

NDSM-werf Oost



Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheidsverdeling	7
Hoofdstuk2	Plankader	9
2.1	Beschrijving van het plangebied	9
2.2	Geschiedenis van het plangebied	10
2.3	Geldend planologisch kader	11
Hoofdstuk3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.5	Stadsdeel beleid	18
Hoofdstuk4	Het ruimtelijk kader	21
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	21
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	23
Hoofdstuk5	Milieueffectrapportage	25
5.1	Algemeen	25
5.2	Wetgeving	25
5.3	Inhoud MER	26
5.4	Conclusie	31
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	33
6.1	Beleid, wet- en regelgeving	33
6.2	Autoverkeer	34
6.3	Openbaar vervoer	35
6.4	Langzaam verkeer	35
6.5	Parkeren	36
6.6	Mobiliteit en evenementen	37
Hoofdstuk7	Regeling milieuhinderlijke functies	39
Hoofdstuk8	Geluid	41
8.1	Algemeen	41
8.2	Evenementenlawaai	41
Hoofdstuk9	Luchtkwaliteit	47
9.1	Algemeen	47
9.2	Beleid, wet- en regelgeving	47
9.3	Resultaten onderzoeken	49
9.4	Conclusie	49
Hoofdstuk10	Externe veiligheid	51

10.1	Algemeen	51
10.2	Transport gevaarlijke stoffen	52
10.3	Aardgasleiding	54
10.4	Verantwoording groepsrisico	55
Hoofdstuk11	Bodem	57
11.1	Algemeen	57
11.2	Regelgeving	57
11.3	Resultaten onderzoeken	57
Hoofdstuk12	Hoogbouweffecten	59
12.1	Inleiding	59
12.2	Hoogbouweffectrapportage	60
12.3	Conclusie hoogbouw	62
Hoofdstuk13	Cultuurhistorie en archeologie	63
13.1	Algemeen	63
13.2	Regelgeving	63
13.3	Cultuurhistorische effectrapportage	65
13.4	Archeologie	66
Hoofdstuk14	Water	67
14.1	Algemeen	67
14.2	Regelgeving	67
14.3	Watertoets	70
14.4	Nautische aspecten	72
14.5	Conclusie	73
Hoofdstuk15	Natuur en Landschap	75
15.1	Algemeen	75
15.2	Regelgeving	75
15.3	Resultaten onderzoeken	76
15.4	Conclusie	77
Hoofdstuk16	Geur	79
16.1	Toetsingskader	79
16.2	Onderzoeksresultaten	80
16.3	Conclusie	80
Hoofdstuk17	Duurzaamheid	81
Hoofdstuk18	Juridische planbeschrijving	83
18.1	Algemeen	83
18.2	Artikelsgewijze toelichting	83
Hoofdstuk19	Economische uitvoerbaarheid	91
Hoofdstuk20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	93
20.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	93
20.2	Maatschappelijk overleg	94

Bijlagen

Bijlage 1	InvesteringsbesluitNDSM-werf
Bijlage 2	Bijlagenboek InvesteringsbesluitNDSM-werf
Bijlage 3	MER NDSM-werf
Bijlage 4	Werkinstructie evenementen NDSM-werf
Bijlage 5	Verkeersonderzoek NDSM-werf
Bijlage 6	Verkeersregeltechnisch onderzoek
Bijlage 7	Luchtkwaliteitonderzoek
Bijlage 8	Externe veiligheidsonderzoek
Bijlage 9	Berekening gasleiding DMB
Bijlage 10	Advies Externe veiligheid
Bijlage 11	Advies Brandweer IJ
Bijlage 12	Bureauonderzoek archeologie
Bijlage 13	NDSM Werfrelicten
Bijlage 14	Waterparagraaf NDSM-terrein
Bijlage 15	NatuurtoetsNDSM-werf
Bijlage 16	Geurrapport

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Na het faillissement van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) in 1984 heeft het gebied zich ontwikkeld tot één van de grootste creatieve broedplaatsen en tot een populair festivalterrein van Amsterdam. De monumentale werf met zijn industriële karakter en de inmiddels gevestigde creatieve bedrijven zoals MTV geven het gebied een eigen identiteit.

Vanwege de unieke ligging aan het IJ en de korte afstand tot het centrum heeft de gemeente al geruime tijd plannen om de werf te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd gebied voor wonen, werken en voorzieningen. Vanwege de financiële en economische crisis gaat dit transformatieproces langzamer, waarbij het oostelijk gedeelte van de NDSM-werf grotendeels pas na de looptijd van dit bestemmingsplan wordt herontwikkeld.

Dit bestemmingsplan voorziet in de verdere herontwikkeling van de monumentale loodsen, inclusief de nieuwbouw op de Docklandsplot. Voor de overige gronden wordt het huidige bestaande gebruik vastgelegd. Hierbij wordt tevens ruimte geboden voor enkele nieuwe functies in het plangebied. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt tevens voldaan aan de actualisatieverplichting op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Alle bestemmingsplannen die voor 1 juli 2003 zijn vastgesteld dienen voor 1 juli 2013 herzien te worden. Het vigerend bestemmingsplan dateert uit 1963 en was alleszins aan herziening toe.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ook voor het westelijke deel van de NDSM-werf een bestemmingsplan wordt opgesteld. Gezien de omvang van de hele werf en het grootschalige nieuwbouwprogramma met de daaraan gekoppelde ontwerp-opgave van het westelijke deel wordt de herontwikkeling van dat gedeelte in een ander bestemmingsplan geregeld dat kort na dit bestemmingsplan wordt in procedure gebracht.

1.2 Bevoegdheidsverdeling

De gemeenteraad heeft bij besluit van 26 januari 1994, no. 34, de Verordening op de Stadsdelen vastgesteld. Bij deze verordening is onder meer de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen aan de stadsdelen overgedragen.

Op 12 december 2007 heeft de gemeenteraad de NDSM-werf aangewezen als zogenaamd coalitiegebied. In de coalitie Noordwaarts werken de centrale stad en stadsdeel Noord samen aan de herontwikkeling van de aangewezen gebieden. Conform het coalitiemodel worden bevoegdheden in het gebied door het stadsdeel uitgeoefend, met uitzondering van nader genoemde financiële bevoegdheden. Dit bestemmingsplan is daarom opgesteld onder verantwoordelijkheid van de deelraad van stadsdeel Noord.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving van het plangebied

De NDSM-werf ligt in Amsterdam-Noord aan het IJ, tussen het transformatiegebied Buiksloterham en het industrieterrein Cornelis Douwes. De ligging van de NDSM-werf in de stad wordt op onderstaande figuur weergegeven.



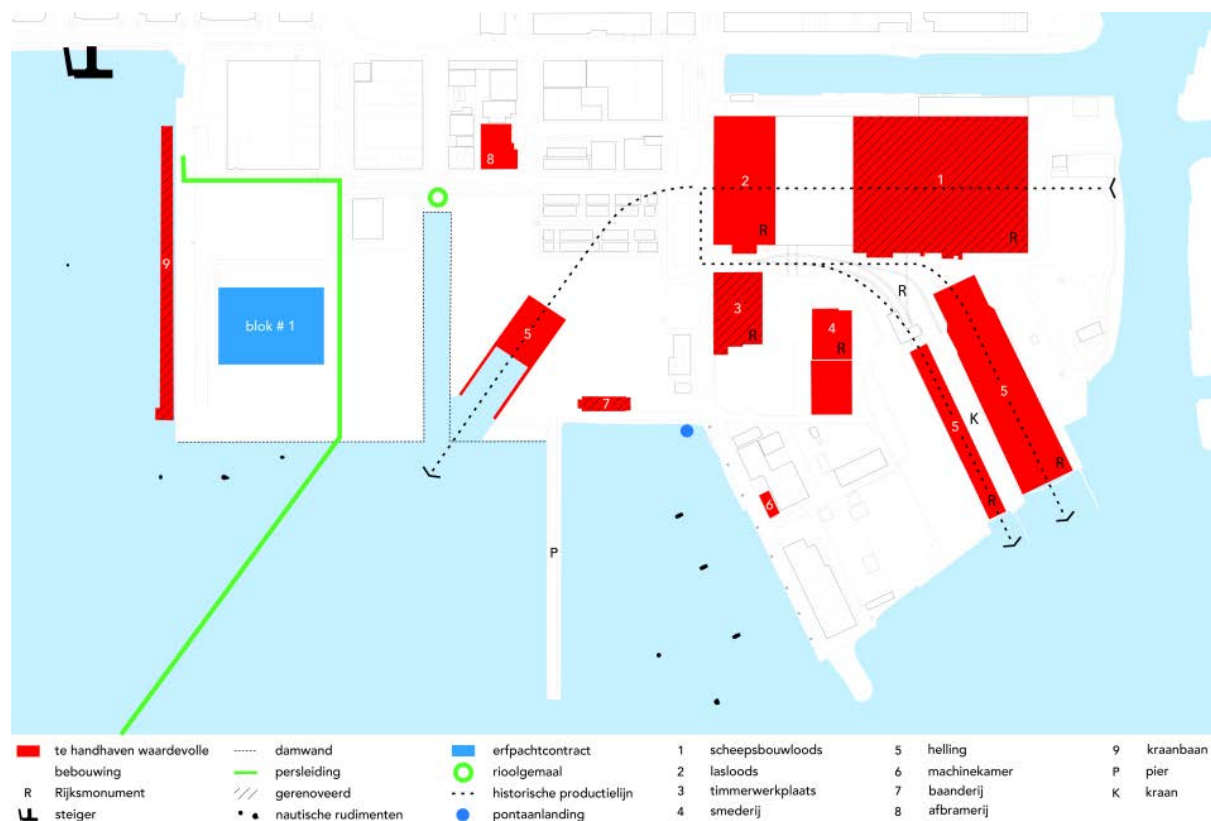
Ligging projectgebied NDSM-werf in Amsterdam

Onderliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het oostelijke gedeelte van de voormalige werf, begrensd door de Klaprozenweg aan de noordzijde, door Zijkanaal I aan de oostzijde, door het IJ aan de zuidzijde en door de MS Van Riemsdijkweg aan de westzijde. De exacte begrenzing wordt hieronder weergegeven. In verband met de actualisatieplicht voor bestemmingsplannen op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening wordt een gedeelte van het IJ dat niet in andere bestemmingsplannen valt, bij dit bestemmingsplan meegenomen.



Exacte begrenzing plangebied

De kern van het plangebied wordt gevormd door de ensemble monumentale gebouwen uit het verleden.



Vastepuntenkaart uit het Investeringsbesluit

De Scheepsbouwloods en de ruimte onder de hellingen biedt ruimte voor broedplaatsen, ateliers, exposities, voorstellingen en een skatebaan. Op het buitenterrein op en rondom de hellingen worden feesten en evenementen gehouden. In de Timmerwerkplaats is MTV gevestigd. De Lasloods (IJ-hallen) wordt op dit moment gebruikt voor vlooiemarkt. De voormalige Smederij wordt verbouwd tot hotel en bedrijfsverzamelgebouw voor creatieve bedrijven en kantoren.

In het zuidwestelijke en noordelijke deel van het plangebied langs de TT Vasumweg bevinden zich enkele kleinschalige bedrijven (zoals garagebedrijven) en een partycentrum. Het Cornelis Douweskanaal Oost, waarin een jachthaven en een reparatiehaven wordt geëxploiteerd, vormt de scheiding tussen de monumentale loods en de zogenaamde Noordstrook. Verder bevindt zich hier het jachtbouwbedrijf Rhebergen.

2.2 Geschiedenis van het plangebied

Het ontstaan van de Noorder IJpolder, waarin het plangebied ligt, hangt samen met de aanleg van het Groot Noordhollandsch Kanaal (1856 - 1876). Het Noordzeekanaal werd aangelegd door een vaargeul uit te sparen bij de drooglegging van tien polders in het IJ. De aanleg werd gefinancierd door de verkoop van de ingepolderde grond van deze polders. Na de drooglegging van het IJ konden boeren en landarbeiders zich in de polders vestigen.

In 1909 werd besloten om het zuidoostelijk deel van de polder, waar het huidige plangebied ligt, in te richten als baggerplaats. Na de ophoging met bagger was het de bedoeling om hier industrie te

vestigen. In 1916 werd besloten het terrein in erfpacht te geven aan de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij. Door een fusie met de Nederlandse Dok Maatschappij ontstond in 1946 de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij. In het topjaar 1953 werkten hier ruim 9.000 mensen. Als gevolg van de toenemende buitenlandse concurrentie in de scheepsbouw en de oliecrisis in de jaren '70 van de vorige eeuw moest de werf in 1985 definitief sluiten. Een deel van de bedrijfsactiviteiten werd overgenomen door het bedrijf Shipdock ten noordwesten van het plangebied.



Hierna kwam een periode van leegte en verval. In de jaren 1980 en 1990 waren er pogingen om vervangende bedrijvigheid te laten vestigen in het gebied. In de noordelijke strook en langs de MS Van Riemsdijkweg werd een aantal kleinschalige bedrijven opgericht. Het grootste gedeelte van de werf bleef echter braak liggen. In deze situatie kwam verandering toen kunstenaars het gebied hebben ontdekt voor broedplaats en evenementen werden gehouden. Het gebied werd interessant voor creatieve bedrijven, zoals MTV. Tegenwoordig is Werf Oost weer een levendig en aantrekkelijk gebied.

2.3 Geldend planologisch kader

Het geldende planologisch regime wordt gevormd door de Partiële herziening van het noordelijke gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1963. Het gebied van de NDSM-werf is bestemd als "industrieterrein". Op grond van de overgangsbepaling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit 1968 hebben uitbreidingsplannen de status van bestemmingsplan gekregen. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening uit 2008 voorziet ook in een overgangsregeling tot 1 juli 2013. Voor die datum dient er een actueel bestemmingsplan vastgesteld te worden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), op 22 november 2011 door de Tweede Kamer aangenomen, definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid zal betrekking hebben op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040.

AMvB Ruimte

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

Per 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen en duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Bestemmingsplannen moeten zoveel mogelijk hun bijdrage leveren aan uitvoering van dit rijksbeleid. Hoewel het bestemmingsplan NDSM-werf Oost met de toegestane functieverruiming bijdraagt aan de versterking van de concurrentiepositie van Amsterdam, heeft het geen of nauwelijks invloed op de doelen van het rijksbeleid. Een en ander geldt ook voor overig rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040, Kwaliteit door veelzijdigheid

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 1 november 2010 zijn beide documenten gepubliceerd en daarmee in werking getreden. In de structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij denkt deze visie te realiseren.

In de structuurvisie worden de (ruimtelijke) ontwikkelingen en de voornaamste keuzes, die de Provincie Noord-Holland moet maken, omschreven. Ook wordt geschetst hoe de Provincie er in 2040 uitziet en op welke wijze de Provincie met deze structuurvisie bij zal dragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De Provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen wordt ingespeeld op de veranderingen in de bevolkingsontwikkeling op langere termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied opwekken van duurzame energie draagt ze bij aan de CO₂-reductie. Verder

worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysische kwaliteiten blijft de Provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad.
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en recreatieve en toeristische voorzieningen.

De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) heeft provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen.

Onderliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met de PRVS. Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor aangelegenheden van provinciaal belang, zoals de rijksbufferzone, ecologische hoofdstructuur en regionaal watersysteem.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Stadsregio Amsterdam

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

Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de stadsregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het uitnutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van OV en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk.

3.3.2 Overig regionaal beleid

Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (PlaBeKa)

In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (PlaBeKa) werken gemeenten, waaronder Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Zaanstad, samen met Flevoland, Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA) om als Noordvleugel beter op de wensen van het internationale bedrijfsleven in te kunnen spelen. PlaBeKa werkt een regionaal programma uit waaruit blijkt welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen, waar en wanneer op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haventerreinen noodzakelijk zijn om de internationale kracht van de Noordvleugel te behouden dan wel te versterken. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat op Noordvleugelniveau de PlaBeKapartners de intentie hebben uitgesproken om 3,5 miljoen m² bruto vloeroppervlak planaanbod van kantoren uit de markt te nemen.

Om aan de regionale doelstellingen te voldoen, heeft de gemeente een Kantorenstrategie opgesteld. Dit wordt in de volgende paragraaf beschreven.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam

De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om de stad en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Om deze visie te realiseren zullen enkele ruimtelijke ingrepen plaatsvinden die onder meer 'bewegingen' vallen:

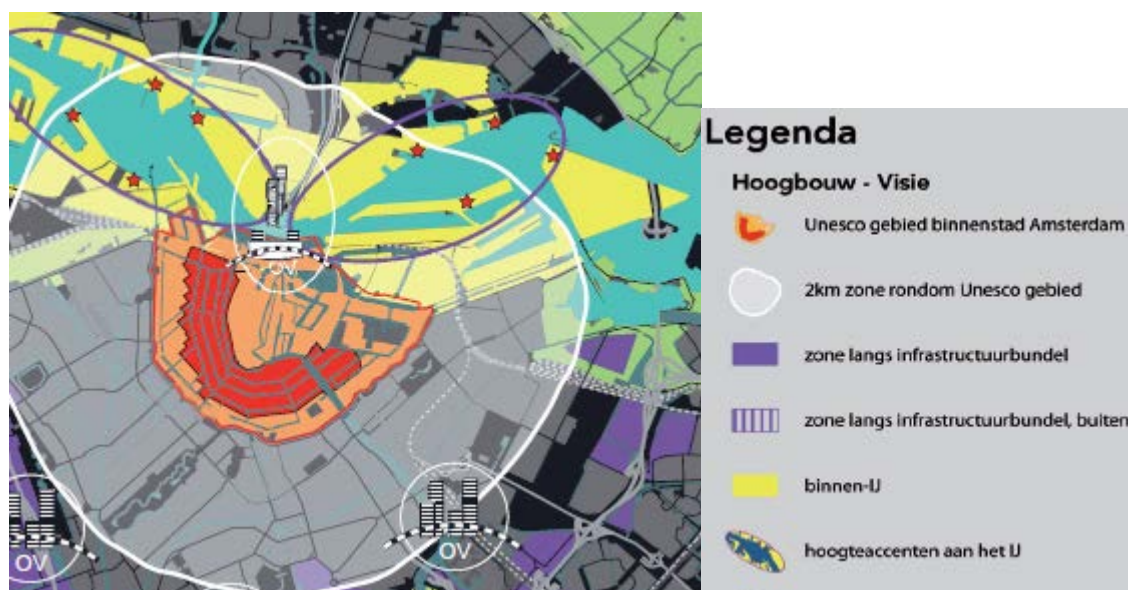
- uitrol centrumgebied;
- verweving metropolitane landschap en stad;
- herontdekking van het waterfront: het IJ centraal.

In de Structuurvisie wordt de NDSM-werf aangemerkt als een woon-werkgebied (zie uitsnede Kaart Structuurvisie hieronder). Onderliggend bestemmingsplan voorziet in een geleidelijke transformatie naar een woon-werkgebied in de toekomst. Het bestemmingsplan strekt hiermee ter uitvoering van het gemeentelijke ruimtelijk beleid.



De NDSM-werf op de Totaalkaart van de Structuurvisie

De Structuurvisie geeft verder de mogelijkheid om langs de Noordelijke IJ-oever in de tweede linie hoogbouw tot 60 meter te realiseren. Binnen 2 kilometer afstand van het UNESCO-gebied is een hoogbouweffectrapportage (HER) verplicht voor initiatieven boven 30 meter. Het HER geeft een toelichting op het hoogbouwplan, waarbij aandacht wordt besteed aan de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, consequenties van de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol, straalpaden, zendstations en de effecten van wind-, schaduw- en visuele hinder.



De NDSM-werf op de kaart Visie hoogbouw van de Structuurvisie

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gegeven om (naast de reeds vergunde 32 meter hoge hotel naast de Smederij) ter plaatse van de Docklandsplot tot 45 meter te bouwen. In hoofdstuk 12 Hoogbouweffecten wordt ingegaan op de hoogbouwaspecten.

