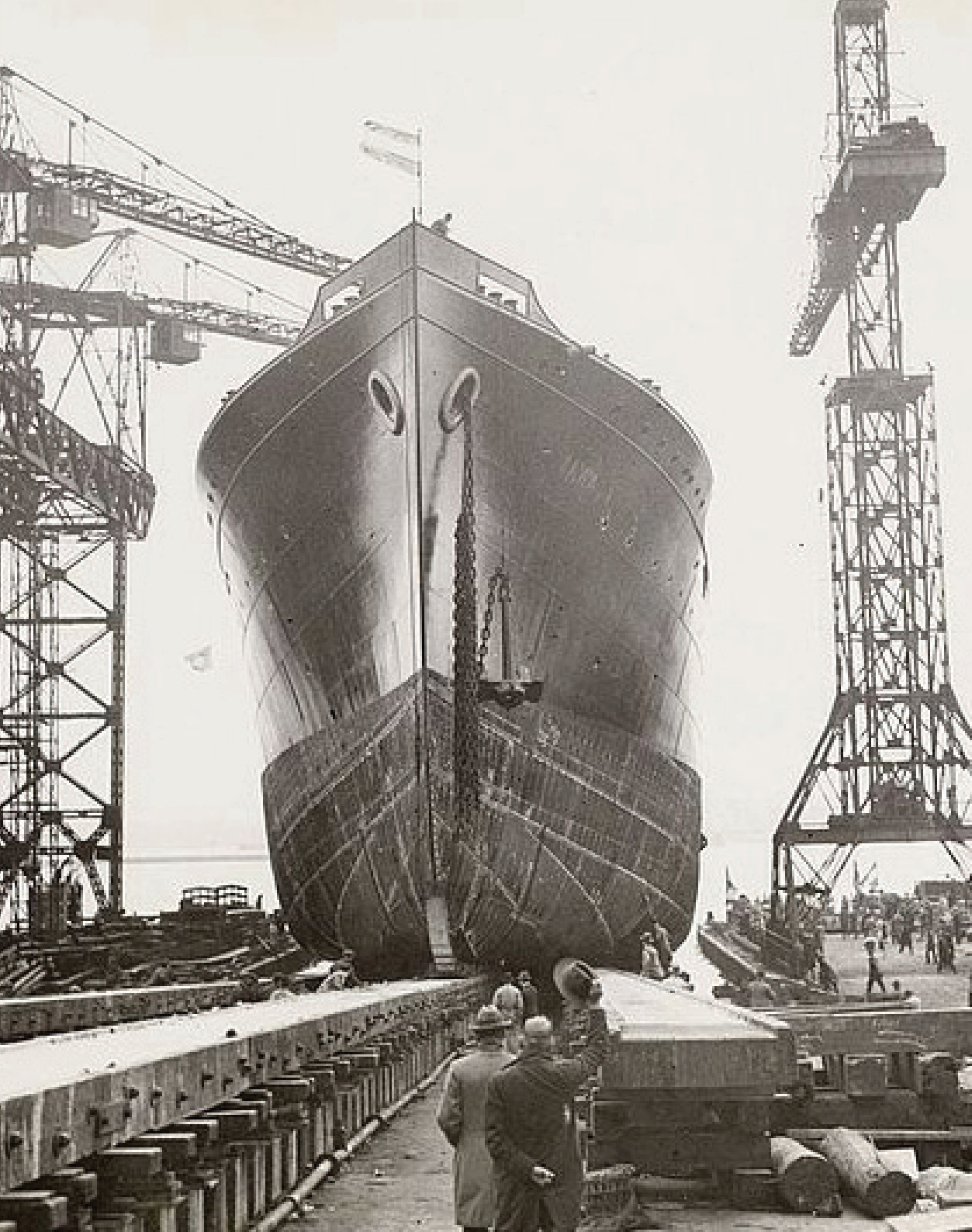




INVESTERINGSBESLUIT NDSM-werf

Concept 3 april 2012



Gemeente Amsterdam
Noordwaarts

Dienst Ruimtelijke Ordening



Inhoudsopgave

	SAMENVATTING	5			
1.	INLEIDING	7	4.	HAALBAARHEID	51
2.	PLAN	11	4.1	Ontwikkelstrategie	51
2.1	Planfilosofie	11	4.2	Financiële haalbaarheid	54
2.2	Plankaart Investeringsbesluit + richtlijnen	13	4.3	Onderzoeksresultaten	55
2.3	Plantoelichting	15	4.4	Hoogbouweffectonderzoek	56
2.4	Plankader	17	4.5	Beheerplan	58
2.5	Programma land	21	4.6	BLVC-plan	58
2.6	Programma haven	23	4.7	Juridisch planologisch	58
2.7	Evenementen	25	4.8	Planning	61
2.8	Tijdelijkheid en semidefinitieve bebouwing	27			
2.9	Sociaal domein	28		BIJLAGENBOEK (los document)	
2.10	Basisplan openbare ruimte	31	I	Raamwerk	
2.11	Verkeer en vervoer	33	II	Kader	
2.12	Parkeren	34	III	Onderzoeksresultaten	
2.13	Duurzaamheid	37	IV	Basisplan openbare ruimte	
3.	WELSTANDSKADER	39	V	Parkeerkerncijfers	
3.1	Algemeen	39	VI	Regels voor het toepassen dove gevel	
3.2	Historische bebouwing	41	VII	Hoogbouweffectenonderzoek	
3.3	Nieuwe bebouwing	43	VIII	Normstelling windhinderonderzoek	
3.4	Bijzondere bouwtypen	47	IX	Kunst in de openbare ruimte	
3.5	Bebouwing op water & tijdelijke bebouwing	49	X	Richtlijnen monumentaal ensemble NDSM- werf Oost	
			XI	Beheerparagraaf	



Samenvatting

In 2008 is de NDSM-werf als ensemble van Amsterdamse scheepsbouwgeschiedenis Rijksmonument geworden. Ondertussen heeft het werfterrein naam gemaakt als één van de Amsterdamse creatieve hotspots. Dit is met enkele goed gerichte duwtjes van stadsdeel Amsterdam-Noord en centrale stad min of meer spontaan gegroeid. Per 1 januari 2010 beheert 'Stichting NDSM-werf Oost' 10 ha buitenterrein van de voormalige scheepswerf. Deze culturele en creatieve hotspot aan het IJ van Amsterdam is de grootste broedplaats van Nederland en biedt ruimte voor (internationale) partijen die willen bijdragen aan een bijzonder culturele programmering die de raakvlakken opzoekt van kunst, nieuwe technologie en duurzaamheid. Met de herontwikkeling van de timmerwerkplaats en smederij bedient ontwikkelaar MediaWharf ook het commerciële segment van deze doelgroep.

Met de sterk toenemende gebruiksdruk, maar ook met oplopende kosten voor onderhoud en andere zaken, is het ad hoc ontwikkelmodel aan zijn eind gekomen. Het Investeringsbesluit (IB) NDSM-werf biedt een model om verdere ontwikkelingen op de NDSM-werf mogelijk te blijven maken. Zowel in creatieve zin, als in juridische en financiële zin.

De NDSM-werf heeft de belofte in zich om verder uit te groeien tot één van de belangrijkste brandpunten van stedelijke creatieve energie. Een focus met een grote mate van diversiteit,

in gebruikers en bezoekers, in functies en programma, in architectuur en uitstraling. Het Rijksmonumentale deel van de werf, rond de hellingen, wordt open gehouden. Het biedt ruimte voor festivals of gewoon om uit te waaien.

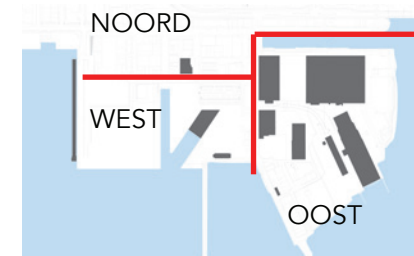
Op de werf Oost wordt voorlopig alleen de herontwikkeling van de monumentale loodsen en bouwveld D3 doorgezet. Deze gebouwen bestaan uit werkruimten, ateliers en voorzieningen, waar onder horeca. Er wordt niet uitgesloten dat op de werf Oost op lange termijn ook wonen wordt geïntroduceerd. In afwachting van latere definitieve ontwikkeling wordt op een aantal locaties de realisering van tijdelijke particuliere initiatieven gestimuleerd. De open ruimte wordt primair ingericht om dienst te kunnen doen als festivalterrein.

Mochten zich intussen interessante permanente bouwinitiatieven aandienen (zoals het initiatief Dutchdok) dan worden deze op hun specifieke kwaliteiten voor het gebied beoordeeld.

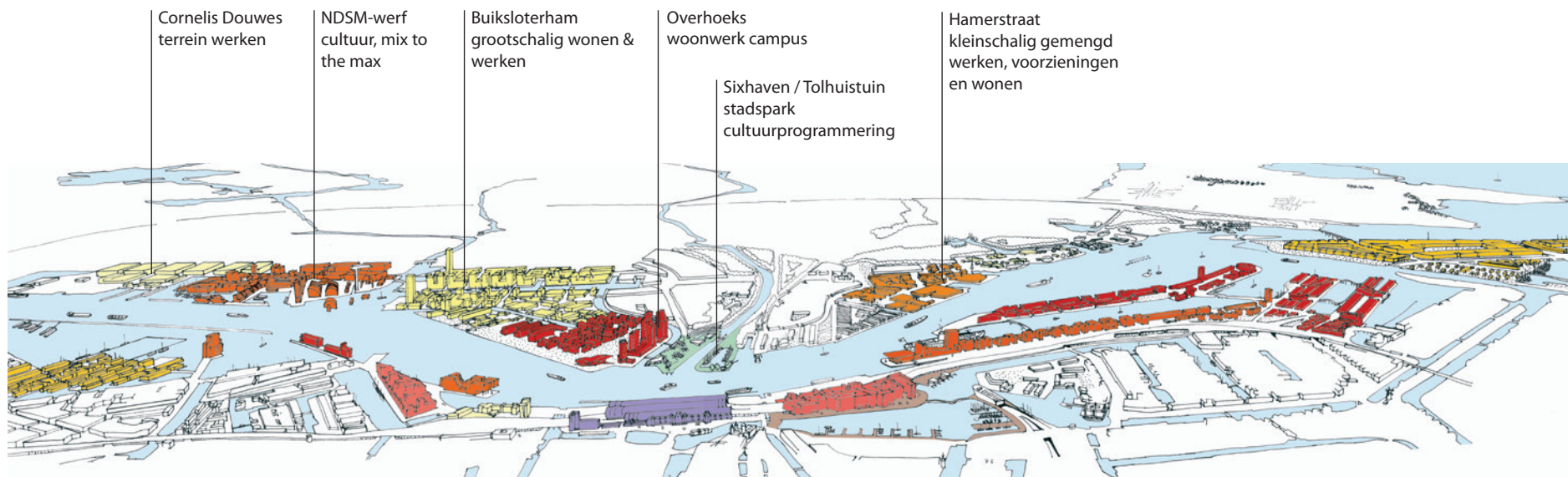
De werf West wordt een dicht bebouwde en gemengde stad, met wonen, werken en voorzieningen. Ook de straten zijn voor gemengd gebruik, maar een groot deel van het parkeren wordt al bij binnenkomst in centrale parkeergarages afgevangen. Voor het noordelijke deel van de werf, langs de TT Vasumweg en Klaprozenweg, wordt eveneens intensivering en verkleuring mogelijk gemaakt. Maar hier onderneemt de gemeente zelf geen actieve stappen. Last but not least is er het havenfront,

waar door aanleg van een golfbreker nautisch gebruik mogelijk wordt gemaakt.

Het Investeringsbesluit (IB) is niet een plan met een vastgelegd eindbeeld. Het biedt richtlijnen die samenhang bieden, maar ook ruimschoots ontwikkelvrijheid en ruimte voor verrassingen. Het gemengde programma, de korrelgrootte en typologie van bebouwing, bebouwingshoogte en rooilijn kennen een ruime marge van mogelijkheden. Wel geldt het principe dat reeds gedane investeringen eerst zoveel mogelijk te gelde gemaakt worden. Dit betekent eerst de bouwrijpe bouwvelden naast het Kraanspoor benutten, een golfbreker aanleggen die watergebruik mogelijk maakt, plus herontwikkeling van het monumentaal ensemble op werf Oost. Verbindingen worden gelegd met tijdelijke routes en functies. Tijdelijk gebruik wordt sowieso gestimuleerd op de NDSM-werf.



Deelgebieden



NDSM in de Noordelijke IJeuvers



Amsterdamse Hotspots creatieve bedrijvigheid



Amsterdamse evenemententerreinen

1. Inleiding

Na het faillissement van de scheepswerf in de jaren '80 heeft de NDSM-werf zich ontwikkeld tot één van de grootste creatieve broedplaatsen van de stad en tot een aansprekend evenemententerrein. Het gebied is uniek in Amsterdam. De monumentale werf met zijn industriële karakter en de gevestigde creatieve industrie geven het gebied een eigen identiteit.

De schijnbaar organische ontwikkeling draagt bij aan de aantrekkelijkheid. Maar schijn bedriegt. Niet alleen de hoge kosten van onderhoud en sanering, ook de toenemende druk van gebruikers en bezoekers maakt het steeds meer noodzakelijk om zaken helder te regelen en te organiseren.

Strategiebesluit

Hiervoor is op 17 juni 2008 door B&W het Strategiebesluit NDSM-werf vastgesteld. De essenties van het bestuurlijk genomen Strategiebesluit NDSM-werf zijn:

- Behoud, inpassing en hergebruik monumentaal ensemble en ruige karakter.
- Behoud en uitbouw NDSM-werf als de locatie voor culturele evenementen.
- Inzetten op duurzame gebiedsontwikkeling.
- Stedelijk gebied in hoge dichtheid en maximale functie mix (+700.000m²).
- 55% niet-wonen: creatieve bedrijven, kantoren, cultuur, onderwijs, leisure en retail.
- 45% wonen: maximaal circa 2.500 woningen.
- Water benutten voor nautisch en cultureel

programma van stedelijke allure.

- Gebruikers, huurders en andere belangengroepen betrekken bij planvorming.

Hiermee wordt een ontwikkelrichting aangegeven naar een gemengd en creatief stedelijk milieu, in hoge dichtheid op de NDSM-werf West ten gunste van een ontspannen programma op de monumentalewerf-oost. Voordedeoorontwikkeling van de NDSM-werf wordt een basis vastgelegd in de vorm van een ontwikkelkader. Dit bevat ruime ontwikkelmogelijkheden die in principe alleen worden ingeperkt door staand stedelijk en stadsdeelbeleid en zaken die vanuit een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk zijn. Dit vereist een werkwijze die balanceert tussen vooraf regelen en per situatie reageren.

Heroverweging

Inmiddels noopt de economische crisis tot stopzetten, temporiseren of faseren van ruimtelijke plannen. Najaar 2010 heeft B&W besloten voor slechts een deel van de NDSM-werf een Investeringsbesluit te nemen (Werf West, werf Noord, het monumentaal ensemble op werf Oost en de HISWA-ontwikkeling in de haven). In aanvulling hierop heeft het Bestuurlijk Overleg Noordwaarts in 2011 het zogenaamde 6-punten plan vastgesteld. Dit plan benoemt de eerste fase van het investeringsbesluit - de 6 projecten die als eerste worden uitgevoerd op werf West en werf Oost. Voor werf Noord, waar een passieve ontwikkeling wordt gefaciliteerd, biedt het investeringsbesluit het kader voor bouwinitiatieven van de markt. De HISWA-

ontwikkeling is inmiddels voorbereid en wordt in 2012 uitgevoerd.

Voor het resterend deel van de NDSM-werf (rest werf Oost en rest haven) is de actieve planvorming gestopt. Dit deelgebied wordt de komende jaren gebruikt voor tijdelijke functies en groot-schalige evenementen. Dit betekent dat het gebied openbaar toegankelijk blijft en "schoon, heel en veilig" wordt gehouden.

Raamwerk

Na vaststelling van het strategiebesluit in 2008 voor de gehele NDSM-werf is gestart met het maken van het investeringsbesluit. Dit gold in eerste instantie de gehele NDSM-werf - dus inclusief die delen waarvan de planontwikkeling in 2010 is stopgezet. Ten behoeve van die planontwikkeling zijn in 2009 de milieuonderzoeken uitgevoerd. Het programma voor de ontwikkeling van de gehele NDSM-werf heeft logischerwijs als input gediend voor die onderzoeken. In het bijlagenboek bij dit investeringsbesluit is in het hoofdstuk Raamwerk de lange termijn ontwikkelingsvisie beschreven waarop de milieuonderzoeken zijn gebaseerd.

Investeringsbesluit

Het Investeringsbesluit bevat de ruimtelijke, programmatische en financiële randvoorwaarden voor de verdere uitwerking (bestemmingsplan, bouwplannen en uitvoeringsplan). Het bestaat uit een samenhangende filosofie voor de werf, een plankaart met spelregels en een strategie om stap voor stap te kunnen doorontwikkelen.

Het basisplan openbare ruimte en het welstandskader geven richting aan de realisering. Doel is de al gedane investeringen in de werf te laten renderen en de kracht van het inmiddels opgebouwde NDSM-imago te benutten voor de verdere ontwikkeling van de stad.

Dit Investeringsbesluit is tot stand gekomen in nauw overleg met de ontwikkelende partijen: Noordwaarts (coalitie tussen stadsdeel

Amsterdam-Noord en centrale stad), Amsterdam Waterfront en MediaWharf. Tijdens het planvormingsproces heeft intensief overleg plaatsgevonden met de *Begeleidingscommissie* bestaande uit maatschappelijk betrokken partijen en de ontwikkelaars. Bovendien heeft apart inhoudelijk overleg over dit plan plaatsgevonden met Ondernemersvereniging *De Toekomst*. Alle reacties zijn in dank ontvangen en hebben geleid tot verrijking van dit product. In het kader de MER-

procedure (zie kopje milieueffectrapportage) zijn diverse onderzoeken naar onder andere bodem, water, geluidhinder, luchtkwaliteit en natuur uitgevoerd. De uitkomsten van alle onderzoeken en toetsen leiden vooralsnog niet tot belemmeringen voor de uitvoering van dit stedenbouwkundig plan.

Milieueffectrapportage

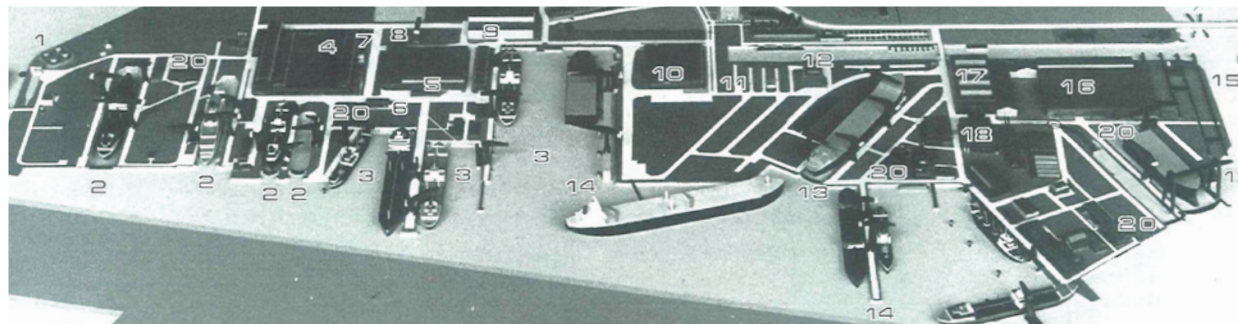
Gezien de omvang van de ontwikkeling is in 2008 een procedure voor de Milieueffectrapportage (MER) gestart.

In het MER zijn vier scenario's voor de ontwikkeling van de NDSM-werf onderzocht. In alle scenario's zijn de uitgangspunten van het strategieberesluit opgenomen. Omdat de planvorming van de NDSM-werf kan variëren naar ruimtelijke structuur en programma variëren hierin ook de scenario's; van Ontspannen naar Maximaal. De scenario's onderscheiden zich naar dichtheid, infrastructuur, hoogbouw, afscherming voor industrielawaai, parkeervoorzieningen, functiemenging, aantallen woningen, aantallen en soorten bedrijven, havenprogramma, aantal en omvang evenementen.

