaalde stofcategorieën en de ruimtelijke ontwikkeling langs deze transportroutes. Bij plannen moet getoetst worden of het er binnen het risicoplafond gebleven wordt. Als binnen dat risicoplafond gebleven wordt, worden de normen van de risico's niet overschreden, wat hier het geval is. Met de inwerkingtreding van de wet Basisnet is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen vervallen. Dit heeft geleid tot een wijziging in het beleids- en toetsingskader voor externe veiligheid.

Het beleid is neergelegd in het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (Bevt). Daarin wijkt de hoogte van de oriëntatiewaarde van het Groepsrisico af van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Op basis van het Bevt is de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico de kans op:

- een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers  $10^{-4}$  per jaar,
- een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers  $10^{-6}$  per jaar; en
- een ongeval met 1.000 of meer dodelijke slachtoffers  $10^{-8}$  per jaar.

Voor bestaande situaties geldt als grenswaarde voor het PR risico ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten  $10^{-5}$  per jaar en de streefwaarde  $10^{-6}$  per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde en richtwaarde voor het PR ter plaatse van zowel kwetsbare als voor beperkt kwetsbare objecten  $10^{-6}$  per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande, als in nieuwe situaties. Op een afstand van 200 meter vanaf het tracé hoeven in principe geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

In het Bevt wordt aangegeven dat verantwoording achterwege mag blijven indien:

- het Groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- het Groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Wel moet in alle gevallen de mogelijkheden tot hulpverlening en zelfredzaamheid worden beschreven en moet de brandweer om advies worden gevraagd.

### **Besluit externe veiligheid buisleidingen**

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object bij een buisleiding wordt toegelaten, een grenswaarde van  $10^{-6}$  per jaar in acht worden genomen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten, tevens het GR in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord.

Indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% is, of
- het GR niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of

*bestemmingsplan\_Noorderkwartier (vastgesteld)*

- de toename van het GR bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10% kan een deel van de verantwoording GR achterwege worden gelaten. Dat betreft specifiek artikel 12, eerste lid, onderdelen c t/m e van het Bevb waarin maatregelen ter beperking van het GR worden onderzocht.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, stelt het bevoegd gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid om in verband met het GR advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmerende strook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel op te nemen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmerende strook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

### **Besluit risico's zware ongevallen**

Op 19 juli 1999 is het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo1999) in werking getreden als uitvoeisel van de Seveso II richtlijn van de Europese Unie. Het Brzo1999 stelt eisen aan het veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Doelstelling is het voorkomen en beperken van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Daartoe moeten bedrijven onder meer over een veiligheidsbeleid en een veiligheidsbeheerssysteem beschikken. Sommige bedrijven moeten daarnaast ook nog een veiligheidsrapport opstellen en indienen bij de overheid.

### **Vuurwerkbesluit**

Op 1 maart 2002 is het Vuurwerkbesluit in werking getreden. Het besluit vervangt het Vuurwerkbesluit Wet milieugevaarlijke stoffen en het Reglement gevaarlijke stoffen. Het nieuwe besluit maakt onder meer onderscheid tussen consumenten- en professioneel vuurwerk, hanteert strikte veiligheidsafstanden voor vuurwerkbedrijven in relatie tot de bebouwde omgeving en stelt scherpere eisen aan de opslag van vuurwerk.

## **5.5.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan**

### *5.5.3.1 Bevi bedrijven*

Er zijn binnen het plangebied Noorderkwartier geen Bevi bedrijven aanwezig. Het plangebied bevindt zich ook niet in het invloedsgebied van overige risicobedrijven.

### *5.5.3.2 Transport gevaarlijke stoffen over de weg*

Er zijn in de nabijheid van het plangebied Noorderkwartier twee gevaarlijke stoffen routes, namelijk:

- Rijksweg A10 aan de noordkant van het plangebied;
- Nieuwe Leeuwarderweg aan de oost- en westkant van het plangebied.

Het plangebied ligt binnen de 200 meter zone van Rijksweg A10 en van de Nieuwe Leeuwarderweg. Daarom is het aspect externe veiligheid nader onderzocht.

In de basisnet Weg tabel die als bijlage is opgenomen in de regeling Basisnet wordt voor de betreffende wegvakken van de A10 (N16 en N17) aangegeven dat de contour voor het Plaatsgebonden risico (PR) van  $10^{-6}$  per jaar op de wegen ligt en de contour voor het PR van  $10^{-7}$  op 82 meter. Het betreft een plasbrandaandachtsgebied. Bij de vervoersgegevens voor berekening van het Groepsrisico (GR) wordt

uitgegaan van vervoershoeveelheden in aantallen tankauto's van 4.000.

Voor Noorderkwartier is door Aviv het onderzoek externe veiligheid A10 en S116 bestemmingsplan Noorderkwartier uitgebracht (zie bijlage o). Daarin wordt het volgende geconcludeerd:

#### A10-noord

De veiligheidszone voor de A10 gemeten vanaf het midden van de weg is gelijk aan 0 m. Het PR vormt daarom geen belemmering voor realisatie van de nieuwe bouwplannen.

Het GR is berekend voor huidige en toekomstige situatie. Het hoogste groepsrisico per kilometervak voor het beschouwde traject is kleiner dan de oriëntatiewaarde. Door realisatie van het bestemmingsplan Noorderkwartier is er nagenoeg geen verandering van het GR.

#### S116

De berekeningen hebben niet geleid tot een  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour. Het PR vormt daarom geen belemmering voor realisatie van de nieuwe bouwplannen.

Het GR is berekend voor huidige en toekomstige situatie. Voor beide rijbanen is het hoogste GR per kilometervak voor het beschouwde traject groter dan de oriëntatiewaarde. Door realisatie van het bestemmingsplan Noorderkwartier is er nagenoeg geen verandering van het GR.

#### Bevt

Voor het GR is in de regelgeving een verantwoordingsplicht voorgeschreven. In het Bevt is aangegeven dat deze verantwoording niet hoeft te worden gedaan als het GR kleiner blijft dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde of als het groepsrisico minder dan 10% toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft. Omdat het GR in dit geval groter is dan de oriëntatiewaarde, is een volledige verantwoording GR vereist. Alle onderdelen van de groepsrisicoverantwoording dienen te worden vermeld.

Voor het naastliggende bestemmingsplan Elzenhagen heeft de brandweer geadviseerd om binnen het invloedsgebied geen functies te bestemmen waarin de zelfredzaamheid slecht is; tenminste twee vluchtwegen de wijk uit te bieden; een goede infrastructuur voor bereikbaarheid en opstel mogelijkheden voor apparatuur voor de brandweer te bieden; en te zorgen voor aanwezigheid van voldoende bluswater. De functies nabij de routes voor gevaarlijke stoffen zijn niet speciaal bestemd voor minder zelfredzame mensen (zoals zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen), waarvan de fysieke veiligheidssituatie extra aandacht vraagt van de nood- en hulpdiensten. Er mag dus vanuit worden gegaan dat de aanwezigen in het plangebied gemiddeld zelfredzaam zullen zijn. De communicatie over risico's van gevaarlijke stoffen gebeurt via de wettelijke kanalen als de provinciale risicokaart. Amsterdam communiceert op dit moment niet actief over de risico's van gevaarlijke stoffen. Vanwege de lage risico's zal voor dit gebied geen actief communicatieprogramma worden opgezet. Nabij en door het plangebied worden er geen gevaarlijke stoffen via spoor of water getransporteerd. Wel vindt transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Leeuwarderweg plaats tussen A10 en Albemarle.

In het kader van het artikel 3.1.1 Bro overleg heeft de brandweer voor de ontwikkeling van woningbouw in Noorderkwartier geen hiervan afwijkende reactie gegeven.

#### 5.5.3.3 *Transport gevaarlijke stoffen over water*

Het plangebied ligt niet binnen de risicozone van een vaarweg voor transport van gevaarlijke stoffen.

#### 5.5.3.4 Buisleidingen

Binnen het plangebied lopen geen buisleidingen. Het plangebied ligt buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtstbij gelegen aardgastransportleiding en deze leiding heeft geen invloed op de planontwikkeling van Noorderkwartier.

#### 5.5.3.5 Brzo bedrijven

Er zijn geen dergelijke bedrijven in of nabij het Noorderkwartier. Het bestemmingsplan maakt vestiging van dergelijke bedrijven niet mogelijk.

#### 5.5.3.6 Vuurwerkverkooppunt

Er is in of nabij het plangebied geen verkooppunt voor vuurwerk aanwezig. Het bestemmingsplan maakt vestiging van een verkooppunt niet mogelijk.

#### 5.5.3.7 Hoogspanningsverbinding

Er zijn in of nabij het plangebied geen hoogspanningsverbindingen aanwezig.

### 5.5.4 Conclusie

In het kader van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Noorderkwartier'.

## 5.6 Geluid

### 5.6.1 Algemeen

Geluidshinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm) zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriellawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Met het inwerkingtreden van de Crisis en Herstel Wet (CHW) is het door wijziging van de Wgh mogelijk om voor situaties die betrekking hebben op industriellawaai en wegverkeerslawaai ook hogere waarden vast te stellen (en te toetsen) in de procedure voor een uitwerking- of wijzigingsplan. In het geval dat er geen hogere waarde wordt vastgesteld bij het moederplan kan worden volstaan met een meer globale akoestische beschouwing waarin in ieder geval wordt onderbouwd dat de gewenste wijzigings- en/of uitwerkingsbevoegdheid akoestisch mogelijk is.

Het bestemmingsplan Noorderkwartier kent geen uitwerkingsbevoegdheid en evenmin een wijzigingsbevoegdheid.

Het Amsterdamse beleid is erop gericht dat woningen met een geluidsbelaste zijde een stille of geluidsluwe zijde moeten hebben waaraan verblijfsruimten kunnen komen. Een stille of geluidsluwe zijde is een gevel waarbij de geluidsbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Afsluitbare loggia's (ook wel inpandige balkons) zijn een geaccepteerde oplossing voor het creëren van een geluidsluwe gevel op die locaties waar niet direct aan de geluidsluwe gevels kan worden voldaan.

## 5.6.2 Regelgeving

### Wet geluidhinder

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van deze wet zijn per 1 januari 2007 in werking getreden. In de (gewijzigde) Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen). Wanneer sprake is van meer relevante geluidsbronnen kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde te worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

### SWUNG - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh in werking getreden. Swung staat voor Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Deel 1 is opgenomen in het nieuwe hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten die op 100 meter uit de weg liggen, 4 meter boven maaiveld). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is, moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

## 5.6.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In het navolgende wordt nader ingegaan op de aspecten industrielawaai, railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai en de gevolgen voor de omgeving van het metro emplacement, zijnde een inrichting als bedoeld in het Activiteitenbesluit.

### 5.6.3.1 Industrielawaai

Op grond van artikel 40 Wgh moet een geluidszone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken'. Dit zijn inrichtingen en bedrijven als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

Het plangebied valt niet binnen de geluidszones van Industrielawaai. In het kader van Industrielawaai zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingplan 'Noorderkwartier'.