Kantorenstrategie Amsterdam (2011)

De kantorenstrategie werd op 14 juli 2011 vastgesteld door de gemeenteraad en dient als nadere uitwerking van de Structuurvisie. Het geeft richting aan de rol van de gemeente om de leegstand op de kantorenmarkt terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

De kantorenstrategie van de gemeente maakt onderscheid tussen vier hoofdgroepen kantorenlocaties: krimpgebieden, balansgebieden, beperkte groeigebieden en groeigebieden. De NDSM-werf wordt als groeigebied aangemerkt, waar ruimte wordt geboden voor het toevoegen van kantoren aan de bestaande kantorenvorraad. Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgaven een aantal voorwaarden, zoals:

- Planaanbod reduceren tot maximum;
- Uitgifteprotocol doorlopen;

- Toestemming vragen betreffende stedelijk kantorenquotum;
- Overige randvoorwaarden bij uitgifte, zoals duurzaam bouwen;
- Bestemmingsbepaling kantoor/bedrijf;
- Continu kwaliteit gerealiseerde voorraad polsen;
- Tijdig anticiperen op herontwikkeling/ transformatie/sloop;
- Benutten mogelijkheden van koppelen nieuw aan oud.

In onderliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de beperkingen die de Kantorenstrategie Amsterdam oplegt. Het bestemmingsplan stelt een maximum aan de realisatie van kantoren; maximum 27.786 m² bvo nieuw kantoor is in het gebied toegestaan. Hiermee wordt voldaan aan de stedelijke doelstellingen om aan het aanbod kantoren te beperken. Bij erfpachtuitgifte zal rekening worden gehouden met de hierboven genoemde voorwaarden van de Kantorenstrategie en met de voorgeschreven fasering (zowel binnen het plangebied als op gemeentebreed niveau).

Strategiebesluit NDSM-werf

Het Strategiebesluit NDSM-werf dat door het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord op 14 mei 2008 en door burgemeester en wethouders op 17 juni 2008 is vastgesteld, is een haalbaarheidsonderzoek in de zin van fase 1 van het Plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen (Plaberum).

Kernpunten van het Strategiebesluit NDSM zijn het volgende:

- Behoud en hergebruik monumentaal ensemble en karakter;
- Behoud en uitbouw als locatie voor culturele evenementen;
- Duurzame gebiedsontwikkeling;
- Hoge dichtheid en maximale functiemix, met circa 45% wonen;
- Water benutten voor nautisch en cultureel programma;
- Gebruikers en andere belanghebbenden betrekken bij planvorming.

Investeringsbesluit NDSM-werf

In het Investeringsbesluit (fase 3 van Plaberum) dat door de deelraad van stadsdeel Noord op 26 september 2012 en door de gemeenteraad op 23 januari 2013 is vastgesteld, worden het (stedenbouwkundig) programma en ontwerp uitgewerkt op grond van de eerder geformuleerde uitgangspunten. Het Investeringsbesluit voor de NDSM-werf voorziet niet in actieve planvorming en -ontwikkeling op het oostelijk deel van de werf. Uitzondering hierop is herontwikkeling van de gebouwen die onderdeel zijn van het monumentale ensemble op het oostelijk deel van de NDSM-werf. In hoofdstuk 4 worden het stedenbouwkundig aspecten van het Investeringsbesluit nader besproken.

3.5 Stadsdeel beleid

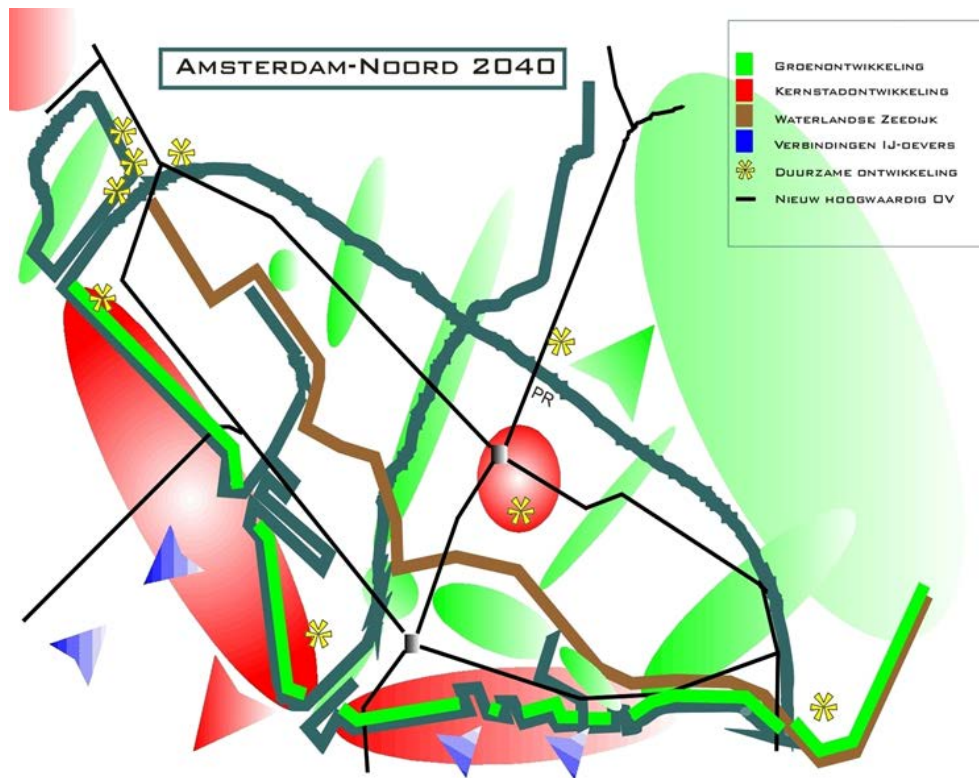
Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

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

Eén van de belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen is het de "kernstadontwikkeling" rond het IJ en de verdere transformatie van de Noordelijke IJ-oever. De belangrijkste condities hiervoor zijn de volgende:

- de bereikbaarheid van de oever moet in alle opzichten worden verbeterd;
- het IJ als zware transportroute moet verenigbaar zijn met recreatief gebruik, evenementen en een divers aanbod van personenvervoer over water tussen beide IJ-oevers;

- Investeren in de kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte; in versterking van de groene aders in het stedelijk gebied en in het metropolitane groen in Waterland.



Horecabeleidsplan 2007-2015

Het Horecabeleidsplan Amsterdam-Noord 2007-2015: "Voor elk wat wils" heeft als doel een gevarieerder horeca-aanbod in Amsterdam-Noord mogelijk te maken. Horeca heeft volgens het beleid een belangrijke rol vooral in de vernieuwingsgebieden om mensen bij elkaar te brengen. Verder worden de locaties aan het IJ als bijzonder kansrijk gezien om het stadsdeel in positieve zin op de kaart te zetten.

In de nota is voor de komende jaren aangegeven hoeveel extra ruimte er is voor nieuwe horecagelegenheden en is per gebied aangegeven wat voor type horeca mogelijk is. Met betrekking tot de NDSM-werf is het volgende opgemerkt: "De NDSM-werf biedt vooral mogelijkheden voor eigentijdse vormen van horeca in combinatie met wonen, cultuur en leisure. Er is ruimte voor meerdere avond- of nachtzaken. De NDSM-werf valt hierdoor onder de categorie horecaontwikkelingsgebied-plus of horecaconcentratiegebied."

Onderliggend bestemmingsplan maakt op beperkte schaal vestiging van nieuwe horeca mogelijk. Hiermee is het bestemmingsplan in lijn met het beleid van het stadsdeel.

Schepen langs het IJ

In dit beleidskader uit 2002, worden de uitgangspunten weergegeven waaraan aanvragen voor het afmeren van schepen langs de Noordelijke IJ-oever kunnen worden beoordeeld.

Een belangrijk uitgangspunt is dat schepen het attractieve, wijdse beeld van Noord versterken en

ondersteunen. De schepen moeten zowel ruimtelijk als functioneel inpasbaar zijn. Dit betekent dat de maximale afmetingen van de schepen beperkt zijn en dat de schepen activiteiten moeten brengen die de dynamiek en levendigheid van Noord in positieve zin versterken. Verder moet het aanmeren van schepen in overeenstemming zijn met de al in gang gezette ruimtelijke en economische ontwikkelingen aan de Noordelijke IJ-oever. Tot slot is het belangrijk dat bij de beoordeling van aanvragen ook het walprogramma wordt betrokken en dat het om schepen gaat die niet alleen kunnen varen, maar dat ook doen. Dit om betonnen bakken met opbouw of vierkante dozen buiten de 'deur' te houden. In dit bestemmingsplan worden ligplaatsen voor schepen mogelijk gemaakt. Bij de verlening van ligplaatsvergunningen wordt rekening gehouden met de voorwaarden uit de beleidsnotitie. Het bestemmingsplan is niet in strijd met dit beleid.

Nota Groen Amsterdam Noord 2010-2014

In de Nota Groen Amsterdam Noord 2010-2014 komen alle facetten aan bod van het openbaar groen van het stadsdeel Noord, zoals behoud en verbetering van de groene karakteristiek, het voorkomen van verdere aantasting en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare (groene) ruimte. De groenstructuur van het stadsdeel wordt in hoofdzaak gevormd door zes grote groengebieden: de 'groene voegen'. Ze vormen de verbinding met Waterland en daarmee ook voor het grootste deel de ecologische en groenstructuur van het stadsdeel Noord.

De belangrijkste groene beleidsuitgangspunten zijn:

- geen verdere aantasting van de waardevolle karakteristieke structuur met groene zones;
- ontwikkeling van ecologische structuren en opwaardering van de groenstructuur;
- vergroting van de samenhang van groengebieden, het waterstelsel en het overige openbaar gebied;
- de bestemmingsregeling dient het beleid te ondersteunen en er mogen geen belemmeringen worden opgeworpen voor de groen-, natuur- en ecologische belangen.

In het bestemmingsplan is geen groene ruimte. Het bestemmingsplan is niet in strijd met het beleid.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Zoals hierboven is reeds genoemd, wordt de NDSM-werf in de toekomst getransformeerd naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied (lange termijn visie). Gelet op het faseringsbeleid en als gevolg van de financiële en economische crisis voorziet dit bestemmingsplan slechts in een beperkte transformatie naar een gemengd werkgebied. Werf Oost blijft grotendeels open en blijft functioneren als evenemententerrein. Het monumentale ensemble wordt verder herontwikkeld en tevens wordt enige ruimte geboden voor nieuwe functies in het plangebied.

Het totaal programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt is circa 110.000 m² bruto vloeroppervlak hetgeen een toevoeging betekent op het bestaand (feitelijk gerealiseerd dan wel vergund) programma. Het bestaand programma van het plangebied ligt rond 65.000 m² bvo. Het grootste gedeelte van dit programma zal terecht komen in de nieuwbouw op de plot van de voormalige Docklandshal (17.000 m² bvo). Verder biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om nieuwe voorzieningen te realiseren ter plaatse van de (semi-)tijdelijke velden (bestemming Gemengd 4, zie artikelsgewijze toelichting). Tot slot voorziet het bestemmingsplan in verdere intensivering van bestaande functies waarbij functieverandering ook mogelijk is. Zo kan een bestaand bedrijf stoppen met de bedrijfsactiviteiten en bijvoorbeeld als een nieuwe horecazaak doorgaan.

Het gemengde werkprogramma bestaat uit de volgende functies.

Broedplaatsen en ateliers

In de Scheepsbouwloods en onder de hellingen wordt circa 10.000 m² gebruikt als broedplaatsen en ateliers. Hiermee is de werf de grootste culturele broedplaats van de stad, waar 250 kunstenaars op het gebied van beeldende kunst, vormgeving, theater, film, media en architectuur werken. Deze unieke locatie zal zich verder ontwikkelen tot culturele "hotspot".

Kantoren en de creatieve sector

De NDSM-werf heeft zich de laatste jaren succesvol geprofileerd als creatief werkgebied. Zo is MTV Europe gevestigd in de Timmerwerkplaats. Naast de aanwezigheid van de grootste broedplaats speelt de ingezette thematiek van mediaclustering daarin een belangrijke rol. Het Kraanspoor in werf-west is een verzamelgebouw van creatieve bedrijven, waaronder IDTV.

Vanwege het overaanbod van kantoorruimte in de regio, heeft de gemeente een nieuwe Kantorenstrategie vastgesteld, op grond waarvan een maximum wordt gesteld aan de bouw van nieuwe kantoren in de hele stad. Gelet hierop is ook een maximum aan het kantoorprogramma in de regels van het bestemmingsplan opgenomen; 36.560 m² bvo, waarvan circa 8.800 reeds gerealiseerd (of in ieder geval vergund) is.

Bedrijven

Langs de TT Vasumweg en langs de MS Van Riemsdijkweg (bestemmingen Gemengd 1 en 3) bevinden zich enkele bedrijven die zich na het faillissement van NDSM in het plangebied hebben gevestigd. Bedrijvigheid blijft een belangrijke activiteit van Werf Oost die de komende 10 jaar als werkgebied blijft fungeren. Gelet op de transformatie van Werf West en de toekomstige transformatie van Werf Oost worden zware bedrijven niet meer toegestaan om potentiële milieuhinder te voorkomen. Zie hierover meer in hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies.

Evenementen

De NDSM-werf is inmiddels een populaire evenementenlocatie in Amsterdam. Het Over 't IJ

theaterfestival en dance-events, zoals Voltt en Valtifest zijn aansprekende voorbeelden van de diverse programma's die de werf bekend maken als cultureel / evenementencentrum. Er is inmiddels een Stichting Beheer NDSM-werf Oost opgericht die onder meer tot taak heeft om zorg te dragen voor de programmering van verschillende evenementen, theatervoorstellingen en activiteiten op het gebied van beeldende kunst zowel op het buitenterrein. Uitgangspunt hierbij is een evenwichtige programmering tussen niet-commerciële en commerciële activiteiten (bv. dance evenementen). Bij de programmering is het monumentaal karakter van het gebied leidend. Verder wordt bestaande en toekomstige bebouwing gerespecteerd; evenementen mogen geen onaanvaardbare milieuhinder veroorzaken bij bestaande en nieuwe gevoelige bestemmingen.

In de toekomst blijven er festivals mogelijk op het gebied van kunst, muziek, theater en film. Daartoe zijn het werfplein en de hellingen vrijgehouden van bebouwing en is wonen op afstand geplaatst. Het doel is om een zo breed mogelijk spectrum van programma aan te kunnen bieden, variërend van popconcerten, klassieke optredens, straattheaterfestivals en openluchtbioscopen.

Voor evenementen geldt een vergunningplicht op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De evenementenvergunning wordt door het bevoegde gezag (in dit geval de stadsdeelvoorzitter) alleen verleend indien er geen zwaarwegend bezwaar bestaat uit oogpunt van openbare orde, gezondheid, (brand)veiligheid, dan wel het evenement geen onaanvaardbare belemmering vormt voor het verkeer of geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat of het milieu.

Er is een zogenaamde "Werkinstructie evenementen op de NDSM-werf (buitenterrein)" opgesteld (in september 2008 ondertekend door de stadsdeelvoorzitter) die het toetsingskader vormt voor de beoordeling van aanvragen om een evenementenvergunning. In de Werkinstructie (zie als bijlage 4 bij de toelichting) worden beperkingen gesteld aan het aantal, duur en frequentie van evenementen, de bezoekersaantallen en de geluidbelasting van evenementen. Verder staat hierin aangegeven in welke gevallen de organisator een mobiliteits- of veiligheidsplan dient in te dienen, wanneer vooroverleg verplicht is en hoe toezicht en handhaving wordt vormgegeven.

Hoewel de vergunningplicht waarborgt dat er geen evenementen met onaanvaardbare gevolgen gehouden kunnen worden, wordt in de regels van dit bestemmingsplan het aantal en omvang van deze evenementen beperkt om de gezamenlijke ruimtelijke gevolgen van evenementen te beheersen. De beperkingen hebben zowel betrekking op het aantal evenementen per jaar als op het aantal bezoekers per evenement, waarbij zo veel mogelijk aangesloten wordt bij de uitgangspunten van de Werkinstructie. Tevens wordt de aard van de mogelijke evenementen (indicatief) genoemd in de regels. Er wordt ingezet op een zo breed en divers mogelijk scala van programmering: concerten, vlooiemarkten, dance-events, kinderprogramma, theatervoorstelling etc. De regeling voor evenementen wordt nader beschreven in de artikelsgewijze toelichting, paragraaf 18.2, bij artikel 9. De milieueffecten van de evenementen worden verder behandeld in het betreffende hoofdstuk van de toelichting.

Voorzieningen

Gezien de naamsbekendheid en de gunstige ligging is het gebied in het bijzonder geschikt voor de vestiging van nieuwe voorzieningen uit het cultureel-maatschappelijk of creatieve sector. Hierbij kan gedacht worden aan (kleinschalige) galerieën en expositieruimten. In en rondom de Lasloods worden vlooiemarkten en overige "curiosa" markten georganiseerd. Verder is het gebied aantrekkelijk voor horecazaken. Er zijn reeds vergaande initiatieven voor de realisatie van een hotel en een stadstrand inclusief strandpaviljoen. Geluidgevoelige voorzieningen en detailhandel worden niet toegestaan.

Tot slot wordt volledigheidshalve opgemerkt dat wonen in Werf Oost niet wordt toegestaan. Gelet op de hiervoor benodigde investeringen (zoals aanpassing infrastructuur, bodemsanering) en de aanhoudende crisis in de bouwsector is woningbouw in het plangebied de komende 10 jaar niet reëel.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Gelet op de beperkte transformatieopgave zal de komende 10 jaar geen grootschalige nieuwbouw (met enige uitzondering de bebouwing van de Docklandsplot tussen de Scheepsbouwlloods en de Laslloods) of in ingrijpende herinrichting van de openbare ruimte plaatsvinden. Het ruige, industriële en open karakter van Werf Oost wordt zoveel mogelijk behouden.

4.2.1 Bouwvolume

Het toegestane programma wordt in het plangebied beperkt door specifieke gebruiksregels ten aanzien van maximum m² bvo programma en/of maximale bouwhoogte en/of maximum floorspace-index (fsi). De floorspace-index geeft per (kadastraal) perceel aan hoe groot het bruto vloeroppervlak van de gebouwen mag zijn. Een maximum 1 betekent bijvoorbeeld dat het totale bruto vloeroppervlak per perceel net zo groot mag zijn als het oppervlak van het perceel. Als bijvoorbeeld 1/3 van het perceel wordt bebouwd, zijn maximaal 3 bouwlagen toegestaan.

De **monumentale gebouwen** (bestemming Gemengd - 2) worden uiteraard in hun originele vorm in stand gelaten. Voor deze gebouwen wordt de feitelijke hoogte als maximale bouwhoogte aangehouden en worden verder in de gebruiksregels maxima gesteld ten aanzien van het programma. Eén puntlloods met hotelfunctie naast de Smederij wordt verhoogd tot 25 meter. De puntlloods niet tot het Rijksmonument.



De herbouwde Smederij en puntlloods

Op de zogenaamde **Docklandsplot** (het braakliggend terrein tussen de Scheepsbouwlloods en de Laslloods, bestemming Gemengd - uit te werken) wordt een nieuw gebouw gerealiseerd waarin een centrale parkeervoorziening voor de hele werf wordt gevestigd. Hiernaast wordt ook ruimte geboden voor overige functies in het gebouw, zoals kantoren en voorzieningen waarvoor in de gebruiksregels maxima worden gesteld. Voor het gebouw geldt een maximale bouwhoogte van 45 meter, met een maximaal bebouwingspercentage van 30% vanaf 25 meter bouwhoogte. Vanwege de complexiteit van het bouwvolume is in dit geval gekozen voor een uit te werken bestemming.

Het gebied op en rondom de hellingen blijft grotendeels open. Op de aangewezen **tijdelijke**

bouvvelden (bestemming Gemengd - 4) is het mogelijk om voorzieningen voor maximaal 10 jaar te realiseren. Hierbij gaat het om kleinschalige bebouwing; er mogen maximaal 2 gebouwen per veld gerealiseerd worden met een maximale bouwhoogte van 10 meter.

De **gebouwen langs de MS Van Riemsdijkkade** (bestemming Gemengd - 3) blijven gehandhaafd en krijgen qua bebouwing een conserverende regeling. Gelet op de transformatieopgave op de (middel)lange termijn, waarbij op deze locatie in hoge bebouwing is voorzien, is sloop- en nieuwbouw van de bestaande panden niet reëel.