In het MER is onderzocht welke milieuthema's van belang zijn bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan voor de NDSM-werf. Uit het onderzoek is gebleken dat industrielawaai, evenementenlawaai en verkeerslawaai de onderscheidende thema's zijn. De resultaten van dit milieuonderzoek zijn ook gebruikt bij het opstellen van dit investeringsbesluit.

Het MER is procedureel gekoppeld aan het

Maquette NDSM-werf anno 1968



- | | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| 1 Tankschoonmaakinstallatie | 11 Opslagplaats |
| 2 Vier gegraven dokken | 12 Afbramerij |
| 3 Reparatiehavens | 13 Hellingen van nieuwbouwwerf |
| 4 Machinefabriek | 14 Havens en pieren |
| 5 Technische diensten | 15 Opslag |
| 6 Kantoorgebouw | 16 Scheepsbouwloods |
| 7 Gieterij | 17 Lasloods |
| 8 Opslagplaats | 18 Timmerfabriek |
| 9 Ketelmakerij | 19 Hoofdkantoor |
| 10 Koperslagerij | 20 Kantines |

eerste ruimtelijk besluit voor de ontwikkeling van de gehele NDSM-werf. Dit is de procedure Projectbesluit Wro van de jachthaven. De conclusies van het MER dienen bij alle ruimtelijke besluiten die in de herontwikkeling van de NDSM-werf voorzien te worden meegenomen.

Positie in de stad

De NDSM-werf ligt centraal in het westelijk deel van de noordelijke IJoever. Naast de binnenstad en de Zuidas is het één van de drie gebieden in Amsterdam die de op het moment het meest in trek en in ontwikkeling zijn. Wat de Zuidas is voor internationale hoofdkantoren en de top van de financiële wereld en advocatuur, is de Noordelijke IJoever, de NDSM-werf in het bijzonder, aan het worden voor creatieve bedrijvigheid: de top vestigingslocatie binnen Amsterdam.

Met festivals als Robodock, Voltt, Over het IJ, IJazz, Picnic en Vrijhaven op en om de scheepshellingen begint de NDSM-werf bovendien een plek te worden in het rijtje Westergasfabriek, Museumplein en kop Java-eiland. Met een geheel eigen positionering zijn vernieuwde podiumkunsten, beeldende kunst, film en nieuwe media belangrijke conceptpijlers. Binnen de Noordelijke IJoever wordt de werf geflankeerd door dynamische gebieden: oostelijk de Buiksloterham waarvoor in 2006 een Investeringsbesluit is genomen en waar de komende decennia een geleidelijke transformatie van grootschalig bedrijventerrein naar intensief gemengd stedelijk woonwerkgebied zal plaatsvinden met in de eindsituatie circa 4.000

woningen en 500.000m² ander programma. Westelijk de scheepsreparatiewerf Shipdock, vol in bedrijf en opvolger van de dokken- en reparatietak van de NDSM-werf.

Landschappelijk ligt de werf bijzonder fraai: goed op de zon en met uitzicht over het IJ naar Centraal Station en het centrum. De werf heeft ook zicht op de Houthavens over het breedste deel van IJ. Omdat de werf als scharnierpunt in de knik van het IJ ligt, is er westwaarts een ver zicht over het water.

Bovendien ligt de werf als een stedelijk balkon aan het eind van de Kadoelenscheg en het Zijkanaal I, een belangrijke landschappelijke groen-blauwe verbinding tussen Waterland en het IJ.

De NDSM-werf ligt kortom op het kruispunt van een aantal belangrijke stedelijke structuurlijnen.

Ruimtelijke structuur

De NDSM-werf vormt de scheepsnieuwbouwwerf van de in hoogtijdagen veel omvangrijkere scheepsbouw- en reparatiewerf. De vorm van het gebied (gemaakt land in het IJ), de stedenbouwkundige structuur, de positionering van de gebouwen en hellingen en de structuur van de openbare ruimte zijn door puur functionele bedrijfslogistieke redenen bepaald.

Op de noordelijke zone van de werf-Oost staan twee grote loodsen: de Scheepsbouwloods en de Lasloods.

Het zuidelijk deel van de werf Oost bestaat uit (vroeger 4 en nu nog) 2 hellingen die gericht zijn op het grote watervlak van het IJ richting Centraal

Station en westelijk daarvan een verzameling kleinere gebouwen. De oorspronkelijk van Oostenburg afkomstige Timmerwerkplaats en Smederij nemen hier de meest prominente plaats in en zijn tevens de oudste loodsen. De afgelopen eeuw zijn hier vele gebouwen gekomen en gegaan, telkens afhankelijk van een meest optimale bedrijfsvoering.

De NDSM-pier begrenst een havenkom waar vroeger schepen werden afgebouwd.

Op het westelijk deel van de werf herinneren de Afbramerij en het herontwikkelde Kraanspoor aan het scheepsbouwverleden. De op het westen gerichte helling 5 is gedeeltelijk gesloopt. De overige bebouwing op dit deel van de werf is na het faillissement van de NDSM-werf gerealiseerd.



Programma: 'Mix to the max'

NDSM- werf wordt ontwikkeld tot een stuk stad met een maximale mix aan programma.

De nadruk zal liggen op de creatieve industrie met daarnaast als pijlers; wonen, water, cultuur en horeca

2. Plan

2.1 Filosofie NDSM-werf

Wat is de NDSM-werf?

NDSM is het historisch restant van de grootste Amsterdamse scheepswerf, voedingsbodem voor een experimenteel stadsmilieu, van waaruit zich een creatieve stad aan het ontwikkelen is. NDSM heeft een werfgevoel dat zich kenmerkt door een experimentele en ondernemende geest, waar de scheidslijnen vervagen tussen wonen en werken, tussen cultuur en commercie, tussen oud en nieuw. Een community die niet uitsluit, maar uitnodigt en inspireert, voor Noord en heel Amsterdam. Het meegeven van een thematiek aan een deel van de beoogde bedrijven, waarop MediaWharf inzet op media wordt, past daar prima bij. Het woord “community” heeft in deze context ook de connotatie van vliegwiel en kruisbestuiving. En NDSM is natuurlijk ook water, deel van het IJ, beschermt en beschermd (na aanleg van de golfbreker), maar niet afgeschermd met bebouwing, geen eenzijdige nautische formule, maar vele vormen van watergebruik, naast elkaar of door de tijd heen.

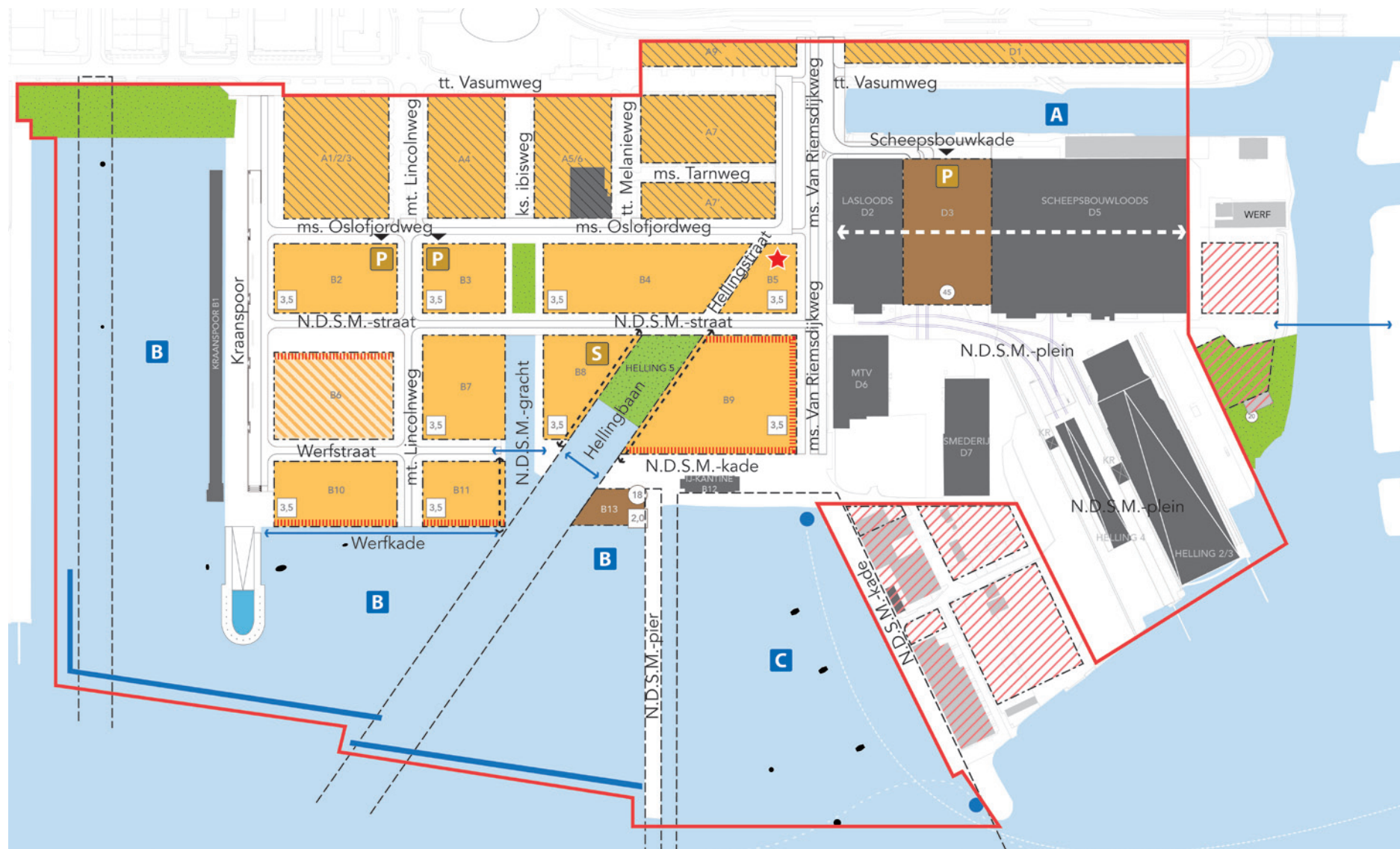
Wat zijn de belangrijkste kenmerken?

De NDSM-werf bevindt zich in een transformatieproces van verlaten werf tot compacte stad, intensief en contrastrijk, levendig en verrassend. Flexibel in gebruikswaarde en ontwikkelproces, zonder statisch eindbeeld, maar met duidelijke kaders en cruciale accenten, en met respect voor de historie. De NDSM-werf biedt samenhang in veelheid en vice versa.

De openbare ruimte is waardevol, met smalle straten die leiden naar pleinen en het open water. Het is een loop- en fietsstad, met een beschut microklimaat. Er is sprake van een robuuste stoerheid, duurzaam en waardevast, meervoudig bruikbaar of recyclebaar, puur en eerlijk in materialen en expressie, tastbaar en functiegericht.

Hoe wordt deze ontwikkeling geregeld?

Een helder gedefinieerd kader geeft houdbare spelregels voor een langdurig en flexibel ontwikkelproces. Met vrijheid van interpretatie, van tempo en volgorde, van tijdelijk en definitief. Maar daarvoor worden wel de essentiële componenten gedefinieerd, de historische waarden, bepaalde programma's op strategische plekken, of open zichtlijnen.



2.2 Plankaart Investeringsbesluit + richtlijnen NDSM-werf

-  gemengd gebied, wonen, min. 10% werken en voorzieningen per blok, max. bouwhoogte is 30 m., accenten tot 60 m. mogelijk
-  gemengd gebied, exclusief wonen
-  historische erfgoed, gebruik en herontwikkeling met respect voor historische waarde, 0% wonen
-  nautisch centrum (max. 4 bouwlagen)
-  openbare groenvoorziening
-  gerealiseerde ontwikkelingen
-  autonome transformatie, parkeren op eigen terrein, geen kantoren; per ontwikkeling max. 70% wonen
-  tijdelijke exploitatie / bebouwing (0-10 jaar)
-  concentratie publieksgericht plintprogramma
-  locatie basisschool met medegebruik van openbare buitenruimte op de helling
-  centrale parkeervoorziening; zoeklocaties bovengronds t.b.v. programma op NDSM-werf m.u.v. vrije sector wonen
-  ingang parkeervoorziening
-  interne route, bouwkundig vrij te houden door loodsencomplex
-  voetgangers verbinding
-  verbinding over water; brug / steiger / boardwalk
-  maximale bouwhoogte
-  minimale FSI
-  uiterste rooilijn, plintheogte min. 3,5 m., balkons en incidentele uitkragingen zijn mogelijk
-  optie accent > 60 m.; max. 120 m
-  zichtcorridor, van bebouwing vrij te houden zichtlijn
-  nautisch werfrelief
-  golfbreker
-  locaties pontaanlanding mogelijk
-  inpassen huidige verenigingshaven en werfhaven
-  multifunctioneel havenbekken voor nautische activiteiten, evenementen/passanteliggplaatsen
-  open havenkom met ligplaatsen voor bijzondere schepen en kleine charterhaven
-  plangrens

2.3 Plantoelichting

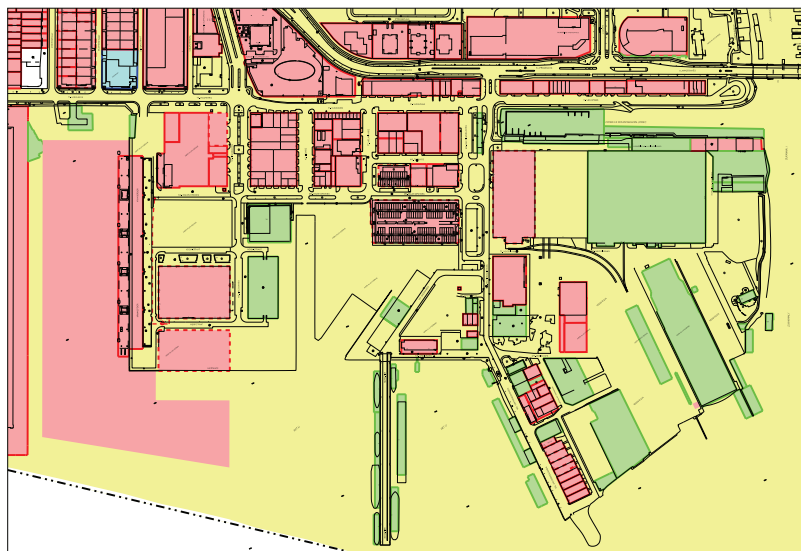
De plankaart geeft richtlijnen aan voor de transformatie van de NDSM-werf. Inzet is de doorgroei naar een gemengd en verrassend creatief milieu, met wortels in de historie. Het plankader is dus niet dwingend maar geleidend. Het maakt verbindingen, zoals het stratenet dat vanaf Tuindorp Oostzaan en De Bongerd naar het water leidt, of een fietsbrug met de Buiksloterham. Het legt praktische zaken vast, zoals straattractés met voldoende ruimte voor kabels en leidingen. Het geeft beperkingen waar nodig of gewenst, zoals het open houden van het festivalterrein op de werf Oost. Of het beschermt vooral het historisch erfgoed van de werf. Bouwkundig, maar ook als ruimte tussen de gebouwen, of soms zelfs erbinnen. Het kader geeft ook de ondergrens aan in de vorm van een minimaal te realiseren Floor-Space Index (FSI) (m² bvo gedeeld door kaveloppervlak, geeft dichtheid aan). Stedenbouwkundig om het gewenste stedelijk milieu te creëren maar ook financieel om de balans tussen investeringen en opbrengsten te zekeren. Maar het is ook voorwaardenscheppend, bijvoorbeeld met een golfbreker die gebruik van het water stimuleert. Waar nodig worden reserveringen opgenomen, voor centrale parkeervoorzieningen of een basisschool. Tenslotte worden prioriteiten gesteld, door als gemeente niet actief in te zetten op herontwikkeling van de noordstrook van de werf en op het oostelijk deel van de werf in te zetten op herontwikkeling van het monumentaal ensemble en tijdelijke bebouwing en exploitatie.

Bovenal is het kader uitnodigend waar mogelijk, met een multifunctionele openbare ruimte, en ruime marges voor variatie in bouwtypologieën en programma.

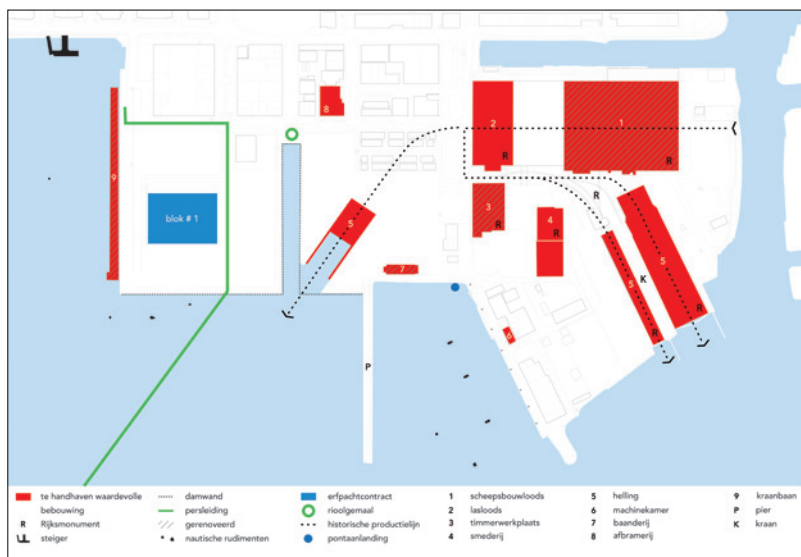
Zo kan de NDSM-werf verder ontwikkeld worden tot een intensief stedelijk, creatief en gemengd stukje stad. De werf Oost blijft grotendeels open. Aanvullende tijdelijke bebouwing respecteert en versterkt de levendigheid. De werf West wordt een intensief bebouwde stratenstad, met een gemengd programma. Bouwvelden mogen meestal niet als één blok bebouwd worden, maar dienen uit herkenbare bouwprojecten te bestaan. De rooilijn geeft de maximale bouwgrens aan, met ruime mogelijkheden tot in- en verspringingen. De maximale bouwhoogte is 30 meter, maar accenten tot 45 en 60 meter hoog zijn in de meeste bouwvelden mogelijk. Centraal op de werf kan een hoogbouwaccent tot 120 hoog gebouwd worden.

De relatie met het water wordt versterkt door de restanten van de grotendeels gesloopte helling 5 te gebruiken in de stedelijke plattegrond. Maar ook door via steigers en golfbreker het gebruik van het water beter mogelijk te maken. Essentiële zichtlijnen worden open gehouden. Buiten de steiger met Hiswa Nautisch Centrum zijn in het water geen gebouwen toegestaan.

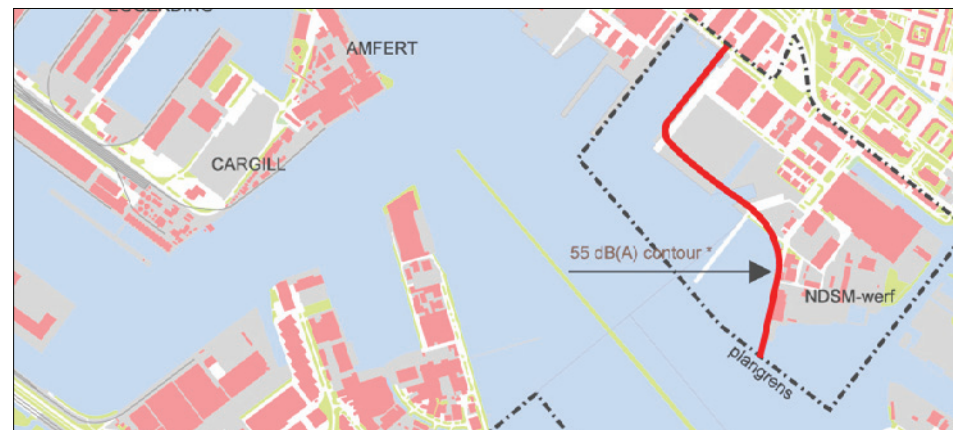
Zie ook hoofdstuk 4. Welstandskader.