### 5.6.3.2 Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt niet binnen een geluidscontour afkomstig van een spoorweg, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Wgh behorende besluiten nodig is. Het railverkeerslawaai van de toekomstige Noord-Zuidlijn is in het akoestisch onderzoek (zie wegverkeerslawaai) onderzocht. Daaruit blijkt dat de hoogst berekende geluidsbelasting zonder aanvullende maatregelen onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB blijft.

In het kader van railverkeerslawaai zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Noorderkwartier'.

### 5.6.3.3 Wegverkeerslawaai

Op grond van artikel 74 Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidszones waarbinnen de geluidsbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken. In onderstaande tabel is de breedte van geluidszones langs rijwegen aangegeven.

Aantal rijstroken	geluidszones buitenstedelijk gebied	geluidszones stedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	-

Noorderkwartier valt binnen de geluidszones van Rijksweg A10, Nieuwe Leeuwarderweg, IJdoornlaan, Elzenhagensingel en de (verlengde) Van Heekweg. Binnen deze geluidszones worden in dit bestemmingsplan geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt.

Voor het voorontwerpbestemmingsplan is een Onderzoek geluid Noorderkwartier (zie bijlage), een zogeheten vrije veld berekening gemaakt waarbij de geluidsbelasting in het plangebied is berekend zonder invulling met bebouwing. Hieruit blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting (met aftrek artikel 110g Wgh) nergens hoger is dan 66 dB.

Het eveneens als bijlage toegevoegde akoestisch onderzoek Amsterdam, Noorderkwartier van 9

december 2016 (D1465/R34C D2S) bevestigt de vrije veld berekening. Vanzelfsprekend geeft het akoestisch onderzoek veel genuanceerder en voor alle te realiseren woningen (en andere geluidsgevoelige bestemmingen) weer wat de geluidsbelasting is op de gevels van de woningen. In de tabellen van het akoestisch onderzoek is per bouwblok, per geveldeel, dus per verdieping, aangegeven wat de geluidsbelasting is en afkomstig van welke weg. Bovendien is de gecumuleerde geluidsbelasting weergegeven.

Bij het opstellen van dit akoestisch onderzoek is uitgegaan van het huidige aanwezige geluidsschermband in Elzenhagen Noord, het toekomstig doortrekken van geluidsschermband langs Noorderkwartier met een hoogte van 4 m, lokaal verhoogd naar 8 m ter hoogte van blokken C en D, de geluidsschermen die de Noord/Zuid-lijn gaan aanleggen aan oostzijde weg en van de geluidsschermen aan beide P&R's (hoogte: 4 m aan de westkant en 2 m aan de oostkant);

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor alle woningen de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en dat dus voor alle woningen (op basis van artikel 2 van het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen") ontheffing van de voorkeursgrenswaarde nodig is. Anders gezegd: voor deze woningen moeten hogere waarden worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

Bij twee van de grondgebonden woningen is berekend dat er geen stil geveldeel aanwezig is. Voor die woningen moeten maatregelen worden genomen om een geluidsluw geveldeel te creëren.

Bij geen enkele woning wordt een geveldeel zodanig belast, dat ook de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden.

In het stedenbouwkundig ontwerp is voor de grondgebonden woningen een verkaveling gekozen waardoor het meest gunstig akoestisch leefklimaat wordt gerealiseerd. Daardoor wordt een situatie gecreëerd waarbij zeker wordt gesteld dat één zijde zorgt voor een afschermdende werking waardoor er aan de andere zijde een geluidsluwe(re) situatie ontstaat. Hierdoor kan bij de meeste woningen op de begane grond en op de eerste en tweede verdieping en soms ook op de derde verdieping aan de eis van een geluidsluwe zijde worden voldaan.

Voor het op de zuidpunt geprojecteerde appartementencomplex is ook een zodanige stedenbouwkundige opzet gekozen dat een geluidsluwere situatie kan worden gecreëerd.

Voor Noorderkwartier is de geluidsbelasting afkomstig van de volgende wegen van invloed:

#### Rijksweg A10

In het akoestisch onderzoek is voor Rijksweg A10 uitgegaan van een status van snelweg. De maximale ontheffingswaarde voor buitenstedelijke wegen zoals Rijksweg A10 is 53 dB. In verband met de hoge geluidsbelasting op de gevels van de woningen afkomstig van het verkeer op Rijksweg A10 is langs de Rijksweg een geluidsschermband geplaatst met een hoogte van 7 meter. Dit geluidsschermband is over een lengte van circa 85 meter doorgetrokken langs de Nieuwe Leeuwarderweg. Aan de westkant van de Nieuwe Leeuwarderweg zal dit scherm verder worden doorgetrokken met een hoogte van tenminste 4 meter; aan de oostkant van de Nieuwe Leeuwarderweg wordt een scherm aangelegd om het geluid van de Noord-Zuidlijn af te schermen. In het akoestisch onderzoek is berekend welk effect met de schermen wordt bereikt.

Vanwege het verkeerslawaai alleen van de ringweg A10 wordt de maximale ontheffingswaarde niet overschreden. Voor de locaties die geluidshinder ondervinden van alleen de A10 hoeven dus geen dove gevels of vliesgevels te worden gerealiseerd. Wel moeten voor de woningen die van deze weg geluidshinder ondervinden hogere waarden worden vastgesteld.

#### Nieuwe Leeuwarderweg

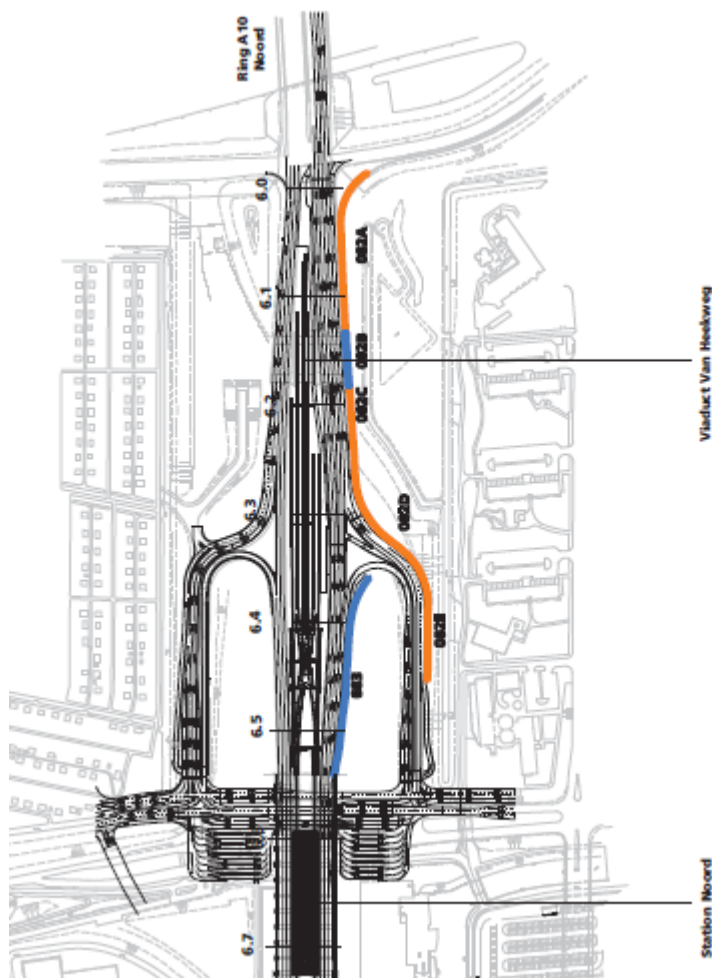


De Nieuwe Leeuwarderweg krijgt met de ontwikkeling van Centrum Amsterdam Noord steeds meer een gebiedsontsluitende functie in plaats van een stroomweg. Om de doorstroming op deze weg te waarborgen geldt een maximum snelheid van 70 km/uur. De maximale ontheffingswaarde voor een binnenstedelijke weg is 63 dB. De maximum berekende geluidsbelasting blijft ruim onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden vanwege de Nieuwe Leeuwarderweg wordt een akoestische procedure doorlopen op basis waarvan ontheffing van de voorkeursgrenswaarde nodig is.

In het kader van de aanleg van de Noord-Zuidlijn worden aan de oostkant van de Nieuwe Leeuwarderweg geluidsschermen aangebracht.

Aan de westkant worden de bestaande geluidsschermen doorgetrokken en opgehoogd. Langs de P&R aan de westkant wordt ook nog een scherm geplaatst.

Afbeelding: geluidsschermen aan oostkant van de Nieuwe Leeuwarderweg



### IJdoornlaan

De IJdoornlaan is een binnenstedelijke weg met een maximum snelheid van 50 km/uur.

Op de meeste geveldelen blijft de geluidsbelasting vanwege de IJdoornlaan onder de voorkeursgrenswaarde. De gecumuleerde waarden zorgen er echter voor dat op veel geveldelen de voorkeursgrenswaarde toch wordt overschreden. Ook voor de IJdoornlaan geldt dat de maximum

berekende geluidsbelasting de maximale ontheffingswaarde blijft. Voor de locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is een ontheffing hogere waarden nodig en dient een geluidsluwe zijde te worden gecreëerd.

#### Elzenhagensingel en Van Heekweg

De Elzenhagensingel is aan de oostkant van de waterloop aangelegd. Deze binnenstedelijke weg vormt de belangrijkste ontsluitingsweg van Elzenhagen Noord en Noorderkwartier. De Elzenhagensingel is ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/uur en is uitgevoerd in Dicht Asphalt Beton (DAB) en sluit aan op de IJdoornlaan. Onderdeel van de stedelijke vernieuwing van Centrum Amsterdam Noord is de onder de Nieuwe Leeuwarderweg naar de Elzenhagensingel doorgetrokken Van Heekweg. Hiermee zijn Elzenhagen Noord en Noorderkwartier verbonden met het gebied ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg. De Van Heekweg is een binnenstedelijke weg met een maximum snelheid van 50 km/uur.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van het (toekomstige) verkeer op deze weg de geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bebouwing direct op deze weg op verschillende locaties hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal berekende geluidsbelasting blijft ruim onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor deze locaties is een ontheffing hogere waarden nodig en dient een geluidsluwe zijde te worden gecreëerd.

#### Totale geluidbelasting

Volgens het Amsterdams geluidbeleid treedt een onaanvaardbare geluidsbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan dat van de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden (in dit geval 66 dB). De aftrek volgens artikel 110g Wet Geluidhinder moet hier worden toegepast.

Nergens treedt deze onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting op. Op geen enkel geveldeel overschrijdt de gecumuleerde waarde 63 dB.

Ook op grond van de gecumuleerde geluidsbelasting hoeft nergens een dove gevel te worden voorgeschreven.