In de **Noordstrook** (de strook tussen de jachthaven en de Klaprozenweg, bestemming Gemengd - 1) kan tevens een beperkte transformatie plaatsvinden naar een gemengd werkgebied met diverse voorzieningen. Hierbij geldt een maximale bouwhoogte van 30 meter. Er worden geen regels gesteld ten aanzien van bebouwingspercentage of fsi. Het totaal programma voor de gehele Noordstrook wordt wel beperkt in de regels van het bestemmingsplan.

4.2.2 Openbare ruimte

Met het verdwijnen van de scheepswerf is het terrein langzamerhand steeds meer openbaar geworden. De Stichting NDSM verzorgt het beheer van de buitenruimte.

In het kader van het Investeringsbesluit NDSM-werf (zie bijlage 1) is met het oog op de ruimtelijke toekomstvisie voor de gehele NDSM-werf een basisplan openbare ruimte opgesteld. Voor het rijksmonumentale gedeelte van de werf is de huidige inrichting het uitgangspunt. Geen klassieke straten, maar een erfsituatie van gevel tot gevel waar de voetganger centraal staat en fiets en auto zijn toegestaan. De oorspronkelijke inrichting met klinkers en stelconplaten wordt gehandhaafd. Ook de oude spoorrails worden gehandhaafd om de historische routing van het scheepsbouwproces blijvend te kunnen volgen.

Gelet op de ontwikkelstrategie voor de korte termijn wordt de openbare ruimte zo ingericht dat het in afwachting van verdere ontwikkelingen dienst kan doen als festivalterrein. Daarbij gaat het niet om een complete herinrichting van de openbare ruimte. De aanpak is de komende 10 jaar vooral gericht op beheer: opruimen, achterstallig onderhoud uitvoeren en de veiligheid verbeteren ('schoon, heel en veilig'). Waar nodig wordt rondom op te leveren gebouwen de aansluitende openbare ruimte heringericht (naar analogie van de aanpak omgeving MTV).

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

5.1 Algemeen

Voor de beoogde herontwikkeling van de hele NDSM-werf is vanwege de aard en omvang van het project een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Doel van een m.e.r. is om de milieuaspecten volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming. In het MER worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

In het ruimtelijke plan dat voorziet in de activiteit waarvoor een MER is opgesteld, geeft het bevoegd gezag aan op welke wijze rekening is gehouden met hetgeen naar voren is gekomen uit het MER. Aan het besluit worden de voorwaarden, voorschriften en beperkingen verbonden die blijkens de m.e.r. nodig zijn met het oog op de bescherming van het milieu.

5.2 Wetgeving

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994). Per 1 juli 2010 werd de m.e.r.-procedure ingrijpend gewijzigd. Ingevolge het overgangsrecht van de Wet modernisering m.e.r. blijft bij m.e.r.-procedures, waarbij de zogenaamde richtlijnen voor 1 juli 2010 zijn vastgesteld, de voor 1 juli 2010 geldende regelgeving van toepassing. Omdat de deelraad de richtlijnen op 26 mei 2010 heeft vastgesteld, blijft op deze m.e.r.-procedure de "oude" regelgeving van toepassing.

Het Besluit m.e.r. bevat bijlagen met daarin overzicht van activiteiten waarvoor een m.e.r. verplicht is. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt een m.e.r.-plicht, pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

De herontwikkeling van de NDSM-werf voorziet in de volgende activiteiten die in de bijlage van het Besluit m.e.r. genoemd zijn:

	Activiteit	M.e.r.-plichtig	M.e.r.-beoordelingsplichtig
10.1	De aanleg van een of meer recreatieve of toeristische voorzieningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een voorziening of een combinatie van voorzieningen die 500.000 bezoekers per jaar aantrekt	In gevallen waar de activiteit betrekking heeft op 250.000 bezoekers of meer per jaar
10.3	De aanleg van een jachthaven	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op jachthaven met 500 ligplaatsen of meer	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 100 ligplaatsen of meer
11.1	De bouw van woningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 4.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom
11.2	De uitvoering van een stadsproject	n.v.t.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 ha of meer, of 2. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer

De herontwikkeling van de NDSM-werf is in meerdere opzichten een m.e.r.-beoordelingsplichtig project.

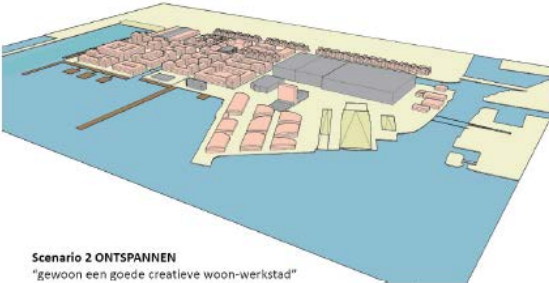
Hoewel in de beginfase van de planvorming voor de NDSM-werf nog onduidelijk was of de drempels voor m.e.r.-plicht al dan niet worden overschreden, is het besloten om een MER in ieder geval op te stellen om beter inzicht te krijgen in de te verwachten milieugevolgen en in de mogelijkheden voor beperking van nadelige gevolgen.

De herontwikkeling van de NDSM-werf wordt in stappen uitgevoerd, waarbij per stap (deelproject) een ruimtelijk plan (bestemmingsplan of projectbesluit / omgevingsvergunning) wordt vastgesteld. De m.e.r.-(beoordelings)plicht is gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit dat onderdeel is van het project. Op 19 oktober 2011 heeft het dagelijks bestuur een projectbesluit op grond van artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (oud) genomen ter realisering van een jachthaven (Amsterdam Marina). Hiermee wordt aan de (procedurele) m.e.r.-verplichtingen hoofdstuk 7 Wm voldaan. Desalniettemin dienen ook andere ruimtelijke plannen die ook uitvoering geven aan het NDSM-project (zoals onderliggend bestemmingsplan) toe te lichten hoe met de uitkomsten van het MER rekening wordt gehouden.

5.3 Inhoud MER

5.3.1 Scenario's en effecten

Adviesbureau Oranjewoud heeft in opdracht van de gemeente (als initiatiefnemer voor de herontwikkeling van de NDSM-werf) een milieueffectrapport opgesteld, zie als bijlage 3. In het MER zijn de vier scenario's onderzocht en vergeleken met elkaar.

Scenario 1: Strategiebesluit  - Conform strategiebesluit (ca. 740.000 m2 bvo + jachthaven van ca. 500 ligplaatsen) - Gemiddeld aantal evenementen	Scenario 2: Ontspannen  Scenario 2 ONTSPANNEN "gewoon een goede creatieve woon-werkstad" - Minimaal landprogramma (ca. 430.000 m2 bvo) - Geen jachthaven - Minimaal aantal evenementen
Scenario 3: Contrast  Scenario 3 CONTRAST "verschillen tussen deelgebieden versterken" - Gemiddeld landprogramma (ca. 660.000 m2 bvo) - Geen jachthaven - Gemiddeld aantal evenementen	Scenario 4: Maximaal  Scenario 4 MAXIMAAL "maximaal programma" - Maximaal landprogramma (ca. 1 miljoen m2 bvo) - Maximaal waterprogramma (incl. Jachthaven ca. 500 ligplaatsen) - Maximaal aantal evenementen

Alle scenario's zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals beschreven in het Strategiebesluit. De NDSM-werf wordt een gemengd stedelijk gebied met hoge dichtheid. De volgende functies moeten een plek krijgen op de NDSM-werf: (internationale) creatieve bedrijven en kantoren, cultuur (theater, museum), woningen, horeca, hotels, onderwijs, winkels, (dagelijkse en thematische) retail, stedelijke publieksfuncties en evenementen en een divers en levendig waterprogramma (waaronder jachthaven en nautische bedrijven). De scenario's onderscheiden zich in totaal (woon-werk) programma en qua programmering evenementen.

In onderstaand tabel worden de effecten van de verschillende scenario's met elkaar vergeleken.

Onderdeel	Aspect	Strategiebesluit	Ontspannen	Contrast	Maximaal
effecten van de herontwikkeling op de omgeving	geluid door evenementen	groot, overschrijding van normen bij woonbebouwing	klein	groot, overschrijding van normen bij woonbebouwing	groot, overschrijding van normen bij woonbebouwing
	verkeer door evenementen	afhankelijk van aard en aantal evenementen verwaarloosbare tot kleine toename van de verkeersbelasting buiten de spitsperiode, niet onderscheidend voor de scenario's			
	verkeerslawaaï	enige toename van geluidbelasting in studiegebied, niet onderscheidend			
	luchtkwaliteit langs wegen in het studiegebied	geringe toename van immissieconcentraties, niet onderscheidend			
	natuur	effect van jachthaven/recreatievaart op instandhoudingsdoelen Natura 2000-gebieden Markermeer en IJmeer niet significant			
effecten van de herontwikkeling op de bestaande waarden en functies van het gebied	archeologie	gering effect, niet onderscheidend			
	cultuurhistorie	cultuurhistorisch waardevolle elementen blijven bij alle scenario's behouden; belevingswaarde kan enigszins variëren afhankelijk van de massaliteit van bebouwing in het plangebied; deze is het kleinst bij scenario Ontspannen en het grootst bij Maximaal			
	bodemkwaliteit	positief effect op bodemkwaliteit door noodzakelijke saneringen bij herontwikkeling; niet onderscheidend			
	grondbalans (afvoeren grond uit plangebied)	groot	klein	kleinst	grootst
	natuur	geen relevante effecten, niet onderscheidend			
	water	gering effect op zowel grond- als oppervlaktewater, kwaliteit en kwantiteit, niet onderscheidend			
leefomgevingkwaliteit in het plangebied	geluidbelasting door industrielawaai vanuit de omgeving	groot effect, enige afscherming door bebouwing in water	relatief groot door weinig afscherming	groot effect	groot effect, enige afscherming door mitigerende maatregelen
	verkeerslawaaï in plangebied	groot	kleinst	groot	grootst
	externe veiligheid	geen relevante effecten, niet onderscheidend			
	geur	groot aantal gehinderden	minder gehinderden	minder gehinderden	groot aantal gehinderden
duurzame stedelijke ontwikkeling	duurzaam gebruik van schaarse ruimte	intensief gebruik van bestaand stedelijk gebied voor nieuwe functies wordt positief beoordeeld	weinig intensief gebruik van ruimte, grotere kans op ruimteclaim elders	intensief gebruik van bestaand stedelijk gebied voor nieuwe functies wordt positief beoordeeld	
	gebruik van grondstoffen en energie, emissie van broeikasgassen e.d.	duurzaamheidsmaatregelen kunnen in alle scenario's worden opgenomen; draagvlak/mogelijkheden wellicht het kleinst bij het kleinste programma (scenario Ontspannen)			

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat verdichting zowel negatieve (hogere verkeersaantrekkende werking) als positieve (afscherming geluid en geen realisatie projecten op andere plekken waar potentieel grotere nadelige effecten kunnen ontstaan) effecten heeft. Bij de herontwikkeling van de NDSM-werf wordt overigens niet een concreet scenario gekozen die uitgevoerd

wordt. Bij het maken van ruimtelijke keuzes wordt echter wel degelijk rekening wordt gehouden met de uitkomsten van de m.e.r.

5.3.2 Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.

Op 8 september 2011 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies uitgebracht ten aanzien van het MER. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie voor de besluitvorming aanwezig is in het MER en de bijbehorende achtergronddocumenten en dat het MER op hoofdlijnen voldoende inzicht geeft in de relevante milieueffecten van de herontwikkeling van de gehele NDSM-werf. De Commissie geeft aan dat met betrekking tot geluidhinder en verkeersaspecten nog gedetailleerde informatie nodig is indien meer bekend is over de exacte inrichting van het projectgebied. Omdat alle alternatieven negatief scoren op de aspecten industrielawaai, wegverkeerslawaaï en evenementenlawaaï, resteert voor geluid nog een forse ontwerpogave. Maatregelen om het verkeer beter af te wikkelen en mogelijkheden voor parkeren bij evenementen moeten ook nader worden onderzocht. De Commissie is van mening dat cultuurhistorie, archeologie en het effect van hoogbouw zeer gedegen zijn onderzocht en dat het kaartmateriaal duidelijk is.

5.3.3 Aanbevelingen MER en doorwerking in bestemmingsplan NDSM-werf Oost

In het MER is tevens onderzoek gedaan naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Ten behoeve van het MMA zijn maatregelen voorgesteld die de negatieve effecten kunnen mitigeren. Hieronder worden de relevante aanbevelingen van het MER genoemd waarbij tevens wordt aangegeven hoe die aanbevelingen en overige resultaten bij dit bestemmingsplan betrokken worden.

Bodem

Aanbeveling: het bereiken van een gesloten grondbalans mede door het beperken van aanleg ondergrondse parkeergarages

De negatieve beoordeling voor het aspect bodem wordt veroorzaakt door het overschot aan grond dat dient te worden afgevoerd bij realisatie van (alle) scenario's. Het overschot van grond wordt veroorzaakt door de afgravingen die plaatshebben ten gevolge van de realisatie van (ondergrondse) parkeergarages.

In het plangebied worden geen ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse constructies mogelijk gemaakt. Verder vindt geen grootschalig grondverzet plaats ter uitvoering van het bestemmingsplan; de openbare ruimte wordt niet herinricht en er worden (met uitzondering van de Docklandsplot) geen nieuwe kavels bouwrijp gemaakt. Grond die hierbij vrijkomt, wordt gebruikt in een ander gedeelte van de werf voor het aanbrengen van aanplantingen. Derhalve is er een sluitend grondbalans voor dit plangebied en de hele NDSM-werf.

Verkeer en vervoer

Aanbeveling: een goede spreiding van verkeer in het plangebied zodat meerdere toegangswegen evenwichtig gebruikt worden en de kruispunten meer gelijkmatig worden belast

In de huidige situatie verlaten auto's het plangebied vooral via de MS Van Riemsdijkweg en slechts een gering aantal kiest voor de MT Lincolnweg (tevens een ontsluitingsweg). De aanbeveling heeft betrekking op het aanbrengen van een verkeerskundig knip in de MS Oslofjordweg of de doorgetrokken TT Neveritaweg / NDSM-sstraat zodat de MT Lincolnweg vaker wordt gebruikt dan in de huidige situatie.

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt (zie hierover hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren) dat het programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt geen congestie veroorzaakt bij de MS Van

Riemsdijkweg. Het aanbrengen van de verkeerskundige knip is vooralsnog niet noodzakelijk. Bij de verdere planvorming voor het westelijke deel van de werf (waar overigens tevens een groter bouwprogramma wordt voorzien) worden tevens de verkeerskundige effecten onderzocht en wordt in dat kader een besluit genomen over de uitvoering van de voorgestelde maatregel.

Aanbeveling: extra stimuleren openbaar vervoer en fiets

De ontwikkeling van de NDSM-werf leidt tot een toename van het aantal auto's binnen en buiten het plangebied. Hoewel dit (beoordeeld op basis van de verkeersmodellen) in geen van de gevallen leidt tot afwikkelingsproblemen (zowel regulier als tijdens evenementen), leidt een toename van het aantal verkeersbewegingen wel tot een verslechtering van de algemene milieukwaliteit. Deze kan worden verbeterd door het autogebruik in, van en naar het plangebied terug te dringen (verschuiving in de 'modal split' naar fiets en OV). Een belangrijk element in het terugdringen van het aandeel autoverplaatsingen is het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets en het openbaar vervoer.

Dit bestemmingsplan laat slechts een beperkt programma toe. Hiertoe behoren geen grote publiekstrekkende functies, zoals nieuwe grote bioscopen of musea. Tijdens evenementen worden regelmatig extra ponten ingezet. In het kader van de evenementenvergunning wordt nader beoordeeld welke maatregelen mogelijk zijn om het openbaar gebruik t.b.v. het concreet evenement te stimuleren. Inmiddels rijden er nieuwe buslijnen (stadsbussen 105 en 109) op de NDSM-werf. De gemeente zal de ontwikkeling van de NDSM-werf en in het bijzonder het gebruik van auto en openbaar vervoer monitoren en indien wenselijk worden extra maatregelen getroffen. Prioriteit heeft hierbij op korte termijn het opvoeren van de frequentie van de pontverbindingen. Op de lange termijn voorziet de Structuurvisie Amsterdam in mogelijke aanpassing het OV-netwerk, waaronder het doortrekken van de metrolijn naar Amsterdam Noord. Hiervoor is bepaalde kritische massa nodig, die pas buiten de horizon van dit bestemmingsplan wordt bereikt.

Geluid

De aanbevelingen ter beperking van het industrielawaai vanwege de industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwesterrein (bouwfaserings- en gebruikschermen) zijn niet relevant voor dit bestemmingsplan omdat op Werf Oost geen geluidsgevoelige objecten worden toegelaten. Deze aanbevelingen zien op de bouw van woningen op Werf West, dichtbij de bron. Deze aanbevelingen worden betrokken bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen voor Werf West.

Aanbeveling evenementenlawaai: beperken toegestane geluidniveau en frequentie van evenementen

Het aantal evenementen wordt in de regels van dit bestemmingsplan beperkt. Verder wordt het maximaal toegestane geluidniveau beperkt door het opname van een geluidnorm die geldt op de gevel van geluidsgevoelige functies. De norm geldt zowel op de gevel van bestaande woningen (bijvoorbeeld in Tuindorp Oostzaan of Houthavens) als op de gevel van nog te bouwen woningen (waaronder de geprojecteerde woningen in het Buiksloterham als de geplande woningen in het westelijke deel van de NDSM-werf). In de regels wordt geen beperking gesteld aan de geluidemissie vanwege evenementen, alleen aan de immissie (geluidniveau ter plaatse van woningen). Op het moment dat er woningen dichtbij gebouwd zullen worden, wordt de geluidemissie (bronvermogen) ook automatisch beperkt. Het is bij de Stichting Beheer NDSM-werf Oost (die voor de programmering van evenementen zorgt) bekend dat op termijn (nadat woningen dichtbij gebouwd zijn) geen grote dance-evenementen gehouden kunnen worden. Indien de organisator van een evenement door de toepassing van maatregelen (bijvoorbeeld door het plaatsen van luidsprekers op meerdere locaties, het optimaal situeren van podium, goed richten van luidsprekers, plaatsen van schermen) kan bewerkstelligen dat de geluidnormen niet

NDSM-werf Oost (vastgesteld)

worden overschreden, kunnen er ook feesten met een relatief hoog bronvermogen gehouden worden. Het is aan de organisator van een muziekevenement om te onderzoeken welke maatregel in een concrete situatie haalbaar en efficiënt is. In paragraaf 8.2 worden de akoestische gevolgen van evenementen uitvoerig beschreven.

Duurzaamheid

Aanbeveling: verhogen ambitieniveau duurzaamheid middels maatregelen op het gebied van water en energie i.c.m. stedenbouw

Met de ontwikkeling van de NDSM-werf wordt bijgedragen aan duurzame stedenbouw. Het plan hergebruikt en transformeert op intensieve wijze een centraal gelegen vrijgevalen en vervuilde industriële locatie. Dit bestemmingsplan dat maar een ondergeschikt deel van de in het MER onderzochte ontwikkeling betreft, maakt slechts beperkte ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Het gaat om een beperkte functieverandering (van traditionele bedrijvigheid in minder milieubelastende voorzieningen) in bestaand bebouwd gebied en om tijdelijke bebouwing vooruitlopend op (eventuele) verdere transformatie van het gebied in de toekomst. De nieuwe bebouwingsmogelijkheden die door dit bestemmingsplan worden geboden zijn minimaal. Bovenop de wettelijk voorgeschreven regels worden op de NDSM-werf Oost geen dwingende maatregelen voorgeschreven.

5.4 Conclusie

De mogelijke milieueffecten vanwege dit bestemmingsplan zijn een relatief klein onderdeel van de ontwikkeling van de hele NDSM-werf. Met uitzondering van het aspect evenementenlawaai leidt het MER niet tot bijzondere aandachtspunten voor onderliggend bestemmingsplan. De aanbeveling voor evenementenlawaai is meegenomen bij de uitwerking van dit bestemmingsplan.