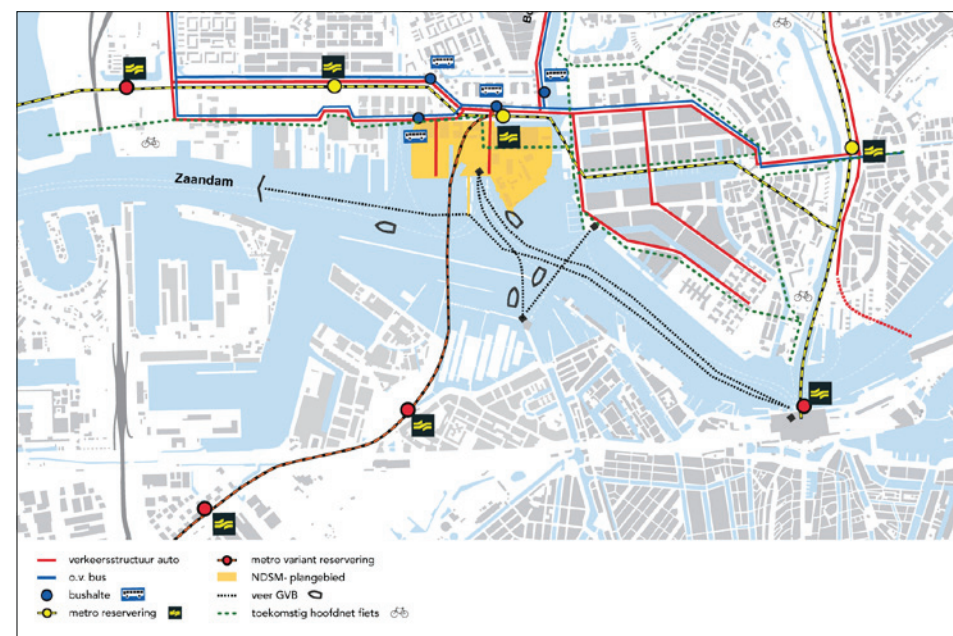
Grondeigendomskaart



Vastepuntenkaart



Kaart beh. bij convenant Houthavens/ NDSM-werf met indicatieve 55dB(A)-contour Westpoort



Verkeers- en vervoerbeleid

2.4 Plankader

De meest sturende en voor de ontwikkeling van de NDSM-werf bepalende elementen zijn hieronder weergegeven. Het volledige plankader is opgenomen in het Bijlagenboek.

- Positie in de stad van de NDSM-werf;
- De ruimtelijke structuur;
- Eigendomsverhoudingen en ontwikkelrechten;
- Randvoorwaarden en beperkingen;
- Een aantal vaste punten;
- Het vigerend beleidskader op regionaal, stedelijk en stadsdeelniveau;
- De bereikbaarheid van de NDSM-werf.

Positie in de stad

NDSM-werf is landschappelijk fraai gelegen aan het IJ, op de zon en met uitzicht op Centraal Station, het centrum, de Houthavens en het westelijk havengebied. De werf is ook de Hotspot voor creatieve bedrijvigheid en naast Museumplein, Westerpark, Dam en Kop Java-eiland één van de belangrijke terreinen voor culturele evenementen.

Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van het RAAMWERK wordt gekenmerkt door een stedelijke bouwblokkenstad in hoge dichtheid op de werf Zuid en langs de Van Riemsdijkweg en een open festivalterrein rond de voormalige scheepshellingen op de werf Oost.

Werk West kent klassieke straten met een helder onderscheid tussen rijbaan en trottoir en een levendige plint. Werk Oost wordt bepaald door vrijstaande gebouwen op een erf op één niveau.

Eigendomsverhoudingen en ontwikkelrechten

Alle grond binnen het plangebied NDSM-werf is eigendom van de gemeente Amsterdam. In de jaren '80 ontwikkelde kavels tussen Klaprozenweg en tt Vasumweg en tussen tt Vasumweg en ms Oslofjordweg zijn uitgegeven in erfpacht en beperken de speelruimte voor actieve ontwikkeling door de gemeente op dit deel van de werf. Op de actief te ontwikkelen delen van de NDSM-werf is sprake van ontwikkelrechten van twee marktpartijen, die grotendeels gelijke investeerders kennen. Op een deel van de NDSM-werf Oost is dit MediaWharf (MW) en op de NDSM-werf West is dit Amsterdam Waterfront (AW).

Randvoorwaarden en beperkingen

De gezoneerde industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwesterrein en het Convenant Houthavens/NDSM-werf beperken op NDSM-werf West de mogelijkheden om direct aan het IJ en in het IJ, geluidgevoelige bestemmingen te realiseren. De hoofdvaarroute met bufferzone in het IJ bepalen de fysieke grens van de ontwikkelmogelijkheid van de havenkommen.

Vaste punten

Niet alleen het monumentaal ensemble van Rijksmonumenten, maar alle historisch relevante gebouwen, constructies en relicten worden gehandhaafd en zijn daarmee “vast punt”. Dit geldt ook voor het recent gebouwde Blok B6 (ook bekend als HEMA/VNU-gebouw of #1). Ook een recent gerealiseerde rioolpersleiding is vast punt.

Beleidskader

Meest bepalend zijn de Structuurvisie Amsterdam 2040 (Rb 17 februari 2011). Hierin wordt de NDSM-werf aangewezen als actief te ontwikkelen gemengd stedelijk gebied (in hoge dichtheid) en als locatie voor broedplaatsen en als pioniersgebied. Voor wat betreft het kantorenbeleid is het totaal toegestane vloeroppervlak kantoren op grond van de in juli 2011 door de gemeenteraad vastgestelde Kantorenstrategie beperkt tot: 116.011 m² b.v.o. voor de gehele NDSM-werf (zie tabel op blz. 20). Volgens het Locatiebeleid past de NDSM-werf in het profiel van een B-locatie met bijbehorende parkeernorm en te bereiken kwaliteitsniveau openbaar vervoer. Tijdelijk kunnen parkeerterreinen op maaiveld voorzien in een ruimere parkeerbehoefte.

Overig vastgesteld beleid pleit voor een grote diversiteit en uitbreiding van functies op de NDSM-werf. De EPC is onderdeel van het Bouwbesluit en voor woningen momenteel 0,6. In 2015 zal dit dalen naar 0,4. Een EPC van 0,4 komt in de buurt van klimaatneutrale bouw. Ook voor andere functies wordt de EPC aangescherpt. Bereikbaarheid

De NDSM-werf is per auto goed, per fiets goed (zeker na realisatie van de Fietsbrug over Zijkanaal I) en per openbaar vervoer redelijk goed bereikbaar. Bij doorontwikkeling van de werf is een verbeterslag van de ontsluiting per openbaar vervoer noodzakelijk. Een HOV busverbinding over de Klaprozenweg is in voorbereiding. Verder wordt intensivering van de veerverbinding door alle partijen als meest wenselijk en meest effectief gezien.

	NDSM-werf West en Haven		NDSM-werf Noord		NDSM-werf Oost	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
wonen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
kantoren	n.v.t.	79.451	n.v.t.	0	n.v.t.	36.560
bedrijven, broedpl.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
retail dag.	n.v.t.	2.200	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
retail them.	7.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
horeca	5.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
hotel	17.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
cultuur	3.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
leisure	2.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
onderwijs	6.350	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
maatschappelijk	1.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
totaal	210.221	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
totaal west, haven en noord samen	390.000					
totaal oost					110.000	

*begrenzing bandbreedte mogelijke programmarealisatie NDSM-werf
n.v.t.: in deze gevallen wordt geen minimum/maximum gesteld*

veld	opmerking	status	m2bvo
NDSM West:			
B1	Kraanspoor	gerealiseerd voor kantorenstrategie	12.500
B6	Hema/VNU	gerealiseerd voor kantorenstrategie	31.151
B12	Y-kantine	gerealiseerd na kantoren strategie	1.488
Nog te realiseren binnen quotum kantorenstrategie			33.065
Totaal West			78.204
NDSM Oost:			
D6	MTV	gerealiseerd voor kantorenstrategie	4.060
D7	Smederij fase 1	gerealiseerd na kantoren strategie	1.330
Nog te realiseren binnen quotum kantorenstrategie			31.170
Totaal Oost			36.560
NDSM Haven:			
Nog te realiseren binnen quotum kantorenstrategie (Nautisch Centrum)			1.247
Totaal Haven			1.247

Overzicht kantoor m2 bvo gerealiseerd versus nog te realiseren o.b.v. kantorenstrategie juni 2011

2.5 Programma land

Het programma dat het Investeringsbesluit mogelijk maakt op de NDSM-werf bouwt voort op de ontwikkelingen van de laatste jaren. Dat programma bestaat uit:

- een mix van (internationaal opererende) creatieve bedrijven met wonen,
- leisure in de vorm van veel cultuur,
- restaurants en cafés,
- evenementen,
- thematische retail,
- hotels,
- onderwijs

Intentie van dit IB is om maximale flexibiliteit en een zo ruim mogelijke bandbreedte in programmasamenstelling en –volume te bieden. Alleen daar waar noodzakelijke zijn in bijgaande tabel minima of maxima opgenomen voor de mogelijke samenstelling van het programma op het actief te ontwikkelen deel van de NDSM-werf. Een minimaal bouwvolume is opgenomen om het geambieerde stedelijk milieu in hoge dichtheid te kunnen creëren en om een noodzakelijke ondergrens aan opbrengsten veilig te stellen (ca. 210.000 m² bij een gemiddelde fsi van 3,5). Ook is een maximaal bouwvolume opgenomen dat past binnen de bandbreedte van de milieueffectrapportage: 400.000 m² voor NDSM-werf West en Noord samen. Om de gewenste programmamix daadwerkelijk te bereiken, zijn aan programma's minima meegegeven. Voor kantoren zijn, conform de kantorenstrategie, bepaalde maxima gerespecteerd.

(Deze ambitie/intentie voor maximale flexibiliteit wordt in een volgende planfase waarschijnlijk beperkt door de wettelijke ruimte en dit impliceert dat in de bestemmingsplannen minima en maxima per bestemming opgenomen zullen worden

waarbij de marges zo ruim mogelijk genomen zullen worden.)

Broedplaatsen, ateliers en evenementen

Het huidige aantal m² broedplaats wordt geborgd op minimaal 10.000 m². Daarvan zijn er nu 8.000 m² aanwezig in de scheepsbouwloods en is 2.000 m² onder de hellingen 2, 3 (Y) en 4 (X) in gebruik als atelier (13 stuks). Het merendeel van deze ateliers onder de hellingen kan in principe blijven, mits arbo-technisch, bouwtechnisch en financieel haalbaar en mits ze geen belemmering vormen voor het primaire gebruik van de hellingen en omgeving: grootstedelijk plein en festivalterrein. Een aantal van de ruimtes kan in de toekomst ruimte bieden aan facilitaire functies voor evenementen (bijv. verkooppunten, toiletten, techniek, opslag).

Kantoren en de creatieve sector

De creatieve sector betreft een deel van de economie die Amsterdam graag ziet groeien. De NDSM-werf heeft zich de laatste jaren succesvol als creatief werkgebied geprofileerd. Authenticiteit, diversiteit, non-conformiteit, kruisbestuiving, en diversiteit in prijsniveaus spelen een belangrijke rol. Hierin gooit de NDSM-werf hoge ogen. Naast de aanwezigheid van de grootste broedplaats van de stad speelt de ingezette thematiek van mediaclustering daarin een belangrijke rol. Bijgaande tabel geeft aan wat de ontwikkelruimte voor kantoren is op de plandelen NDSM-werf West, Oost en Haven. De vestiging van bedrijven met een kantoordeel lager dan 50% is niet gelimiteerd.

Retail

Voor de NDSM-werf is het programma voor dagelijkse detailhandel beperkt tot

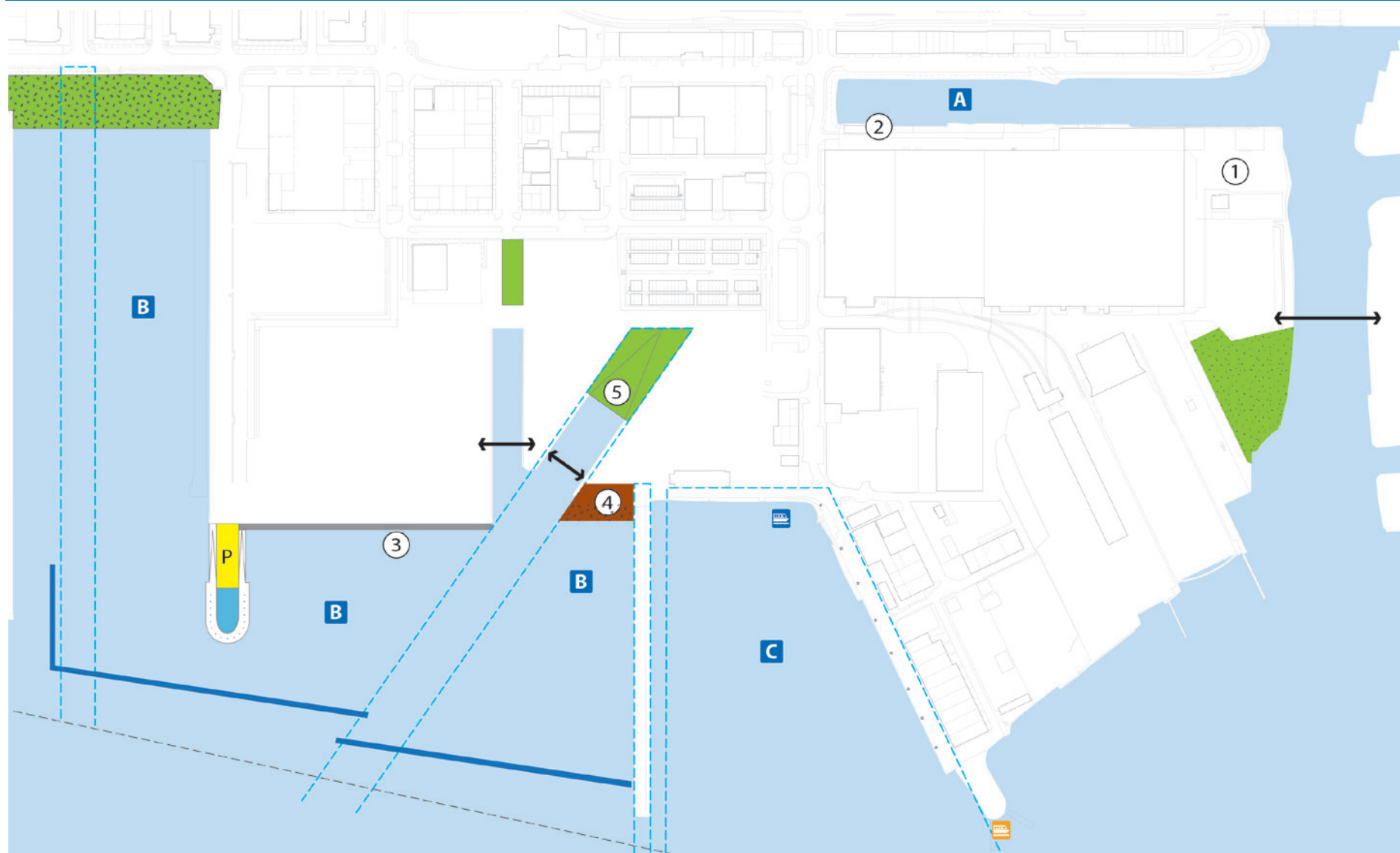
2.200m². Stadsdeel Amsterdam-Noord heeft hiertoe besloten om de ontwikkeling van andere winkelcentra in het stadsdeel niet te verstoren (met name die van het Mosplein) en overbewinkeling te voorkomen. Het overgrote deel van de detailhandel op NDSM is daarom geoormerkt als 'thematisch'. Dat betekent dat de winkels in hun aanbod moeten aansluiten bij het nautische thema van de NDSM-werf. Creatieve bedrijven die bedenken, ontwerpen, maken, tonen en verkopen en daartoe een (ondergeschikte) winkelfunctie hebben vallen niet onder de bestemming retail en worden dus niet beperkt. Deze functie sluit in het bijzonder aan bij het karakter van de werf.

Wonen

Binnen het actieve deel van de planontwikkeling is het binnen de geboden bandbreedte mogelijk minimaal ca. 870 en maximaal ca. 1500 woningen te realiseren (uitgaande van gemiddeld 100m² bvo per woning). 41 respectievelijk 55% van het programma. Deze mogelijke (bijna) verdubbeling wordt veroorzaakt door de forse bandbreedte tussen minimaal en maximaal te realiseren bouwvolume. 30% zal in sociale categorieën vallen. Voor het Oostelijk deel van de werf wordt niet uitgesloten dat op lange termijn ook wonen wordt geïntroduceerd.

Sociaal-maatschappelijk programma

In dit Investeringsbesluit zijn minimale metrages voor onderwijs en andere maatschappelijke voorzieningen opgenomen. Ook is een locatie voor een basisschool gereserveerd. Nutsvoorzieningen worden in de bouwblokken opgenomen.



- | | | | | | |
|-------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|--|-----------------------|------------------|
| A verenigingshaven | HISWA nautisch centrum | ① werfactiviteiten | ④ bg B13: ruimtelijke en programmatische verbinding tussen land en water | zichtcorridor | aanlanding pont |
| B evenementen/passantenhaven | aanplemping | ② jachthavenvoorzieningen | ⑤ helling 5 | verbinding over water | snelveer (optie) |
| C museum- en charterhaven | groene plek aan het water | ③ boardwalk | | golfbreker | |
| | parkeren t.b.v. nautisch centrum | | | rand vaargeul | |

Waterkaart

2.6 Programma haven

Als scheepsbouwwerf kende de NDSM een directe relatie tussen land en water. De keten van aanvoer, tussenproducten en afbouw verliep via het water. Het Investeringsbesluit zet in op vernieuwing van deze relatie tussen land en water door de mogelijkheid tot diverse vormen van watergebruik te bieden.

Uitbouwen karakter

In de museumhaven, ingekaderd door de NDSM-pier en de Van Riemsdijkweg, wordt het huidige karakter gecontinueerd en uitgebouwd. Dit betreft het afmeren van publiekstrekkende schepen, uitbreiding van de open museumhaven en de pontaanlanding. De kleinere chartervaart (kleine motorcharters en zeilende charter/bruine vloot) en partylvloot kan aan de kade Van Riemsdijkweg en aan de NDSM-pier een plek vinden.

Aanvulling nautische gebruiksmogelijkheden

De belangrijkste aanvulling op de nautische gebruiksmogelijkheden van de NDSM-werf is aanleg van een golfbreker parallel aan de vaargeul. Zo ontstaat een beschut en bruikbaar havenbekken als havenfront van de NDSM-werf. De toegankelijkheid van de oever wordt verbeterd door een steiger of boardwalk. Het restant van de deels verdwenen scheepshelling 5 krijgt een functie als botenhelling. Ter hoogte van het Kraanspoor wordt een tweede pier met daarop het HISWA nautisch centrum aangelegd.

In het Investeringsbesluit is geen specifieke invulling van het havenfront vastgelegd, maar worden vooral mogelijkheden geboden. Het havenbekken kan als evenementenhaven vele nautische initiatieven herbergen, in wisselend gebruik. Ook het diepe havenbekken tussen het Kraanspoor en Shipdock kan bij de evenementenhaven betrokken worden.

Ambitie

De ambitie is het havenfront uit te bouwen tot een levendig milieu op het water, geclusterd rond de pieren. Een milieu dat zich in programmering, schaal en karakter onderscheidt van het landprogramma, met name omdat het op schepen wordt gerealiseerd. Te denken valt aan (nautische) bedrijfsprogramma, haven- en passantenplaatsen. Culturele en leisure voorzieningen, horeca of thematische retail. Gecombineerd met luwe watervlakken waar ruimte is voor wisselende (nautische) evenementen en ligplaatsen voor zowel kleine als grote passanten. Buiten het Hiswa Nautisch Centrum zijn in het water geen gebouwen toegestaan.

De geambieerde pontaanlanding voor een snelvoer op de kop van de Van Riemsdijkweg vervangt niet de bestaande pontaanlanding.

Werf West

Aan de boardwalk langs de werf West worden buiten de perioden met waterevenementen geen schepen afgemeerd.

Golfbreker

De voor het waterprogramma benodigde golfbreker heeft minimaal een centrale toegang tot de havenkom in het verlengde van helling 5. Hierdoor blijft er een directe gebruiksrelatie tussen havenkom en IJ. De golfbreker bestaat uit een korter deel gekoppeld aan de NDSM-pier. Verder bestaat de golfbreker uit een los geknikt deel dat jaarrond niet toegankelijk is, maar tijdens grootschalige waterevenementen (boatshows) wel.