#### Geluidsluwe zijde

Al in het Onderzoek geluid Noorderkwartier, de vrije veldberekening (zie bijlage m), is onderzocht wat de geluidsbelasting op de gevels per etage is. Rekening houdend met de bouwhoogten blijkt uit de berekeningen dat op twee nabij de Nieuwe Leeuwarderweg, respectievelijk de Elzenhagensingel gesitueerde woningen na alle grondgebonden woningen een geluidsluwe zijde kunnen krijgen. Voor de Zuidkavel met etagewoningen is zonder nadere maatregelen slechts op bepaalde geveldelen sprake van een geluidsluwe zijde. Daarom zal voor de woningen op de Zuidkavel een oplossing worden gezocht door bijvoorbeeld een geluidsluwe buitenruimte te realiseren met geluidwerende voorzieningen in de borstwering van de balkons.

Deze bevindingen zijn bevestigd in het akoestisch onderzoek van december 2016, dat eveneens als bijlage (n) bij deze toelichting is gevoegd.

Een bouwvolgorde wordt weliswaar niet voorgeschreven, maar eerst moeten de schermen langs de Nieuwe Leeuwarderweg zijn aangelegd, dan wel opgehoogd en verlengd. Toch verdient het sterk de voorkeur om eerst zelfbouwkavels aan de linkerzijde van deze weg te realiseren en pas daarna de corporatiewoningen langs de Elzenhagensingel.

#### Woonschepen

Binnen het plangebied zijn conform de huidige situatie geen woonschepen toegestaan.

#### 5.6.3.4 Activiteitenbesluit

De metro-opstelplaats op de Nieuwe Leeuwarderweg is een inrichting als bedoeld in het Activiteitenbesluit. De metro-opstelsporen zijn niet gelegen binnen het plangebied van Noorderkwartier. De opstelsporen hebben echter geluidhindertechnisch wel invloed op het plangebied. Om de effecten van de ingebruikneming van de opstelsporen op de omgeving te kunnen beoordelen, zijn ook voor deze inrichting geluidshinderonderzoeken gedaan. Deze onderzoeken geven het volgende beeld te zien: Bij het toetsen van de geluidsniveaus vanwege de metro-opstelsporen aan de Wet milieubeheer zijn er op verschillende meetpunten overschrijdingen geconstateerd. Vergelijking met de referentieniveaus voor het omgevingsgeluid op deze meetpunten leert dat een aantal van deze meetpunten een geluidsbelasting heeft die niet boven de referentieniveaus uitkomt. Dit gaat niet op voor alle meetpunten. Er blijven dus geveldelen waar zowel de eisen van de Wet milieubeheer, als de referentieniveaus voor het omgevingsgeluid (Wet geluidhinder) worden overschreden. De berekende waarden zijn van een zodanig niveau, dat extra maatregelen ten gevolge van de geluidsbelasting vanwege de opstelsporen aan deze gevels/geveldelen niet worden voorgeschreven, maar wel zal voor de inrichting als bedoeld in het Activiteitenbesluit een maatwerkvergunning worden opgesteld. In ieder geval dient de inrichting te beschikken over een smeerininstallatie die het geluid van de rangerende metrostellen reduceert.

De geluidsonderzoeken (december 2016) in het kader van het Activiteitenbesluit zijn eveneens als bijlage (p) bij de toelichting gevoegd.

#### Advies TAVGA

In de Technische adviescommissie voor geluid (TAVGA) zijn in december 2014 de plannen voor Noorderkwartier voor het eerst besproken, omdat de geplande woningen komen te liggen binnen de geluidzones van buitenstedelijke en binnenstedelijke wegen. Het akoestisch onderzoek en de toetsing aan het Activiteitenbesluit milieubeheer Emplacement Noord zijn op 7 oktober 2015 voorgelegd aan het TAVGA. Het TAVGA adviseert een maatwerkvergunning voor de metro-opstelsporen. Voor het akoestisch onderzoek wordt geadviseerd nog apart aan te geven wat de geluidsbelasting is van de metro. Deze geluidsbelasting is nu meegenomen in de totale geluidsbelasting van het wegverkeer op de Nieuwe Leeuwarderweg. Het TAVGA adviseert in het bestemmingsplan te regelen dat de geluidsschermen worden geplaatst, voorat de woingen worden gebouwd. Dit is daadwerkelijk geregeld in het bestemmingsplan. Evenals de fasering van de bouwstroom, die privaatrechtelijk wordt geregeld. In deze toelichting is daar melding van gemaakt. Overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid en zoals door het TAVGA is geadviseerd, is een stille zijde voorgeschreven, daar waar hogere waarden worden vastgesteld. Op enkele punten is naar aanleiding van de behandeling van de onderzoeken door het TAVGA zowel het akoestisch onderzoek, als de toetsing aan het Activiteitenbesluit aangepast. Beide onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd, evenals de adviezen van het TAVGA.

#### **5.6.4 Conclusie**

In het kader van industrie-, railverkeers- en wegverkeerslawaai zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Noorderkwartier'. Ook het Activiteitenbesluit dat ziet op de metro-opstelsporen staat realisering van woningen in het plangebied niet in de weg.

## **5.7 Luchthavenindelingbesluit Schiphol**

### **5.7.1 Algemeen**

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom Luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn het voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer en beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

### **5.7.2 Regelgeving**

Het oorspronkelijke LIB stamt uit 2002 en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Deze Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) is op 15 oktober 2015 vervangen door een gewijzigd LIB. Het LIB is gebaseerd op de Wet Luchtvaart. Met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. In de Wet Luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van het bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

### **5.7.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan**

Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied van het LIB voor wat betreft de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het niet mogelijk bouwwerken met een bouwhoogte van meer dan 39 meter op te richten. Hoewel in het voorliggende plangebied een maximale bouwhoogte van 40 meter is opgenomen, wordt er geen afbreuk gedaan aan de voorwaarden van het LIB. Deze maximale bouwhoogte wordt nl. gemeten vanaf maaiveld en dat ligt op NAP -3,50. De maximale bouwhoogte overschrijdt dus de maximaal toegestane bouwhoogte van het LIB niet. Om die reden is het bestemmingsplan niet in strijd met het huidige en nieuwe LIB. Het plangebied valt buiten de zone waarbinnen geen vogelaantrekkende functies zijn toegestaan.

### **5.7.4 Conclusie**

In het kader van het huidige LIB zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Noorderkwartier'.

## **5.8 Overige hoogbouwaspecten**

### **5.8.1 Hoogbouwbeleid**

Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Binnen Noorderkwartier blijft de toegestane bouwhoogte met maximaal 40 meter binnen de vrijstellingsgrens van 60 meter.

## 5.8.2 Straalpaden

In het plangebied ligt nabij de IJdoornlaan een straalpad (van KPN) dat ruimtelijk relevant is. Straalpaden dienen ter bescherming van telecommunicatieverbindingen. Binnen het straalpad geldt een maximale bouwhoogte van 39 meter, gemeten vanaf NAP. Hoewel in het voorliggende plangebied een maximale bouwhoogte van 40 meter is opgenomen, wordt er geen afbreuk gedaan aan de voorwaarden van het straalpad. Deze maximale bouwhoogte wordt nl. gemeten vanaf maaiveld en dat ligt op NAP -3,50. De maximale bouwhoogte overschrijdt dus de maximaal toegestane bouwhoogte binnen het straalpad niet.

Om deze reden wordt het straalpad niet op de verbeelding aangeduid en worden hieraan geen bouwregels gekoppeld.

## 5.9 Luchtkwaliteit

### 5.9.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn. Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van woningbouw mogelijk.

### 5.9.2 Regelgeving

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in onder meer de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  of  $\text{PM}_{10}$ ) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

Om versnippering van nibm-projecten in verschillende nibm-projecten te voorkomen, is een anticumulatie artikel opgenomen. Dit heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot een maximum van 1.000 meter). In het Besluit nibm is bepaald dat deze locaties als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de nibm-regeling zouden kunnen vallen.

### **5.9.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplannen**

Zoals hiervoor is aangegeven moeten ruimtelijke plannen vanuit de regelgeving voor luchtkwaliteit worden getoetst op de gevolgen voor luchtkwaliteit. In de regelgeving zijn ondergrenzen gesteld aan de omvang van een ruimtelijk project, waarvoor een luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

In het kader van het MER-onderzoek voor Centrum Amsterdam Noord is in 2004 een onderzoek naar de luchtkwaliteit verricht. Daarin wordt een overschrijding van de grenswaarde voor de concentratie fijnstof geconstateerd. In 2006 heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden waaruit blijkt dat geen overschrijdingen te verwachten zijn op de berekende wegvakken voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en fijnstof en de grenswaarde voor het daggemiddelde fijnstof. Op 13 november 2009 en 24 augustus 2011 zijn opnieuw onderzoeken naar de luchtkwaliteit uitgebracht (voor het onderzoek uit 2011 zie bijlage 5). Deze onderzoeken kunnen worden beschouwd als een actualisering en verdere verfijning van het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2006. Op basis van de berekeningsresultaten wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkelingen in Centrumgebied Amsterdam Noord. In geen van de relevante receptorpunten is er sprake van overschrijdingen van de grenswaarden. Derhalve wordt voldaan aan het gestelde in art. 5.16 eerste lid onder a van de wet milieubeheer. Daarnaast is het plangebied CAN opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit betekent dat het plan tevens voldoet aan het gestelde in art. 5.16 eerste lid onder d van de wet Milieubeheer. Hiermee vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de ontwikkeling van Centrum Amsterdam Noord.

### **5.9.4 Conclusie**

In het kader van luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingplan 'Noorderkwartier'.

## **5.10 Milieuzonering**

### **5.10.1 Algemeen**

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist worden beschermd tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Dit bestemmingsplan maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

### **5.10.2 Regelgeving**

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (VNG-publicatie) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

- de richtafstandenlijst;
- twee omgevingstypen;
- een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

### 5.10.3 Conclusie

In of nabij het plangebied bevinden zich geen hinderlijke bedrijven, er bestaat daarom geen aanleiding en/of noodzaak om onderzoek te doen naar milieuhinder door bedrijven en zijn er geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingplan.

## 5.11 Natuur en landschap

### 5.11.1 Algemeen

Op grond van de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet is het bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan nodig de huidige aanwezigheid van planten en dieren, beschermde habitattypen en beschermde soorten te beoordelen. Dit kunnen planten en dieren zijn binnen het plangebied of in nabij gelegen Natura 2000-gebieden. De beoordeling vindt plaats door middel van een natuurtoets. Naar aanleiding van de toets kan eventueel verder onderzoek noodzakelijk zijn.

Gegevens over het voorkomen van soorten worden sinds 1990 bijgehouden in de 'Ecologische Atlas Amsterdam'. De grotere groengebieden zijn regelmatig geïnventariseerd, ook in de directe omgeving van de Gemeente Amsterdam. De soortgroepen waarvan de gegevens zijn bijgehouden zijn zoogdieren, broedvogels, reptielen, amfibieën, vissen, kreeftachtigen, dagvlinders, sprinkhanen, krekels en libellen. Locaties van roepende rugstreeppadden worden elk jaar in kaart gebracht. In 2004 en 2005 zijn alle kolonies huismussen in de openbare ruimte van Amsterdam geïnventariseerd.

### 5.11.2 Regelgeving

#### Natuurbeschermingswet 1998

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) zijn gebieden aangewezen die deel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, de Natura 2000 gebieden genaamd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren dient een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd.