De beschrijving van de gevolgen van het milieu van dit bestemmingsplan richt zich in de betreffende hoofdstukken van de toelichting van dit bestemmingsplan derhalve op de effecten die zijn gerelateerd aan het plangebied van dit bestemmingsplan zelf.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Beleid, wet- en regelgeving

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (december 2004)

De Stadsregio Amsterdam heeft ook een beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer in de stadsregio Amsterdam: 'Regionaal Verkeer & Vervoerplan december 2007 (RVVP)'. Het plan is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering.

Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvastе keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) zijn nieuwe parkeernormen opgenomen. Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

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

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

Parkeerbeleid Stadsdeel Amsterdam-Noord

Het parkeerbeleid van het stadsdeel is opgenomen in de parkeernota "Parkeren op maat" uit 2008. Uitgangspunt van het beleid is dat het wensbeeld gratis parkeren is, maar bij overlast (parkeerdruk hoger dan 90%) kunnen maatregelen getroffen worden.

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

De nota 'Laat de fiets niet links liggen' is op 13 juni 2007 door de Deelraad vastgesteld. In deze nota

worden de verandering of nadere uitwerkingen ten opzichte van 'Hoofdnet Fiets in Amsterdam-Noord' beschreven. Tevens worden in deze nota de kwaliteitseisen en de verbeterpunten Fietsnet Noord beschreven.

6.2 Autoverkeer

In de huidige situatie worden de wegen binnen het plangebied gebruikt door gemengd verkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km per uur. Het gebied wordt ontsloten via de MS Van Riemsdijkweg en de Klaprozenweg. De Klaprozenweg is onderdeel van het Hoofdnet Auto.

Op het erfgedeelte van het plangebied (bestemming Verkeer-2) wordt een erf-regime ingesteld, waarbij het primaat bij de voetganger ligt; auto's zijn "te gast". Hiermee wordt geformaliseerd dat auto's, fietsen en voetgangers niet worden gescheiden op trottoirs en rijwegen (zo is de situatie nu ook al, maar zonder formele status). Invoering van het erfregime impliceert dat voetgangers voorrang hebben, dat de snelheid van auto's wordt beperkt en dat parkeren uitsluitend is toegestaan in parkeervakken. Een erfregime verbetert daarmee de verkeersveiligheid en maakt de openbare ruimte beter beheersbaar.

Ten behoeve van het m.e.r. heeft de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam de verkeerseffecten van de verschillende scenario's onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Verkeersberekeningen 2020 Noordwaarts NDSM" van 21 juli 2009, aangevuld met de notities van 21 juli 2010 en 4 augustus 2010, zie de samenvatting van deze onderzoeken in het MER. In de eerste helft van 2012 is er een nieuw (geactualiseerd) verkeersonderzoek uitgevoerd waarin het programma van dit bestemmingsplan en van het hierna volgende bestemmingsplan NDSM-werf West is onderzocht. De resultaten van dit onderzoek is opgenomen in het DIVV rapport Aanvullend verkeersonderzoek NDSM-werf 2012 (ongedateerd), zie bijlage 5.

In deze rapporten is onderzocht in hoeverre het (auto)verkeer toeneemt als gevolg van de geplande ontwikkelingen. De berekende verkeersintensiteiten nemen dichtbij het plangebied het meeste toe ten opzichte van de referentiesituatie. De scenario's Strategieberesluit en Maximaal kennen de grootste toename van de verkeersintensiteiten. Verder is per scenario beoordeeld of de wegenstructuur het toegenomen verkeer al dan niet kan verwerken. Deze verkeersafwikkeling wordt beoordeeld aan de hand van de intensiteit / capaciteit verhouding van een aantal relevante wegen. De IC-verhouding duidt op (mogelijke) congestie op de MS Van Riemsdijkweg bij de scenario's Strategieberesluit en Maximaal. Verder is gebleken dat het kruispunt van de MS Van Riemsdijkweg op de Klaprozenweg in alle scenario's, met uitzondering van scenario Ontspannen, afwikkelingsproblemen zijn te verwachten. Buiten het plangebied treedt geen congestie op als gevolg van ontwikkelingen op de NDSM-werf.

Het is onderzocht of met het aanpassen van het kruispunt MS Van Riemsdijkweg - Klaprozenweg de verkeersafwikkelingsproblemen al dan niet kunnen worden opgelost. In de huidige situatie is het kruispunt een zogenaamd "ongeregeld kruispunt", dat wil zeggen zonder verkeerslichten. Uit het verkeersregeltechnisch onderzoek, uitgevoerd door de Dienst Ruimtelijke Ordening op 12 november 2011 (zie rapport als bijlage 6) blijkt dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft en "regelbaar" is door middel van stoplichten en opstelvakken om het verkeer zonder congestie af te wikkelen. Uitgangspunt voor dit onderzoek is het programma van scenario Strategieberesluit.

De herinrichting van het genoemde kruispunt wordt in het kader van de verbreding van de Klaprozenweg uitgevoerd. Hiervoor zijn de voorbereidende werkzaamheden reeds gestart.

Dit bestemmingsplan maakt slechts in beperkte mate nieuwe functies in het plangebied mogelijk: circa 50.000 m² nieuw programma ten opzichte van de huidige situatie. Verder voorziet dit bestemmingsplan in de aanleg van een parkeergarage (mede) ten behoeve van functies in NDSM-West. In het hele

projectgebied NDSM wordt de komende 10-20 jaar voorzien in een (totaal) programma van circa 500.000 m² bvo. Dit programma is meer dan scenario Ontspannen (430.000 m² bvo), maar aanzienlijk minder dan de andere scenario's (660.000, 740.000 of ca. 1 miljoen m² bvo programma bij de alternatieven Contrast, Strategie respectievelijk Maximaal).

Gelet hierop kan worden geconcludeerd dat het toegenomen verkeer als gevolg van dit bestemmingsplan en het hierop volgende bestemmingsplan voor deelgebied West (met aanpassing van het kruispunt MS Van Riemsdijkweg - Klaprozenweg) zonder congestie afgewikkeld kan worden. Dit bestemmingsplan leidt aldus niet tot onaanvaardbare verkeersproblemen.

6.3 Openbaar vervoer

Door het plangebied rijden de buslijnen 105 en 109, zie onderstaande figuur. Over de Klaprozenweg rijden meerdere stads- en streekbussen. Over de Klaprozenweg zal vanaf 2014 een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) bus rijden, waardoor het gebruik van openbaar vervoer van en naar het plangebied aantrekkelijker wordt. Hiernaast varen ponten naar Amsterdam Centraal Station en naar de Houthavens.



Route van de buslijnen 105 en 109

Toch zijn optimalisaties wenselijk, zeker bij een groeiend gebruikintensiteit van de werf. Prioriteit heeft hierbij op korte termijn het opvoeren van de frequentie van de pontverbindingen. Op de lange termijn voorziet de Structuurvisie in mogelijke aanpassing OV (metro e.d.). Hiervoor is bepaalde kritische massa nodig, die pas buiten de horizon van dit bestemmingsplan wordt bereikt.

6.4 Langzaam verkeer

Zoals hierboven reeds werd genoemd, wordt voor het erfgedeelte van het plangebied (Verkeer - 2) erfregime ingevoerd, waarmee het primaat van de voetganger ook formeel bevestigd wordt.

Binnen het plangebied rijdt het fietsverkeer gemengd met autoverkeer. Fietzers kunnen via de Klaprozenweg (Hoofdnet Fiets) en de pont-verbindingen het gebied bereiken. Het plangebied functioneert als belangrijke doorgangsroute voor de gebruikers van de pont-verbinding Centraal Station - NDSM-werf en NDSM-werf - Houthavens. Langs het plangebied wordt de snelfietsroute Zaandam-Amsterdam gerealiseerd.

Met de aanleg van een beweegbare brug over Zijkanaal I wordt een nieuwe voet- en fietsverbinding gerealiseerd naar het naastliggende Buiksloterham. Hiermee wordt het plangebied beter ontsloten voor

langzaam verkeer. Met het instellen van een erfregime op het erfgedeelte van het plangebied wordt het primaat voor langzaam verkeer versterkt.

6.5 Parkeren

6.5.1 Parkeren in huidige situatie

Op de NDSM-werf heerst in de huidige situatie geen parkeerregime; er kan overal gratis geparkeerd worden. Uitzonderingen hierop zijn de tijdelijke parkeervelden naast de Timmerwerkplaats en de Smederij die door de gebruikers worden gehuurd voor exclusief gebruik. Er is enige parkeerdruk ontstaan in het gebied vanwege parkeren bij de pont.

6.5.2 Parkeren in eindsituatie

In de eindsituatie wordt in het gebied gereguleerd parkeren ingevoerd, waarbij parkeren slechts mogelijk is in centrale parkeervoorzieningen en (heel beperkt) in parkeervakken in de openbare ruimte.

Met betrekking tot het totale bouwprogramma dat op de hele NDSM-werf wordt mogelijk gemaakt, is een inschatting gemaakt naar het aantal benodigde parkeerplaatsen. Een deel van de benodigde parkeerplaatsen wordt op eigen terrein gerealiseerd. Een ander deel van de parkeerbehoefte wordt in collectieve parkeervoorzieningen opgelost. Om voldoende parkeergelegenheid in het hele projectgebied te bieden, worden twee centrale / collectieve parkeervoorzieningen gerealiseerd voor in het totaal 2500 parkeerplaatsen. Het grootse parkeergebouw voor 1600 parkeerplaatsen komt in dit plangebied, ter plaatse van Docklandsplot (uit te werken bestemming Gemengd). Bij het bepalen van de parkeerbehoefte in het gebied is gebruik gemaakt van de parkeernormen uit het Amsterdamse Locatiebeleid en het stadsbeleid. Het plangebied kan aangemerkt worden als een B-locatie: met openbaar vervoer kan binnen 15 minuten een A-locatie (Amsterdam Centraal Station) en met auto kan binnen 15 minuten de ring A-10 bereikt worden. De parkeernormen behorende bij een B-locatie zijn het volgende:

Werken	1:125m ²
Voorzieningen	Amsterdamse parkeerkengetallen gebaseerd op CROW-normen (zie bijlage)
Wonen	
- Sociale huur	0.5 p.p. per woning
- Vrije sector	1.5 p.p. per woning
- Bezoekers	0.25 p.p. per woning

Zowel voor de passieve ontwikkelgebied Gemengd-1 als voor het erf-gedeelte geldt dat minimale en maximale parkeernormen worden voorgeschreven in artikel 15 Algemene gebruiksregels. Deze parkeernormen representeren de gemiddelde parkeerbehoefte van diverse functies. Via ontheffing (omgevingsvergunning) zoals opgenomen in artikel 16 Algemene afwijkingsregels kan maatwerk geboden worden per bouwplan.

Met betrekking tot de Noordstrook (bestemming Gemengd-1), waar passieve transformatie plaats vindt, en waar de gemeente slechts een faciliterende rol heeft, geldt de hoofdregel dat bij herontwikkeling de parkeerbehoefte van het te ontwikkelen programma op eigen terrein wordt opgelost. In het erf-gedeelte van het plangebied kan deze verplichting niet opgelegd worden omdat het hele gebied rondom de gebouwen openbare ruimte is, waarover ontwikkelaars, erfpachters of huurders niet vrij kunnen beschikken. Op het erfgedeelte wordt parkeren in de collectieve parkeervoorziening opgelost. Via privaatrechtelijke afspraken worden ontwikkelaars verplicht om duurzaam parkeerplaatsen af te nemen in de collectieve voorziening.

Ontwikkelaars in de Noordstrook (bestemming Gemengd-1) kunnen tevens ervoor kiezen om parkeren buiten eigen terrein op te lossen indien dat niet haalbaar lijkt (bij voorbeeld vanwege hoge saneringskosten). Indien zij aantonen dat ze parkeren elders, in de directe nabijheid van hun bouwplan kunnen oplossen, wordt ontheffing (omgevingsvergunning) verleend van de verplichting om parkeren op eigen terrein op te lossen. Verschillende ontwikkelaars kunnen bij voorbeeld gezamenlijk een parkeergebouw bouwen. Het is echter niet de bedoeling dat deze ontwikkelaars duurzaam parkeerplaatsen in de 3 centrale parkeergarages afnemen; bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is hiermee geen rekening gehouden.

6.5.3 Parkeren in de tussenfase

Het wensbeeld is om in het plangebied op korte termijn een erfregime in te voeren, waarbij parkeren - tegen betaling - slechts in de daarvoor aangewezen parkeervakken / parkeervelden mogelijk is. Begin 2013 heeft het dagelijks bestuur een voorstel gepubliceerd voor het invoeren van betaald parkeren per 1 januari 2014.

Totdat de collectieve parkeervoorziening beschikbaar is, worden er tijdelijke parkeervoorzieningen gerealiseerd. De tijdelijke parkeervoorzieningen zijn zowel voor exclusief als voor collectief gebruik. Bij nieuwe ontwikkelingen legt de gemeente een tijdelijk parkeerveld aan waar alleen gebruikers van het betreffend project gebruik kunnen maken. Hiernaast zijn op de Docklandsplot circa 300 parkeerplaatsen aanwezig voor bezoekers van het plangebied. Hiermee zijn voldoende parkeerplaatsen ook in de tijdelijke situatie aanwezig. Zoals hierboven reeds genoemd is, wordt in de toekomst parkeren in de openbare ruimte alleen in de aangewezen parkeervakken mogelijk.

6.6 Mobiliteiten evenementen

De verkeers- en parkeersaspecten van evenementen worden primair beoordeeld in het kader van de evenementenvergunning op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De organisator van een evenement dient in zijn vergunningaanvraag - onder meer - aan te tonen dat het evenement geen belemmering vormt voor het verkeer en geen onevenredige belasting vormt voor het woon- en leefklimaat in de omgeving.

Belangrijk element hierbij is het mobiliteitsplan waarbij de organisator van het evenement aangeeft hoeveel bezoekers worden verwacht, welk vervoersmiddel bezoekers gebruiken en welke maatregelen getroffen worden om zowel auto- als langzaam verkeer zo goed mogelijk af te wikkelen. Het is gebruikelijk dat tijdens evenementen de organisator extra ponten inhuurt waardoor het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd wordt.

De concrete effecten van een bepaald evenement kunnen het beste beoordeeld worden aan de hand van de concrete aanvraag. Omdat de aard van evenementen heel verschillend kan zijn, kan in het kader van het bestemmingsplan slechts een algemene en globale beschrijving gegeven worden.

In het kader van het m.e.r. zijn de verkeerseffecten van evenementen onderzocht. Tijdens evenementen rijden tijdens een reguliere avondspits (werkdag) enkele tientallen meer auto's dan tijdens normale spits. Dit betekent dat de verkeersintensiteiten tijdens de piek van het aan- en weggrijden van het maximale evenement nagenoeg gelijk is aan de maximale intensiteit op dat wegvak tijdens een reguliere werkdag. De afwikkeling van het verkeer via het onderliggend wegennet tijdens het evenement is derhalve niet lastiger dan tijdens een reguliere spits. Met relatief eenvoudige maatregelen (bewegwijzering e.d.) kan het verkeer verdeeld worden over meerdere ontsluitingswegen waardoor het verkeer nog sneller en soepeler afgewikkeld kan worden.

Met betrekking tot parkeren wordt opgemerkt dat op de NDSM-werf (zeker in de huidige situatie waarbij een groot deel van het projectgebied braak ligt) voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Ook op het dichtbij liggende Buiksloterham kunnen tijdelijke parkeervelden ingehuurd worden. Bij evenementen die meer verkeer genereren dan gemiddeld, wordt ingezet op het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en het gebruik van shuttle busjes van en naar verder liggende parkeeroplossingen.

Hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten.

In de visie van de gemeente wordt de NDSM-werf gemengd woon-werkgebied. Woningbouw zal in de eerste fase (de periode 2012 - 2022) op het westelijke deel van de werf plaatsvinden. Na die periode, op de (midden)lange termijn worden ook in Werf Oost woningen gebouwd.

Hoewel in het plangebied tijdens deze bestemmingsplanperiode geen gevoelige functies worden toegelaten, wordt het vanwege de aanstaande transformatie van Werf West en de toekomstige transformatie van Werf Oost belangrijk geacht om potentiële milieuhinder van toekomstige nieuwe functies te voorkomen. Hieronder wordt de methodiek beschreven hoe de milieuhinder van nieuwe functies zo veel mogelijk wordt voorkomen dan wel tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt. In de hierna volgende hoofdstukken wordt beschreven in hoeverre de milieuhinder van bestaande bedrijven in en rondom het plangebied het woon- en leefklimaat van woningen kan beïnvloeden.

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten. De regeling wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. De methodiek is gebaseerd op de landelijke werkwijze zoals opgenomen in de brochure Bedrijven en milieuzonering, een uitgave van de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten). De regeling houdt kort samengevat het volgende in.

Bijlage bij de regels van dit bestemmingsplan is de Staat van Inrichtingen, die gebaseerd is op de lijst die door de VNG is samengesteld aan de hand van SBI-codes. Voor de milieuaspecten geluid, geur, gevaar en stof wordt de potentiële milieuhinder van functies uitgedrukt in een milieuscore. De hoogste milieuscore bepaalt in welke milieuhindercategorie de betreffende functie valt. De categorieën lopen van 1 tot en met 6 op, waarbij de hoogste categorie de meeste milieuhinder veroorzaakt. In de regels worden vervolgens beperkingen gesteld ten aanzien van de toegelaten milieuhindercategorie van nog te vestigen functies (dan wel ten aanzien van de uitbreiding of reeds bestaande functies).

In de huidige situatie kunnen alle soorten bedrijven zich in het plangebied vestigen. Gelet op de transformatieopgave worden de vestigingsmogelijkheden voor de relatief milieuhinderlijke functies in dit bestemmingsplan beperkt tot maximaal milieuhindercategorie 3.1. Categorie 3.1 is de lichtste subcategorie binnen categorie 3. Deze functies zijn in de systematiek van de VNG (onderdeel "functiemenging") - onder voorwaarden - toelaatbaar in een gemengd gebied waar geen sprake is van fysieke scheiding van functies.

De 'Staat van Inrichtingen' geeft naast een algemene milieuhindercategorie per functie ook een indicatie voor de te verwachten verkeersaantrekkende werking, apart voor personen- als goederenverkeer. Naarmate een functie meer personen- respectievelijk goederenverkeer genereert scoort een functie hoger op een schaal van 1 tot en met 3 voor elk van deze factoren. Er wordt een maximale score van respectievelijk 1 en 2 voorgeschreven in het bestemmingsplan. Op deze wijze wordt voorkomen dat al te veel verkeersaantrekkende functies zich vestigen langs wegen die niet specifiek bedoeld zijn als ontsluitingsweg.

De te verwachten milieuhinder van nieuwe functies wordt indicatief getoetst via de Staat van Inrichtingen, waarbij de gemiddelde milieuhinder van het betreffende type wordt betrokken. Hiernaast kan toetsing ook plaatsvinden op basis van de werkelijke milieuhinder van een concreet bedrijf. Bezien kan dan

worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven. In de artikelen 16 en 17 is een regeling getroffen voor de afwijkingen c.q. aanvulling van de Staat van Inrichtingen.

De reeds aanwezige functies die boven de gestelde maxima uitkomen, beperken vooralsnog de mogelijkheden om woningbouw te realiseren. Deze functies krijgen een maatwerkbestemming; zij worden toegestaan, maar de toegestane overschrijdingen gelden niet voor de opvolgende functies. Als een dergelijke functie verdwijnt worden slechts functies toegestaan die geen belemmering opleveren voor de transformatie naar een werk-woongebied. De bestaande bedrijven, die een maatwerkbestemming krijgen zijn het volgende:

1. jachthaven Anckerplaats op het adres MS Van Riemsdijkweg 5, SBI-code 932.G, milieuhindercategorie 3.1, maar hoofdzakelijk niet in pandige activiteiten;
2. jachtbouwbedrijf Rhebergen op het adres MS Van Riemsdijkweg 7, SBI-codes 301,3315.3, 222.1,222.2, 222.3, 251,331, 932 milieuhindercategorie 4.2;
3. autoschadebedrijf en spuiterij Le Mans op het adres TT Vasumweg 10, SBI-code 5020.4, milieuhindercategorie 3.1, waarbij het aspect geur bepalend is.