Toegankelijkheid steigers

De NDSM-pier en de steiger naar het Hiswa Nautisch Centrum zijn openbaar toegankelijk. De steigers als onderdeel van de passanten- en jachthaven zijn in principe niet openbaar toegankelijk. Ten behoeve van het Hiswa Nautisch Centrum wordt aan de noordzijde van dit centrum een bescheiden parkeerterrein aangelegd.

Gebouwd programma

Noodzakelijke parkeervoorzieningen kunnen, mits beperkt, opgenomen worden in parkeervoorzieningen op het land.

Kabels en leidingen en nutsvoorzieningen

De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor de uitvoering van kabels en leidingen naar het waterprogramma vanaf de vaste wal. Gebouwde nutsvoorzieningen in de openbare ruimte zijn niet toegestaan.



IJazzfestival



Hiswa boatshow



Robodock

2.7 Evenementen

Op de NDSM-werf Oost worden nu allerlei evenementen georganiseerd, waaronder het Over 't IJ theaterfestival, IJazz en diverse dance-events, Vlooiemarkt IJ-hallen, Storytelling etc. In de toekomst blijven er vaste en tijdelijke festivals en evenementen op de NDSM-werf op het gebied van kunst, muziek, theater en film, binnen en in de buitenlucht. Daartoe zijn het werfplein en de hellingen vrijgehouden van bebouwing en is wonen op afstand geplaatst. Het gaat om een breed aanbod variërend van popconcerten, klassieke optredens, straattheaterfestivals en openluchtbioscopen.

Stadsdeel Amsterdam Noord legt in een toekomstig evenementenbeleid de exacte randvoorwaarden en eisen vast die aan evenementen worden gesteld. Aan de aantallen evenementen met veel muziekgeluid wordt een maximum gesteld. Voor kleine evenementen (maximaal 5000 bezoekers) en evenementen met weinig muziekgeluid wordt geen maximum aantal en ook geen eindtijd vastgelegd.

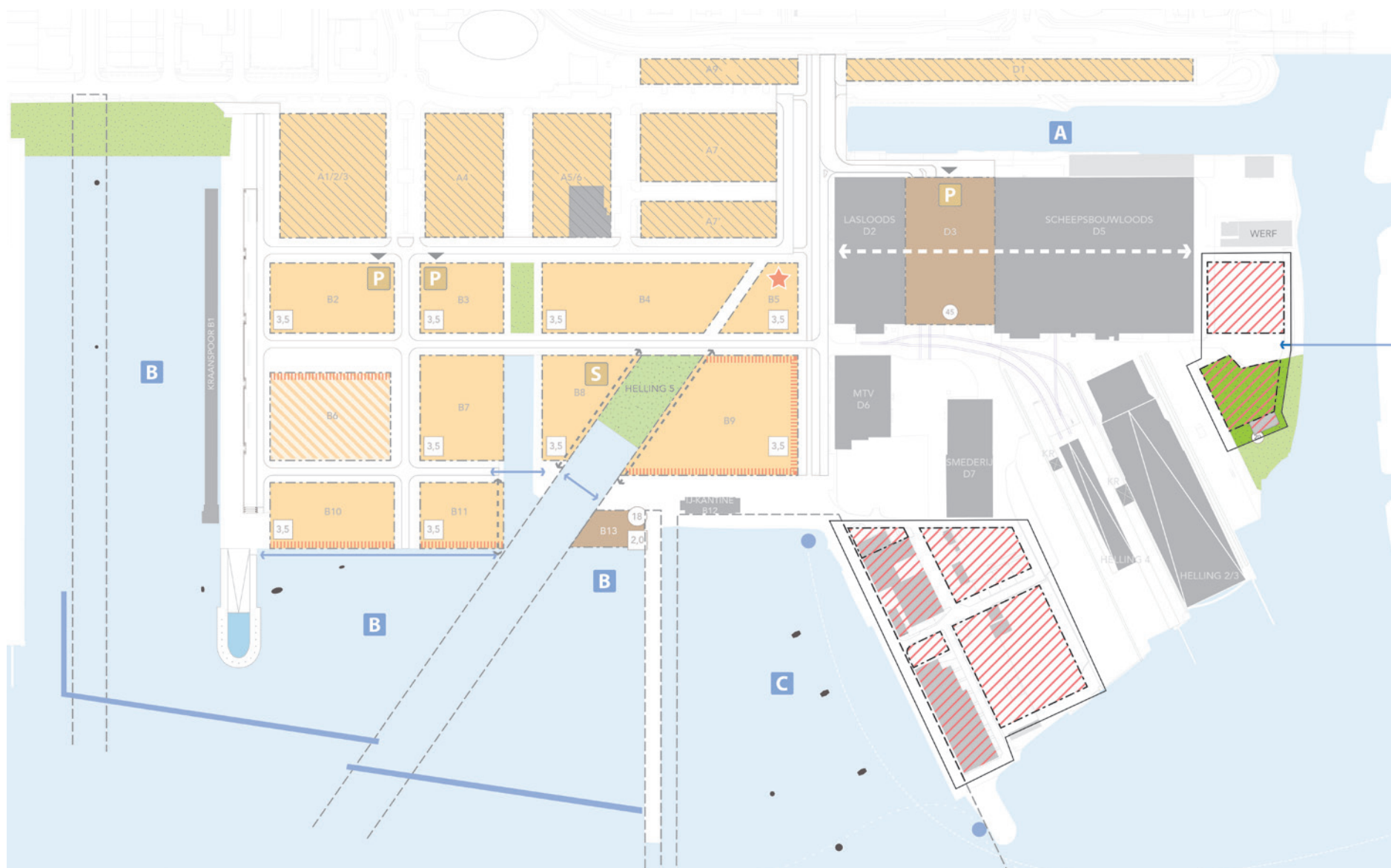
Evenementen als het IJazz of Over 't IJ Festival passen prima binnen dit profiel. Maar de luide dancefeesten, die in het verleden tot in de vroege ochtend grote overlast voor omwonenden veroorzaakten, zijn hiermee niet meer mogelijk. Daarmee wordt omvang en geluidsniveau van evenementen gelimiteerd. Geluidhinder kan bovendien worden beperkt door fysieke middelen aan de bron; zoals de toepassing

van geluidsbegrenzende, tenten en andere bouwkundige constructies, de juiste plaats van podium en speakers, geluidsluwe generatoren et cetera. Zo wordt rekening gehouden met huidige en toekomstige bewoners in de omgeving. Er worden ook nieuwe woningen op enige afstand van de hellingen gebouwd, zowel op de NDSM-werf, als aan de overzijde van Zijkanaal I in de Buiksloterham.

Ook het waterprogramma ten zuiden en westen van de werf West is gericht op het mogelijk maken van (water)evenementen.

De NDSM-werf is goed bereikbaar met het openbaar vervoer (pont en bus). Voorop staat dat het evenementenpubliek zoveel mogelijk gestimuleerd wordt met het openbaar vervoer te komen. Bij grotere evenementen huren organisatoren extra ponten en bussen in. Specifieke maatwerkoplossingen zijn per evenement noodzakelijk.

Op de werf zelf worden in de toekomst parkeergebouwen gerealiseerd. Door dubbelgebruik kunnen parkeerplaatsen van kantoren en bedrijven in de weekenden en avonden beperkt door de bezoekers van evenementen worden gebruikt. Een deel van de parkeervraag kan zo worden bediend.



Locaties tijdelijke bebouwing en tijdelijke functies op werf Oost

2.8 Tijdelijkheid en semi definitieve bebouwing

Op de NDSM-werf West is veel lege grond. Deels al bouwrijp en gesaneerd maar grotendeels niet. In combinatie met het wenselijke perspectief van een lange ontwikkeltijd is dit onaantrekkelijk voor levendige gebiedsontwikkeling. Dit gegeven wordt nog versterkt door huidige crisis: nu de traditionele ontwikkelmarkt hapert zijn initiatieven gewenst die economische dynamiek weer op gang helpen. Daarnaast is lang leegstaande grond ook onaantrekkelijk vanuit gemeentelijke boekhouding: rentelasten. Op de werf Oost is de actieve planvorming gestopt en zijn en komen diverse kavels beschikbaar.

Tijdelijke functies kunnen helpen om de dynamiek te versterken.

Een breed scala aan functies komt hiervoor in aanmerking: onderwijs, studenten huisvesting, cultuur, voorzieningen, horeca, maar ook werken en broedplaatsen, recreatie. Daarnaast ook tijdelijkheid in openbare ruimte: speelaanleidingen en kunst. Functies die het karakter van de NDSM-werf verder versterken, die het gebied op de kaart zetten en levendigheid en dynamiek organiseren.

In principe geldt dit overal op de werf; zowel op het land als op het water. Meest relevant voor de ontwikkeling van de werf is om actief in te zetten op tijdelijk gebruik op de werf Oost. Op de werf West is het logisch tijdelijk gebruik te concentreren aan het water en aan de tijdelijke route.

Echter, de juridische benadering van tijdelijkheid (max. 5 jaar) kent twee nadelen vanuit gebiedsontwikkeling. 5 jaar is vaak te kort voor een haalbare exploitatie/afschrijving. Daarnaast impliceert een tijdelijke ontwikkeling van zo'n korte duur dat snel de definitieve ontwikkeling start. Dat laatste kan in huidige markt de vraag zijn.

Daarom is in dit plan ruimte opgenomen voor tijdelijke initiatieven met grondverhuur tot maximaal 10 jaar. Het gaat hierbij om functies die ondersteunend zijn aan de culturele evenementen, zoals horeca, cultuur en ontspanning, maar ook om onderwijs en andere voorzieningen. Een en ander wordt al juridisch planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan NDSM-werf Oost. Deze strategie schept de mogelijkheid om op die delen van de werf die nog niet gesaneerd en bouwrijp zijn, tegen geringere investeringen en vooruitlopend op definitieve ontwikkeling op lange termijn, interessant programma te ontwikkelen. Met de introductie van deze ontwikkelmogelijkheid wordt het palet aanzienlijk verbreed en kan de voorlopig statische markt hopelijk in beweging komen. Met name op de werf Oost liggen kansen voor tijdelijke bebouwingsinitiatieven. Tijdelijke bebouwing wordt uitgevoerd in prefab of IFD (industrieel flexibel en demontabel) met een fundering op staal of zonder fundering.



NDSM-werf als ontmoetingsplek



2.9 Sociaal domein

Vanaf 1919 ontwikkelde zich hier de modernste werf ter wereld, die zich voortdurend aanpaste aan de eisen van zijn tijd. Tot het faillissement in 1984 was de NDSM-werf een volledig afgesloten gebied waar hoofdzakelijk mannen uit Noord werkten. In het topjaar 1953 werkten er ruim 9.000 mensen in de scheepsbouw en –reparatie. Toeleveringsbedrijven meegerekend zullen dat in totaal zo'n 13.000 werknemers zijn geweest. Sindsdien zijn er nogal wat zaken gewijzigd. Er kwam een periode van leegte en verval, ondanks pogingen in jaren '80/'90 tot vestiging van vervangende bedrijvigheid (Cornelis Douwesterrein en NDSM-Noord). De relatie tussen het IJ en NDSM-Noord verbrokkelde. De NDSM-werf Oost werd als evenemententerrein opgesteld voor de hele stad.

De Scheepsbouwloods en de hellingen zijn met ruim 10.000m² de grootste culturele broedplaats van de stad. Hier werken 250 kunstenaars op het gebied van beeldende kunst, vormgeving, theater, film, media en architectuur. Deze unieke locatie zal zich verder ontwikkelen tot culturele 'hotspot' waar het hele jaar een programma wordt gepresenteerd: unieke creatieve en culturele dynamiek in en rondom de broedplaats uitrollen als identiteitsbepalende kwaliteit. Het beheer van de NDSM-werf Oost is verdeeld over 2 stichtingen. Stichting Kinetisch Noord beheert en verhuurt binnenlokaties zoals broedplaatsen in de Scheepsbouwloods en verhuurt de ITW

voor evenementen. Stichting Beheer NDSM-werf Oost beheert 10 hectare buitenterrein voor evenementen, festival, foto en filmopnamen.

Inmiddels is ook het achterland veranderd. Er zijn ook nieuwe bewoners gekomen met een grotere diversiteit in opleiding en beroepen. Met de culturele broedplaats heeft de werf weer een nieuw leven gekregen. Daarnaast heeft het gebied veel nieuwe (creatieve) bedrijvigheid en activiteiten aangetrokken. Ook in de havenkom en rondom de NDSM-pier waar een variëteit aan schepen met publiek trekkende programma's is afgemeerd. De pontverbindingen met CS en Houthavens hebben de NDSM-werf een centrale plek in het openbaar vervoersnetwerk van Noord met rest van de stad gegeven. Het horeca-initiatief van stadsdeel Noord voor de herontwikkeling van de Baanderij is voor velen een goede reden om anderen te ontmoeten op de NDSM-werf. Dit geldt overigens ook voor Noorderlicht. Inmiddels hebben zich op de werf een aantal (inter)nationale creatieve bedrijven gevestigd: MTV-Europe is gevestigd in de Timmerwerkplaats. Het Kraanspoor is een verzamelgebouw voor creatieve bedrijven (w.o. IDtv). In 2010 is het hoofdkantoor van HEMA/VNU geopend en heeft Red Bull zich in de Smederij gevestigd. De scheepsbouw is met het bedrijf Rhebergen Composites bv nog een klein stukje op de oorspronkelijke functie gericht. Dit bedrijf richt zich op de bouw van custom-made componenten voor superjachten, het bouwen

van one-off casco's voor lichtgewicht jachten en het bouwen van tenders.

Het Investeringsbesluit NDSM-werf biedt mogelijkheid de betekenis van de NDSM-werf voor Noord en rest van de stad te laten groeien. Dit geldt ook voor het openbaar veer- en busvervoer. De recreatieve route langs het IJ zal geleidelijk verbeteren. Kortom, het gebied wordt van een gesloten werkenclave steeds beter toegankelijk gemaakt voor iedereen, ook voor het achterland. Voor Tuindorp Oostzaan, het Hogeland en de Bongerd wordt de oever van het IJ niet alleen toegankelijk, maar ook een aantrekkelijke plek om te recreëren.

Het gebied krijgt een gemengd (hoog)stedelijke programmamix: wonen en werken/voorzieningen. Het werken moet het creatieve imago van de werf versterken. Hoogwaardig, maar zeker niet alleen duur. Ook 30% sociale woningen en groei van broedplaatsmeters. De kansen worden volop geboden voor sociaaleconomische versterking van zowel het gebied zelf als de aangrenzende buurten. Bij de verdere ontwikkeling zullen initiatiefnemers voortdurend zelf rekening moeten houden met het aanbod van werkgelegenheid in alle sectoren en het scheppen van leerstageplaatsen. De overheid schept basiscondities en regelt de voorwaarden maar de ontwikkelaars, ondernemers en gebruikers zullen het zelf moeten invullen.

De essentie van het Investeringsbesluit is dat niet wordt gepland hoe alles precies zal worden. Zo langzamerhand is wel geleerd dat stedelijk leven niet van tevoren op de tekentafel kan worden uitgestippeld. De inzet is dat de werf zich net als voorheen *blijft doorontwikkelen*, zich aanpassend aan wisselende maatschappelijke behoeften, ook *nadat* de laatste stenen gelegd zijn. Samen met de (maatschappelijk) overlegpartners zal nader worden uitgewerkt op welke wijze de sociale cohesie en de synergie tussen verschillende doelgroepen binnen het gebied verder kan worden versterkt.



Basiskaart openbare ruimte

2.10 Basisplan openbare ruimte

Het 'Basisplan Openbare Ruimte' geeft een samenhangende visie op de inrichting van de openbare ruimte voor de gehele werf op lange termijn en is een kader voor Uitvoeringsplannen en voorlopige inrichtingen. Hieronder volgt een korte toelichting bij de plankaart. Het complete Basisplan openbare ruimte is als bijlage IV opgenomen in het bijlagenboek.

Algemeen

Het Basisplan maakt een onderscheid in verschillende eenheden met een eigen karakter. De NDSM-werf is een gebied met veel ruimte, op het water, maar ook op het land. Samenhang en contrast komen terug in de openbare ruimte. Het ruige, industriële en open karakter van de werf Oost wordt zoveel mogelijk behouden. Het principe blijft dat hier zo min mogelijk wordt gedaan, alleen datgene wat nodig is om het gebied goed te laten functioneren. Dit houdt in opruimen, achterstallig onderhoud uitvoeren en de veiligheid op een acceptabel niveau brengen. De principekeuze is de bebouwingsdichtheid niet gelijkmatig over het gebied te verdelen, maar te concentreren in stedelijke bouwvelden op de werf West en langs de Van Riemsdijkweg. De werf West zal veel intiemer aanvoelen met stadse straten.

Werk West: straten

Het stedelijk grid op de werf West worden gekenmerkt door klassieke straten met een helder onderscheid tussen privé en openbaar. Het standaard profiel is niet breder dan 18 meter

met een rij bomen aan de zonzijde en parkeren aan de schaduwzijde. Op de brede verhoogde stoepen komen betontegels met een natuursteen deklaag. In de rijweg worden granietkeien toegepast. Zo wordt een robuuste, duurzame en neutrale bodem aangelegd, die niet concurreert met de rijke architectonische variatie van de gebouwen. Enkele profielen hebben, afhankelijk van de situatie, een afwijkende breedte. Dit leidt tot variaties in profielinrichting met soms een extra bomenrij of extra parkeren op straat. Een echt afwijkend profiel kent de Van Riemsdijkweg, de belangrijkste toegangsweg tot de NDSM-werf met een profiel van 30 meter. Hierbinnen is ruimte voor een brede bomenpromenade naar het water met vrijliggend fietspad naar de pont.

Werk Oost: erf

De huidige inrichting is uitgangspunt voor het Rijksmonumentale gedeelte van de werf. Geen klassieke straten, maar een erfsituatie van gevel tot gevel waar de voetganger (ook evenementenbezoekers) centraal staat en fiets en auto te gast zijn. De oorspronkelijke inrichting met klinkers en stelconplaten wordt gehandhaafd. Ook de oude spoorrails blijft liggen om de historische routing van het scheepsbouwproces blijvend te kunnen volgen. Door middel van relicten (zoals de kielblokken van de scheepshellingen) worden de bewegingen waar nodig gestuurd. Verlichting wordt o.a. in de vorm van hoge lichtmasten met meerdere spots uitgevoerd, passend bij de schaal van het veld.

Kades, pieren en hellingen

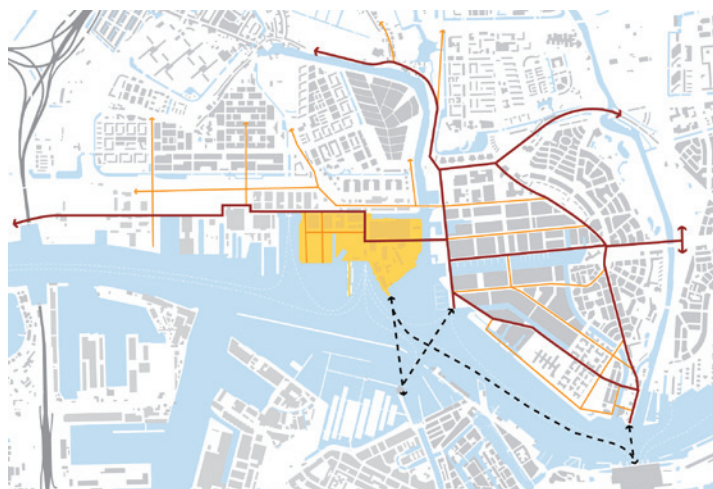
De kades en pieren worden robuust en sober ingericht. Het zicht op het water moet zoveel mogelijk open blijven met een brede looproute. Materialisering: stelconplaat, staal en hout. Het dek van de hellingen blijft openbaar toegankelijk, met spectaculair uitzicht op het IJ. De verdwenen helling 5 op de werf-West wordt opnieuw ingepast. De hellingen worden zo terughoudend mogelijk ingericht waarbij maatregelen vooral gericht zijn op veiligheid.