#### Flora- en faunawet 2002

In april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) van kracht geworden. Op grond van deze wet zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren, beschermd. De Flora- en faunawet bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij vrijwel alle ingrepen moet met door Flora- en faunawet beschermde soorten rekening worden gehouden. De beschermde soorten zijn met behulp van tabellen onderverdeeld in verschillende niveaus van bescherming.

Eens per tien jaar worden er Rode lijsten opgesteld. Hierop komen soorten voor die om verschillende redenen sterk in aantal achteruitgaan. Voor het Ministerie van LNV zijn de Rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Voor het bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt voor welke soorten er mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd en onder welke voorwaarden deze naar alle waarschijnlijkheid zal worden verkregen.

Stadsdeel Noord onderzoekt de mogelijkheid om voor de vleermuissoorten een soortbeschermingsplan op te stellen. Hierin wordt de kennis over de aanwezigheid van vleermuizen in het stadsdeel gebundeld. Als het soortbeschermingsplan door het ministerie wordt goedgekeurd, is geen ontheffing van de Flora- en faunawet meer nodig als volgens de richtlijnen van het plan wordt gehandeld.

Op 1 januari 2017 is de Flora- en faunawet vervangen door de Wet natuurbescherming, Deze wet heeft (vanzelfsprekend) hetzelfde doel als de Flora- en faunawet: voorkomen van nadelige gevolgen voor planten en dieren.

### **Ecologische Hoofdstructuur**

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit noemen we de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. De EHS moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. Na realisatie is de structuur uiteindelijk grensoverschrijdend, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa.

#### **5.11.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan**

Op 13 november 2012 is door de dienst Ruimtelijke Ordening een natuurtoets uitgevoerd voor het plangebied (zie bijlage 8). In dit natuurwaardenonderzoek is nagegaan of er vanuit de natuurwetgeving consequenties zijn voor het plan. Voor dit gebied gaat het vooral om soortbescherming (Flora- en faunawet). Het gebied aan de oostkant van de Nieuwe Leeuwarderweg is een geschikte biotoop voor vleermuizen: er is voldoende gevarieerd groen dat als foerageergebied kan dienen en er zijn geschikte verblijfsmogelijkheden in holtes van oudere bomen. Bij ingrepen moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat er vleermuizen verblijven. Voor kapwerkzaamheden dient daarom een vleermuisonderzoek te worden uitgevoerd conform het Vleermuisprotocol uit 2012. Alle vleermuissoorten worden door de Europese Habitatrichtlijn beschermd.

Er is ook gekeken naar verblijfplaatsen van vogels waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd en de groeilocaties van beschermde plantensoorten. In het bestemmingsplangebied zijn geen nesten waargenomen van vogels waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd. Ook zijn er geen nesten waargenomen van broedvogels waarvan het nest alleen tijdens de broedperiode is beschermd. Het kan zijn dat nesten van zowel jaar rond beschermde vogels als van niet jaar rond beschermde vogels hier in de toekomst wel voorkomen. Daarom dient dit bij een geplande ruimtelijke ontwikkeling nader te worden onderzocht. Beschermde planten zijn niet waargenomen. Ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg kunnen mogelijk wel rietorchissen voorkomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient een flora-inventarisatie te worden uitgevoerd.

Voor de meeste broedvogels geldt dat de nesten tijdens de broedperiode beschermd zijn en daarbuiten niet. Bij werkzaamheden dienen de nesten van vogels ontzien te worden. Dat kan goed door de planning van de werkzaamheden op de broedperiode van de aanwezige broedvogels aan te passen. Bij ingrepen aan bomen moet er rekening mee worden gehouden dat er roofvogels in oude kraaien- of eksterneesten kunnen broeden. De nesten van roofvogels zijn ook buiten het broedseizoen beschermd. Ontheffing voor broedende vogels wordt niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen. Voor een beperkt aantal vogelsoorten (huismussen en roofvogels) geldt dat het nest het jaarrond beschermd is. Voor alle soorten, ook niet-beschermde, geldt de zorgplicht. Dat betekent dat door zorgvuldig te werken zoveel mogelijk schade aan diersoorten moet worden voorkomen.



De dichtstbijzijnde beschermde Natura 2000-gebieden 'Ilpenveld, Varensveld, Oostzanenveld en Twiske' en 'IJmeer & Markermeer' liggen op geruime afstand van het plangebied. Gelet op deze afstand en de inrichting van het bestemmingsplan zijn effecten voor dit gebied uitgesloten.

Het deelgebied ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg maakt deel uit van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. In hoofdstuk 3.5.1 en 4.2 is op de toetsing van dit plan aan het instrumentarium van de Hoofdgroenstructuur reeds ingegaan.

#### **5.11.4 Conclusie**

In het kader van natuur en landschap zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingplan 'Noorderkwartier'.

### **5.12 Verkeer & parkeren**

#### **5.12.1 Algemeen**

In artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening staat dat bestemmingsplannen moeten voldoen aan het "vereiste van een goede ruimtelijke ordening". Dit vereiste geldt ook in verkeerskundig opzicht. Daarmee is dus op een indirecte manier de plicht tot het uitvoeren van een verkeersonderzoek opgenomen in de wetgeving. In het kader van de stedelijke vernieuwing en ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied, waaronder Centrum Amsterdam Noord, de ontsluiting van Noorderkwartier en de verlegging van de IJdoornlaan, zijn verkeersonderzoeken uitgevoerd.

#### **5.12.2 Regelgeving**

##### **Parkeernota Amsterdam**

Het parkeerbeleid van de gemeentelijk Amsterdam is verwoord in de nota 'Parkeren is Manoeuvreren' (Parkeernota Amsterdam, april 2001) en in parkeernota's van de verschillende stadsdelen. Het parkeerbeleid bepaalt in belangrijke mate de bereikbaarheid van een stedelijk gebied en is daarmee mede bepalend voor de economische en sociaal-culturele vitaliteit. Het gemeentelijk beleid richt zich primair op het tegengaan van niet-noodzakelijk autogebruik. Gestreefd wordt naar het concentreren van arbeids- en bezoekersintensieve functies op goed per openbaar vervoer en fiets bereikbare locaties. Ter wille van een goede bereikbaarheid per auto blijft het stellen van een maximum aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk.

Een nieuwe stedelijke parkeernota is in de maak.

##### **Nota Locatiebeleid Amsterdam**

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) zijn nieuwe parkeernormen opgenomen. Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m<sup>2</sup> bvo op A-locaties en 1:125 m<sup>2</sup> bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zijn gelegen in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen af te wijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden. Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) zijn als richtlijn aangepaste CROW-parkeercijfers opgenomen (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening).

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

Voor Amsterdam Noord geldt de Parkeernota stadsdeel Amsterdam Noord uit 2008. In afwachting van een centraal stedelijke nota parkeernormen is ook de parkeernota van stadsdeel Noord geconsolideerd bij besluit van de gemeenteraad van 2 maart 2016.

De voorgestelde parkeernorm voor het bestemmingsplan 'Noorderkwartier' is conform het beleid 1 parkeerplaats per grondgebonden woning en 0,1 bezoekersparkeerplaatsen per woning. Binnen het plangebied wordt voor grondgebonden woningen uitgegaan van parkeren op eigen terrein. Voor de te realiseren studentenwoningen worden geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte gereserveerd. Voor bezoekersparkeren zullen voldoende openbare parkeerplaatsen worden aangelegd om aan de parkeernorm te kunnen voldoen. De conclusie is dat de parkeercapaciteit binnen het plangebied Noorderkwartier daarmee voldoende zal zijn om aan de vraag te voldoen.

### **5.12.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan**

Voor Centrum Amsterdam Noord is in het kader van het Stedenbouwkundig Plan uit 2005 een verkeersstudie gemaakt. Ten behoeve van het bestemmingsplan Stationsgebied is een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd ('Verkeersstudie CAN 21 januari 2011', zie bijlage k). In dit onderzoek wordt ingegaan op de verwachte consequenties van de voorgenomen ontwikkelingen op de verkeerssituatie in en rondom Centrum Amsterdam Noord. Voor de toekomstige situaties is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen in de omgeving. In het verkeersonderzoek is rekening gehouden met een volledige ontwikkeling van het CAN-gebied in 2020. In werkelijkheid zal de volledige ontwikkeling een langere doorlooptijd hebben. Dat is vooral het gevolg van het uitstellen van bouwplannen binnen het CAN-gebied, zoals in Elzenhagen Zuid. In aanvulling op het verkeersonderzoek uit 2011 (zie bijlage k Verkeersstudie CAN) is juni 2014 verkeersonderzoek verricht voor de te verwachten verkeerssituatie in 2025, wat vervolgens is doorgerekend naar 2026 (zie bijlage l11 Verkeersberekeningen Noorderkwartier 2025 en Verkeersberekeningen Noorderkwartier 2026').

In het Stationsgebied wordt binnen de afrit en oprit die de Nieuwe Leeuwarderweg met de IJdoornlaan verbinden in 2017 een P+R terrein in gebruik genomen met uiteindelijk maximaal 1.000 parkeerplekken (P+R Buikslotermeer). Het P+R terrein wordt rechtstreeks ontsloten vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg (toegang in zuidelijke richting en uitgang in noordelijke richting). Het bestemmingsplan maakt een lokale ontsluiting van het P+R- terrein mogelijk.

De aanwezigheid van de P+R locatie zal tot extra verkeersintensiteiten op Rijksweg A10 en de Nieuwe Leeuwarderweg leiden.

Uit het verkeersonderzoek uit 2011 is gebleken dat in 2020 ook zonder ontwikkeling van het CAN-gebied op een aantal plekken mogelijk congestie kan gaan optreden. In de planvarianten 2020 CAN en 2020 CAN worstcase (een variant met 1.000 inwoners minder en 2.500 extra arbeidsplaatsen) liggen de intensiteiten hoger dan in de autonome variant 2020. Het effect van deze hogere intensiteiten als gevolg van de CAN-ontwikkelingen op de congestie in het gebied is beperkt. De meeste knelpunten doen zich (zij het in iets lichtere mate) ook al voor in de Autonome variant 2020 waarin het CAN-gebied niet ontwikkeld wordt. Mogelijke knelpunten in de planvariant 2020 CAN die zich in het CAN-gebied bevinden zijn:

- De Nieuwe Purmerweg bij de rotonde en specifiek de oprit naar de Nieuwe Leeuwarderweg richting Rijksweg A10;
- De Elzenhagensingel ter hoogte van het Stationsgebied en de aansluiting op de IJdoornlaan;
- het Stationsgebied (Gare du Nord en Termini), hier treedt congestie op vanwege de congestie bij de

aansluiting van de Elzenhagensingel met de IJdoornlaan;

- Buikslotermeerplein (zuidzijde): aandachtspunten bij de aansluiting op de Waddenweg en bij het Olaf Palmeplein.