Hoofdstuk 8 Geluid

8.1 Algemeen

In dit bestemmingsplan worden geen geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Verder zijn in het plangebied ook geen geluidsgevoelige objecten aanwezig. Hoewel in het kader van de milieueffectrapportage ook de geluidbelasting vanwege diverse bronnen (zoals vanwege het gezoneerd industrieterrein Westpoort en vanwege wegverkeer) in het plangebied is onderzocht, kan een beoordeling van de akoestische situatie in het kader van "goede ruimtelijke ordening" en het daaraan verbonden "aanvaardbaar woon- en leefklimaat" achterwege blijven.

In het kader van dit bestemmingsplan is wel onderzocht wat het geluideffect van dit bestemmingsplan is ter plaatse van geluidgevoelige objecten buiten het plangebied. Hierbij kan gedacht worden aan het geluid vanwege verschillende geluidsbronnen in het plangebied en aan het geluid van verkeer van en naar het plangebied. De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich op circa 120 meter afstand vanaf de grens van het plangebied. Verder staan tegenover het plangebied tijdelijke studentenunits langs MS Van Riemsdijkweg (tot februari 2015).

Met uitzondering van de evenementen, waarover zie onderstaande paragraaf, worden in dit bestemmingsplan geen functies mogelijk gemaakt, die potentieel veel geluidhinder kunnen veroorzaken. Zoals in hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies reeds is beschreven wordt door de regeling welke gekoppeld is aan de Staat van Inrichtingen, geborgd dat functies die ernstige hinder veroorzaken uit het plangebied geweerd worden. Uit de inventarisatie van de gemeente blijkt bovendien dat de in het plangebied reeds aanwezige functies geen hinder veroorzaken bij woningen buiten het plangebied.

Met betrekking tot het wegverkeerslawaaï als gevolg van verkeer van en naar het plangebied wordt het volgende opgemerkt. Uit het akoestisch onderzoek ten behoeve van het m.e.r. voor de gehele herontwikkeling van de NDSM-werf blijkt dat de geluidbelasting op de wegen buiten het plangebied beperkt is. Deze constatering geldt voor alle scenario's; zelfs voor het maximale scenario. Derhalve kan geconcludeerd worden dat dit bestemmingsplan niet zal leiden tot onaanvaardbare verhoging van verkeerslawaaï buiten het plangebied.

8.2 Evenementenlawaaï

8.2.1 Inleiding

Zoals in hoofdstuk 4 reeds werd aangegeven, is het de wens van de gemeente om de NDSM-werf ook in de toekomst als evenementenlocatie te laten blijven functioneren. Uitgangspunt hiervoor is dat evenementen slechts mogelijk zijn voor zover die geen onaanvaardbare milieuhinder veroorzaken zowel bij de huidige, als ook bij de toekomstige gevoelige functies in de omgeving. Belangrijke aandachtspunt hierbij is de geluidhinder vanwege evenementen.

Op de NDSM-werf worden zeer uiteenlopende evenementen gehouden. Het is ook de wens van de gemeente om het gevarieerde aanbod te behouden. Sommige evenementen (zoals kinderspeeldagen) zullen nagenoeg geen relevante geluiduitstraling hebben, terwijl andere (zoals dance-feesten) juist heel veel lawaaï veroorzaken. De evenementen kunnen ook sterk verschillen in het aantal bezoekers. Hierbij wordt opgemerkt dat er geen eenduidige relatie bestaat tussen het aantal bezoekers en de hoeveelheid geluid (bronvermogen). Evenementen met veel bezoekers kunnen stiller zijn dan evenementen met een gering aantal bezoekers.

8.2.2 Akoestischonderzoek

8.2.2.1 Te onderzoeken scenario's

In het kader van de milieueffectrapportage is de geluidbelasting vanwege evenementen onderzocht. Hierbij is een aantal scenario's bekeken waarbij het aantal evenementen en de grootte daarvan variëren. Hiervoor werd onderscheid gemaakt tussen 3 type evenementen:

- groot evenement: meer dan 10.000 bezoekers en een bronvermogen van 140 dB(A);
- middelgroot evenement: maximaal 10.000 bezoekers en een bronvermogen van 120 dB(A);
- klein evenement: maximaal 5.000 bezoekers en een bronvermogen van 100 dB(A).

Een bronvermogen van 140 dB(A) is gebruikelijk bij house- en dancefeesten, maar ook bij grotere popfestivals. Een bronvermogen van 120 dB(A) wordt gebruikt bij poporkesten. Een bronvermogen van 100 dB(A) wordt voldoende geacht bij kleinere dansorkesten.

In de verschillende scenario's zijn verder aannames gedaan naar het aantal podia en de situering daarvan.

8.2.2.2 Maatwerk versus aannames voor worst case scenario

Zoals hierboven reeds gesteld, kunnen evenementen zeer sterk verschillen naar aard (wel of geen muziek-evenement, type muziek... etc.), grootte (bezoekersaantallen, maar ook aantal podia) of inrichting terrein (situering podium, gebruik afscherming, gebruik type apparatuur), waardoor ook de effecten zeer uiteenlopend zijn. Het in beeld brengen van de geluidstraling van een evenement vergt per definitie maatwerk. In het geluidonderzoek t.b.v. het MER en dit bestemmingsplan zijn daarom aannames gedaan vanuit een worst-case benadering. De daadwerkelijke effecten van evenementen kunnen lager uitvallen afhankelijk van het aantal podia die tegelijkertijd worden gebruikt, de opstelling en type luidsprekers en overige maatregelen die in een concrete situatie haalbaar zijn. Het akoestisch onderzoek is hierdoor een globale worst-case inschatting van de geluideffecten. De concrete beoordeling van de akoestisch gevolgen vindt plaats in het kader van het verlenen van de APV-vergunning voor het betreffende evenement.

8.2.2.3 Beoordelingskader

Voor het evenementenlawaai is uitgegaan van een "incidentele grenswaarde" van 75 dB(A) en een standaard grenswaarde van 50 dB(A). De waarde van 75 dB(A) op gevels van geluidgevoelige functies is een landelijk gebruikte norm bij evenementenlawaai die tevens door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam (adviseur bij APV-vergunning) gebruikt wordt (zie Draaiboek evenementen van de Gemeente Amsterdam, bijlage 6 Milieuzorg bij Evenementen). Deze waarde komt ook overeen met het maximaal toegestane geluidsniveau uit de Werkinstructie die de toetsingskader vormt voor evenementvergunningverlening (zie hierover meer in paragraaf 4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten en de bijlage). Hoewel in de Werkinstructie een norm van 65 dB(A) is genoemd, bevat deze waarde nog geen strafcorrectie. Op grond van de Handleiding meten en rekenen industrielawaai wordt indien het muziekkarakter duidelijk hoorbaar is 10 dB(A) toeslag toegepast omdat muziekgeluid als extra hinderlijk wordt ervaren.

8.2.2.4 Resultaten onderzoek

Uit het geluidonderzoek blijkt dat de geluidnorm van 75 dB(A) bij grote evenementen (bronvermogen van 140 dB(A)) overschreden wordt ter plaatse van de tijdelijke studentenwoningen in het westelijke gedeelte van de werf (waar overigens na beëindiging van studentenhuysvesting reguliere woningbouw is gepland) en ter plaatse van geprojecteerde woningen in het Buiksloterham. Hieruit wordt in het MER geconcludeerd dat grote muziekevenementen (met een bronvermogen van 140 dB(A)) niet mogelijk zijn. Middelgrote evenementen (met een bronvermogen van 120 dB(A)) voldoen aan de "incidentele" grenswaarde van 75 dB(A), terwijl kleine evenementen onderschrijden de standaardgrenswaarde van 50 dB(A).

In onderstaande tabel vindt u de samenvatting van de berekeningsresultaten. In bijlage 7.5 van het Geluidrapport MER NDSM terrein Amsterdam, opgesteld door adviesbureau Sight op 22 juli 2009 ten behoeve van het MER, zijn de uitvoerige berekeningsresultaten opgenomen.

Geluid belasting op	Hoogte in m	Huidige situatie 2007	Referentie 2020 (MER 0)	Strategie besluit 2020 (MER 1)	Ontspannen 2020 (MER 2)	Contrast 2020 (MER 3)	Maxima al 2020 (MER 4)	Project besluit 2020
Studenten Huisvesting (B5 / B9)	9	73	58	73 (1)	39 (1)	75 (1)	76 (1)	68 (1)
Ms. Van Riemsdijkweg (D15 – D17)	5	(2)	(2)	75	43	80	78	75
	14	(2)	(2)	81	48	85	84	75
	29	(2)	(2)	84	(3)	84	85	75
Silodam	5	68	53	68	32	69	69	52
	29	68	52	68	31	68	68	52
Buiksloterham	5	(2)	60	78	41	78	77	60
	29	(2)	62	81	44	81	80	63
Hoogbouw accenten (op kavel)		(2)	(2)	84 (D15)	48 (D15)	84 (D16)	85 (D16)	75 (D15)

- (1) De studentenhuysvesting komt alleen voor in de varianten "Huidige situatie 2007" en "Referentie 2020". In de overige varianten is de geluidbelasting op de kavels B5 en/of B9 aangegeven die op ongeveer dezelfde locatie zijn gesitueerd
- (2) Geen geluidgevoelige objecten in dit scenario
- (3) Geen geluidgevoelige objecten op deze hoogte

Akoestische resultaten voor evenementenlawaai

8.2.3 Beperken evenementenlawaai in het bestemmingsplan

8.2.3.1 Doel regeling

Zoals uit het akoestisch onderzoek is gebleken, kunnen grote evenementen met een bronvermogen van 140 dB(A) in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid niet meer gehouden worden vanwege de geprojecteerde woningbouw in het Buiksloterham en vanwege de geplande woningbouw op het westelijke deel van de NDSM-werf.

Het is daarom noodzakelijk dat het houden van evenementen in dit bestemmingsplan beperkt wordt. Desalniettemin beoogt dit bestemmingsplan het houden van diverse evenementen - voor zover milieuhygiënisch aanvaardbaar - zo veel mogelijk te faciliteren en die slechts te beperken voor zover dat noodzakelijk is. Belangrijke uitgangspunten voor de op te nemen regeling zijn daarom het volgende.

- Bescherming van geluidgevoelige objecten

Het belangrijkste uitgangspunt is uiteraard het beschermen van geluidgevoelige objecten en het borgen

van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij woningen. Dit geldt niet alleen voor de reeds bestaande woonfuncties in de omgeving, maar ook voor de geprojecteerde woningen in Buiksloterham en de geplande woningen in NDSM-west.

- Evenementen pas beperken als dat noodzakelijk is

Vooralsnog (in de huidige feitelijke situatie) is er geen bezwaar tegen het houden van grote muziekevenementen omdat woningen (of andere geluidgevoelige functies) op voldoende afstand van het evenemententerrein af liggen. Pas op het moment dat woningen dichterbij worden gebouwd (of in Buiksloterham of in het westelijke deel van de werf) kunnen grote evenementen niet zonder meer gehouden worden.

- Geen directe koppeling tussen soort evenement en geluiduitstraling

Zoals hierboven onder het kopje “Maatwerk versus aannames voor worst-case situatie” uitgelegd is, kunnen de geluideffecten van evenementen erg verschillen afhankelijk van een aantal variabelen. Hoewel in het algemeen gesteld kan worden dat een dance-evenement meer lawaai veroorzaakt dan een popconcert, kunnen de effecten van een bepaald type evenement niet berekend worden. Het is ook niet uitgesloten dat een zeer groot popconcert meer geluid uitstraalt dan een klein dance-evenement waarbij de organisator nadere geluidbeperkende maatregelen treft (gebruik afscherming of geluidarm apparatuur). Daarom richt zich de regeling in het bestemmingsplan ook niet zo zeer op het beperken van type evenement, maar op het beperken van de geluideffecten van evenementen.

- Beperking immissie bij woningen i.p.v. bronvermogen

Indien de organisator van een evenement door de toepassing van maatregelen (bijvoorbeeld door het plaatsen van luidsprekers op meerdere locaties, het optimaal situeren van podium, goed richten van luidsprekers, plaatsen van schermen of overkapping) kan bewerkstelligen dat de geluidnorm niet worden overschreden, kunnen er ook feesten met een relatief hoog bronvermogen gehouden worden. Het is aan de organisator van een muziekevenement om te onderzoeken welke maatregel in een concrete situatie haalbaar en efficiënt is. De haalbaarheid van maatregelen in een concreet geval wordt in het kader van de verlening van de evenementvergunning getoetst.

Welbeschouwd is het optredende geluidniveau bij (bestaande en toekomstige) woningen (en andere geluidsgevoelige objecten) bepalend voor de hinderervaring van de omgeving, en niet het bronvermogen van een evenement. Omdat het doel is om de hinder bij woningen te voorkomen c.q. beperken, is het ook logisch om in het bestemmingsplan de geluidimmissie bij woningen te beperken en niet de geluidemissie (bronvermogen).

- Flexibiliteit en rechtszekerheid

Zoals hierboven staat aangegeven, zijn op dit moment nog onbekend dan wel variabel:

- de exacte geluidemissie van de mogelijk te houden evenementen;
- waar op welk moment in de toekomst nieuwe woningen of andere geluidgevoelige objecten worden gebouwd.

Gelet hierop is het nodig om enige flexibiliteit in het bestemmingsplan in te bouwen om aan de hierboven genoemde uitgangspunten te voldoen. Het is niet wenselijk om alles exact vast te leggen. Daarom wordt in het bestemmingsplan een regeling nagestreefd die voldoende flexibiliteit biedt voor het houden van evenementen.

De gekozen flexibiliteit mag echter geen afbreuk doen aan de bescherming van geluidsgevoelige objecten. Huidige en toekomstige omwonenden moeten voldoende rechtszekerheid hebben dat ze geen onaanvaardbaar hinder zullen ondervinden als gevolg van de evenementen.

De flexibiliteit voor het houden van evenementen en de bescherming van toekomstige woningen betekent

echter wel dat de mogelijkheden voor het houden van evenementen – op een flexibele manier – steeds meer beperkt zullen worden. Bij de Stichting Beheer NDSM-werf Oost, die het terrein verhuurt aan de organisatoren van evenementen, is al voldoende bekend dat de toekomstige woningbouw de mogelijkheden van evenementen zal beperken.

8.2.3.2 Beschrijving regeling

Om aan de hierboven genoemde uitgangspunten te voldoen, is gekozen om in het bestemmingsplan een geluidgrenswaarde op te nemen die geldt ter plaatse van geluidsgevoelige objecten (immissienorm). Hiermee worden alle geluidsgevoelige objecten optimaal beschermd. Deze norm geldt zowel bij bestaande woningen als – na realisering – ter plaatse van toekomstige woningen. Hiermee wordt de maximaal toegestaan geluidniveau op een flexibele manier geregeld: indien woningen dichterbij worden gebouwd, wordt op dat moment de geluidemissie ook automatisch beperkt. Op dat moment kunnen als gevolg van de nieuwbouw alleen minder luidruchtige evenementen gehouden worden.

De geluidnormering in het bestemmingsplan is als volgt opgenomen. Ten eerste wordt het geluidniveau van 50 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van geluidsgevoelige objecten voorgeschreven voor alle evenementen. Dit is een geluidniveau dat in een gemengd stedelijk gebied in het algemeen als aanvaardbaar wordt beschouwd. In het bestemmingsplan wordt - conform de Werkinstructie - tevens de mogelijkheid geboden om van deze algemene norm in totaal 18 keer per jaar af te wijken; 6 keer per jaar tot een niveau van 75 dB(A) op de gevel in de dag- en avondperiode en 12 keer per jaar tot niveau van 65 dB(A) op de gevel in de dag- en avondperiode.

Hiernaast wordt het aantal, de duur en de frequentie en de bezoekersaantallen van alle evenementen beperkt. De gebruikte aantallen zijn gebaseerd op de aantallen uit Scenario Maximaal van het MER. Hierbij is rekening gehouden met een aantal evenementen die in NDSM-west worden gehouden.

Het niveau van 75 respectievelijk 65 dB(A) zijn relatief (zeer) hoge geluidniveaus die als hinderlijk kunnen ervaren worden. Het toestaan van deze niveaus, die ontleend zijn aan de landelijke praktijk en de Werkinstructie, wordt als aanvaardbaar beschouwd gelet op de volgende redenen.

- Uitgangspunt is dat spraakverstaanbaarheid binnen woningen (of andere geluidsgevoelige objecten) geborgd dient te worden. Voor de spraakverstaanbaarheid wordt een niveau van 50 tot 55 dB(A) landelijk gehanteerd. Rekening houdend met een gemiddelde geluidisolatie van 20 á 25 dB(A), zijn gevelniveaus van 75 dB(A) aldus incidenteel toelaatbaar. Bij hogere gevelniveaus wordt de spraakverstaanbaarheid binnen de woning zodanig verstoord dat het als “onduldbare hinder” wordt aangemerkt.
- Deze hoge geluidniveaus zullen in de toekomst alleen op de NDSM-werf en in de daarnaast gelegen Buiksloterham optreden, voor de overige woningen zal de geluidbelasting minder bedragen. De NDSM-werf en Buiksloterham worden ontwikkeld tot hoogstedelijk gemengde gebieden met zeer hoge dichtheden en een hoge mate functiemenging. In dergelijke gebieden zijn in het algemeen hogere geluidniveaus aanvaardbaar. Deze gebieden zijn in trek bij een groep die de dynamiek van dergelijk hoogstedelijk centrummilieu waarderen en de daarbij horende hogere geluidniveau's accepteren. Ontwikkelaar kunnen bij de inrichting van de bouwkvavels en bij het ontwerp van gebouwen rekening houden met evenementengeluid. In deze gebieden worden bovendien nieuwe woningen gebouwd, die doorgaans veel beter geïsoleerd zijn dan oudere woningen. Hierdoor wordt een aangenaam binnenklimaat geborgd.
- Door de hoge bebouwingsdichtheid schermt de eerste lijnsbebouwing het geluid al snel af. In beide gebieden zullen (vanwege de hoge fsi) geen (traditionele) rijtjeswoningen gebouwd worden, maar (hoogwaardige) appartementcomplexen. Deze appartementcomplexen worden (gelet op de vraag uit

de markt) vaak met een binnenplein / binnentuin ontworpen zodat er een stille zijde kan ontstaan.

- Belangrijke voorwaarde is verder dat evenementen met dergelijke hoge geluiduitstraling alleen overdag en in de avondperiode mogen gehouden worden. Hiermee wordt de nachtrust van omwonenden in ieder geval gewaarborgd.
- Voorts is voorgeschreven dat de 6 evenementen met de hoge geluidbelasting niet op elkaar opvolgende weekeinden mogen gehouden worden zodat er een “vrij”, relatief rustig weekend tussen zit. Met het vereiste van een stil weekend tussen twee grote evenementen wordt voorkomen dat omwonenden in een (te) korte periode (te) vaak worden geconfronteerd met evenementenlawaai. Van deze regel mag – vanwege de drukke festivalkalender in de zomerperiode – een keer per jaar afgeweken worden.
- Ervaring bij evenementen uit het verleden leert dat de acceptatie van de hinder van evenementen ook afhankelijk is van de voorafgaande communicatie met de omgeving. Zorgvuldige voorbereiding, informeren, het eventueel aanbieden van gratis kaarten dragen er bij dat weerstand bij de omgeving afneemt. De gemeente en de Stichting Beheer NDSM-werf Oost zetten zich ervoor in dat organisatoren van evenementen deze aspecten serieus nemen.
- De hoge niveaus van 75 en 65 dB(A) kunnen beperkt, maximaal 6 respectievelijk 12 keer per jaar optreden. Hiermee wordt een evenwicht bereikt tussen de belangen bij het houden van evenementen en de leefklimaat van (al dan niet toekomstige) bewoners passend bij een hoogstedelijk milieu.