Verbindingen over water

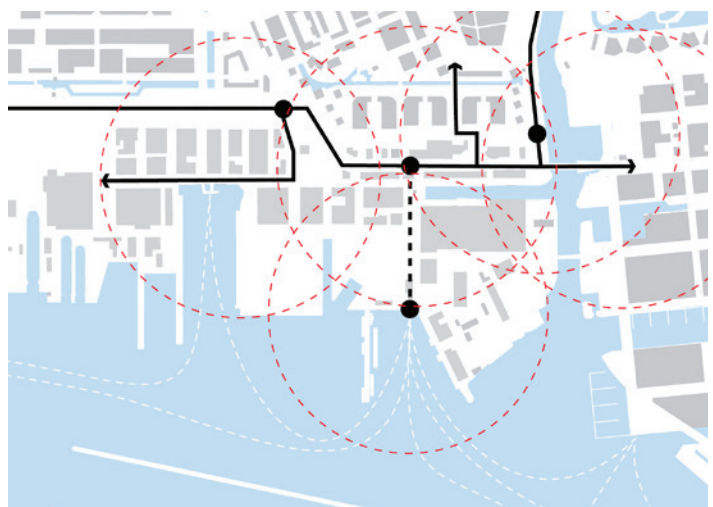
In de ontwikkeling van de Buiksloterham is op korte termijn voorzien in een fietsbrug over Zijkanaal I naar NDSM. Voor de werf West zijn twee kleinere langzaam verkeerbruggen voorzien die de route langs het IJ mogelijk maken: over het al gegraven insteekkanaal en over het waterdeel van helling 5. Deze zijn in tijdelijkheid al gerealiseerd. Een deels betonnen, deels houten boardwalk aan de zuidzijde van de werf West is niet alleen nodig om de aangrenzende plintbebouwing te ontsluiten, maar ook om verblijf met zicht op 't IJ mogelijk te maken. Steigers kunnen bovendien een rol spelen om tijdelijke verbindingen te maken, al dan niet drijvend. Bijvoorbeeld tijdens saneringswerkzaamheden op het land of ten behoeve van wisselende waterevenementen.

Verblijfsruimte

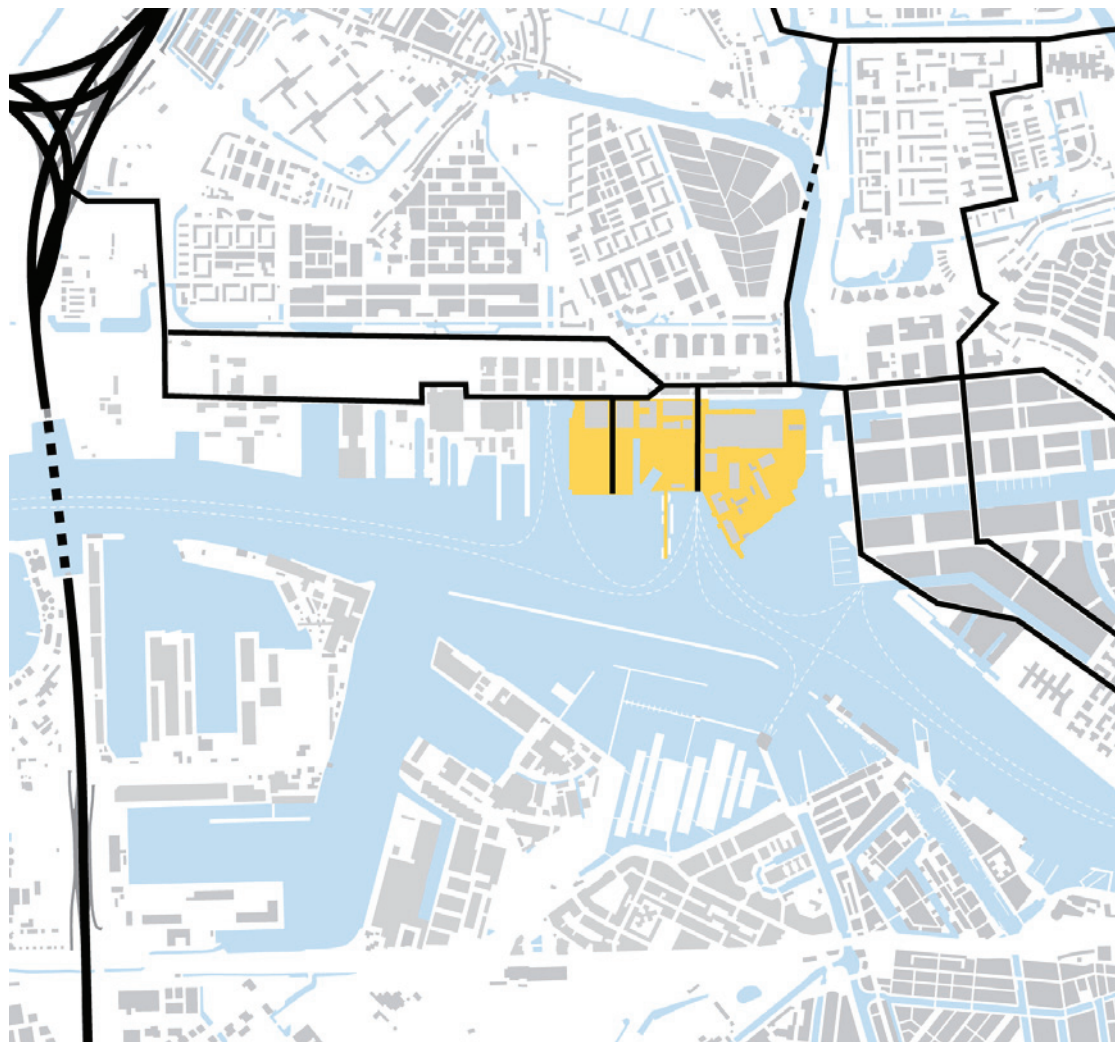
Uitgangspunt is dat de aanplantingen die gemaakt worden voor berging van vrijkomende grond, groen ingericht zullen worden. Dit voegt een 'groene' kwaliteit toe aan de werf ook als dit als zandstrand wordt ingericht.



Langzaam verkeer



Openbaar vervoer



Hoofdontsluiting autoverkeer

2.11 Verkeer en vervoer

De NDSM-werf is goed bereikbaar met alle verkeer- en vervoerssoorten. Kenmerkend is het feit dat de toegang voor auto en bus uitsluitend vanaf het noorden mogelijk is, via Klaprozenweg en Cornelis Douwesweg, in aansluiting op de A10. Vanaf de zuidzijde is de toegang specifiek voor langzaamverkeer: fiets en voetganger, met een bijzondere rol voor de ponten over het IJ. Dit gegeven biedt een natuurlijke uitgangssituatie voor een autoluw gebied, zonder doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Langzaam verkeer

De zuidzijde is dus een belangrijke verbindingroute voor langzaamverkeer, via ponten naar Centraal Station en de Houtmankade. Maar ook aan de noordzijde is de werf aangetakt op het hoofdnet fiets op de Klaprozenweg. Daarmee is de fietsbereikbaarheid prima, en is de werf bovendien een belangrijk doorgangsgebied geworden voor fietsverkeer tussen de wijken van Noord en het centrum van de stad. Met de geplande aanleg van een fietsbrug over Zijkanaal I tussen de NDSM-werf en de Buiksloterham komt daar nog een derde verbindingsrichting bij, rechtstreeks naar Oud-Noord, en een schakel in de toekomstige route langs 't IJ. Voldoende fietsparkeerplekken bij de pont en publiekaantrekkende voorzieningen zijn belangrijk. Nieuwe gebouwen dienen conform het stadsdeelbeleid voldoende inpandige stalling te realiseren.

Openbaar vervoer

Binnenkort zal een buslijn door een deel van het NDSM-gebied rijden (ms Oslofjordweg). De meeste bushaltes bevinden zich direct aan de noordzijde, aan de Klaprozenweg. De pont aan de Mt Ondinakade geeft een directe verbinding met het Centraal Station en de Houthavens. Samen met de bushaltes voldoet de hele werf aan de gemeentelijke vuistregel dat stedelijk gebied binnen 400 meter van een openbaar vervoer halte dient te vallen.

Toch zijn optimalisaties wenselijk, zeker bij een groeiend gebruikintensiteit van de werf. Prioriteit op korte termijn heeft het opvoeren van de frequentie van de bestaande pontverbindingen. Een reservering voor een extra pontaanlanding op de kop van de Van Riemsdijkweg wordt opgenomen voor bijvoorbeeld een snelle doorgaande verbinding met Zaanstad.

De busbereikbaarheid is verder te versterken. Bijvoorbeeld door de bus via de Van Riemsdijkweg het gebied binnen te halen met een extra halte bij de pontaanlanding. Een hele buslus door het werfgebied is niet nodig, en zou ook niet praktisch zijn. Bovendien zouden de lijnvoeringeisen (o.a. 50-km regime met vrijliggende fietspaden) een te zwaar stempel drukken op het karakter en het functioneren van de werf.

De lijnvoering is verder te optimaliseren bij ingebruikname van de Noord-Zuidlijn en de aanleg van de HOV-busverbinding via Klaprozenweg

("Noordtangent"). Aanleg van deze vrijliggende busbaan start volgens planning in 2012. Voor de langere termijn staat zelfs de mogelijkheid open van een metroverbinding vanaf het metrostation Van Hasseltweg via NDSM naar Zaanstad of naar Teleport aansluitend op de ringlijn.

Auto

Op basis van het Raamwerk heeft DIVV verkeersonderzoek uitgevoerd. Samenvattend is geconcludeerd dat nergens in de omgeving van de NDSM-werf grote congestie wordt verwacht. Op een aantal wegen zou enige congestie kunnen optreden, als gevolg van kruispunten met mogelijk ontoereikende capaciteit. Bij het definitieve ontwerp van de kruispunten en de afstelling van de verkeersregelininstallaties moet hiermee rekening worden gehouden. Indien de Bongerdverbinding niet zou worden gerealiseerd nemen de intensiteiten op de meeste wegen in de omgeving van de NDSM-werf licht toe. De verkeersafwikkeling verslechtert hierdoor enigszins, maar er wordt nog steeds nergens grote congestie verwacht. Geadviseerd wordt om bij het definitieve kruispuntontwerp en de afstelling van de verkeersregelininstallaties met deze iets hogere intensiteiten (als gevolg van het mogelijk niet realiseren van de Bongerdverbinding) rekening te houden, zodat deze extra verkeersbelastingen lokaal opgevangen kunnen worden.

kosten die hiermee samengaan dienen door de betreffende ontwikkeling opgebracht te worden. Ondergrondse parkeergarages t.b.v. de werkfunctie op blokniveau bemoeilijken de haalbaarheid van de twee grote collectieve parkeeroplossingen en helpen niet mee aan het mogelijk maken van dubbelgebruik. Hoewel niet op voorhand uitgesloten wordt daarom terughoudend omgegaan met het mogelijk maken van deze oplossing.

Bij de bouwaanvraag voor parkeervoorzieningen dient een nadere onderbouwing te worden geleverd waaruit blijkt dat de verkeersafwikkeling van de parkeergarage zodanig vlot verloopt dat zich geen files voordoen op de openbare weg.

Bij het minimaal te realiseren programma op NDSM-werf west zal er behoefte zijn aan ca. 1100 tot 1300 collectieve parkeerplekken. Bij programma maximalisatie kan dit oplopen tot maximaal ca. 2000 plekken. Daarnaast wordt (bij de ruimtereservering voor de parkeergarage op de Docklandsplot) rekening gehouden met de toekomstige parkeerbehoefte bij toekomstige herontwikkeling van NDSM-werf Oost.

Binnen de bouwvelden worden, tbv het woon-parkeren, ca. 600 tot 800 plekken gebouwd, oplopend tot maximaal ca. 1500 plekken bij programma maximalisatie.

De parkeerbehoefte die bij herontwikkeling van kavels op NDSM-werf Noord ontstaat wordt door de ontwikkelende partij zelf opgelost. Op eigen kavel, of binnen een met of door andere ontwikkelaars te ontwikkelen duurzaam parkeergebouw.

Parkeernormering

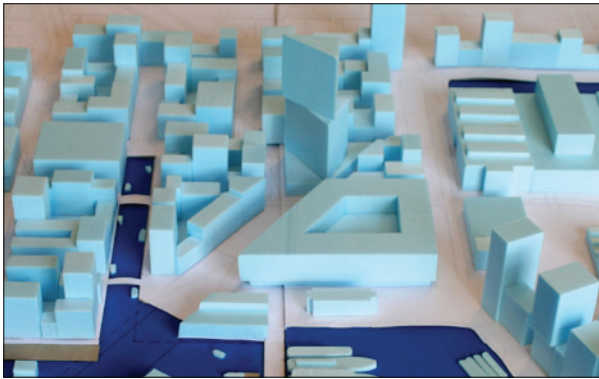
Voor het parkeren t.b.v. kantoren en bedrijven wordt uitgegaan van een B-locatienorm, met ca. 15 minuten afstand per openbaar vervoer tot A-locatie Centraal Station (excl. wachttijd) en 15 minuten tot de snelweg (A10). Dit betekent gemiddeld 1 parkeerplaats per 125 m² bvo voor kantoren en bedrijven. Formeel voldoet de NDSM-werf aan de B-locatie-criteria. Echter, de frequentie van bus- en pontverbindingen is aan de lage kant. Gemeente zal de B-locatienorm pas gaan handhaven vanaf het moment dat er sprake is van de volgende kwantificeerbare verbetering van het openbaar vervoer: intensivering van de pontverbinding en aanlag van de HOV-buslijn (Noordtangent) over de Klaprozenweg. In de tussentijd kunnen tijdelijke parkeerterreinen op maaiveld voorzien in de behoefte op basis van een ruimere normering.

Voor vrije sector-woningen wordt uitgegaan van gemiddeld 1 parkeerplaats per woning voor sociale huur-woningen gemiddeld 0,6 (excl. 0,25 bezoekersparkeren). Voor de overige functies wordt uitgegaan van de Amsterdamse parkeerkerncijfers conform de richtlijnen CROW (zie bijlage V). Tenslotte is er nog extra capaciteit in de straten van de werf West (ca 200 parkeerplaatsen) voor bezoekers of autodeelplekken. Introductie van een parkeerregime is voorwaardelijk voor het kunnen exploiteren van de collectieve parkeergarages. Voor evenementen zijn

specifieke maatwerkoplossingen per evenement vereist.

Herijking

Realisatie van alle geplande woningen op de NDSM-werf zal een lange doorlooptijd kennen. In de tussentijd verandert de wereld. De kwaliteit van het openbaar vervoer, technologie op het gebied van schone automotoren, of gebruikspatronen van autoverkeer zullen zich de komende jaren verder ontwikkelen. Mogelijk blijkt het concept van centrale parkeervoorziening ook voor bewoners aantrekkelijk. Daarom wordt de nu ingezette parkeerstrategie over 5 jaar, dan wel na realisatie van ca. 500 woningen, geëvalueerd en mogelijk bijgesteld.



Stedelijk bouwen in hoge dichtheid



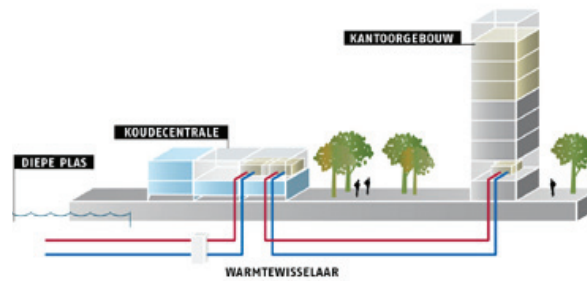
Hemelwater horizontaal vasthouden in gebied en gebruiken



en/ of verticaal



Functieflexibel bouwen: netto bouwhoogte 3.30m; bouwdiepte 15m.



Warmte/ koudeopslag (prioriteit: warmtenet)



Intensiveren OV te water

2.13 Duurzaamheid

De grootste duurzaamheidslag wordt gemaakt doordat het plan op intensieve wijze een centraal gelegen vrijgevallen en vervuilde industriële locatie hergebruikt en transformeert in hoge stedelijke dichtheid. Het realiseren van veranderbare gebouwen met ruime verdiepingshoogten is hierbij een ambitie die gemeente en ontwikkelaar delen.

Het hergebruik van de industriële monumentale gebouwen wordt verder uitgebouwd en ondersteund. Hetzelfde geldt voor de duurzame initiatieven en die door de huidige gebruikers zijn geïnitieerd: de NDSM-energiemaatschappij, de New-Energy expo en biobrandstofpomp. Experimenten die de NDSM-werf onderscheiden en waar ook in de toekomst ruimte aan geboden wordt.

Mede doordat de werf slechts vanaf één zijde per auto bereikbaar is, is de uitbouw van het openbaar vervoer belangrijk met een centrale rol voor de fietspont (zie ook paragraaf 3.10 verkeer en vervoer en bijlage II.o: resultaten onderzoek duurzame mobiliteit).

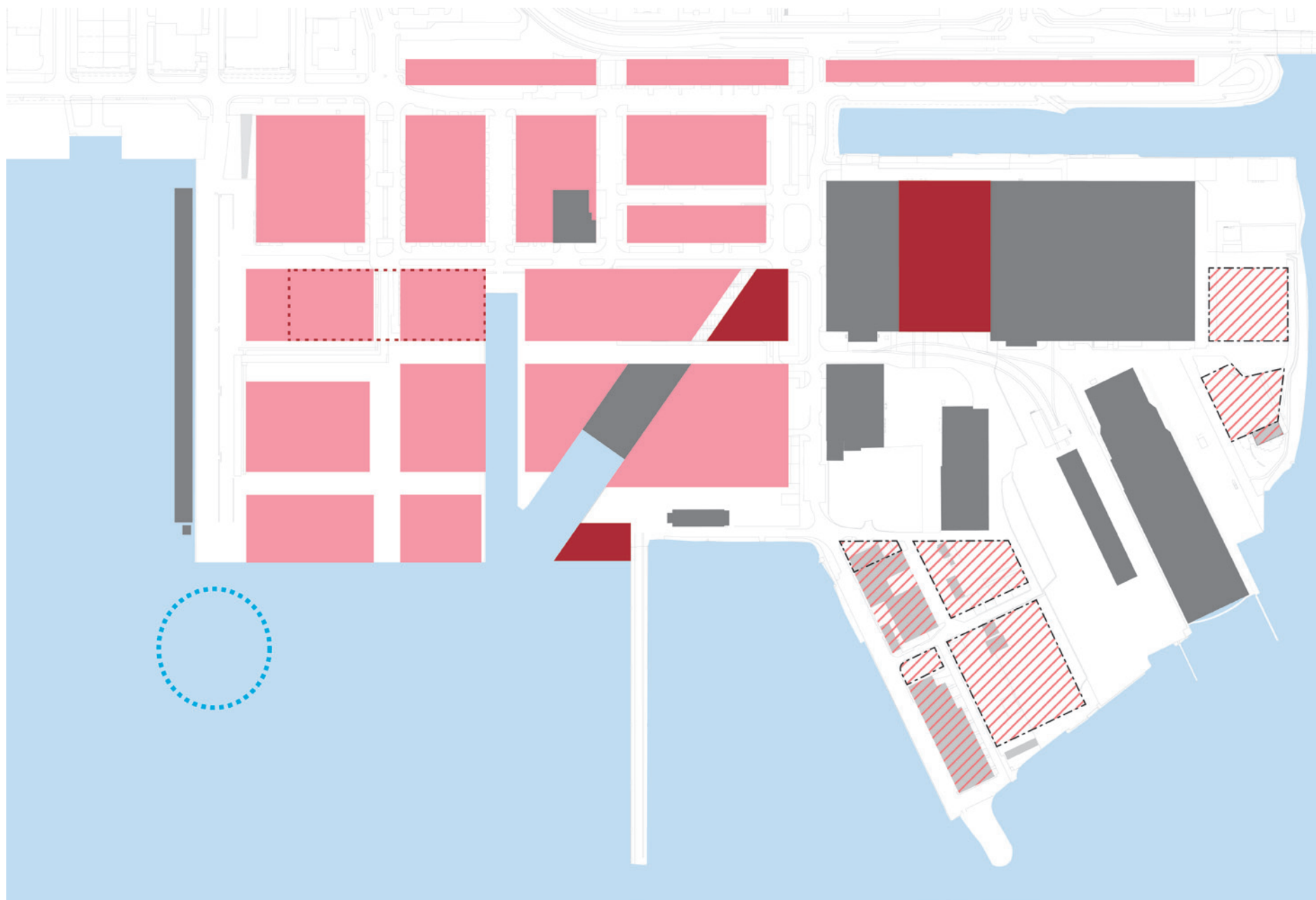
In de uitvoeringsfase zal dit aspect nader worden uitgewerkt.