De congestie die in de modelberekeningen optreedt op het zuidelijk deel van de Elzenhagensingel richting IJdoornlaan kan worden gemitigeerd door de verkeersregelingen op de kruisingen beter op elkaar af te stemmen en te optimaliseren. Voorts is de kans groot dat bij congestie in werkelijkheid het verkeer naar alternatieve routes gaat zoeken, bijvoorbeeld richting de oprit van de Nieuwe Leeuwarderweg bij de Nieuwe Purmerweg. Hierdoor zal het verkeer zich beter verdelen over de beschikbare infrastructuur. Daarnaast is een aantal infrastructurele maatregelen reeds uitgevoerd, die niet zijn meegenomen in het verkeersmodel (zoals de reeds aangelegde bypass die de Nieuwe Purmerweg rechtstreeks met de oprit naar de Nieuwe Leeuwarderweg verbindt om de verkeersdruk op de botonde (=dubbele rotonde in de vorm van een hondenbot) te beperken waardoor een belangrijk deel van de in het model verwachte congestie wordt weggenomen). Het is niet uit te sluiten dat bij bijzondere omstandigheden zoals regen of een extra drukke spits het verkeer op diverse punten enige vertraging zal ondervinden. Voor een centrumgebied is dit acceptabel. De verstoringen zullen in de tijd vanzelf weer oplossen en niet leiden tot een groot verkeersinfarct.

Uit het aanvullende verkeersonderzoek naar de verkeerssituatie in 2026 blijkt dat er geen extra knelpunten in de afwikkeling van het wegverkeer worden verwacht.

#### **5.12.4 Conclusie**

In het kader van verkeer en parkeren zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingplan 'Noorderkwartier'.

### **5.13 Water**

#### **5.13.1 Algemeen**

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. In de waterparagraaf komen de volgende onderdelen aan de orde:

- ruimtelijk relevant waterbeleid;
- de taken van de waterbeherende instantie;
- het overleg met de waterbeherende instantie;
- het huidige watersysteem;
- het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Voor ingrepen en activiteiten die invloed hebben op waterstaatkundige werken, boezemland en watergangen dient een vergunning aangevraagd te worden. In het keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen ten aanzien van het onderhoud en het gebruik van wateren, oevers en waterkeringen

zowel bovengronds als in de grond. Tevens worden in de Keur de verplichtingen (o.a. meld- en meetplicht) ten aanzien van het aanvoeren, onttrekken, lozen en afvoeren van water aangegeven. Naast de eventueel vereiste gemeentelijke omgevingsvergunning is veelal ook een vergunning ingevolge de Waterwet vereist. Nadere informatie is te verkrijgen bij het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier, de water(kwaliteit- en kwantiteit) beheerder van het gebied.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleidsregels) van de bevoegde lagere organen genoemd.

### **5.13.2 Regelgeving**

In hoofdstuk 3 is reeds ingegaan op de Kaderrichtlijn Water en waterplannen, de Waterwet en het provinciaal waterplan 2010-2015 en de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).

### **5.13.3 Watertoets**

Onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan Centrum Amsterdam Noord en het Projectbesluit is een nieuw watersysteem dat in samenwerking met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en stadsdeel Amsterdam-Noord is uitgewerkt. Het watersysteem staat omschreven in het Natstructuurplan Buikslotermeer van 7 januari 2005. Het systeem voorziet in de mogelijkheid het water te circuleren in een groot deel van de Buikslotermeerpolder. De peilvakken ten oosten en westen van de Nieuwe Leeuwarderweg worden op één peil gebracht en aan elkaar gekoppeld. Om circulatie mogelijk te maken wordt voorzien in een koppeling tussen het water aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg (de Singel) en het water aan de oostzijde ter hoogte van de Loenermark. Hierbij zal eerst sprake zijn van een tijdelijke aansluiting in afwachting van de nieuwe inrichting van Elzenhagen Zuid. Het water is in eerste instantie aangesloten op een bestaande sloot door middel van een duiker nabij de botonde (=dubbele rotonde) aan de Nieuwe Purmerweg. Totdat Elzenhagen Zuid bebouwd wordt zijn de twee peilen nog niet gekoppeld en blijft de duiker noodzakelijk. In een later stadium zal de singel aangesloten worden. Door de koppeling van de verschillende gebieden tot één watersysteem waar het water circuleert en door de inpassing van aanvullende maatregelen wordt de kwaliteit van het oppervlaktewater sterk verbeterd. Door de circulatie is er minder inlaatwater nodig, wat een meer duurzame manier van waterbeheer is, aangezien de kwaliteit van het inlaatwater slechter is. Doordat het water stroomt treden problemen zoals opwarming en zuurstoftekort veel minder snel op dan in de huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling. In de situatie dat de peilvakken zijn gekoppeld, zal al het oppervlaktewater in het watersysteem van de Buikslotermeerpolder gedurende de circulatiecyclus door het in 2011 tussen Rijksweg A10 en het Amerbos/Elpermeer gerealiseerde helofytenveld stromen. In het helofytenveld wordt het water op een natuurlijke wijze gezuiverd.

De stedenbouwkundige structuur van het Noorderkwartier is besproken met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. In dit overleg is door het Hoogheemraadschap aangegeven dat in aanvulling op het natstructuurplan uit 2005 voldoende doorstroomcapaciteit moet worden gerealiseerd tussen de watergang in het midden van de Van Heekweg en het gemaal aan de Jisperveldstraat, dat ten oosten van het helofytenveld is gesitueerd. Dit heeft gevolgen voor de breedte van de watergang langs noordelijke woonenclave ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg. Binnen de regelgeving van het plan is een verbreding van deze watergang mogelijk.

Binnen het plangebied ligt bij de IJdoornlaan een ondergronds bergbezinkingsbassin om overtollig hemelwater te kunnen bergen.

### **Waterkwantiteit**

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen "waterneutraal" of "waterpositief" te worden uitgevoerd. Hiermee wordt

een zodanige inrichting beoogd dat de afwenteling van problemen van (grond)waterkwaliteit of -kwantiteit op de omgeving wordt voorkomen of verminderd. Eventuele problemen moeten, waar mogelijk, worden opgelost in het gebied waar ze ontstaan.

De Keur van het Hoogheemraadschap HHNK stelt dat bij een verhardingstoename van meer dan 800 m<sup>2</sup> in stedelijk gebied compenserend oppervlaktewater moet worden aangelegd. Bij de ontwikkeling van Elzenhagen Noord is het oppervlaktewater toegenomen door de aanleg van de Elzenhagensingel en waterpartij ten noorden daarvan, alsmede het water tussen de woningen in het noordelijk deel van het deelgebied. De compensatie van verhardingstoename vindt plaats in het kader van de ontwikkelingen binnen een groter gebied. Mede door de aanleg van het helofytenveld zal voor de ontwikkelingen in Centrumgebied Amsterdam Noord in Elzenhagen Zuid minder aan oppervlaktewater moeten worden gerealiseerd. Rekening houdend met de ontwikkeling van Noorderkwartier en het doortrekken van de Elzenhagensingel zal dit neerkomen op ongeveer 1,5 hectare.

### **Grondwater**

Waternet voert namens de gehele gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak uit. Het grondwater mag tijdens de realisatie en tijdens de exploitatiefase van het werk niet stijgen of dalen. Voor het aanbrengen van ondergrondse constructie moet de initiatiefnemer een grondwaterberekening uitvoeren waarmee de effecten van het werk op de grondwaterstand wordt bepaald. Het is van groot belang deze invloed te beperken, gezien de mogelijk grote nadelige gevolgen voor bijvoorbeeld houten paalfunderingen. Het uitvoeren van de grondwaterberekening moet zowel voor de realisatiefase als voor de exploitatiefase. Het is raadzaam om op basis van een globaal plan een grondwater berekening te maken. De globale effecten op het grondwater zijn dan bekend zodat er een beeld ontstaat van maatregelen die de initiatiefnemer moet nemen om eventuele negatieve effecten tegen te gaan. De voorkeursvolgorde van maatregelen zijn:

- aanpassen stedenbouwkundig grid;
- integrale grondverbetering;
- aanleg grindkoffers;
- aanleg drainage.

Het toestaan van de lozing van grondwater op het riool of oppervlaktewater wordt beoordeeld op basis van de richtlijnen voor de lozing van grondwater, samengevat in de 'Beslisbomen lozing grond- en regenwater'.

Dit bestemmingsplan voorziet echter niet in de mogelijkheid tot ondergronds bouwen, waardoor belemmeringen voor het grondwater niet zijn te verwachten.

Door de verhoogd gelegen Nieuwe Leeuwarderweg en de metro-opstelplaats is er spake van zeer hoge grondwaterstanden aan de voet van het talud. Aan de oostzijde wordt dit water opgevangen in de randsloot langs de Nieuwe Leeuwarderweg. Aan de westzijde ontbreken randsloten. Ten noorden van de Van Heekweg kunnen aanvullende maatregelen nodig zijn om dit uittredende water op te vangen en af te voeren naar de vijver aan de andere zijde van de crescent. Ten zuiden van de Van Heekweg is ervoor gekozen om het gebied zodanig op te hogen dat aan de grondwaternorm kan worden voldaan. Nabij de tunnels is ophoging niet mogelijk. Hier kunnen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om het het grondwaterniveau te verlagen.

### **Waterkwaliteit en riool**

Overeenkomstig het rijksbeleid geeft HHNK de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van de bescherming van het milieu vereist dat:

- het ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- afvalwaterstromen gescheiden worden gehouden, tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige

gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van afvalwater;

- huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting getransporteerd;
- ander afvalwater dan bedoeld onder het vorige punt:
  1. zo nodig na zuivering bij de bron, wordt hergebruikt;
  2. lokaal, zo nodig na retentie of zuivering bij de bron, in het milieu wordt gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

### **Waterkeringen**

Constructies in, op of nabij een waterkering vormen een potentieel gevaar voor de primaire functie van de waterkering. Niet alleen kan bebouwing het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden, ook kan het toekomstige dijkverzwaring in de weg staan. Het waterkerend vermogen van een dijk wordt bepaald door de kruinhoogte, de fundering, alsmede de stabiliteit en de waterdichtheid van het beklede dijklichaam. De aanwezigheid van bebouwing kan de faalmechanismen en daarmee het waterkerend vermogen negatief beïnvloeden. Het Hoogheemraadschap heeft daarom bouwactiviteiten in de waterkering in haar Keur in beginsel verboden. Indien activiteiten plaatsvinden die in strijd zijn met het belang van de kering (bijvoorbeeld bouwwerken, kabels en leidingen, verhardingen, beplanting) moet een watervergunning aangevraagd worden bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Omdat het waterkeringbelang niet het enige belang is en bouwwerken in sommige gevallen verenigbaar zijn met een veilige waterkering, kan het Hoogheemraadschap via een vergunning ontheffing verlenen van dit verbod.

### **Ecologie en inrichting van water**

Voor wat betreft de waterkwaliteit en de ecologie kunnen kunstwerken invloed hebben op bijvoorbeeld de zuurstofhuishouding, het leefgebied en de verspreiding van oever- en waterplanten en (water) dieren. Daarnaast mogen geen materialen worden gebruikt die een negatieve invloed op de waterkwaliteit en/of het ecosysteem kunnen hebben.