8.2.4 Conclusie evenementenlawaai

Met de hierboven beschreven regeling in het bestemmingsplan wordt gewaarborgd dat evenementen geen onaanvaardbaar geluidhinder veroorzaken bij bestaande en toekomstige geluidgevoelige functies.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 Algemeen

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

9.2 Beleid, wet- en regelgeving

De Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit slechts vastgesteld worden indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

1. het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van het bestemmingsplan per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met het bestemmingsplan samenhangende maatregel of een door dat bestemmingsplan optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. het bestemmingsplan is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. In onderstaande tabel worden de maatgevende grenswaarden weergegeven.

stof	middelingstijd	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	Tot 1 januari 2015
		40 µg/m ³	Na 1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m ³	Tot 1 januari 2015
		Max. 18 keer per kalenderjaar overschrijden	
		200 µg/m ³	Na 1 januari 2015
		Max. 18 keer per kalenderjaar overschrijden	

fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Sinds 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	50 µg/m ³ Max. 35 keer per kalenderjaar overschrijden	Sinds 11 juni 2011
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015. Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing

Grenswaarden luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit Niet in betekenende mate bijdragen (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op dit begrip. Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, indien als gevolg van die uitoefening of toepassing de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide de 3%-grens niet overschrijdt.

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3%-grens zijn de bouw van niet meer dan 1500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit Nibm) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal

onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

9.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van het m.e.r. zijn de gevolgen van de verschillende scenario's op de luchtkwaliteit onderzocht. De resultaten van dit onderzoek, uitgevoerd door adviesbureau Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, zijn opgenomen in het rapport van 3 september 2010 met referentienummer 20081119-17, zie als bijlage 7. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat er voor geen van de MER-varianten sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden die zijn gesteld aan stikstofdioxide en fijn stof. Ook voor de variant die betrekking heeft op het projectbesluit is geen sprake van overschrijdingen van de grenswaarden die zijn gesteld aan de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide en de jaargemiddelde en daggemiddelde concentratie van fijn stof. De hoogste concentraties worden berekend langs de Molenaarsweg, de Klaprozenweg en de Nieuwe Leeuwarderweg. Daarnaast wordt een relatief hoge concentratie berekend aan de mond van de Bongerd tunnel.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat het project NDSM-werf is als IBM-project opgenomen in het NSL met een totaal programma van circa 2.316 woningen, 108.500 m² bvo kantoren en 241.850 m² bvo bedrijven.

9.4 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Externe veiligheid

10.1 Algemeen

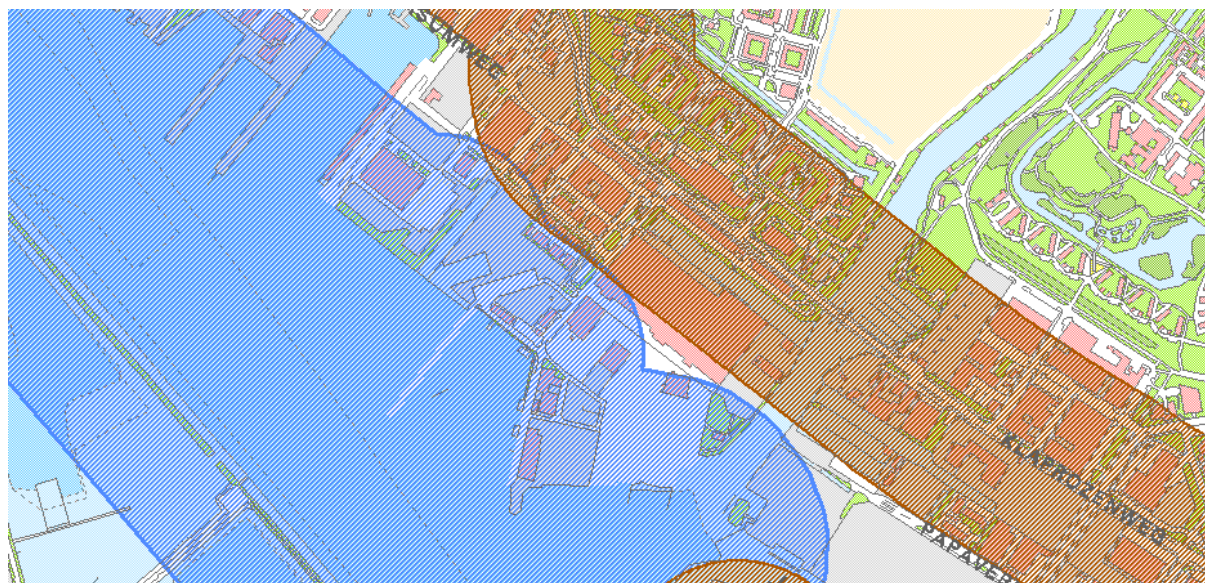
Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windturbines.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag kan echter gemotiveerd een hoger of juist lager niveau als aanvaardbaar beschouwen en dient een overschrijding van de oriëntatiewaarde dan wel een toename van het groepsrisico ten gevolge van de totstandkoming van een project te verantwoorden.

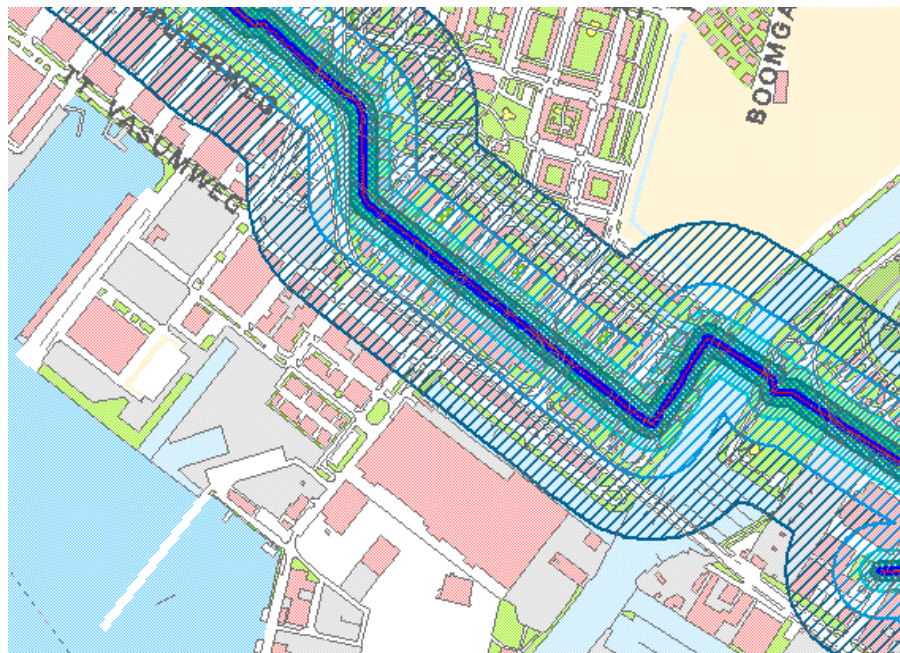
Voor het plangebied zijn de volgende risicobronnen relevant.

Over het IJ en over de Klaprozenweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. In onderstaande figuur wordt de risicozone van het IJ met blauwe kleur en van de weg met bruine kleur weergegeven.



Risicozones van het IJ en van de Klaprozenweg

Verder ligt in de directe omgeving van de NDSM-werf een aardgasleiding. De leiding wordt hieronder met een rode kleur aangegeven. De breedste arcering geeft het zogenaamde invloedsgebied weer.



Ligging aardgasleiding inclusief invloedsgebied

Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

10.2 Transport gevaarlijke stoffen

10.2.1 Toetsingskader

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

BasisnetWater (toekomstige regelgeving)

Met het doel een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid is namelijk door onder andere het ministerie van Infrastructuur en Milieu het Basisnet ontwikkeld. Dit Basisnet bestaat uit drie kaarten waarop bestaande spoor, vaar- en rijkswegen onderverdeeld zijn in diverse categorieën routes. In het eindvoorstel Basisnet Gevaarlijke Stoffen is het IJ gecategoriseerd als "categorie zeevaart" en voor een gedeelte als categorie "binnenvaart met frequent vervoer van gevaarlijke stoffen". De verwachting is dat het eindvoorstel Basisnet water in 2013 wordt vastgesteld. Consequentie van deze categorisering is dat bepaalde zones niet bedoeld zijn om nieuwe kwetsbare bestemmingen te realiseren. Landelijk onderzoek laat een beeld zien waarbij de geprognosticeerde groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ een risico contour oplevert die binnen de bestaande vaarwegbreedte de oever niet zal overschrijden. Als door demping van water de landgrens verschuift, betekent dit dat op het nieuw gecreëerde land een beperking geldt ten aanzien van bouwen; de contour verschuift namelijk niet en binnen de contour mag niet worden gebouwd.

10.2.2 Resultaten onderzoeken

Adviesbureau Cauberg-Huygen heeft onderzoek uitgevoerd naar de risico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de Klaprozenweg, over het IJ en via de buisleiding. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de notitie "Rapportage externe veiligheid NDSM-werf te Amsterdam-Noord" van 6 juli 2009, met kenmerk 20081119-13 (zie bijlage 8). Hieronder worden de resultaten van het onderzoek kort samengevat.

Transport over de Klaprozenweg

Het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer gevaarlijke stoffen over de Klaprozenweg is zeer klein. Er is geen PR 10^{-6} contour aanwezig; de kans dat iemand per jaar overlijdt, is kleiner dan 1 op een miljoen. Het groepsrisico neemt als gevolg van dit plan toe, maar blijft nog steeds onder de oriëntatiewaarde, zoals dat uit onderstaand tabel blijkt.

	Klaprozenweg	
Situatie	Normwaarde	% van de oriëntatiewaarde
Huidige situatie	0,00129	12,9
Na planrealisatie	0,00646	64,6

Groepsrisico van de Klaprozenweg ter hoogte van de NDSM-werf

Transport over het IJ

Uit de berekeningen blijkt dat er geen plaatsgebonden risicocontour van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jaar berekend buiten de vaarweg aanwezig is. Hiermee wordt voldaan aan de huidige normen van het plaatsgebonden risico, daarom zijn er uit oogpunt van het plaatsgebonden risico geen ruimtelijke beperkingen langs de vaarweg. De berekeningen leiden verder niet tot een aantoonbaar groepsrisico. Dit houdt in dat de

frequentie op tien of meer dodelijke slachtoffers kleiner is dan $1.0 \cdot 10^{-9}$ /jaar.

10.3 Aardgasleiding

10.3.1 Toetsingskader

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

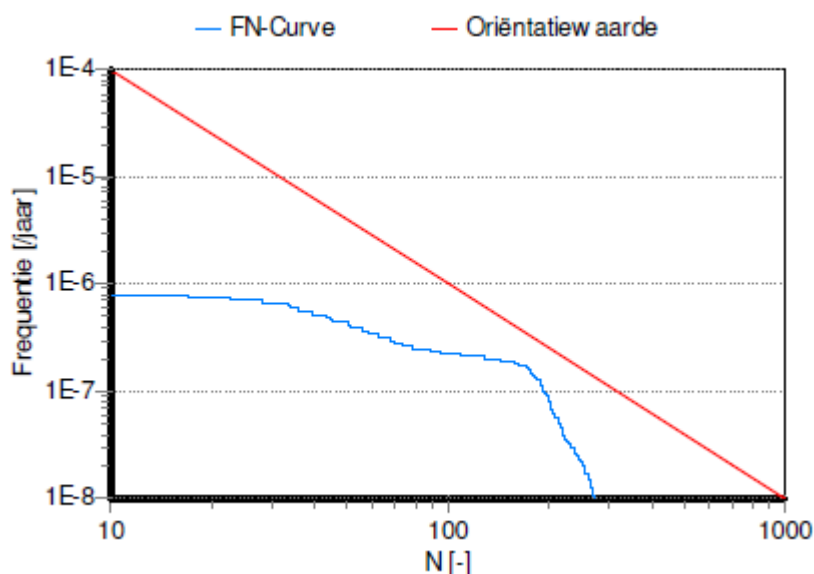
In onderstaande gevallen hoeven maatregelen ter beperking van het GR niet te worden onderzocht (lichte verantwoording):

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% is, of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is, of
- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10%.

10.3.2 Resultaten onderzoeken

Door de Gasunie is de betreffende gastransportleiding beschouwd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de hierboven genoemde rapportage van Cauberg-Huygen. Het onderzoek is in juli 2012 geactualiseerd door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht, zie bijlage 9. Uit beide berekeningen blijkt dat er geen 10^{-6} -contour voor het plaatsgebonden risico is. Er vindt geen overschrijding plaats van het plaatsgebonden risico.

Het plangebied ligt buiten de 100% letaliteitsgrens. Met betrekking tot het groepsrisico geldt dat de oriëntatiewaarde zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie niet wordt overschreden. De overschrijdingsfactor is 0,5 in beide situaties, waarbij een waarde van 1 is gelijk aan de oriëntatiewaarde. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 betekent dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Het groepsrisico neemt aldus niet toe als gevolg van dit bestemmingsplan.



Groepsrisico uitgedrukt in de Fn-curve in huidige en toekomstige situaties

10.4 Verantwoording groepsrisico

Zoals hierboven gebleken is, blijft het groepsrisico in geval van alle modaliteiten onder de oriëntatiewaarde.

De regionale brandweer is in gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Op 18 juli 2012 heeft de brandweer Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht (zie bijlage 10 met kenmerk 000020RoEv-2012). In het advies wordt verder verwezen naar een eerder uitgebracht advies van 1 september 2011 met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ (zie bijlage 11 met kenmerk DIV2011/XXX). In de adviezen worden de mogelijke ongevalsscenario's en diens effecten beschreven. Tevens doet de brandweer aanbevelingen voor het treffen van maatregelen ter beperking van de effecten en ter bevordering van de zelfredzaamheid.

Samengevat adviseert de regionale brandweer als volgt:

Incidenten met gevaarlijke stoffen zijn schaars maar hebben in potentie een zeer grote omvang. Gelet op de gevaarlijke stoffen die over de Rijksweg A10 en door de hogedruk aardgasleiding worden vervoerd moet de hulpverlening rekening houden met de volgende ongevalsscenario's:

- ongeval met een tankwagen met LPG;
- ongeval met een tankwagen met benzine;
- ongeval met een tankwagen met een giftige stof;
- ongeval met een hogedruk aardgasleiding.

De hierboven genoemde scenario's zijn niet of nauwelijks te bestrijden. De hulpverlening zal zich voornamelijk richten op het bestrijden van branden in de directe omgeving en indien mogelijk het helpen van slachtoffers. Omdat de hulpverlening zich niet alleen richt op het plangebied maar op het totale effectgebied, kan bij het ontstaan van de genoemde ongevalsscenario's het aantal slachtoffers zo groot zijn dat de hulpvraag groter is dan het hulpaanbod. Er kunnen maatregelen worden genomen die de effecten van de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen op het plangebied verkleinen.

Hierbij gaat het om de volgende aanbevelingen:

1. bij de constructies en indelingen van gebouwen rekening houden met de effecten van de ongevalsscenario's, zoals:
 - a. gebouwen zodanig uitvoeren dat het ten minste bestand is tegen 12,5 kW/m²;
 - b. vermijden de aanzuiging van de luchtbehandelingsinstallatie aan de zijde van het IJ bevindt;
 - c. snel en centraal uitschakelbaar ventilatie systeem;
2. het beperken / verlagen van de personendichtheden;
3. expliciete communicatie vooraf;
4. waarschuwen en alarmeren;
5. vluchtroutes uit het zicht en van de bron af;
6. vooraf een veilige plek en vluchtrichting aangeven en beschikbaar stellen;
7. daar waar mogelijk BHV organisatie oprichten, instrueren, opleiden en oefenen.

Met betrekking tot de aanbevolen maatregelen wordt het volgende overwogen.

De ontsluiting van het plangebied en de (mogelijke) situering van de entrees van de gebouwen bieden voldoende mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor de hulpverlening. Zoals ook blijkt uit het advies van de regionale brandweer kan de capaciteit van de hulpverleningsdiensten in bepaalde ongevalsscenario's onvoldoende blijken. De kans is echter bijzonder gering dat een dergelijk scenario optreedt.

Veel risico-beperkende maatregelen hebben betrekking op het niveau van concrete bouwplannen en de verdere inrichting van het gebied. In het geval van de Noordstrook (bestemming Gemengd - 1) en de strook langs de kade (bestemming Gemengd - 3), waarbij de gemeente slechts passief grondbeleid voert, heeft de gemeente ervoor gekozen om nieuwe ontwikkelingen slechts op hoofdlijnen te sturen. Bij deze aanpak heeft de gemeente geen rol bij het ontwerpen en exploiteren van gebouwen. De gemeente zal ontwikkelende partijen actief informeren over de externe veiligheidsrisico's, waarbij tevens het advies van de brandweer wordt meegegeven met de aanbeveling om de daarin opgenomen maatregelen uit te voeren. Het is primair de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar om de hierboven genoemde maatregelen uit te voeren. In het geval van kadestrook, waar de bouwmogelijkheden conserverend zijn, wordt opgemerkt dat herontwikkeling in de vorm van sloop-nieuwbouw hier niet voor de hand ligt.

Met betrekking tot de monumenten (bestemming Gemengd - 2) wordt overwogen dat deze gebouwen niet worden gesloopt. Het treffen van bouwkundige maatregelen hier is erg beperkt. Tot slot wordt ten aanzien van de tijdelijke velden (bestemming Gemengd - 4) overwogen dat via de privaatrechtelijke weg worden de aanbevelingen van de brandweer meegegeven aan de ontwikkelaars.

Conclusie groepsrisico

Op basis van de zeer geringe kans op een ongeval en het belang van de ruimtelijke ontwikkeling wordt het groepsrisico acceptabel geacht.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Derhalve moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemverontreiniging in het plangebied.

11.2 Regelgeving

Wet bodembescherming

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

Met name de saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is flexibel: het is niet altijd nodig de hele verontreiniging aan te pakken door de verontreiniging te ontgraven. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak of isoleren. De wettelijke doelstelling is functiegericht. De Wbb houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De bodem wordt geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, door de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging te beperken en de nodige beheersmaatregelen te treffen. Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Wet milieubeheer

Bedrijven en de meeste overige ondernemingen vallen onder de reikwijdte Wet milieubeheer; ze zijn of milieuvergunningplichtige inrichtingen of ze dienen de bepalingen van het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer (het Activiteitenbesluit) na te leven. Op grond van hun milieuvergunning of de regels van het Activiteitenbesluit zijn inrichtingen onder omstandigheden verplicht om bodemverontreinigingen te saneren.

Woningwet / Bouwverordening

Op grond van artikel 8 van de Woningwet (Ww) stelt de gemeenteraad een bouwverordening vast. Hierin worden onder meer regels gesteld ter voorkoming van het bouwen op verontreinigde grond. Op grond van artikel 7b Ww is het verboden om te bouwen in strijd met deze regels.

11.3 Resultaten onderzoeken

De ondergrond van de NDSM-werf bestaat uit opgehoogde voormalige polders. Het gebruikte ophoogmateriaal en het industriële gebruik van het gebied heeft geleid tot een omvangrijke bodemverontreiniging.

In april 2009 heeft een inventarisatie en actualisatie plaatsgevonden van de verontreinigings situatie ter

plaatsse van de hele NDSM-werf. Voor het vaststellen van de actuele verontreinigings situatie zijn ca. 150 bodemonderzoekrapporten, BUS-meldingen (een melding in het kader van Besluit Uniforme Saneringen), (deel)saneringsplannen en saneringsevaluaties geïnventariseerd. Deze zijn onderverdeeld in deellocaties, bestudeerd en vervolgens weer onderverdeeld in sublocaties.

De bovengrond (1 tot 2,5 meter onder het maaiveld) is over het algemeen matig tot sterk verontreinigd met barium, koper, lood, zink en PAK. Ook de, op sommige plekken aangetroffen, puinlaag is matig tot sterk verontreinigd met deze stoffen. Daarnaast wordt plaatselijk asbest aangetroffen boven de interventiewaarde. De verontreinigingen kunnen zich niet of nauwelijks in de bodem verplaatsen en worden daarom als immobiel aangemerkt. Er zijn ook verontreinigingen met minerale olie gevonden, een deel daarvan is inmiddels gesaneerd. De waterbodem bestaat uit sterk tot zeer sterk verontreinigd slib (klasse 4/ 4+). De bepalende parameters zijn voornamelijk koper, lood, zink, anorganische kwik, arseen en minerale olie. De vaste bodem bestaat uit zand (plaatselijk ook klei) en is licht tot sterk verontreinigd.