Bouwplannen zullen worden getoetst aan het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Randvoorwaarden, waarbij de (in 2015 tot bijna klimaatneutraal) EPC-norm het belangrijkste sturingsinstrument is.

Door stadsdeel Noord, ontwikkelende partijen (niet zijnde Amsterdam Waterfront en MediaWharf) en WestPoort Warmte is in 2008 een contract getekend voor de realisatie van een stadsdeelbreed warmtenet. De NDSM werf maakt onderdeel uit van de business case waarop het warmtenet gebaseerd is. De woningen en de utiliteitsbouw worden op dit warmtenet aangesloten. Deze verplichting is vastgelegd in de Amsterdamse bouwverordening. Mogelijk is een combinatie met warmte-koude opslag te zoeken.

Kansen liggen er op het gebied van groene daken en Industrieel, Flexibel en Demontabel (IFD) bouwen.

In het bijlagenboek zijn dit gemeentelijk beleid en ook de ambities van het stadsdeel en de kansen op het gebied van duurzaamheid verder uitgewerkt in bijlage II.e.

*Deelgebieden*

3. Welstandskader

3.1 Algemeen

Het welstandskader is bedoeld om handvatten aan te reiken voor beeldkwaliteit van de bebouwing op de NDSM-werf. De kaders die worden gesteld sluiten aan op het historische en huidige karakter van de werf, maar bieden ook de mogelijkheid nieuwe impulsen aan het beeld van de werf toe te voegen. Het streven is naar een intensief stedelijk en creatief gebied met een hoge mate aan variatie. Er is geen vaste ontwikkelvolgorde en ook geen vaststaand eindbeeld.

Historie

De NDSM-werf wordt gekenmerkt door de locatie aan het IJ en een roemrijke geschiedenis als scheepswerf. In de hoogtijdagen werd de werf bevolkt door loodsen en werkplaatsen in alle maten, enorme kranen en gigantische schepen op de hellingbanen en in het IJ. In vogelvlucht zag de werf er uit als een samenspel van onsamenhangende bouwvolumes, maar in plattegrond was het een helder en efficiënt productieproces. Deze geschiedenis is nog altijd voelbaar in het monumentale ensemble van loodsen en hellingbanen, en zal ook in de toekomst een belangrijke drager van de werf blijven.

Heden

Na het faillissement van de werf is een aantal gebouwen buiten gebruik geraakt. Nieuwe gebruikers hebben langzamerhand hun intrede gedaan. Delen van de werf zijn herontwikkeld als

bedrijventerrein en andere delen zijn door lokale initiatieven tot ontwikkeling gekomen. Deze organische herontwikkeling van het gebied heeft sterk bijgedragen tot het huidige succes van de werf. Het streven is om het organische karakter te behouden.

Toekomst

De NDSM-werf profileert zich als een gebied met veel vrijheid. Voor de werf is een ruimtelijk kader gemaakt waarin enkel de meest noodzakelijke elementen zijn vastgesteld, zoals de openbare ruimte, de verkeersafwikkeling en de positie van hoogbouw en een aantal voorzieningen. Binnen dit raamwerk is veel vrijheid voor ontwikkeling. Vrijheid voor expressie is belangrijk, maar er moet voorkomen worden dat gebouwen elkaar en mate name de historische bebouwing gaan overschreeuwen, zeker nu de historische bebouwing steeds minder ademruimte om zich heen zal krijgen.

Deelgebieden

De bebouwing op de werf is ingedeeld in een aantal verschillende deelgebieden. De basis wordt gevormd door de historische bebouwing. Het grootste deel van de nieuwe bebouwing zal bestaan uit samengestelde bouwblokken. Daarnaast is een aantal locaties aangegeven voor bijzondere bouwtypen, zoals het hoogteaccent en de collectieve parkeergarages. Tot slot zijn er aparte welstandscriteria gesteld voor bebouwing op het water.

Referenties historische bebouwing



Toevoeging in samenhang met de bestaande bebouwing



Nieuwe toevoeging in contrast met de historische bebouwing



Nieuwe toevoeging losgehouden van de bestaande bebouwing



Nieuwe toevoeging los van de historische bebouwing



Oorspronkelijke constructie in het zicht



Beleving van de oorspronkelijke maat

3.2 Historische bebouwing

De historische bebouwing is een beeldbepalend element van de NDSM-werf en moet duidelijk aanwezig blijven in het beeld en de beleving van het gebied. Nieuwe toevoegingen zijn toegestaan, maar alleen wanneer ze een meerwaarde opleveren voor de beleving van de historische bebouwing.

Hoofdobbouw

De historische bebouwing voert de boventoon in het beeld. Nieuwe toevoegingen en aanpassingen zijn goed te onderscheiden van de historische bebouwing en mogen deze niet overschaduwten.

Plint

De plint is een uniform onderdeel van de gevel. Aanpassingen aan de plint mogen om de toegankelijkheid en relatie met de openbare ruimte te vergroten, maar met respect voor de bestaande bebouwing. Nieuwe te openen elementen in de plint refereren aan het industriële karakter van de werfgebouwen, ze zijn robuust en met een zekere overmaat ontworpen.

Gevelcompositie

De gevel van de historische bebouwing is over het algemeen functioneel en onderdeel van de structuur van de opbouw. Nieuwe toevoegingen zijn te onderscheiden van de historische bebouwing.

Dak

De daken van de historische bebouwing worden over het algemeen gebruikt voor lichtinval. Waar dit het geval is dient deze functie gehandhaafd te blijven.

Daken van nieuwe toevoegingen hebben een hoog afwerkingsniveau en hebben bij voorkeur een toegevoegde waarde voor de gebruikers.

Materiaalgebruik & detaillering

Het sobere, doelmatige materiaalgebruik van de historische bebouwing moet in ere worden gehouden. Nieuwe toevoegingen kunnen echter afwijkend van de historische bebouwing gematerialiseerd worden. De voorkeur gaat uit naar 'eerlijke' materialen zoals hout, staal en glas.

Richtlijnen monumentaal industrieel erfgoed

De richtlijnen NDSM-werf Oost 'maart 2006' (NDSM-werf Oost als monumentaal industrieel erfgoed, toetsingskader voor welstand en monumenten) blijven onverkort van kracht (zie bijlage X).



Historische bebouwing

Referenties nieuwe bebouwing



Opbouw uit eenvoudige volumes



Intensief dakgebruik



Expressie van de constructieve opzet



Overmaat en industrieel karakter in de plint



Confrontatie van grote en kleine bouwvolumes



Terughoudende vormgeving van parkeerentrees

3.3 Nieuwe bebouwing

Kenmerkend voor de werf is de 'ruime jas'. Gebouwen zijn geen nauwsluitend maatpak, maar zijn ruime omhullingen die veranderingen van functie in de tijd mogelijk maken. Nieuwe bebouwing moet hier zoveel mogelijk op aansluiten.

Industrieel karakter

Robuustheid en soliditeit van de gebouwen bepalen het industriële karakter. Leidend aspect om dit karakter tot uitdrukking te laten komen in de architectuur van de gebouwen is een keuze en consistente uitwerking van één van deze twee gevelconcepten:

- Het benadrukken van de wandkarakteristiek van de gevel, waarbij de maat en de proporties van de raamopeningen zodanig gekozen is dat de eenheid van de wand gewaarborgd blijft. De continuïteit van de wand vormt het hoofdmotief;
- Het bekleden en daarmee tonen van de structuur van het gebouw. Betonnen of stalen cascostructuren die met baksteen, betonelementen, staal en glas zijn ingevuld. Binnen deze opzet is een meer plastische geleiding van de gevel mogelijk.
- Aspecten die daarnaast dit gewenst karakter kunnen versterken zijn:
 - gebouwconstructie (afleesbaar);
 - buitenruimten (geïntegreerd onderdeel);

- gevelreliëf (beperkt vs dramatisch);
- materiaalgebruik (moderne materialen: baksteen, beton, staal, glas);
- kleurgebruik (materiaaleigen v.s. opvallend);
- toegangen (grote en kleine schaal).

Hoofdobbouw

De bouwvelden van Werf-west en Werf-noord zijn vanaf alle zijden beleefbaar als opgebouwd uit meerdere afzonderlijke gebouwen. Uitzonderingen hierop vormen de bouwvelden van Werf-oost en de bijzondere bouwtypen. Deze mogen opgebouwd zijn uit één gebouw. Gebouwen zijn over het algemeen opgebouwd uit eenvoudige geometrische volumes. Incidentele uitkragingen en balkons buiten de rooilijn zijn mogelijk. Het streven is naar een variatie en confrontatie in vorm en maat van de afzonderlijke gebouwen en bouwdelen, refererend aan de oorspronkelijke beleving van de werf waar immense schepen naast kleine loodsen en werkplaatsen stonden.

Hoogteaccenten

Hoogbouwaccenten staan los van elkaar en niet aan dezelfde zijde van een bouwveld. De positie van de hoogbouwaccenten dient zorgvuldig gekozen te worden zodat een balans ontstaat tussen straatbeeld, schaduwwerking en zichtlijnen op het water.

Hoogteaccenten tot 45m en 60m hebben een footprint niet groter dan 1.000 m². Het hoogteaccent tot 120m heeft een footprint niet groter dan 1.600m². Hoogteaccenten hebben een bepaalde slankheid en manifesteren zich van de begane grond tot aan de top als eenheid. Ze hebben het karakter van puntbebouwing waarbij als richtlijn geldt dat de verhouding van de lengte en de breedte van de plattegrond niet groter is dan 2:1, dit om wandwerking te voorkomen.

Plint

De plint sluit aan bij de hoofdobbouw, ze onderscheidt zich in maat en vorm van de plinten van de overige bouwvolumes in het bouwveld. De plint kent een sterke relatie met de openbare ruimte en is uitnodigend vormgegeven. De plint kan voor het grootste deel verschillende functies absorberen, zodat uitwisseling van functies zoals werken, winkelen en voorzieningen in de tijd mogelijk is. Plasticiteit in de plint is gewenst om aan te sluiten bij de menselijke maat en eentonige gevelvlakken te voorkomen. Eventuele luifels maken geïntegreerd deel uit van het gevelontwerp.

Gevelcompositie

Gebouwen zijn alzijdig ontworpen, er zijn geen achterkanten naar de openbare ruimte. De gevelopbouw is consequent en goed van verhoudingen. Geen loze geveldifferentiatie.

Reclame-uitingen

Reclame-uitingen hebben slechts betrekking op een pand of de gebruikers daarvan. Ze maken integraal onderdeel uit van de gevelarchitectuur en voegen zich in het gevelontwerp. Reclame-uitingen zijn terughoudend in het gebruik van kunstlicht.

Dak

Door de grote variatie in gebouwhoogtes vormen de dakoppervlakken vanuit gebouwen een belangrijk onderdeel van de beleving van de werf. Daken dienen dan ook integraal mee ontworpen te worden. Platte daken zijn over het algemeen toegankelijk en hebben een toegevoegde waarde voor de gebruikers. Duurzame voorzieningen zoals groen, zonnepanelen en windturbines worden gestimuleerd. Installaties zijn architectonisch vormgegeven of opgenomen in het bouwvolume.

Parkeren

Het parkeren in de bouwvelden kan zowel onder, op of boven het maaiveld plaatsvinden. Parkeerentrees zijn ingetogen vormgegeven en terughoudend in de gevel aanwezig. Toegangen hebben een zo beperkt mogelijke breedte om dode plinten te voorkomen. Geparkeerde auto's mogen zichtbaar zijn in de gevel boven de plint.

Materiaalgebruik & detaillering

Het materiaalgebruik van de nieuwe bebouwing sluit aan bij het industriële karakter van de werf. Voorkeur gaat uit naar beton, steen, metaal en glas. De gevel weerspiegelt de constructieve of functionele opzet van het gebouw, waarbij het ene gebouw uit zware materialen als steen en beton opgebouwd kan zijn, terwijl het naastgelegen gebouw een tijdelijk, demontabel karakter kan hebben bestaande uit staal en glas waarbij aansluitingen tussen bouwdelen expressief vormgegeven zijn. Hout en andere materialen kunnen ook toegepast worden, maar dienen beperkt te worden gebruikt. Spiegelglas is niet toegestaan. Toegepaste materialen zijn duurzaam en verouderen mooi. Er mag een rijk kleurenpalet gebruikt worden, maar het kleurgebruik mag niet schreeuwerig worden.

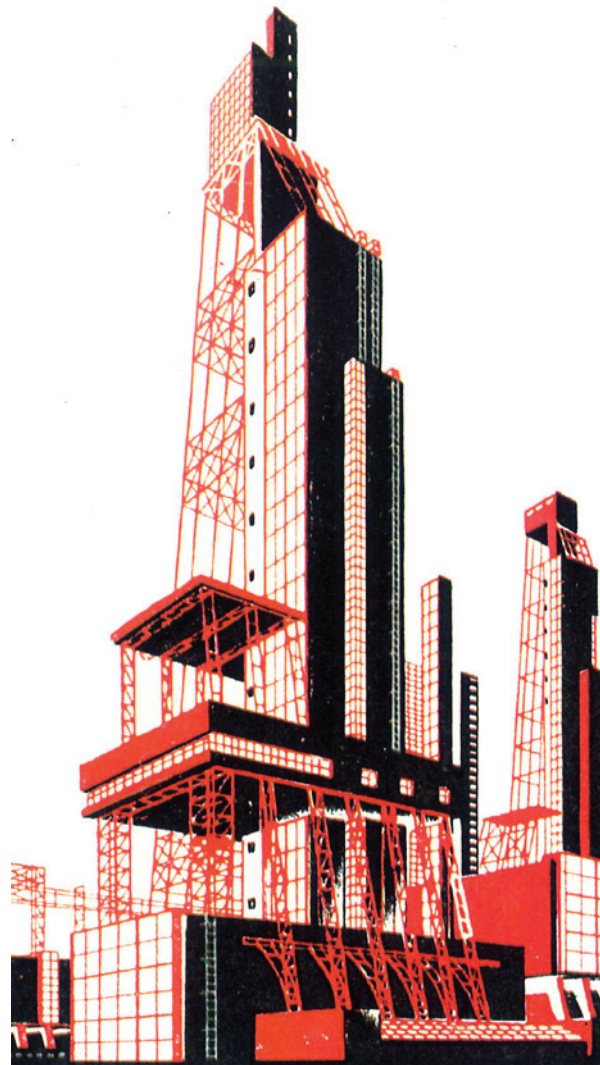
Referenties bijzondere bouwtypen



Vrije vorm en expressieve gevel



Ruime, overzichtelijke plint



Hoogteaccent met constructieve referentie



Paviljoen aan het water



Zichtbaarheid parkeerfunctie in de gevel

3.4 Bijzondere bouwtypen

Een aantal bouwvelden bevat bijzondere bouwtypen. Hiervoor gelden naast de richtlijnen voor nieuwe bebouwing een aantal aanvullende richtlijnen. Bouwvelden met bijzondere bouwtypen hoeven niet opgebouwd te worden uit meerdere bouwdelen, ze kunnen monolithisch van karakter zijn. De plinten zijn publiek geprogrammeerd en hebben een ruime verdiepingshoogte. Eventuele doorsteken door de gebouwen zijn ruim en licht vormgegeven. Onderstaand zijn de aanvullende richtlijnen per bijzonder bouwtype omschreven.

Parkeergebouwen

Twee collectieve parkeergebouwen zijn onderdeel van de bijzondere bouwtypen en vormen belangrijke schakels in het stedenbouwkundig ontwerp. Ze moeten dan ook duidelijk herkenbaar zijn als parkeergebouwen.

De entrees van de collectieve parkeergarages zijn ruim en duidelijk herkenbaar in de gevel. Dit geldt voor zowel voertuigen als voetgangersentrees. De parkeerfunctie moet duidelijk herkenbaar zijn in de gevel.

Voor het parkeergebouw Werf-oost geldt dat het gebouw onderdeel is van een reeks met de naastgelegen Lasloods en Scheepsbouwloods. De onderbouw van het parkeergebouw steekt niet uit boven deze historische loodsen. Een eventuele opbouw moet ten opzichte van dit ensemble terughoudend ontworpen zijn.

Hoogteaccent tot 120m

Het hoogteaccent heeft een belangrijke functie als landmark voor de werf. Het hoogteaccent zal een relatie aangaan met de overige hoogbouwaccenten aan het IJ, specifiek met de hoogbouw op de Buiksloterham. Het is onderdeel van dit ensemble maar het moet zich onderscheiden van de overige hoogbouw en representatief zijn voor het creatieve en industriële karakter van de werf. De nadruk in de gevel ligt hierbij op de verbeelding van de constructieve opzet, waarbij luchtigheid en slankheid worden nagestreefd. Het hoogteaccent laat zich inspireren door de historische kraan op Werf-oost maar mag deze niet overschreeuwen. Eventuele balkons zijn onderdeel van de hoofdobbouw. Installaties zijn opgenomen in het bouwvolume.

Havengebouw

Het havengebouw staat op het land maar heeft een sterke relatie met de bebouwing en activiteiten op het water. Voor het havengebouw gelden dan ook de welstandscriteria voor bebouwing op het water.

Nr	Functie
1	Parkeergebouw Werf-west
2	Parkeergebouw Werf-oost
3	Hoogteaccent tot 120m
4	Havengebouw



Bijzondere bouwtypen

Referenties bebouwing op water



Sterke relatie met het water



Lichte materialen en plasticiteit in de gevel



Referentie aan nautisch verleden

Referenties tijdelijke bebouwing



Hergebruik van bestaande objecten



Vrije vormen en gebruik van de openbare ruimte



Referentie aan nautisch verleden

3.5 Bebouwing op water en tijdelijke bebouwing

Uitgangspunt is dat er buiten het Nautisch Centrum geen gebouwen in of op het water zijn toegestaan. Op het water ontstaat een levendige wereld met schepen, die zich ook in functie van het landdeel van de werf onderscheiden.

Bebouwing op het water

Locatie

Bebouwing op het water is uitsluitend toegestaan binnen de op de kaart aangegeven locatie.

Hoofdobbouw

Het gebouw is ontworpen als icoon in de omgeving en alzijdig ontworpen. Achterkanten moeten worden voorkomen. Buitenruimtes, steigers en dergelijke zijn een pré.

Gevel

De gevels hebben over het algemeen een open karakter. Plasticiteit in de gevels is gewenst. Voorkomen moet worden dat een gesloten doos op het water staat.

Dak

Het dakoppervlak van het gebouw op het water vormt vanuit de omliggende gebouwen op het land een belangrijk beeldbepalend element. Daarom is het dak een integraal onderdeel van het ontwerp. Duurzame voorzieningen zoals groen, zonnepanelen en windturbines worden gestimuleerd. Installaties zijn architectonisch vormgegeven of opgenomen in het bouwvolume.

Materiaalgebruik & detaillering

Toegepaste materialen zijn duurzaam en verouderen mooi. Voorkeur gaat uit naar gebruik van lichte materialen zoals hout, doek en metalen plaatmateriaal, die benadrukken dat het om drijvende bebouwing of bebouwing op palen gaat. Aansluitingen van materialen kunnen expressief vormgegeven worden, refererend aan scheepsdetaillering. Zware materialen als steen en beton zijn niet gewenst. Kleurgebruik mag expressief zijn maar niet overheersend.

Reclame-uitingen

Reclame-uitingen zijn kleinschalig en zijn zodanig uitgevoerd dat geen overheersende invloed op de omgeving uitgaat. Reclame-uitingen zijn integraal ontworpen met het gebouw.