Als kunstwerken of bebouwing (deels) over een watergang worden aangelegd, is sprake van het 'overkluizen' van oppervlaktewateren. Overkluizingen hebben een negatieve invloed op de ecologische waterkwaliteit. Een overkluizing dekt een oever en/of open water (gedeeltelijk) af. Op verschillende manieren is dit lokaal nadelig voor de ecologische waterkwaliteit. Zo verlaagt een overkluizing de toegankelijkheid van het oppervlaktewater voor dieren die deels in of op het water leven, zoals watervogels en amfibieën. Overkluizingen beperken voorts de lichtinval, wat de groei van oevervegetatie en waterplanten beperkt of zelfs onmogelijk maakt. Dat is een bezwaar omdat de aanwezigheid van oever- en waterplanten van groot belang is voor waterdieren en vissen. Door verminderde lichtinval vindt bovendien weinig productie van organisch materiaal en daarmee zuurstof plaats; dit verstoort het ecologische evenwicht tussen opbouw en afbraak en beïnvloedt de waterkwaliteit negatief. Een verslechterde zuurstofhuishouding in het water is het gevolg.

De randvoorwaarden in deze beleidsregel hebben tot doel onherstelbare schade aan de ecologische waterkwaliteit te voorkomen. Voor het behoud van het ecologisch potentieel wordt er naar gestreefd dat minimaal 80% van de oevers onverstoord blijft (er mag geen verharding aanwezig zijn in de vorm van beschoeiingen, steigers, duikers en andere overkluizingen).

In het plangebied wordt zoveel mogelijk uitvoering gegeven aan het beleid, zoals verwoord in de Nota Groen. Dit betekent dat in het gebied de oevers van een aantal wateren ecologisch worden ingericht.

### **Materiaalgebruik**

Het gebruik van uitlogende materialen leidt tot verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodems en grondwater. Het gebruik van dergelijke materialen dient te worden

voorkomen gedurende de bouw- en gebruiksfase van bouwwerken, maar ook bij inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Emissies naar het oppervlaktewater van bitumeuze materialen, geïmpregneerd hout (PAK), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan. Afhankelijk van de gebruikte (bouw)materialen kan een melding of een vergunning noodzakelijk zijn, vooral wanneer deze materialen in contact (kunnen) komen met (regen)water. Naast niet uitlogende materialen, zoals beton, mogen ook de volgende materialen (en verder alle met FSC-keurmerk geleverde houtsoorten) worden toegepast in oppervlaktewateren:

robinia schotten en palen (Europees hardhout);

onbehandelde eiken schotten en palen (Europees loofhout);

Europees naaldhout, eventueel in combinatie met kunststof doek;

Siberische lariks;

wilgentenen;

beton met BSB-certificaat1;

enkamat A501;

gerecycled plastic;

staal met plastic coating.

#### **Beheer en onderhoud van watergangen**

Randvoorwaarde bij de (her)inrichting van oppervlaktewateren is dat adequaat beheer en onderhoud mogelijk blijft. Daarnaast mogen geen materialen worden gebruikt die een negatieve invloed op de waterkwaliteit en/of het ecosysteem kunnen hebben. Om de stabiliteit van oevers te beschermen moet men langs de wateren een vrijwaringszone vrijhouden van obstakels en van ongewenste activiteiten. Deze toegankelijkheid is noodzakelijk om het onderhoud van het water vanaf de oever uit te kunnen voeren. Deze zone is tevens noodzakelijk om de afzet van baggerslib en maaisel mogelijk te maken. Bij primaire wateren dient dit onderhoudspad minimaal 5 meter breed te zijn.

#### **5.13.4 Conclusie**

In het kader van de watertoets zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Noorderkwartier'.





## Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan (verbeelding, planregels en plantoelichting) is in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Het plan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012. Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming verschijnen de planregels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker. Daarnaast is zoals gebruikelijk een "papieren" versie van het bestemmingsplan beschikbaar.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding (plankaart). Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de planregels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de planregels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer planregels, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding visualiseert de bestemmingen. De (digitale) verbeelding vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking. De toelichting maakt in juridische zin ook geen deel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en planregels.

### 6.2 Artikelgewijze toelichting

#### 6.2.1 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk (Inleidende regels) worden de in de regels gehanteerde begrippen en de wijze van meten gedefinieerd. Het is de bedoeling begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan bijvoorbeeld de bouwmaten dienen te worden vastgesteld.

#### 6.2.2 Bestemmingsregels

Het bestemmingsplan 'Noorderkwartier' is ingedeeld in een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012). Concreet betekent dit dat elke bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2012. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

#### Bestemmingsomschrijving

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmings-omschrijving geeft weer wat er binnen de bestemming is toegestaan. De bestemmings-omschrijving richt zich op het gebruik van gronden voor een bepaald doel. Het maakt duidelijk wat er op de gronden binnen de bestemming is toegestaan en begrenst daarmee het gebruik van de gronden.

#### Bouwregels

De bouwregels zijn opgesteld voor bouwwerken die binnen een bestemming zijn toegestaan. Per

bestemming is aangegeven welke soorten bouwwerken zijn toegestaan. De bouwregels zijn verdeeld naar soorten bouwwerken. De bouwregels geven sturing aan de plaatsing en de maatvoering van de toegestane bouwwerken. In de bouwregels zijn maximummaten aangegeven, zoals voor de bouwhoogte.

#### Afwijken van de bouwregels

In een aantal bestemmingen is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om af te wijken van de bouwregels. Het betreft een in het plan opgenomen afwijkingsmogelijkheid, wat betekent dat het slechts een afwijking van geringe omvang mag zijn. De afwijking van de bouwregels ziet op de maten die zijn opgenomen in de bouwregels dan wel op wat verboden is te bouwen. Het bevoegd gezag kan van de afwijkingsbevoegdheid gebruik maken. In een enkel geval is er een voorwaarde aan een afwijkingsmogelijkheid verbonden ter bescherming van die belangen die in de bouwregels hebben geleid tot bijvoorbeeld een bouwverbod. Ook kan er voor het verlenen van een afwijking een aantal criteria zijn opgenomen, waaraan de te verlenen afwijking moet worden getoetst. De criteria waaraan de afwijking moet voldoen, zijn dan opgenomen in een aparte bepaling. Het besluit tot afwijking kan niet worden verleend als er niet is voldaan aan het gestelde in de betreffende bepaling. Dit betekent dat het verlenen van een afwijking is gekoppeld aan een aantal voorwaarden, waaraan eerst moet zijn voldaan, voordat de afwijking kan worden verleend.

#### Specifieke gebruiksregels

Bij enkele bestemmingen is een bepaling opgenomen die bepaald gebruik van gronden en gebouwen verbiedt. Het algemene gebruiksverbod, dat inhoudt dat er sprake is van strijdigheid met de bestemmingsbepaling wordt hiermee aangevuld. Een bestemming bevat een op die bestemming afgestemd aantal specifieke genoemde gebruiksverboden. Om onduidelijkheden te voorkomen is er een zo breed en volledig mogelijke wijze van het woord 'gebruiken' opgenomen. Onder gebruiken wordt tevens verstaan: 'laten gebruiken' of 'in gebruik geven'. In deze bepaling is aangegeven wat in ieder geval onder strijdig gebruik moet worden verstaan. Dit houdt in dat het niet een volledige opsomming is. Ook ander gebruik, dat van een bestemmingsomschrijving afwijkt, moet als strijdig gebruik worden getypeerd. De bepaling beperkt zich uitdrukkelijk tot dat gebruik dat in ieder geval strijdig is.

#### Afwijken van de gebruiksregels

Bij enkele bestemmingen is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om af te wijken van de gebruiksregels. Het betreft een in het plan opgenomen afwijkings- mogelijkheid, wat betekent dat het slechts een geringe afwijking van het gebruik mag zijn. De afwijking van de gebruiksregels ziet op de functies die zijn opgenomen in de bestemmingsomschrijving. Het bevoegd gezag kan van de afwijkingsbevoegdheid gebruik maken. Ook kan er voor het verlenen van een afwijking een aantal criteria zijn opgenomen, waaraan de te verlenen afwijking moet worden getoetst. De criteria waaraan de afwijking moet voldoen, zijn dan opgenomen in een aparte bepaling. Het besluit tot afwijking kan niet worden verleend als er niet is voldaan aan het gestelde in de betreffende bepaling. Dit betekent dat het verlenen van een afwijking is gekoppeld aan een aantal voorwaarden, waaraan eerst moet zijn voldaan, voordat de afwijking kan worden verleend.

### *6.2.2.1 Toelichting op de bestemmingen*

#### *Artikel 3 Groen*

De gronden die zijn ingericht met openbaar groen zijn bestemd als 'Groen', waarbinnen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan. Daarnaast mag worden voorzien in voet- en fietspaden, bruggen, water en speelvoorzieningen, geluidwerende voorziening. Het gedeelte ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg zal niet worden bebouwd en blijft deel uitmaken van de Hoofdgroenstructuur, hoewel in 2004 is besloten dat ook dit groengebied met woningen mag worden bebouwd.

#### *Artikel 4 Verkeer*

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op doorgaand verkeer, op de wijkontsluitingswegen, en op de buurtontsluitingswegen en erfwegen. 'Verkeer' (de buurtontsluitingswegen en erfwegen) wordt ook toegestaan binnen de bestemming

#### *Artikel 5 Water*

De bestemming 'Water' betreft het water binnen het plangebied voor zover niet opgenomen binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen'. Onder de functie water wordt ook verstaan waterberging en -huishouding, waterlopen, waterwegen en watergebonden activiteiten. Recreatief medegebruik is toegestaan, dat wil zeggen gebruik van de gronden als vaarwater is toegestaan, maar is ondergeschikt aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatieve gebruik is toegestaan.

#### *Artikel 6 Wonen - 1*

De bestemming 'Wonen - 1' is bedoeld voor gebouwen die uitsluitend voor woningen worden gebruikt. De bestemming ziet op de eengezinswoningen in het plangebied.

##### *Bijbehorende bouwwerken (voormalige aanbouwen/uitbouwen en bijgebouwen)*

De Wabo maakt geen onderscheid in aanbouwen/uitbouwen en bijgebouwen. Binnen de bestemmingsregels is de terminologie en systematiek van de Wabo verwerkt. Wanneer het wenselijk is dat bepaalde regels alleen betrekking hebben op bijgebouwen danwel aanbouwen/uitbouwen, dan is dit expliciet in de regels opgenomen.