Voor de NDSM-werf is een saneringsbeschikking eerste fase afgegeven (inzake ernst en spoedeisendheid). Het projectgebied (zowel landbodem als waterbodem) is hierin aangeduid als één geval van bodemverontreiniging. Het betreft een geval van ernstige bodemverontreiniging, maar het wordt niet als spoedeisende sanerings situatie beschouwd. Binnen het plangebied kan op een efficiënte, maar zorgvuldige manier worden gestreefd naar een gesloten grondbalans voor de grond met immobiele verontreinigingen.

Stand van zaken bodemsanering

Delen van de NDSM-werf, waaronder ook delen van Oost zijn de afgelopen jaren gesaneerd. In Werf Oost vindt sanering op de volgende wijze plaats: een ondiepe laag (ca. 0,3 meter) verontreinigde grond wordt weggeschrapt en vervangen door schoon zand. Rond de Smederij is een dergelijk bodemsanering inmiddels uitgevoerd. Hiermee wordt de bestaande maaiveldhoogte zo veel als mogelijk gerespecteerd hetgeen noodzakelijk is voor het in stand houden van de historische en grotendeels monumentale bebouwing. Op een aantal tracés worden diepere cunetten voor kabels en leidingen gegraven en voorzien van schoon zand. Van de vrijgekomen grond wordt het deel dat sterk immobiel verontreinigd is deels herschikt binnen de werf in een drietal aanplempingen, die worden afgedekt met schone grond.

Handelingen in de bodem in Noordstrook

De saneringsbeschikking ziet niet op de Noordstrook, die niet actief door de gemeente wordt herontwikkeld. Gelet op de bovenstaande, moet men ook op de meeste kavels in deze strook rekening houden met sterke dan wel matige bodemverontreiniging.

Conclusie

Bij het huidige gebruik van het gebied vormen de bekende verontreinigingen geen acute risico's. Indien de gebruiksfunctie van het gebied verandert en de hoofdfunctie een gevoeliger bestemming wordt, kunnen de aangetoonde verontreiniging een risico vormen bij gevoelig bodemgebruik.

Voor het uitvoeren van graafwerkzaamheden en bouwwerkzaamheden in de bodem is het noodzakelijk om de bodem te onderzoeken. Het onderzoek moet worden uitgevoerd conform de Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend bodemOnderzoek (ARVO). Op basis van de resultaten van dit onderzoek en de aard van de werkzaamheden zal het bevoegde gezag (het college van burgemeester en wethouders) bepalen of er noodzaak en urgentie is tot sanering. In meeste gevallen is de eigenaar / erfpachter van de kavel of het betreffend bedrijf verplicht om de sanering uit te voeren en dat te bekostigen.

Hoofdstuk 12 Hoogbouweffecten

12.1 Inleiding

Volgens de Structuurvisie 2040 is verdichting een belangrijke opgave voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin een geschikt middel. Afhankelijk van de positionering kan hoogbouw bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool. De noordelijke IJ-oever (Waterfront) is een van de genoemde gebieden waar in het bijzonder hoogbouw wordt gestimuleerd.

De hoogste maximaal toegestane bouwhoogte in Werf Oost is 45 meter ter plaatse van de Docklandsplot. In de Noordstrook (bestemming Gemengd-1) is dat 30 meter hetgeen een inmiddels gebruikelijke en veel voorkomende bouwhoogte is aan zowel de Noordelijke als Zuidelijke IJ-oever. Overigens wordt 30 meter ook de basisbouwhoogte in het westelijke deel van de werf. Hiernaast wordt in Werf West de mogelijkheid gegeven om hoogbouwaccenten toe te voegen.

Conform de Structuurvisie Amsterdam is het verplicht om een hoogbouweffectrapportage (HER) op te stellen bij initiatieven boven de 30 meter binnen 2 kilometer afstand van het UNESCO-gebied. De NDSM-werf valt grotendeels binnen dit zoekgebied, op onderstaande figuur met witte lijn weergegeven.



Figuur: uitsnede van de Structuurvisie, kaart Visie hoogbouw

12.2 Hoogbouweffectrapportage

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft ten behoeve van de hele NDSM-werf een Hoogbouweffectenonderzoek uitgevoerd, zie in het Bijlagenboek bij het Investeringsbesluit, bijlage 2. Hieronder wordt een korte samenvatting gegeven voor zover het relevant is voor Werf Oost. Voorop wordt gesteld dat het HER globaal van karakter is omdat het nog niet precies bekend is in welke hoogte en volume hoogbouw wordt gerealiseerd. Een exacte beoordeling van de verschillende aspecten is afhankelijk van de concrete invulling van het plan. In Werf Oost is hoogbouw (boven de 30 meter) slechts op de Docklandplot toegestaan, waar de bestemming nog uitgewerkt dient te worden. De exacte beoordeling van de hoogbouweffecten zal dan ook in het kader van het uitwerkingsplan plaatsvinden. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat er naast de Smederij ook een 32 meter hoge hotel is toegestaan. Het betreft een reeds vergunde ("autonome") ontwikkeling, die in dit bestemmingsplan wordt overgenomen. Dat initiatief wordt aldus niet als nieuwe ontwikkeling gezien dat dit bestemmingsplan (voor het eerst) mogelijk maakt.

Ruimtelijke effecten op het stadslandschap

Hierbij gaat het om de ruimtelijke effecten van hoogbouw op belangrijke en vaak gebruikte openbare ruimtes op grote afstand van de NDSM-werf. Ook de eventuele zichtbaarheid vanuit het Unesco-erfgebied valt hieronder. In het HER is de zichtbaarheid van hoogbouw uit verschillende zichtpunten bekeken. Voor zover hoogbouw zichtbaar is, is deze zichtbaarheid juist wenselijk. De geplande hoogbouw heeft aldus geen nadelige invloed op het stadslandschap en op het Unesco-erfgebied.

Effecten op de stedenbouwkundige structuur

Hierbij gaat het om de positie van hoogbouw op lokaal niveau (binnen het bouwvlak), de kwaliteit van de plint, de logistiek en de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze aspecten kunnen slechts beoordeeld worden indien de concrete invulling van het bouwplan beter bekend is. Belangrijke voorwaarden voor het vaststellen van de uitwerkingsplan zijn de volgende:

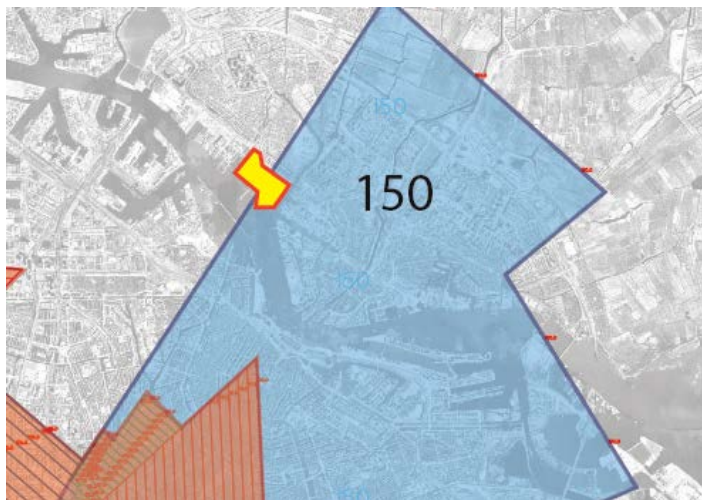
- de positie van de hoogbouw wordt stedenbouwkundig beoordeeld;
- er dient een levendige plint met uitstraling naar de openbare ruimte zijn;
- de logistiek van de hoogbouwaccenten wordt zodanig georganiseerd dat gebruikers zo min mogelijk overlast zullen vinden.

Met deze voorwaarden kunnen nadelige effecten op de stedenbouwkundige structuur voorkomen worden.

Hoogtebeperkingen vanwege Schiphol en PTT-straalpaden

In de directe omgeving van de gemeente Amsterdam ligt Schiphol. Het rijksbeleid ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van het Schiphol is geformuleerd in de Wet luchtvaart. Deze wet biedt grondslag voor het Luchthavenindelingsbesluit (Lib), waarin de ruimtelijke consequenties van de Wet luchtvaart worden weergegeven. Met het Lib wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Hierin worden verschillende milieuaspecten ten aanzien van Schiphol geregeld, namelijk beperkingen met het oog op externe veiligheid, geluidsbelasting, vogelaantrekkende werking of hoogtebeperkingen.

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied van het Lib. Op grond van het Lib geldt een hoogtebeperking van 150 meter. De maximale toegestane bouwhoogte in het plangebied is 45 meter. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is het Lib in acht genomen.



De PTT-straalpaden leggen geen beperkingen aan de maximale bouwhoogte.

Effecten van schaduwwerking

De effecten van schaduwwerking binnen de NDSM-werf en directe omgeving zijn inzichtelijk gemaakt middels een computersimulatie. Hierbij gaat het om een grove beoordeling van het schaduwverloop nu de exacte situering van de hoogbouwaccenten niet bekend zijn. Bij het vaststellen van het uitwerkingsplan voor de Docklandsplot dient nader onderzoek plaats te vinden naar de effecten van bezonning en lichttoetreding. Wel kan geconcludeerd worden dat de openbare verblijfsgebieden in Werf Oost de hele dag of in ieder geval in het grootste deel van de dag goed bezond zijn.

Windklimaateffecten

Omdat de situering van de hoogbouwaccent binnen de Docklandsplot nog niet bekend is, is het niet mogelijk om in dit stadium een concreet windhinderonderzoek uit te voeren. Bij het opstellen van het uitwerkingsplan dient een windtunnelsimulatie uitgevoerd te worden. Hierbij dienen de windhindereffecten niet alleen in de directe omgeving van Docklandsplot betrokken te worden, maar ook op grotere afstand, op het niveau van de hele NDSM-werf.

Effecten op uitzicht en privacy

Vanwege de grote afstand tot de woningen buiten het plangebied en de aanwezigheid van tijdelijke studentenwoningen (tot februari 2015) binnen 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

Bij het opstellen van het aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende stedenbouwkundig plan is nadrukkelijk rekening gehouden met het aspect sociale veiligheid. Het stedenbouwkundig plan heeft een positief effect op de sociale veiligheid. Het gaat hierbij onder meer om:

- de upgradering van het gebied met een mix van functies (werken, voorzieningen en evenementen);
- het stimuleren van de aanwezigheid van mensen in de openbare ruimte;
- heldere en overzichtelijke ruimtelijke structuur;
- goede bereikbaarheid van het plangebied;
- goede openbare verlichting;
- goed onderhoud en beheer openbare ruimte zodat goed verzorgde omgeving gunstig effect heeft op het voorkomen van vandalisme en onveiligheidsgevoelens;
- treffen van maatregelen op het gebied van veiligheid en preventie, zoals buurtbeheer, buurtregisseur

van de politie e.d.

Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan de belangrijkste toetsingscriteria van sociale veiligheid.

12.3 Conclusie hoogbouw

Dit bestemmingsplan maakt het toevoegen van hoogbouwaccent tot 45 meter mogelijk op de Docklandsplot. Voor deze locatie geldt een uitwerkingsplicht. Hoewel een nadere beoordeling van de effecten nog noodzakelijk zijn in het kader van het uitwerkingsplan, kan hierbij wel geconcludeerd worden dat het toevoegen van een hoogbouwaccent niet in strijd is met de vigerende regelgeving (zoals het Luchthavenindelingsbesluit) en het van toepassing zijnde beleid (zoals de Structuurvisie van de gemeente) en dat het plan geen nadelig effect heeft op het stadslandschap, stedenbouwkundig structuur, uitzicht, privacy en sociale veiligheid.

Hoofdstuk 13 Cultuurhistorie en archeologie

13.1 Algemeen

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten. De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën: instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Het gaat om maatwerk. Van belang zijnde aspecten zijn: (archeologische) rijksmonumenten, (toekomstige) gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten (kaart 5 van het streekplan), cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen alsmede bekende en te verwachten archeologische waarden.

In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van gebied. Het archeologisch erfgoed kan zijn:

1. beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;
2. terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;
3. terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

13.2 Regelgeving

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 bepaalt dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

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

Modernisering Monumentenzorg

Naar aanleiding van de modernisering van de Monumentenwet werd artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro gewijzigd. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. In de Amsterdamse Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld november 2011) wordt het verankeren van cultuurhistorische waarden in het proces van ruimtelijke ordening benoemd. Cultuurhistorische aspecten maken een stad bijzonder en zorgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing; ze bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.

Archeologiebeleid Amsterdam

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid.

In het kader van het bestemmingsplan zal onderzoek moeten plaatsvinden of archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed zal ook via de bestemmingsregeling beschermd moeten worden. Door middel van bureau- en/of inventariserend veldonderzoek dient aan te worden gegeven of er archeologische waarden in het geding zijn. Daarbij dienen inhoudelijke maatregelen voor de uitvoering van het onderzoek te worden geformuleerd. De bescherming van (verwachte) archeologische waarden kan (onder andere) worden geregeld middels een aanlegvergunningstelsel.

Archeologisch veldonderzoek kan bestaan uit een IVO (inventariserend veldonderzoek) en/of een AO (Archeologische Opgraving). Het IVO is een kortlopende ingreep om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Aan het IVO kan een AO worden gekoppeld. Een AO is bedoeld om de archeologische resten nauwkeurig te documenteren en te bergen. De duur van onderzoek is afhankelijk van de omvang en de ligging van de bouwlocatie. Voor alle veldonderzoeken is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden voor het werk vastgelegd. Dit vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. In het PvE wordt tevens beschreven of archeologische overblijfselen in de bodem bewaard kunnen blijven of dat opgraven van deze resten noodzakelijk is (selectiebesluit). Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Beleid cultuurhistorie

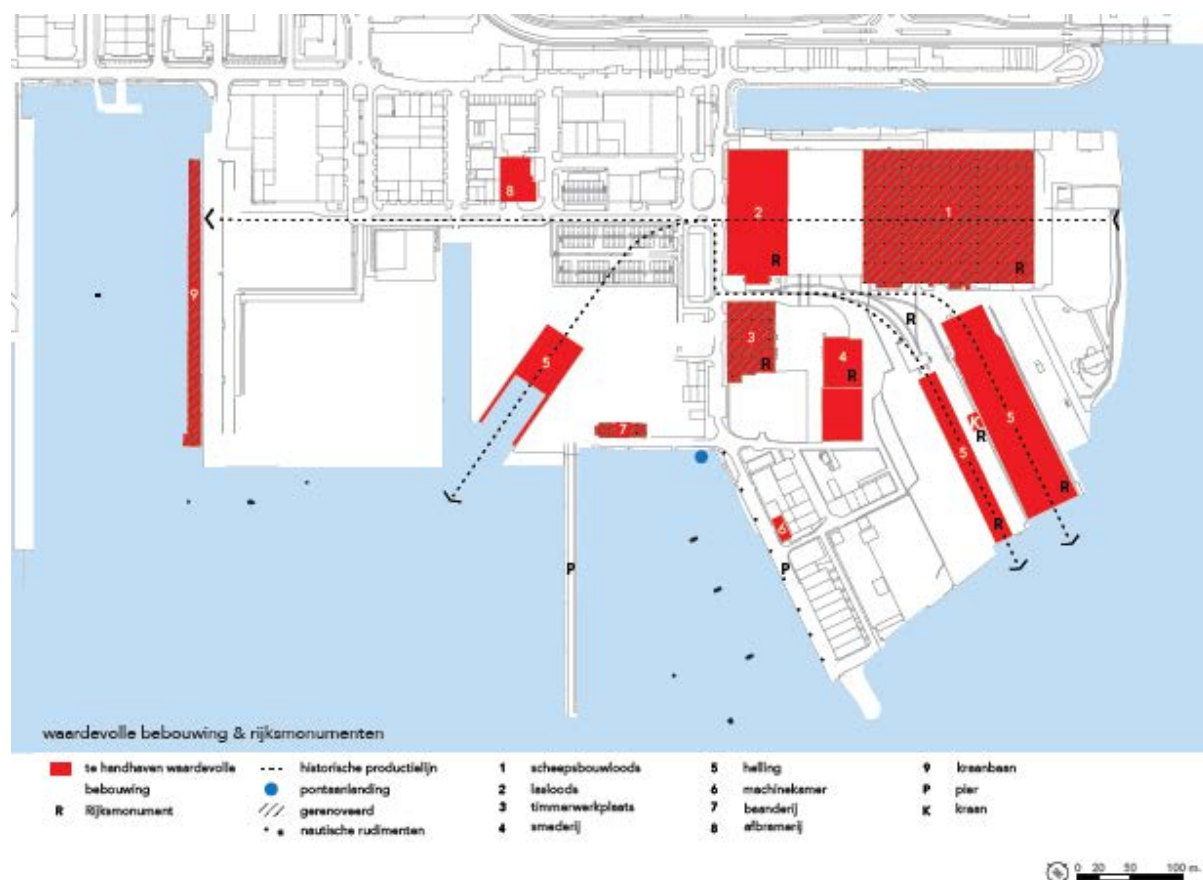
In de Amsterdamse Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld november 2011) wordt het verankeren van cultuurhistorische waarden in het proces van ruimtelijke ordening benoemd. Cultuurhistorische aspecten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

bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.

13.3 Cultuurhistorische effectrapportage

In opdracht van het stadsdeel Amsterdam Noord is in 2003 een cultuurhistorische effectrapportage (CHER) uitgevoerd voor de Noordelijke IJ-oever. Deze CHER bevat een uitgebreide beschrijving van de cultuurhistorische waarde van het gebied. Onderstaand worden de hoofdpunten uit deze CHER beschreven voor zover relevant voor dit bestemmingsplan.

In de CHER wordt over de Werf Oost wordt beschreven dat de resterende stedenbouwkundige bedrijfsbebouwing van de Werf Oost met name cultuur-historisch waardevol is in de zin van 'ensemblewaarde'. De samenhang van hellingen, de scheepsbouwloods, de smederij, de timmerloods en lasloods geven het oorspronkelijke functioneren van de werf weer. Deze vijf elementen hebben de status van beschermd rijksmonument. Het ensemble heeft in 2007 de status van monument gekregen. Naast de loodsen, hellingen en tussenliggende buitenruimte die de kern van de werf vormen en als ensemble worden aangeduid, zijn er meer cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en elementen op de werf bewaard gebleven. In onderstaande figuur is het totaal overzicht van de waardevolle bebouwing opgenomen. Omdat de monumentale waarde niet in de individuele gebouwen ligt is het belangrijk na te gaan wat de te bewaren essentie is. In het geval van de NDSM-werf is dat routing van plaatstaal, van binnenkomst tot af te bouwen schip, dat nog duidelijk te volgen is met de spoortracés over het terrein.



Waardevolle cultuurhistorische elementen

In maart 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening een inventarisatie gemaakt van de aanwezige verrelictten uit het verleden als scheepswerf. Deze inventarisatie is opgenomen in het boekje "NDSM

werfrelicten" dat als bijlage bij de toelichting is opgenomen.

In 2006 heeft het stadsdeel Noord samen met BMA en de Commissie voor Welstand richtlijnen vastgesteld waarin een heldere voorzet is gedaan van wat de essentie van de te behouden waarden van de afzonderlijke gebouwen en het ensemble zijn.

Het behoud van de aanwezige cultuurhistorische monumenten is een belangrijk uitgangspunt voor de herontwikkeling van de NDSM-werf. Dit bestemmingsplan laat de monumenten intact. Door de beperkte bebouwingsmogelijkheden van Werf Oost blijft het ensemble van monumenten ook behouden.

13.4 Archeologie

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in juli 2009 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de NDSM-werf (zie het rapport met kenmerk BO 09-025 als bijlage 12). Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn.

Op basis van deze historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied NDSM terrein voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de historische scheepvaart in het (voormalige) watergebied. De bodem van het landgedeelte verstoord is tot op de onderzijde van de sliblaag (circa - 4m NAP). De archeologische verwachting binnen het hele bestemmingsplangebied is laag. Nader inventariserend veldonderzoek is slechts noodzakelijk bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² in het IJ.