Tijdelijke bebouwing

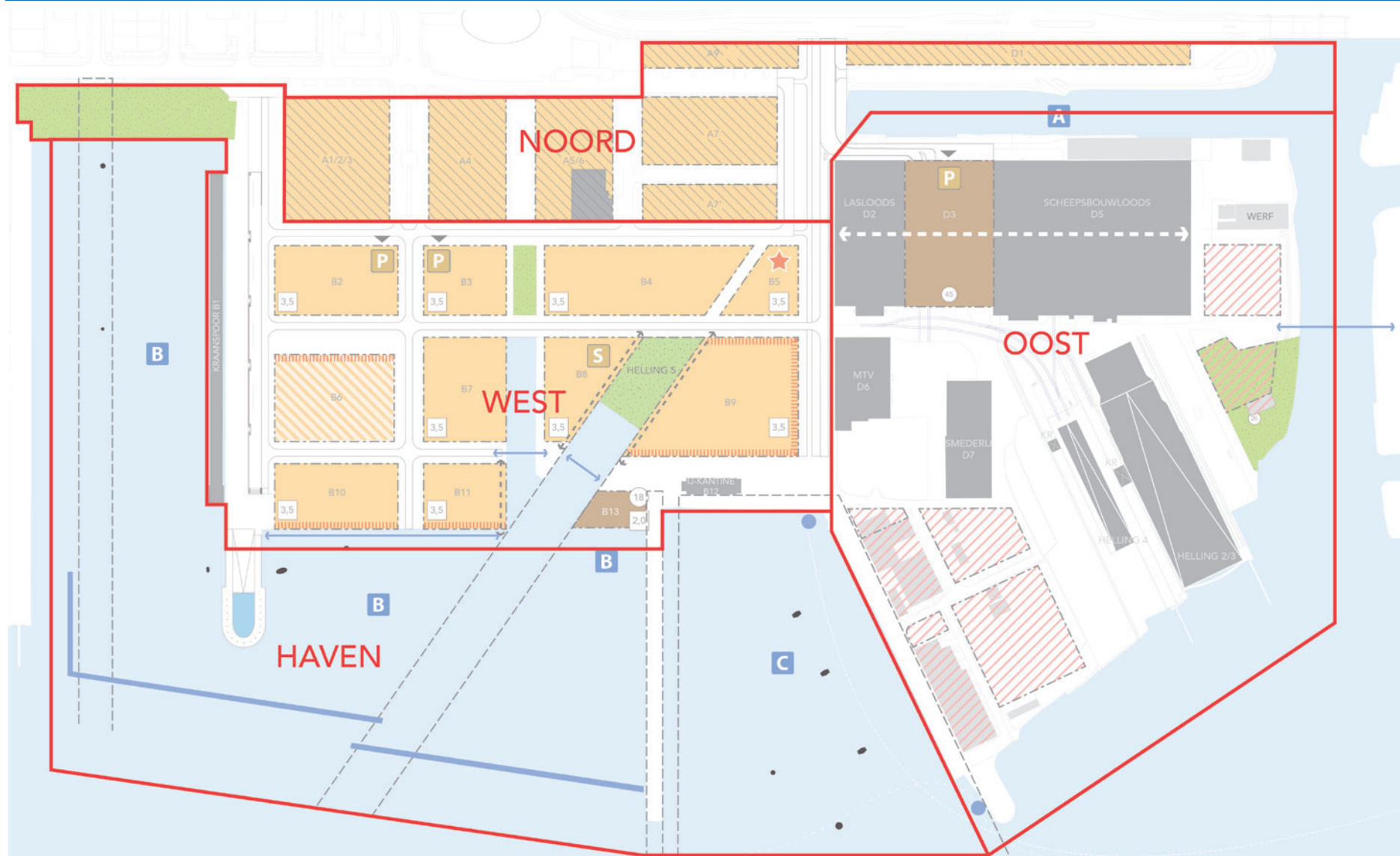
Tijdelijke bebouwing kan in principe overal op de werf plaatsvinden, zowel op de bouwvelden als in de openbare ruimte. Tijdelijke bebouwing wordt uitgevoerd in prefab of zijn industrieel demontabel met een fundering op staal. Met name op de werf Oost zijn kansen voor tijdelijke bebouwing tot maximaal 10 jaar. Locaties hiervoor zijn aangegeven op bijgaande kaart.



Bebouwing op het water



Tijdelijke bebouwing werf Oost tot max 10 jaar



Plankaart met
plangrenzen

4. Haalbaarheid

4.1 Ontwikkelingsstrategie

In de afgelopen jaren is er tijd en geld gestoken in het conserveren van het erfgoed van de NDSM-werf. Ook is er geïnvesteerd in het saneren en bouwrijp maken van delen van de werf voor herontwikkeling, met name op het westelijk deel van de werf. Inzet van het Investeringsbesluit is allereerst deze rentedragende investeringen te laten renderen. Actieve herontwikkeling van overige delen wordt in principe stopgezet, conform de gemeentelijke herprioritering van bouwprojecten "Projectenschouw: Na de bouwstop verstandig verder". Zo blijft met een verstandige fasering de NDSM-werf bijdragen aan de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever als een zich vernieuwend woon- en werkmilieu. Concreet betekent dit het volgende:

NDSM-werf Oost

De gemeente onderneemt geen actieve planontwikkeling. Alleen de herontwikkeling van de monumentale loodsen (de Smederij, de Lasloods/D3 en de Scheepsbouwloods) wordt doorgezet. Hiervoor lopen erfpacht uitgiften/aanbiedingen, die gefaseerd worden uitgevoerd. De uitvoering van de Timmerwerkplaats en de Scheepsbouwloods is (grotendeels) gereed. De uitvoering van de Smederij is gestart en voor het overig deel zal de uitvoering binnen afzienbare tijd gebeuren. Ten behoeve van de realisatie van de aangrenzende openbare ruimte zal de gemeente de bijbehorende investeringen moeten doen.

Op de op de Plankaart aangegeven velden wordt tijdelijke bebouwing mogelijk gemaakt. Omdat investeringen in tijdelijke initiatieven veelal pas rendabel zijn na 5 jaar zal in het plan ruimte worden opgenomen voor tijdelijke initiatieven tot max.10 jaar.

Het overige gebied en de hellingen worden zo ingericht dat ze in afwachting van verdere ontwikkelingen dienst kunnen blijven doen als festivalterrein. Hierbij worden kosten gemaakt die nodig zijn om het gebied schoon heel en veilig te kunnen houden en te kunnen gebruiken voor evenementen. Voor dit beheer, onderhoud en programmering is een contract afgesloten met de stichting beheer NDSM-werf Oost. Het achterwege laten van dit onderhoud zou er toe leiden dat (grote) delen van het terrein buiten gebruik gesteld moeten worden. Dit zou de ontwikkelmogelijkheden voor de NDSM als geheel ernstig schaden

NDSM-werf West

Voor het westelijk deel van werf West is de planontwikkeling dusdanig ver gevorderd (namelijk volledig bouwrijp gemaakt), dat de gemeente actief doorgaat met het ontwikkelen hiervan. Met het ontwikkelen van het gedeeltelijk nog niet gesaneerde centrale deel van de werf wordt zeer terughoudend omgegaan. Alleen investeringen die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van de bouwrijpe velden van West, zoals de reeds aangelegde tijdelijke

verbinding naar de pont, kunnen noodzakelijk geacht worden. Dit zou ook kunnen gelden voor verbetering van sociale veiligheid, levendigheid, of het voorzieningenniveau van de Werf, al dan niet in tijdelijke vorm. Het 6 puntenplan (met de ontwikkeling van B9 en B13) is hierin limiterend.

Nautisch kwartier

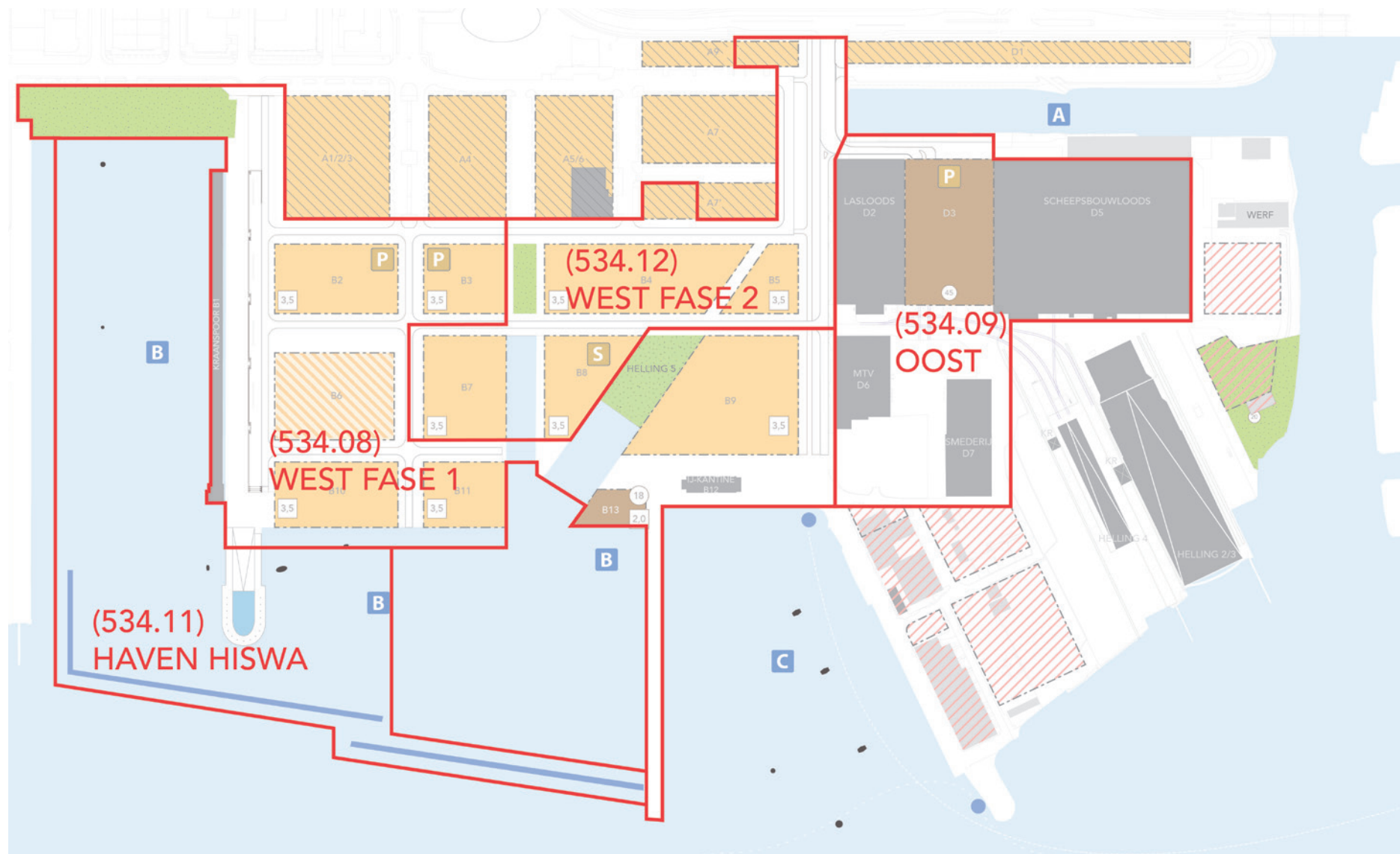
Voor het Nautisch kwartier geldt dat om de jaarlijkse Hiswa te water voortaan op de NDSM te doen plaatsvinden er door gemeente geïnvesteerd moet worden in de aanleg van een golfbreker. Voor de realisatie van het nautisch programma worden geen gemeentelijke financiële reserveringen gepleegd.

NDSM-werf Noord

Hiervoor geldt dat de gemeente pas actief wordt bij initiatieven van de marktpartijen. De gemeente verricht haar publieke taken bij concrete bouwplannen, mits die passen binnen het ruimtelijk kader van het Investeringsbesluit.

Ontwikkeling in kleine eenheden

Bouwvelden kunnen in kleinere eenheden ontwikkeld worden, hetgeen in het huidige economisch klimaat bevorderlijk voor ontwikkeling kan zijn. Dan moet echter wel voorkomen worden dat in de eindfase van de realisering van een bouwveld zou blijken dat de taakstellende dichtheid (en samenhangende grondwaarde) niet meer gehaald kan worden. Daartoe geeft de gemeente op bouwveld-niveau de taakstellende



- actieve transformatie in stappen
 - passieve transformatie zonder gemeentelijk initiatief
 - tijdelijke exploitatie / tijdelijke bebouwing
 - historisch erfgoed
- voor overige aanduidingen zie plankaart

Ontwikkelstrategie
met grenzen GREX

randvoorwaarden aan. De ontwikkelaar dient bij een concreet (deel) bouwplan aan te tonen dat daarmee de taakstelling voor het bouwveld realiseerbaar blijft.

6-Puntenplan

De ontwikkelaars (AWF en MediaWharf) hebben aangegeven op verschillende plekken te willen starten met ontwikkelen. Dit is vertaald in het zgn. 6-puntenplan.

Het 6-puntenplan omvat de volgende projecten:

- Bouwvelden B10/B11;
- Bouwveld B2;
- Bouwveld B13;
- Bouwveld B9;
- Smederij;
- Lasloods en D3.

Twee ontwikkelingen (B9 en B13) wijken hiermee af van de 'projectenschouw'. Gemeente verbindt als voorwaarden voor de ontwikkeling van deze velden dat er voldoende zekerheid is over opbrengsten tegen over de te plegen voorinvesteringen.

Uit oogpunt van geluidafscherming zal het 6-puntenplan ook leidend zijn binnen het op te stellen bestemmingsplan: Realisatie van bebouwing op andere dan in het 6 puntenplan opgenomen kavels is pas mogelijk na voltooiing van geluidafschermende bebouwing op B2, B10, B11, B9 en B13.



6-puntenplan

4.2 Financiële haalbaarheid

Binnen de plangrens van de NDSM worden bij dit investeringsbesluit totaal 3 grondexploitaties onderscheiden. Dit zijn de drie gebieden waar de gemeente actief betrokken is bij de ontwikkeling en zelf een grondexploitatie voert. De grenzen van deze grondexploitaties zijn aangegeven op de plankaart met grexgrenzen op blz. 52. De drie grondexploitaties hebben een gezamenlijk negatief resultaat van € 20,6 mln.

De totale kosten van bodemsanering voor de drie grondexploitatie gebieden worden geraamd op 2,6 mln. Om de bodemsaneringskosten te beperken is ondergronds parkeren als principe verlaten ten gunste van geconcentreerd bovengronds parkeren voor de niet-woon functies en per blok bovengronds voor de woonfuncties. Zowel het tekort van de grondexploitaties als de bodemsaneringkosten komen ten laste van het gemeentelijk vereveningsfonds.

4.3 Onderzoeksresultaten

Om de haalbaarheid van de in dit Investeringsbesluit mogelijk gemaakte ontwikkeling aan te tonen zijn, o.a. in het kader van de m.e.r.-procedure, diverse (milieu)onderzoeken en toetsen uitgevoerd waaronder:

- verkeer, verkeerslawaaï en luchtkwaliteit;
- industrielawaai;
- evenementenlawaaï
- bodemsanering en grondbalans;
- water;

De uitkomsten van deze onderzoeken zijn uitgebreid weergegeven in Bijlage II en leiden niet tot belemmeringen voor de uitvoering van dit Investeringsbesluit. Wel wordt op onderdelen richting gegeven door de onderzoeksresultaten. Meest in het oog springende conclusies zijn hieronder samengevat.

Verkeer, verkeerslawaaï en luchtkwaliteit

Bij realisatie van het in dit Investeringsbesluit mogelijk gemaakte programma treedt in 2020 voor enkele wegvakken slechts in geringe mate congestie op. Geen zorgwekkende conclusie dus. Eén van de uitgangspunten van dit onderzoek was echter een verdubbeling van de Klaprozenweg (2x2 rijstroken). Inmiddels is bestuurlijk gekozen voor een profiel van 2x1 rijstrook met vrij liggende busbanen. Vervolgonderzoek moet uitwijzen wat hiervan de consequenties voor de NDSM-werf zijn. Op een aantal gevels (met name bij de Klaprozenweg) is de geluidbelasting door verkeerslawaaï hoger dan 63 dB(A), waardoor alleen woningbouw mogelijk is met adequate bouwkundige voorzieningen. Voor een aanzienlijk aantal gevelwanden zal een hogere waarde

moeten worden verleend om wonen mogelijk te maken omdat de geluidbelasting boven de 48 dB(A) ligt.

Industrielawaai

Nieuwbouw oostelijk van en uitkijkend op het Kraanspoor en nieuwbouw op de zuidoevers van werf West kan alleen een geluidgevoelige bestemming (zoals wonen) krijgen als adequate bouwkundige voorzieningen worden getroffen. Het zelfde geldt voor torens van 45 of 60 meter in de zones hier direct achter. De geluidbelasting, veroorzaakt door Westpoort, is op deze gevels hoger dan 55 dB(A). Toepassing van de zeehavennorm, waarbij tot 60 dB(A) zonder bouwkundige voorzieningen woningen gerealiseerd kunnen worden is voor Westpoort niet mogelijk; wel voor Shipdock. Overigens zal voor grote delen van de NDSM-werf hogere waarden moeten worden aangevraagd, omdat het geluidsniveau hier boven de 50 dB(A) ligt.

Evenementenlawaaï

Wonen aan de Van Riemsdijkweg op werf Oost blijkt mogelijk. Onder voorwaarde dat maximaal 12x per jaar op de hellingen evenementen plaatsvinden tot 23h00 met een muziekniveau op de hellingen van maximaal 120 dB(A).

Bodemsanering en grondbalans

Op de NDSM-werf west wordt een leeflaag aangebracht bestaande uit schoon zand op de verontreinigde grond. Hierdoor stijgt de maaiveldhoogte op de centraal gelegen delen naar 2,9 m+NAP. Op verlaagd aangelegde delen wordt grond ontgraven het indien mogelijk herschikt. Op de NDSM werf oost wordt in

verband met de te handhaven bebouwing het huidige maaiveld minimaal opgehoogd tot 1,5 m+NAP. Hier wordt met name gebruik gemaakt van een afdekconstructie in de vorm van gesloten verharding met een zo dun mogelijke schone laag zand onder de verharding. Uitgangspunt is dat er geen additionele ondergrondse parkeergarages worden gerealiseerd. Totaal komt zo nog ca. 80.000 m³ sterk verontreinigde grond vrij, waarvan ca. tweederde wordt herschikt in de drie aanplempingen en de rest wordt afgevoerd en verwerkt. Voorwaarde voor het herschikken in de aanplempingen is dat deze tijdig beschikbaar zijn voor het verwerken van de grond. Watercompensatie van deze aanplempingen is in overleg met Rijkswaterstaat gevonden in de Noorder IJ-plas.

Water

Voor de NDSM-werf is een waterparagraaf opgesteld door het Ingenieursbureau Amsterdam. Conclusie uit dit onderzoek is dat de geohydrologische situatie van de NDSM-werf in de toekomst op een acceptabel niveau zal komen indien een aantal maatregelen worden getroffen:

- Verticale kadeconstructies moeten waterdoorlatend worden uitgevoerd;
- Op de NDSM-werf Oost moet de inzigging geminimaliseerd worden. Ter plaatse van toekomstige woonbebouwing moeten in de wegen voldoende diepe cunetten worden aangebracht, die afwateren op het IJ;
- Het te bebouwen plandeel tussen helling 4 en de Van Riemsdijkweg wordt 20 cm opgehoogd.

4.4 Hoogbouw Effect Onderzoek

In kader van een goede ruimtelijke ordening is in een Hoogbouw Effect Onderzoek uitgevoerd (zie bijlage VII).

Het rapport bevat:

- een toetsing aan het hoogbouwbeleid,
- de effecten op hoogtebeperkingen rond Schiphol en PPT-straalpaden,
- effecten op: het stadslandschap, de stedenbouwkundige structuur,
- effecten op: schaduwwerking, windklimaat, uitzicht en privacy en sociale veiligheid in de directe omgeving.

Hieronder zijn de onderzoeksresultaten en het advies samengevat.

Slotconclusies

Hoogbouwbeleid

Dit Hoogbouw Effect Onderzoek voldoet aan de eisen die in de Structuurvisie Amsterdam 2040(1) worden gesteld aan een Hoogbouw Effect Rapportage (HER). De herontwikkeling van de NDSM-werf in een stedelijke functiemix in hoge dichtheid met hoogbouwaccenten is conform de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Effecten op Schiphol en KPN-straalpaden

De voorgestelde hoogbouwaccenten binnen het plangebied tot 120m vallen ruimschoots binnen de door RWS i.v.m. Schiphol gestelde bouwhoogtebeperkingen. De KPN-straalpaden leggen geen beperkingen op de maximale

bouwhoogte.

Effecten op het stadslandschap

De geplande hoogbouw op de NDSM-werf heeft geen nadelige invloed op het stadslandschap en op het Unesco-erfgebied.