Bij aan-huis-gebonden-beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten in combinatie met wonen geldt dat de gemeente het wenselijk vindt om een aan-huis-gebonden-beroep danwel kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten aan huis mogelijk te maken. Dit is een laagdrempelige vorm om een nieuw bedrijfje op te starten. Voorkomen moet worden dat dergelijke aan huis verbonden activiteiten uitgroeien tot grotere bedrijven. Als de maximaal toegestane vloeroppervlakte van hoofdgebouw, te weten 40%, niet meer volstaat voor het aan-huis-gebonden-beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten, dan mogen deze niet meer aan huis worden uitgeoefend. De gemeente zal derhalve nooit een uitbreiding van het maximaal toegestane vloeroppervlak van het hoofdgebouw, te weten 40%, toestaan. Als een grotere vloeroppervlakte van het hoofdgebouw benodigd is, dan zal de onderneming moeten verhuizen naar een geschikte locatie. Deze regeling is dus duidelijk bedoeld als 'opstapmogelijkheid' voor startende en/of jonge ondernemingen of zeer kleinschalige ondernemingen. In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Niet het beleid wordt toegelicht, maar de wijze van regelen.

#### *Artikel 7 Wonen - 2*

Ook de bestemming 'Wonen - 2' is bedoeld voor woongebouwen (gestapelde woningen). Deze bestemming ziet op het hoogbouw appartementencomplex aan de kop van het plangebied (de zuidpunt). Zie verder de beschrijving hierboven bij 'Wonen - 1'.

### **6.2.3 Algemene regels**

Het derde deel (Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en algemene procedureregels.

### **6.2.4 Overgangs- en slotregels**

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met het voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.

## Hoofdstuk 7      Uitvoerbaarheid

### 7.1      Economische uitvoerbaarheid

De gronden waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, zijn eigendom van de gemeente Amsterdam en worden in erfpacht uitgegeven. De gemeenteraad kan ingevolge artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan. Er wordt in dit geval afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam eigenaar is van de grond en het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, verzekerd is via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van het kostenverhaal past goed binnen het systeem van de Wet ruimtelijke ordening, omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voor kostenverhaal voorop stelt. Erfpacht is een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Dit systeem biedt de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden, te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Er kan dan ook worden gesteld dat onderhavig bestemmingsplan in financieel-economische zin uitvoerbaar is.

#### 7.1.1      Planschade

Op grond van artikel 6.1 Wro kennen burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden ten gevolge van onder meer een wijziging van het bestemmingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe. Daarbij geldt dat de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende is anderszins wordt vergoed.

Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager. Daarnaast wordt ook een waardevermindering van maximaal 2%, ontstaan door een verandering in het planologische regime binnen het normale maatschappelijke risico, gerekend.

Met het voorliggend bestemmingsplan worden grote delen van het plangebied bebouwd, waar deze voorheen onbebouwd waren. Het betreft grond die eigendom van de gemeente is en in erfpacht wordt uitgegeven. Dit geeft geen aanleiding tot het verrichten van een planschaderisico-analyse. Het ligt niet in de rede dat naar aanleiding van het voorliggende bestemmingsplan planschade zal worden geleden.

### 7.2      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### 7.2.1      Startnotitie

Voor Noorderkwartier is een 'startnotitie' opgesteld die als basis dient voor het nieuwe bestemmingsplan 'Noorderkwartier'. Deze startnotitie is door het dagelijks bestuur van de bestuurscommissie Noord op 3 maart 2015 vastgesteld. Op het bestemmingsplan is de Crisis- en Herstelwet van toepassing.

#### 7.2.2      Voorontwerpbestemmingsplan

##### 7.2.2.1      Overleg met de bevolking

*Inspiraakreacties en opmerkingen uit de Informatiemarkt CAN van 20 mei 2015*

Op 20 mei is er een informatiemarkt Centrum Amsterdam Noord gehouden om bewoners en ondernemers in en rondom het CAN-projectgebied te informeren over de ontwikkelingen in het

CAN-gebied en als start van de inspraakperiode van het voorontwerpbestemmingsplan en de Stedenbouwkundige structuur voor Noorderkwartier. Op de informatiemarkt zijn ongeveer 500 bezoekers gekomen. Vervolgens heeft het voorontwerpbestemmingsplan vanaf 27 mei 2015 zes weken ter inzage gelegen. De nota Stedenbouwkundige structuur Noorderkwartier heeft vanaf 24 juni 2015 zes weken ter inzage gelegen.

Dit heeft geleid tot de volgende inspraakreacties en opmerkingen uit de informatiemarkt:

*M. Dufais:* In het plan wordt onvoldoende rekening gehouden met speelruimte en groenvoorzieningen.

*Bezoekers van de Informatiemarkt:* Kan er een speelvoorziening komen in de oksel van de A10/Nieuwe Leeuwarderweg. Er is grote behoefte aan speelvoorzieningen in het gebied.

*Reactie:* In afwijking van het voorontwerpbestemmingsplan zal ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg het zuidelijk deel niet meer worden bebouwd waardoor hier speelmogelijkheden behouden blijven. Binnen het gebied ten westen van de Nieuwe Leeuwarderweg wordt in de stedenbouwkundige opzet voorzien in enkele speelvoorzieningen, waaronder een speelvoorziening in de oksel van de A10/Nieuwe Leeuwarderweg.

*M. de Vries:* Kunnen er specifieke 55+ of seniorenwoningen worden gebouwd, zowel in de koop- als vrije huursector?

*Bezoekers van de Informatiemarkt:* Kunnen er WIBO (Wonen in een Beschermde Omgeving), zorg- en seniorenwoningen worden gebouwd?.

*Reactie:* Het woningtype wordt niet vastgelegd in een bestemmingsplan en zal bij de ontwikkeling van woningen in Noorderkwartier ook niet worden opgelegd. Er zijn met CZAN alleen afspraken gemaakt over het aandeel sociale huurwoningen. Wel zijn er bij de ontwikkeling van woningen in co-creatie of zelfbouw mogelijkheden om de gevraagde woningen te realiseren.

*Bezoekers van de Informatiemarkt:* Kan het oostelijk deel groen blijven en kunnen de woningen die daar worden gerealiseerd groene daken krijgen?

*Reactie:* De planopzet voor het oostelijk deelgebied is inmiddels aangepast waardoor het zuidelijk deelgebied groen blijft en er in plaats van 30 woningen er nog maar 9 woningen in het noordelijk deelgebied worden voorzien, waarbij een groene inrichting van kavel en daken wordt nagestreefd.

*Bezoekers van de Informatiemarkt:* Kunnen er horeca en kleinschalige buurtwinkels in het gebied komen?

*Reactie:* Het plangebied ligt in de directe nabijheid van Hoofdwinkelcentrum Boven 't IJ waar diverse grootschalige én kleinschalige voorzieningen aanwezig zijn of worden voorzien. Binnen Noorderkwartier worden slechts aan huis gebonden beroepen mogelijk gemaakt.

#### 7.2.2.2 Overleg met instanties (artikel 3.1.1 Bro-overleg)

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan de volgende instanties:

1. Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
2. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Regio Noord-West;
3. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland;
4. Provincie Noord-Holland;

*bestemmingsplan\_Noorderkwartier (vastgesteld)*

5. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
6. RVE Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam;
7. RVE Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam;
8. RVE Verkeer en Openbare Ruimte, gemeente Amsterdam;
9. RVE Metro en Tram, gemeente Amsterdam;
10. Waternet;
11. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
12. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie;
13. CZAN;
14. NV Nederlandse Gasunie;
15. KPN.

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd.

#### *Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier*

Door het Hoogheemraadschap wordt gevraagd om in het noordoostelijk deel van het plangebied één brede en doorvaarbare waterloop te realiseren en één waterloop die smaller kan zijn en meer voor ontwatering van belang is. Voorts wordt aandacht gevraagd voor de ontsluiting voor onderhoudsvoertuigen naar het helofytenveld.

Reactie: Het plan is gedeeltelijk conform het verzoek van het Hoogheemraadschap aangepast door in het noordoostelijk deel van het plangebied één brede en doorvaarbare waterloop te realiseren en één smallere waterloop voor ontwatering. Met de ontsluiting voor onderhoudsvoertuigen naar het helofytenveld is rekening gehouden door hiervoor tussen het talud van de Nieuwe Leeuwarderweg en de brede sloot een berijdbare groenstrook (steunberm) op te nemen.

In de stedenbouwkundige structuur wordt bij Water slechts ingegaan op de waterpartij aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg en ontbreekt in de tekst het oostelijk deel van het bestemmingsplan terwijl dat qua inrichting kritischer lijkt.

Reactie: De planuitgangspunten in de toelichting zijn aangevuld. Er wordt nu zowel ingegaan op de waterpartij aan de westzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg als op het water in het oostelijk deel van het bestemmingsplan.

De waterstructuur loopt onder de Nieuwe Leeuwarderweg door. Kan ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' in plaats van alleen de bestemming Verkeer ook de bestemming Water worden opgenomen. Er wordt gesproken over de aanduidingen 'brug', en 'steiger', maar deze ontbreken op de verbeelding. Gevraagd wordt om de steiger alleen mogelijk te maken op de brede kopvijver van de Elzenhagensingel.

Reactie: De aanduiding 'onderdoorgang' betreft de bestemming 'Verkeer'. In deze bestemming is water toegestaan. Op de verbeelding zijn aanduidingen 'brug' opgenomen. Er worden geen steigers mogelijk gemaakt.

#### *RVE Monumenten en Archeologie*

Voor het naastliggende bestemmingsplan Buikslotermeer II is in een Cultuurhistorische Verkenning aangegeven dat de groen- en waterstructuren in en om het bebouwde gebied van waarde zijn. In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan Noorderkwartier (2.1.3) wordt aangegeven dat het netwerk van openbaar groen, natuur- en ecologische elementen, water en waterkeringen wordt beschouwd als een onmisbaar en integrerend bestanddeel van de stedenbouwkundige structuur. Nu

blijkt dat bestaande waterlopen worden verlegd en dat groen verdwijnt ten behoeve van woningbouw. Geadviseerd wordt om de tekst te preciseren en het groen en water ook in het licht van de cultuurhistorische waarden te benoemen en aan te geven wat de wijzigingen zijn.

Reactie: Het oostelijk gedeelte van het plangebied maakt deel uit van de Hoofdgroenstructuur zoals opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040, maar op basis van een gemeenteraadsbesluit uit 2007 kan op deze locatie worden ingestemd met woningbouw. Het aantal woningen dat in het oostelijk deel van het plangebied wordt voorzien is inmiddels teruggebracht van 30 naar 9 woningen. Daarmee wordt nog slechts voorzien in woningbouw in het noordelijke gebiedsdeel waardoor veel minder bestaand groen zal worden aangetast. In dit gebiedsdeel wordt op basis van afspraken met het Hoogheemraadschap een brede en doorvaarbare waterloop tussen het gemaal en de Van Heekweg mogelijk gemaakt. Dit heeft geleid tot wijziging van de inrichting van het noordelijk gebiedsdeel. De toelichting is aangevuld met de cultuurhistorische waarde van het groen en water van het gebied ten oosten van de Nieuwe Leeuwarderweg.

#### *RVE Verkeer en Openbare Ruimte*

Gevraagd wordt om bij 2.1.2 Wegenstructuur aan te geven dat De IJdoornlaan, Elzenhagensingel en J.H. Van Heekweg gebiedsontsluitingsweg zijn, en dat de overige wegen in het plangebied zijn aangewezen als verblijfsgebied en de inrichting is conform de richtlijnen 30 en/of 5 km/uur gebied.

Reactie: Dit is aangepast in de toelichting.

Als de Noord-Zuidlijn gaat rijden zullen wijzigingen worden doorgevoerd in de lijnvoering van GVB-bussen en de nummering kan wijzigen. De verwachting is dat de singel als GVB-route zal blijven bestaan. Verzocht wordt om de huidige kaart met lijnvoering van het GVB op te nemen in plaats van de huidige lijn 38.

Reactie: Dit is aangepast in de toelichting.

Ter plaatse van de op- en afritten van de Nieuwe Leeuwarderweg treden de bestemmingsplangrenzen buiten het projectgebied Noorderkwartier.

Reactie: De plangrenzen sluiten aan op de plangrenzen van naastliggende bestemmingsplangebieden.

Blijft er in de westelijke P&R wel genoeg ruimte voor een eventueel gebouwde parkeergarage?

In de stedenbouwkundige structuur staat als optie een ontsluiting ingetekend naar de P&R bij het westelijk deel van Noorderkwartier. Er moet een zorgvuldige nadere afweging en afstemming plaatsvinden om hiermee in te kunnen stemmen.

Reactie: In 2010 is door het stadsbestuur besloten geen parkeergarage aan te leggen onder het busplatform van station Noord. Daarbij is aan het projectbureau Noordwaarts opgedragen, i.c. Gebiedsontwikkeling Noord, de mogelijkheden te onderzoeken om de parkeerterreinen in de oren ook toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer van en naar het stationsgebied. Deze opgave wordt ook door het huidige bestuur ondersteund. Gelet op de bestaande bebouwing aan de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg biedt het Noorderkwartier de enige mogelijkheid om de parkeerterreinen in de oren ook toegankelijk te maken vanaf het onderliggende wegennet in Amsterdam Noord. In het plan is hiervoor een verbinding opgenomen tussen de secundaire ontsluitingslus en de tunnel onder de westelijke op- en afrit. Hierdoor wijzigt de ontsluiting van parkeerterreinen. Waar vanuit de P&R sprake is van éénrichtingsverkeer, van west (inrit) naar oost (uitrit), liggen de in- en uitrit voor bestemmingsverkeer beide aan de westzijde. In het plan is rekening gehouden met deze verlecht



van verkeersstromen. Daarnaast is rekening gehouden met het voorkomen van sluipverkeer dat via de P&R-afrit rechtstreeks het Noorderkwartier in kan rijden. De belasting van het bestemmingsverkeer van en naar de parkeerterreinen op het Noorderkwartier is beperkt. De totale capaciteit van de parkeerterreinen is ca. 400 plaatsen. Mocht dit te weinig zijn dan kan dit de toekomst worden uitgebreid door in het westelijke oor een garage te bouwen. De Centrale Verkeers Commissie heeft ingestemd met de ontsluitingsstructuur van het Noorderkwartier en het ontsluitingsprincipe van de parkeerterreinen in de oren .

Gevraagd wordt of 1 parkeerplaats voor bewoners en 0,25 parkeerplaats voor bezoekersparkeren ook geldt voor de woontoren met sociale huurwoningen. Hoeveel openbare parkeerplaatsen worden er in het plangebied gerealiseerd voor bezoekers en waaruit blijkt dat de totale parkeercapaciteit binnen het plangebied ruim voldoende is om aan de norm te voldoen? Wordt in de Zuidpunt geparkeerd op maaiveld of in gebouwde parkeervoorzieningen?

Reactie: De parkeernorm is conform het Amsterdamse parkeerbeleid 1,25 parkeerplaats per woning, waarvan 1 voor de bewoner en 0,25 voor bezoekers. Alle eengezinswoningen krijgen één parkeerplaats op eigen terrein. In de toren op de Zuidpunt worden sociale huurwoningen gerealiseerd. De parkeerbehoefte hiervan is afhankelijk van het te realiseren woningtype. Voor sociale woningen wordt als uitgangspunt een parkeernorm aangehouden van 0,25 à 0,7 parkeerplaats per woning. De plint van dit blok biedt voldoende ruimte om aan de parkeervraag te voldoen. Voor bezoek worden voldoende openbare parkeerplaatsen gerealiseerd in de openbare ruimte, zowel langs de relatief rustige Elzenhagensingel als in de overige straten. Op basis van het woningprogramma zijn daarvoor circa 51 parkeerplaatsen nodig. In het plan zijn circa 60 parkeerplaatsen voor bezoek opgenomen omdat niet overal uitwisseling en/of overloop van plekken mogelijk is.

In de woonwijk is gekozen voor een ruimtelijke koppeling tussen wonen en parkeren waardoor dubbelgebruik lastig wordt gemaakt. Kunnen in het westelijk dele van Noorderkwartier de parkeerplekken worden geclusterd op één terrein nabij de toerit naar de toekomstige P&R zodat dubbelgebruik kan ontstaan (overdag deels P&R-gebruik)?

Reactie: Gezien de nabijheid van het toekomstige metrostation moet worden voorkomen dat in Noorderkwartier voor woon-werkverkeer geparkeerd gaat worden. Daarom wordt gestreefd naar instelling van een parkeerregime in de wijk zodat bezoekers van Noorderkwartier hier ook overdag per auto terecht kunnen.

#### *RVE Metro en Tram*

De afrit van het oostelijk oor van het P&R-terrein ligt binnen de bestemming 'Groen. Verzocht wordt deze afrit te bestemmen als 'Verkeer'.

Reactie: Dit is aangepast op de verbeelding.

In aanvulling hierop is (buiten de overlegtermijn) op 19 augustus 2015 verzocht om het gedeelte van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn dat het plangebied in twee delen opsplijst mee te nemen in het bestemmingsplan Noorderkwartier. Dit conform een besluit uit 2011 over gefaseerde actualisatie van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn in aangrenzende omgevingsplannen.

Reactie: Binnen Amsterdam Noord zijn er nog andere delen van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn die nog moeten worden geactualiseerd. Het gedeelte van het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn dat het plangebied in twee delen opsplijst zal bij actualiseren van de andere delen worden meegenomen.

### *NV Nederlandse Gasunie*

Het voorontwerpbestemmingsplan is getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid. Op grond hiervan wordt geconcludeerd dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtstbij gelegen aardgastransportleiding valt en deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling van Noorderkwartier.

Reactie: Dit is toegevoegd aan de conclusie van 5.5.3.4 over buisleidingen.

### *Rijkswaterstaat West-Nederland Noord*

#### *Externe veiligheid:*

In paragraaf 5.1.4. wordt verwezen naar een SMB/MER onderzoek. Dit onderzoek kan niet worden beoordeeld omdat het niet aanwezig is bij Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving.

Reactie: De Strategische milieubeoordeling/milieueffectrapportage (SMB/MER) is in 2005 opgesteld voor beoordeling van de ontwikkeling van het gehele gebied Centrum Amsterdam Noord. Zoals aangegeven heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een positief advies uitgebracht. Het milieueffectrapport zet de informatie op een rij die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluiten over de ruimtelijke plannen voor dit gebied. Het toetsingsadvies is toegevoegd als bijlage van de toelichting.

In 5.5.2 wordt verwezen naar de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Dit beleid is inmiddels vervangen door het Basisnet dat 1 april 2015 in werking is getreden. Voor omgevingsbesluiten is het beleid neergelegd in het Besluit Externe Veiligheid Transport (Bevt) op basis waarvan het bestemmingsplan uitgewerkt moet worden. Daarbij verdient het aanbeveling om ook de hoogte van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in het rapport op te nemen omdat deze niet gelijk is aan de oriëntatiewaarde van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen die wel in het voorontwerpbestemmingplan is opgenomen.

In 5.5.3.2 wordt voor de ligging van de PR 10-6 contour van de A10 verwezen naar het eindrapport van basisnet Weg. Maar omdat het Basisnet in werking is getreden moet worden verwezen naar de basisnet Weg tabel die als bijlage is opgenomen in de regeling Basisnet. Daarbij moet het wegvaknummer uit basisnet Weg worden opgenomen en de geldende afstanden van de risicoplafonds en de aan- of afwezigheid van een plasbrandaandachtsgebied. Omdat deze afstanden nu niet zijn vermeld kan niet worden gecontroleerd of het PR-plafond wordt overschreden.

Het GR moet op basis van het Bevt worden berekend. Daarvoor kan niet worden verwezen naar het eindrapport basisnet Weg, zeker wanneer onderzocht wordt om nieuwe bebouwing in het gebied toe te staan. Hier moet worden verwezen naar het AVIV rapport zoals nu pas iets verder op de pagina gebeurt.

Reactie: Dit is aangepast in de toelichting.

Aan de brandweer is advies gevraagd met betrekking tot de zelfredzaamheid en de hulpverlening. Dit moet in het bestemmingsplan worden opgenomen ter vervanging van de tekst zoals die van het naastliggende bestemmingsplan Elzenhagen is opgenomen.

Reactie: De brandweer heeft geen nieuw advies gegeven.

Het AVIV-rapport zat niet bij de toegestuurde stukken zodat niet kon worden gecontroleerd of de

*bestemmingsplan\_Noorderkwartier (vastgesteld)*

risicoanalyse die is uitgevoerd voor de A10 en S116 correct zijn.

Reactie: Het betreft de toegestuurde bijlage 10 Externe veiligheid bestemmingsplan Noorderkwartier. Deze is opnieuw ter controle aan Rijkswaterstaat toegestuurd.

Geluid:

In het akoestisch onderzoek en gegevens voor geluidonderzoek ontbreekt in het rijtje het Geluidsregister van Rijkswaterstaat. Verzocht wordt dit te vermelden bij de beschikbare gegevens

Reactie: De tekst van het akoestisch onderzoek is aangepast.

### **7.3 Handhaving**

Er is sprake van handhaving, indien er werkzaamheden of activiteiten plaatsvinden die in het kader van de bestemmingsregels niet toelaatbaar zijn. De onderstaande uitgangspunten zullen daarbij worden aangehouden:

- Het starten van een procedure op grond waarvan besloten kan worden op welke wijze gehandhaafd gaat worden: strafrechtelijk of bestuursrechtelijk;
- indien in het kader van handhaving het opleggen van een dwangsom niet leidt tot beëindiging van een illegale situatie, wordt een bestuursdwangprocedure gestart;
- het opleggen van een dwangsom en bestuursdwang worden als handhaving verkozen boven strafrechtelijk optreden;
- in die gevallen dat strafrechtelijke vervolging het enige sanctiemiddel blijkt te zijn, zal na het opmaken van een proces-verbaal aangifte worden gedaan bij het Openbaar Ministerie;
- behoudens in gevallen waarin de belangen van de overtreder in ernstige en directe mate worden geschaad, wordt, indien illegale bouw wordt geconstateerd, het werk door de gemeente (afdeling Vergunningen, team Bouw, stadsdeel Noord) stilgelegd en wordt tot handhaving over gegaan;
- ook bij illegale bouw van gering planologisch belang wordt vanuit rechtsgelijkheid handhavend opgetreden.

Aan een langere periode van niet-handhaving kunnen door de betrokkenen geen rechten worden ontleend.