Effecten op de stedenbouwkundige structuur

De hoge bebouwingsdichtheid is ingegeven door de ligging aan het IJ en de nabijheid van het CS als belangrijkste OV- knooppunt van de stad. De max. bouwhoogte per bouwveld is 30m. Tevens zijn per bouwveld toegestaan accenten tot 45 en 60m. Binnen het zoekgebied (centrumgebied) is één hoogbouwaccent mogelijk tot 120m. De logistiek van de hoogbouwaccenten wordt zodanig georganiseerd dat bewoners/ gebruikers zo min mogelijk overlast zullen ondervinden. De bouwvolumes zijn in principe functieflexibel. Bouwdiepte en verdiepingshoogte zijn hierop afgestemd. Kenmerk van het plan is een levendige plint met uitstraling naar de openbare ruimte. Het inpandig parkeren is (voor zover dit voorkomt op begane grondniveau) volledig ingepakt met plintfuncties. De beoordeling van het bouwplan met de uiteindelijke positionering van de hoogbouw binnen het bouwveld vindt plaats door de supervisor op stedenbouwkundig niveau en door de Commissie voor Welstand en monumenten op architectonisch niveau.

Effecten van schaduwwerking

Beoordeeld is de bezonning van de openbare verblijfsruimten. In het algemeen kan worden gesteld dat de bezonning goed tot acceptabel

is. Helling 5 ligt 's ochtends grotendeels in de schaduw maar vanaf 2 uur steeds meer in de zon. De bezonning van dakspeelplaatsen is op dit uitwerkingsniveau niet te beoordelen. Er wordt van uitgegaan dat bij de verdere uitwerking van het plan voldoende rekening wordt gehouden met de bezonning van dakspeelplaatsen.

Effecten op het windklimaat

Gelet op het karakter van dit Investeringsbesluit (geen gedetailleerd eindplan maar een stedenbouwkundig raamwerk met minimum voorwaarden/ spelregels) is het niet mogelijk in dit stadium een concreet windhinderonderzoek uit te voeren. Daarom is in de richtlijnen van het Investeringsbesluit opgenomen, dat voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 m bij de bouwaanvraag onderzoek met windtunnelsimulatie verplicht is. Het voldoen aan de gestelde windhindercriteria mag overigens niet leiden tot aanpassingen in de openbare ruimte.

Eventuele aanpassingen zullen in het bouwplan zelf gevonden moeten worden.

Effecten op uitzicht en privacy

Binnen het plangebied zijn uitsluitend studentenwoningen aanwezig (uiterlijk tot 25 januari 2015). Mede vanwege de grote afstand tot de woningen buiten het plangebied kan worden geconcludeerd dat de geplande hoogbouwaccenten binnen het Investeringsbesluit NDSM-werf geen nadelige effecten op uitzicht en privacy.

Effecten op sociale veiligheid

Dit stedenbouwkundig plan voldoet aan de belangrijkste toetsingscriteria van sociale veiligheid.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de gep lande hoogbouw binnen het Investeringsbesluit, voorzover dit kon worden getoetst aan de HER-criteria, geen onaanvaardbare effecten

Advies

Bij de bouwaanvraag dient een nadere onderbouwing te worden geleverd waaruit blijkt dat de verkeersafwikkeling van de parkeergarage zodanig vlot verloopt dat zich geen files voordoen op de openbare weg.

- Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 m bij de bouwaanvraag is onderzoek met wind-tunnelsimulatie verplicht. Het voldoen aan de gestelde windhindercriteria mag niet leiden tot aanpassingen in de openbare ruimte.
- In verband met de beperkte bezonning van Helling 5 en het feit dat deze helling tevens de functie heeft speelplein behorende bij de aangrenzende basisschool wordt geadviseerd op bouwplanniveau nader te onderzoeken of het speelplein op de school kan worden gesitueerd.

- Op bouwplanniveau dient rekening te worden gehouden met de genoemde aandachtspunten m.b.t. sociale veiligheid (kwaliteit van het gewenste dag- en avondprogramma in de plint, uitwerking van de plintpui en de beveiliging, betrekken van externe partijen in de uitvoeringsfase).

Dit advies is overgenomen en geldt als onderdeel van de bouwregels.

4.5 Beheerplan

Op de NDSM-werf zal de gebruiksdruk op de openbare ruimte hoog zijn, vanwege de hoge woningdichtheid en de beperkte omvang van de openbare ruimte. De beheerder van de openbare ruimte zal hierop anticiperen en dit opnemen in het beheerplan dat nog moeten worden opgesteld. Het beheerplan maakt inzichtelijk hoeveel een goed en efficiënt beheer kost.

NDSM-werf West

Het beheerplan voor de NDSM-werf West gaat uit van de kwaliteit hoog in plaats van de standaard kwaliteit basis. Dit betekent dat voor dit plandeel meer middelen beschikbaar moeten worden gesteld voor het beheer van de openbare ruimte. De eisen voor de kwaliteit van de openbare ruimte zijn hoog. Elke dag maken veel mensen gebruik van het openbare gebied rond hun woning. De NDSM-werf ontwikkelt zich als woon-, werk- en verblijfsgebied, met een intensief en gevarieerd gebruik van de openbare ruimte (verkeer, parkeren, verblijven, ontmoeten, spelen en recreëren).

Het centrale thema bij het beheer en onderhoud is de verhouding tussen de gewenste inrichtingskwaliteit en de bijbehorende kosten. De kwaliteit wordt bepaald door functionaliteit, herkenbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, materiaalkeuze en de wijze waarop de openbare ruimte uiteindelijk wordt gebruikt en beheerd.

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt in hoge mate bepaald door de aspecten duurzaam, schoon, heel en veilig. Een belangrijk uitgangspunt is dat het beheer gericht moet zijn op het handhaven van de kwaliteit van de startsituatie.

Daarom moet het gewenste kwaliteitsniveau van het begin worden vastgelegd en direct na de aanleg worden begonnen met het beheer. Hoe meer gebruik gemaakt wordt van een gebouw of openbare ruimte, hoe meer inspanningen verricht moeten worden om de gewenste kwaliteit te handhaven.

NDSM-werf Oost

In het kader van de heroverweging heeft de gemeenteraad besloten te stoppen met de ontwikkeling van NDSM-werf Oost met uitzondering van de herontwikkeling van de Rijksmonumentale loodsen. Wel is aangegeven dat de programmering van evenementen in dit plandeel belangrijk zijn en door moeten gaan. Zowel bezoekers van deze evenementen als de huidige gebruikers van de NDSM-werf Oost moeten gebruik kunnen maken van een openbare ruimte die schoon, heel en veilig is. Hiervoor zullen kosten worden genaakt.

Voor de NDSM-werf is een eerste inventarisatie gemaakt van de werkzaamheden die op korte en middellange termijn noodzakelijk zijn om verantwoord gebruik te kunnen garanderen. Bij herprofilering en bij eventuele nieuwe bestrating wordt de materialisatie uit het 'basisplan openbare ruimte' van het investeringsbesluit als uitgangspunt genomen.

4.6 BLVC-plan

Voor de NDSM-werf is een BLVC-ontwerpplan opgesteld. Bij uitvoering van projecten moet een BLVC-uitvoeringsplan worden opgesteld. BLVC staat voor: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Doel hiervan is om de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering van een project te waarborgen. Het opstellen van een BLVC-plan is primair de verantwoordelijkheid van de uitvoerder. Het stadsdeel toetst of de benodigde aspecten van een dergelijk plan voldoende aan bod komen.

4.7 Juridisch planologisch

Bestemmingsplanvorm

Het juridisch planologisch kader is volgend op de ontwikkelstrategie. In het bestemmingsplan wordt de gebiedsontwikkeling van het investeringsbesluit juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Omdat het ontwikkeltempo van NDSM-werf Oost en NDSM-werf West uiteen loopt, worden voor NDSM-werf Oost en NDSM-werf West twee verschillende bestemmingsplannen gemaakt.

Voor de NDSM-werf Oost wordt een conserverend bestemmingsplan gemaakt. Uitzondering hierop zijn de monumentale loodsen omdat deze wel worden ontwikkeld. Voor de monumenten worden nieuwe functies en stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgelegd in een globaal eindplan. Omdat de stedenbouwkundige opgave voor de Docklandsplot complex is, wordt voor

deze locatie een uitwerkingsplicht vastgelegd. Voorderest van het plangebied worden bestaande gebouwen en functies geconserveerd. Om het creatieve en culturele karakter van de NDSM-werf Oost te versterken worden op beperkte schaal tijdelijke initiatieven mogelijk gemaakt. Deze mogen de lange-termijn-ontwikkeling van de NDSM-werf Oost niet gaan frustreren. Voor de NDSM-werf West is de doelstelling het opstellen van een helder kader op hoofdlijnen. Binnen bepaalde grenzen moet er ruimte zijn voor verrassingen en onverwachte projecten. Dit sluit aan bij de ontwikkelingen tot nu toe. Daarom wordt gekozen voor het maken van een globaal eindplan. Voor het Centrumgebied ligt een complexe stedenbouwkundige opgave die nog niet is uitgekristalliseerd. Daarom geldt hiervoor een uitwerkingsplicht. Voor gebieden die al gerealiseerd of in uitvoering zijn wordt de eindsituatie vastgelegd. Hierbij wordt wel rekening gehouden met ruimte voor ontwikkeling en wijziging in gebruik.

Tweede partiële herziening bestemmingsplan Cornelis Douwes

Op de NDSM-werf is al een aantal projecten gerealiseerd die passen in de toekomstige ontwikkeling. Dit gebeurt door middel van ontheffing van het bestemmingsplan. Realisatie van milieugevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) is echter niet mogelijk omdat zich op basis van het vigerende bestemmingsplan nog milieubelastende bedrijven kunnen vestigen. Dit bestemmingsplan laat namelijk relatief zware bedrijven in het gebied toe (tot en

met milieuhindercategorie 4.2). Verder zijn ook zogenaamde grote lawaaimakers (A-inrichtingen) toegestaan, waardoor het gebied de status van "gezoneerd industrieterrein" heeft.

Om geluidgevoelige bestemmingen mogelijk te maken moeten milieubelastende bedrijven juridisch planologisch worden uitgesloten. Het is noodzakelijk om de status van "gezoneerd industrieterrein" op te heffen en de milieucategorie te verlagen naar 3.1. Daarom wordt vooruitlopend op het maken van het integraal bestemmingsplan de "Tweede partiële herziening bestemmingsplan Cornelis Douwes" in procedure gebracht. Dit is de eerste juridisch planologische stap in het transformatieproces van NDSM-werf West. Nadat de partiële herziening is vastgesteld, moet voor vestiging van milieugevoelig bestemmingen wel de wettelijke procedure worden gevolgd om ontheffing te verlenen van het vigerende bestemmingplan.

In het deel van de NDSM-werf West ten noorden van de Oslofjordweg zijn bedrijven gevestigd. Hier zitten geen A-inrichtingen. Wel bevinden zich er enkele milieubelastende bedrijven met een milieucategorie hoger dan 3.1. Deze laatste bedrijven worden in de partiële herziening positief bestemd en kunnen hun bedrijfsvoering dus blijven uitoefenen. Bedrijven kunnen wel worden belemmerd in toekomstige uitbreidingsmogelijkheden.

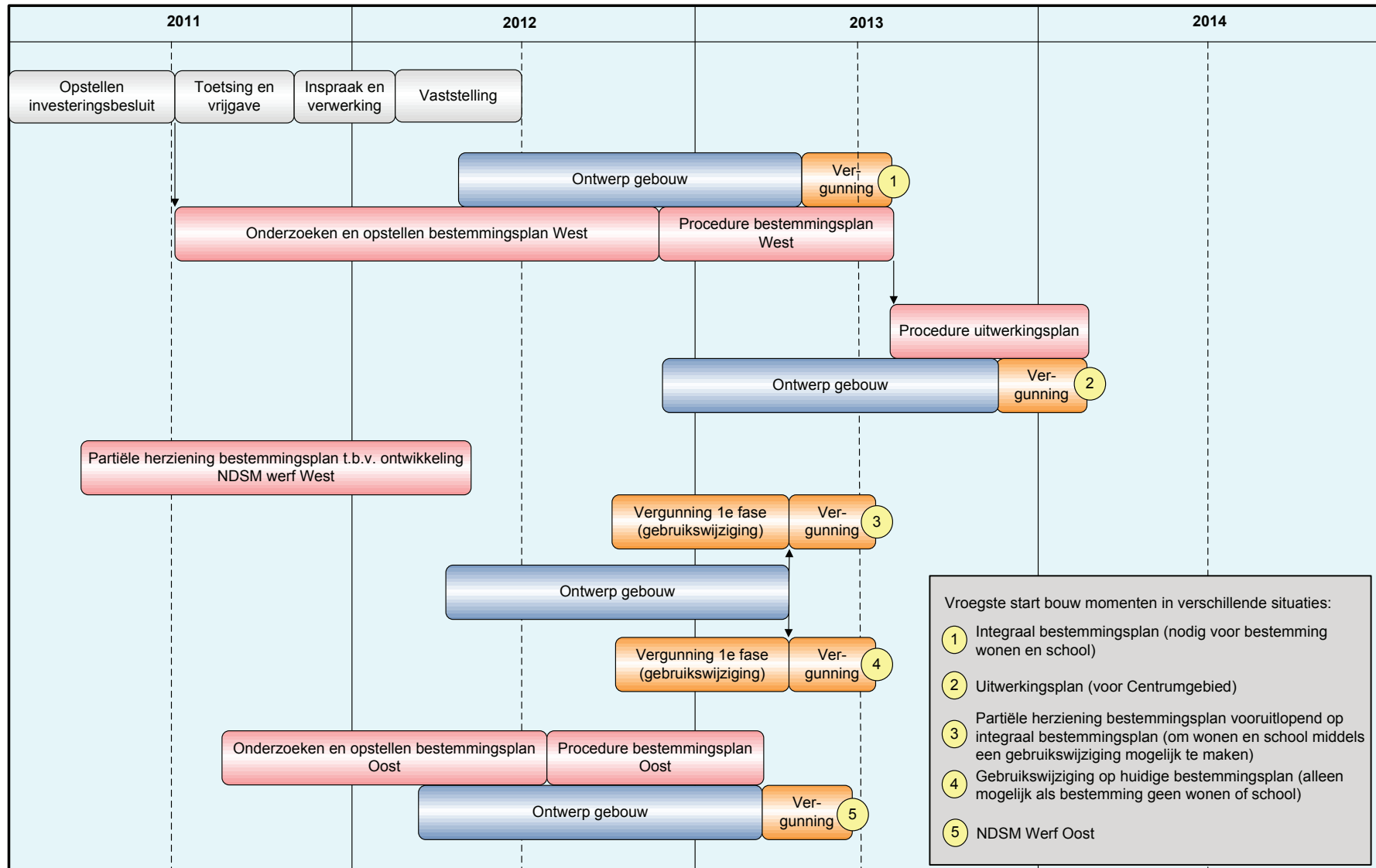
Hogere geluidswaarden

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan worden "hogere geluidswaarden in de zin van de Wet Geluidhinder" vastgesteld.

Dit is aan de orde waar de voorkeurswaarden voor geluid van wegverkeer of industrie worden overschreden. Bij de nog uit te werken bestemmingsplandelen kan in eerste instantie worden volstaan met een globale berekening van de hogere waarden. Bij de nieuwe uit te werken bestemmingen wordt per gevelwand het aantal woningen met de bij behorende geluidwaarden vastgesteld.

Milieueffectrapportage (MER)

Wettelijke milieueisen spelen tegenwoordig een belangrijke rol in het juridisch planologisch proces. Met name luchtkwaliteitseisen en geluidnormen vormen belangrijke randvoorwaarden. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling is in 2008 een procedure voor milieueffectrapportage (MER) gestart. Tegelijk met het opstellen van het investeringsbesluit is in het kader van het MER uitgebreid onderzoek gedaan naar de milieuaspecten van het plan. Alle milieuaspecten van de planontwikkeling komen hierin samen. Om de milieueffecten inzichtelijk te maken en te kunnen wegen is een viertal scenario's ontwikkeld. Deze variëren in o.m. in programma en dichtheid. De resultaten van het milieuonderzoek zijn meegenomen in dit Investeringsbesluit. Dit plan bevindt zich binnen de brandbreedte van de onderzochte scenario's.



4.8 Planning

De ontwikkeling van de NDSM-werf zoals deze in dit Investeringsbesluit is opgenomen is slechts gedeeltelijk te plannen. De snelheid waarmee de uitvoering van het plan plaatsvindt is namelijk volledig afhankelijk van de markt. Deze paragraaf over planning beperkt zich tot de planning van het voorbereidingstraject. Bepalende voorbereidingsactiviteiten voor de planning zijn vaststellen investeringsbesluit en scheppen van juridisch planologische voorwaarden (bestemmingsplannen e.d.).

Investeringsbesluit

Het Investeringsbesluit zal na de inspraakperiode en de behandeling door het stadsdeel volgens planning in de zomer 2012 worden vastgesteld door de gemeenteraad. Na dit besluit kan de gemeente ontwikkelcontracten aangaan en investeringen doen ten behoeve van de herontwikkeling.

Juridisch planologische voorwaarden

Voor de herontwikkeling van de NDSM-werf worden drie bestemmingsplannen gemaakt. De planning van deze bestemmingsplannen is als volgt:

Bestemmingsplan NDSM-werf West. Voor het maken van dit bestemmingsplan moet eerst het investeringsbesluit inhoudelijk worden afgerond. Daarna gaat volgens de planning het plan het vierde kwartaal 2012 ter visie en treedt het derde kwartaal 2013 in werking.

Partiële herziening bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein ten behoeve van NDSM-werf West. Deze herziening is op 25 januari 2012 door de stadsdeelraad vastgesteld.

Bestemmingsplan NDSM-werf Oost. Het maken van bestemmingsplan is vooruitlopend op het afronden investeringsbesluit opgestart. De tervisielegging vindt naar verwachting in het derde kwartaal van 2012 plaats. In het tweede kwartaal van 2013 treedt het dan in werking.

Start bouw

In bijgaand planningsschema is weergegeven hoe de voorbereidingstrajecten leiden tot een vroegst mogelijke start bouw in verschillende situaties. Er zijn 5 verschillende situatie weergegeven:

Als er gewacht wordt op het bestemmingsplan NDSM-werf West zal de bouw op zijn vroegst in het derde kwartaal van 2013 kunnen starten.

Voor de delen in het bestemmingsplan NDSM-werf West waar een uitwerkingsverplichting voor zal worden opgenomen moet na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan nog een uitwerkingsplan worden opgesteld. De bouw kan dan pas starten in het eerste kwartaal van 2014. Deze situatie is voorzien voor het centrumgebied omdat daar het programma nog niet voldoende is uitgewerkt op het moment dat het bestemmingsplan wordt opgesteld.

Vooruitlopend op het maken van het bestemmingsplan NDSM-werf West is er een partiële herziening op het bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein door de stadsdeelraad

vastgesteld. Dit maakt het mogelijk om (met gebruikwijzigingen binnen dat bestemmingsplan) ontwikkelingen met gevoelige bestemmingen mogelijk te maken die niet kunnen wachten op het bestemmingsplan NDSM-werf West. Er kan echter nog niet direct worden gebouwd omdat het startmoment wordt bepaald door het ontwerptraject van het betreffende gebouw (zie punt 4 van het schema). Uit het schema blijkt dat als niet op zeer korte termijn gestart wordt met gebouwonwerp geen gebruik meer hoeft te worden gemaakt van deze mogelijkheid. Dan kan de vergunning worden verleend op basis van het nieuwe bestemmingsplan West.

Als er geen gevoelige bestemming in een bouwplan zit dan kan er een gebruikswijziging worden verkregen zonder dat daarvoor een bestemmingsplan of een partiële herziening nodig is. In dat geval is de doorlooptijd van het ontwerp van het gebouw bepalend voor het moment waarop er gebouwd kan worden, namelijk derde kwartaal 2013.

Op werf Oost kan op basis van het bestemmingsplan NDSM-werf Oost in het tweede kwartaal van 2013 worden gebouwd.

Colofon

Opdrachtgever	Projectbureau Noordwaarts procesmanager: Rob Vooren, Noordwaarts
Productie	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam,
Bijdragen van	Bureau Noordwaarts, De Architecten Cie, MediaWharf BV, Amsterdam Waterfront BV, Cauberg-Huygen, LPB\Sight, DIVV en Stadsdeel Amsterdam-Noord.