In artikel 12 is een dubbelbestemming opgenomen voor het IJ. Indien er (bouw)werkzaamheden plaatsvinden die betrekking hebben op een gebied groter dan 10.000 m² en die dieper gaan dan de waterbodem, worden aanvullende vereisten gesteld aan die werkzaamheden ter bescherming van de archeologische waarden.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Hoofdstuk 14 Water

14.1 Algemeen

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Met betrekking tot het IJ is Rijkswaterstaat de bevoegde waterbeheerder. Het nautisch beheer van het IJ ligt bij het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. Het stadsdeel Amsterdam-Noord is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel verleent de vergunningen voor het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

14.2 Regelgeving

Kaderrichtlijn Water en waterplannen

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. Om aan deze verplichting te voldoen stellen waterbeheerders op alle niveaus plannen voor waterbeheer in de zin van de Waterwet op en nemen – indien noodzakelijk – maatregelen om de goede chemische en ecologische toestand te bereiken.

Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21^{ste} eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Keur AGV

De Waterschapswet bepaalt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". De hierop gebaseerde Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of

rioleringsysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing (watervergunning) verlenen van deze verbodsbepaling.

Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte enz.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. En andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen in beheer bij het Rijk. Het rijk beheert zijwateren van hoofdwateren, behoudens de uitzonderingen die in de Waterregeling zijn geregeld.

Waterplan Amsterdam-Noorden Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem-west

In 2006 is het Waterplan Amsterdam-Noord vastgesteld door het stadsdeel Amsterdam-Noord en de waterbeheerders hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Rijkswaterstaat. In het convenant van 11 juli 2006, behorend bij het Waterplan Amsterdam-Noord, is afgesproken dat het Waterplan wordt uitgewerkt in acht natstructuurplannen (NSP).

Het Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem-west, waarin het plangebied valt, dient ter uitvoering van het waterplan. In het NSP worden maatregelen beschreven die bijdragen aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen van het waterplan. Bij het bepalen van beleidsdoelstellingen (en de hiermee samenhangende maatregelen) is rekening gehouden met de bekende ruimtelijke veranderingen, zoals de veranderingen in het landgebruik (toevoeging verharde oppervlak).

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

De implementatie van de Kaderrichtlijn Water (zie hierboven) is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. AGV is in 2005 begonnen met de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen, een globale verkenning van doelen, maatregelen en kosten en de uitvoering van het monitoringprogramma. In 2007 en 2008 volgde de detailuitwerking van doelen, maatregelen en kosten per oppervlaktewaterlichaam. Dit heeft geleid tot een aantal resultaten die deels worden vastgelegd in Waterplannen van de provincies en deels in dit KRW-deel van het Waterbeheerplan van AGV. Het bestemmingsplan is met in achtneming van het waterbeheerplan AGV opgesteld.

Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015

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

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester & wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 heeft als belangrijkste punten:

- a. de visie met betrekking tot de gemeentelijke watertaken omvat het tegen aanvaarbare kosten bevorderen van de volksgezondheid en een goede leefomgeving door het zoveel mogelijk scheiden van afvalwaterstromen, het zoveel mogelijk wegnemen en voorkómen van verontreiniging en overlast van water, het inspelen op effecten van klimaatverandering en het zoveel mogelijk (her-)gebruiken van bruikbare componenten;
- b. doelstelling is een goedwerkende en klimaatbestendige riolering die technisch op orde is en op effectieve wijze wordt beheerd;
- c. voor de onderdelen stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater zijn de navolgende (beleids-)uitgangspunten geformuleerd:
 - stedelijk afvalwater: het streven naar het zoveel mogelijk scheiden aan de bron van de verschillende componenten en het inzetten van decentrale zuiveringsconcepten indien dit duidelijk aanwijsbare voordelen biedt;
 - hemelwater: het vergroten van de bergingsmogelijkheden op het maaiveld om de effecten van klimaatverandering op te vangen en het streven naar het zoveel mogelijk nuttig gebruiken van hemelwater, waarbij de perceelseigenaar verantwoordelijk is voor het voorkomen van overlast en verontreiniging en de gemeente alleen een inspanningsverplichting heeft om afstromend hemelwater te verwerken; daarbij worden voorzieningen zodanig ontworpen dat verontreinigd hemelwater zoveel mogelijk gescheiden wordt afgevoerd;
 - grondwater: het streven naar een duurzaam functionerend grondwatersysteem waarin, o.a. door het nemen van maatregelen, bestaande hinder wordt weggenomen en nieuwe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- d. de huidige technische staat en wijze van beheer van het afvalwaterstelsel zijn goed. Wel is op onderdelen extra inzet nodig om de effectiviteit van het systeem ook in de toekomst te waarborgen. De rioleringswerkzaamheden worden met overige partijen afgestemd en zoveel mogelijk gezamenlijk uitgevoerd, waarbij overlast voor de omgeving zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- e. in een actieplan zijn per zorgplicht concrete stappen en acties opgenomen om de gestelde doelen te realiseren. Tevens zal in de planperiode onderzoek worden gedaan naar de mogelijke rol van particulieren en de mogelijkheden van een aparte verordening inzake de omgang met hemel- en grondwater;
- f. de kosten voor de uitvoering van de rioleringstaak en de hierboven genoemde activiteiten kunnen

naar verwachting worden opgevangen door een jaarlijkse tariefstijging in de periode 2012-2015. Vanwege de verwachte forse stijging in de vervangingsbehoefte van de riolering na 2020 is – naast een zogenaamde nulvariant – echter ook een variant uitgewerkt waarin het tarief extra stijgt om de piek in de vervangingsinvesteringen over 10-15 jaar beter op te kunnen vangen.

14.3 Watertoets

Op 8 december 2009 heeft het Ingenieursbureau Amsterdam een notitie 'Waterparagraaf NDSM-terrein' uitgebracht (zie deze notitie met documentnummer 47785 als bijlage 14), waarin de verschillende effecten van het bestemmingsplan op het watersysteem in beeld wordt gebracht.

Hieronder worden de verschillende wateraspecten behandeld.

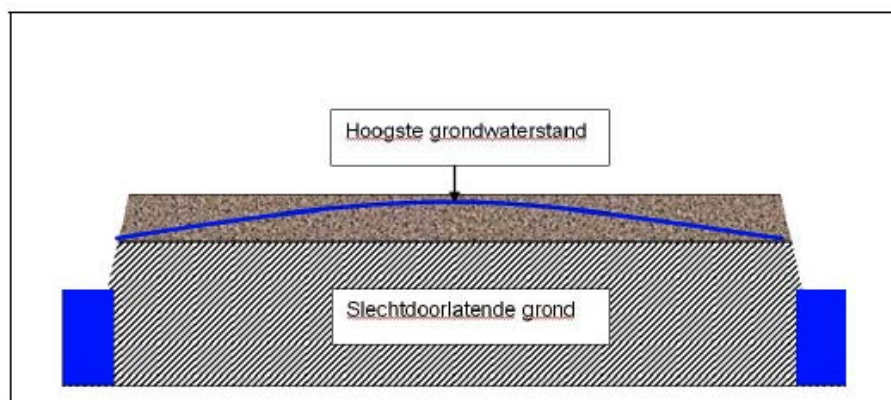
14.3.1 Beschrijving watersysteem

Oppervlaktewater en oevers

De insteekhavens en zijkanalen van de NDSM-werf maken deel uit van de Noordzeekanaalboezem. Waterbeheerder Rijkswaterstaat onderhoudt hierin een streefpeil van NAP -0,4 m. De NDSM-werf bevat geen 'interne', dat wil zeggen kleinere watergangen. Ten noorden van het gebied bevindt zich een watergang die door Waternet op een peil van NAP – 0,20 m wordt gehouden. De oevers van de NDSM-werf bestaan uit een afwisseling van groene taludoevers, beklede taludoevers en slecht doorlatende verticale oevers.

Bodemopbouw en grondwater

De gemeten freatische grondwaterstanden variëren tussen NAP – 0,6 m en NAP + 0,9 m. Een algemeen effect voor de NDSM-werf is dat de onderkant van het freatisch pakket vrij hoog ligt, soms boven het peil van het IJ. Dit betekent dat het grondwaterpeil in principe als een schijf opbolt bovenop de onderliggende kleilaag (zie figuur hieronder).



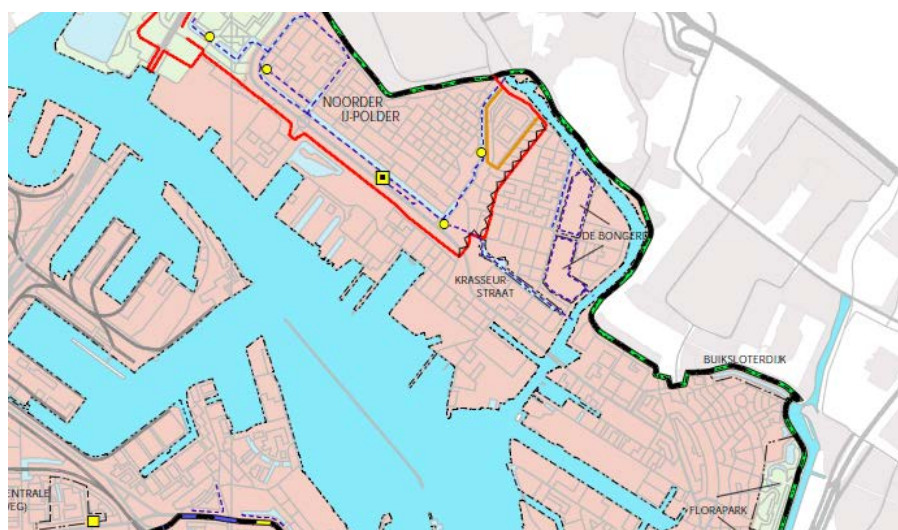
Riolering

De hemelwaterafvoer in de bestaande straten is geregeld via een gescheiden rioolstelsel. De afvoer vindt op traditionele manier plaats: verharde oppervlakken en daken wateren via buizen en goten af op het hemelwaterriool. Op het erfgedeelte is een particulier riool aangelegd voor de Scheepsbouwloods langs. Hierop zijn Rhebergen, Noorderlicht, de Skatehal en de Scheepsbouwloods op aangesloten. Voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied (Smederij en Timmerwerkplaats) is een gescheiden stelsel aangelegd door Waternet. Ook de tijdelijke initiatieven op de aangewezen velden dienen aangesloten te zijn aan de rioolstelsel. Bij grotere herontwikkeling van het erfgedeelte wordt een gescheiden rioolstelsel

in het gebied aangelegd.

Veiligheid

In en in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen waterkeringen. Het gehele plangebied ligt buitendijks. De primaire waterkering 'de Waterlandse Zeedijk' (in beheer van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) bevindt zich op enkele honderden meters afstand van de NDSM-werf (zie met groen op onderstaande figuur). De noordelijke IJ-oever wordt van het IJmeer en het Markermeer gescheiden door de Oranjesluizen, die fungeren als primaire waterkering. De NDSM-werf is buitendijks gebied, maar wordt beschermd door de Oranjesluizen aan de oostzijde en de sluizen van IJmuiden aan de westzijde. Het overstromingsgevaar is daardoor gelijk aan dat van het boezemland.



Situering waterkeringen

14.3.2 Gevolgen plan voor watersysteem

Zoals in de eerdere hoofdstukken reeds is vermeld, is dit bestemmingsplan grotendeels conserverend van aard. Behalve de herbouw van de recentelijk gesloopte Docklandshal en de kleinschalige tijdelijke bebouwing in bestemming Gemengd – 4, zullen er geen grootschalige bouwwerkzaamheden plaats vinden. De gebruiksmogelijkheden van gronden wordt wel uitgebreid. De openbare ruimte wordt niet heringericht; de ingrepen zijn gericht op het schoonhouden, beheren en aantrekkelijker houden van de werf.

Dit bestemmingsplan laat het huidige stelsel van kanalen en insteekhavens gehandhaafd. De komende 10 jaar zullen geen dempingen of aanplempingen plaatsvinden in Werf Oost. De kades in het plangebied worden de komende periode ook niet vervangen. Als gevolg van de kleinschalige ontwikkelingen neemt het verhard oppervlak in beperkte mate (met circa 4.000 m²) toe. Tijdens de looptijd van dit bestemmingsplan worden geen grote bodemsanerende werkzaamheden gepland. Ondergrondse bouwwerken worden niet toegestaan.

Gelet hierop heeft dit bestemmingsplan geen of nauwelijks effecten op het watersysteem. 10% van de toename van verhard oppervlak (400 m²) wordt conform afspraken (zoals bevestigd door Rijkswaterstaat in haar brief van 11 juli 2003, zie als bijlage bij de hierboven genoemde Notitie Waterparagraaf van IBA) gecompenseerd in de Noorder IJplas. Hierdoor neemt de waterbergende capaciteit van het plangebied in verwaarloosbare mate af. De toevoeging van extra verharding heeft ook nauwelijks effect op de grondwaterstanden in het gebied.

Bouwmaterialen

Bij de bouw van bouwwerken mag geen gebruik worden gemaakt van onbehandeld koper, zink, lood, teerhoudende dakbedekking (PAK's) en andere uitlogende (bouw)materialen die in aanraking komen (met regenwater dat in contact komt) met grondwater of oppervlaktewater. Deze vereisten worden aan initiatiefnemers gecommuniceerd.

14.4 Nautische aspecten

Het IJ is een belangrijke vaarweg die de status van hoofdtransportas heeft; het vormt de verbinding tussen zeehavens en het achterland. Het Rijk zet in op het stimuleren van vervoer via water in plaats van weg. Het functioneren van de hoofdtransportas mag door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet worden belemmerd.

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient aandacht besteed te worden aan de veiligheid langs vaarwegen. Vlotte en veilige scheepvaartverkeer dient beschermd te worden. Bebouwing langs vaarroutes kunnen immers zichtlijnen voor scheepvaart belemmeren. Langs de Noordzeekanaal en het IJ bevinden zich walradars, die schepen via radarsignalen kunnen monitoren. Bebouwing langs het IJ mag deze radars ook niet verstoren. Nieuwe bebouwing langs de oever dient ook beschermd te worden tegen scheepvaart die uit de koers kan raken.

Hieronder wordt weergegeven hoe met de nautische veiligheid bij dit bestemmingsplan is rekening gehouden. De risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ wordt beoordeeld in hoofdstuk 10 Externe veiligheid.

Wet- en regelgeving

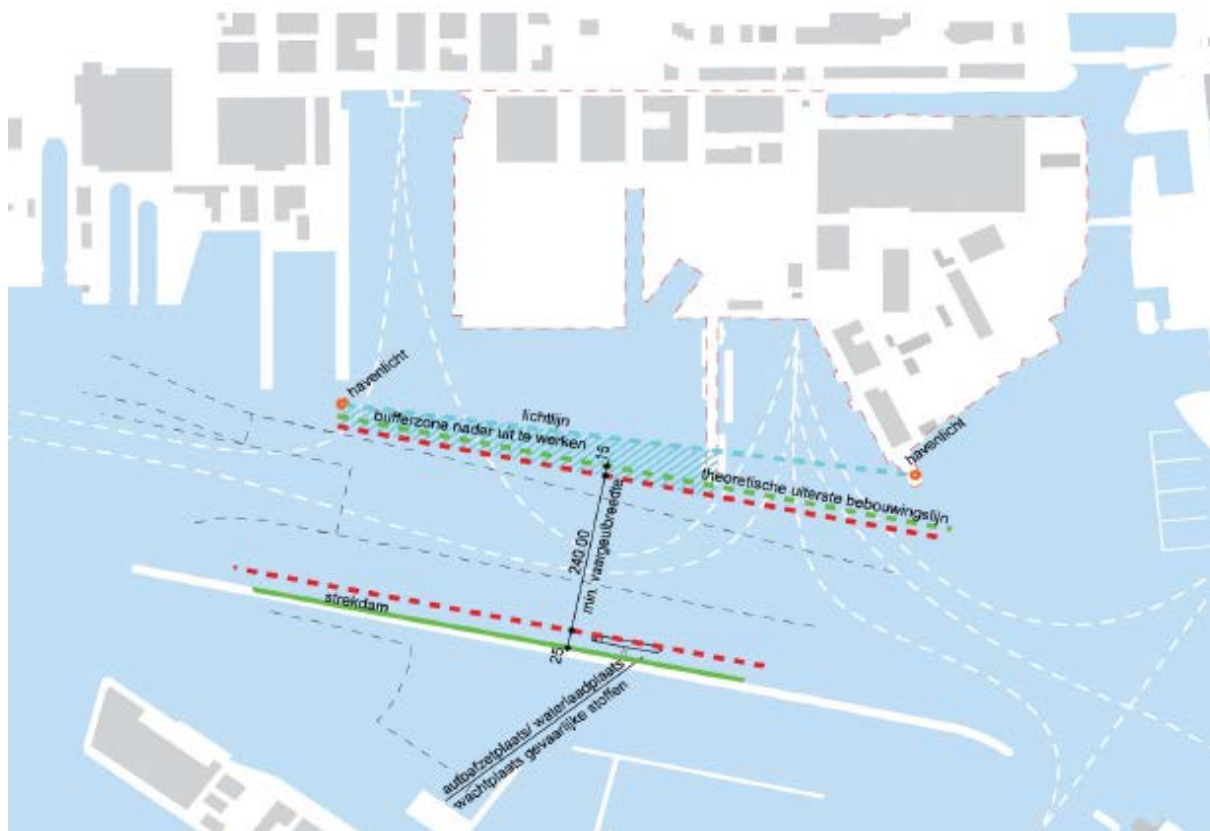
In het gewijzigde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, zoals in werking per 1 oktober 2012, is een nieuwe titel 2.1 Rijkvaarwegen opgenomen. Met deze aanvulling werd het bestaande rijksbeleid, zoals opgenomen in de Richtlijn Vaarwegen 2005 en in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 21 mei 2008, wettelijk verankerd.

De wettelijke regeling houdt kort samengevat het volgende in. Binnen de zogenaamde vrijwaringzones langs de vaarroute kan een nieuwe bestemming slechts toegestaan worden mits door de nieuwe bestemming:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, in de hoogte en in de vaardiepte niet wordt belemmerd;
- b. de zichtlijnen voor de scheepvaart niet worden gehinderd;
- c. de zichtlijnen voor de bedienings- en begeleidingsobjecten niet worden gehinderd;
- d. de toegankelijkheid voor hulpdiensten vanaf de wal niet wordt beperkt, en
- e. de mogelijkheid tot het uitvoeren van beheer en onderhoud niet wordt belemmerd.

Beoordeling nautische veiligheid

Met Haven Amsterdam zijn de nautische consequenties doorgenomen; de gevolgen zijn op onderstaande kaart weergegeven. Ten opzichte van de vaargeul is een theoretische lijn aangegeven waarbuiten i.v.m. de nautische veiligheid geen bebouwing of drijvende functies mogelijk zijn. Ook binnen deze lijn blijft veiligheid cruciaal. In het geval van intensief nautisch (recreatief) gebruik, dient voorkomen te worden dat schepen rechtstreeks en haaks op de vaarroute uitkomen, laat staan dat losgeslagen boten afdrijven. Een "doelbewuste manoeuvre" is gewenst, ergens in de aangegeven bufferzone. De bufferzone wordt bepaald door een denkbeeldige lijn die de beide havenlichten verbindt en de theoretische uiterste bebouwingsgrens van 15 meter uit de zijkant vaargeul.



Nautische voorwaarden

In dit bestemmingsplan wordt nieuwe bebouwing dichtbij de vaargeul slechts op de tijdelijke bouwvelden toegestaan. Direct aan het water wordt een stadstrand gerealiseerd, die aldus tevens als buffer zal functioneren. Nieuwe bebouwing langs het IJ is slechts op 15 meter vanaf de oeverlijn toegestaan. Hiermee is de kans dat een uit koers geraakte schip de bebouwing kan raken is nihil.

Tevens is uit overleg met nautische beheerder Haven Amsterdam gebleken dat nieuwe bebouwing op het water de zichtlijnen van scheepvaart niet belemmert en dat het de walradars niet verstoort. Uit nautische aspecten bestaat er geen bezwaar om nieuwe bebouwing toe te staan.

14.5 Conclusie

Het onderliggend bestemmingsplan maakt beperkte ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, waarbij het met name gaat van een beperkte functieverandering (van traditionele bedrijvigheid in minder milieubelastende voorzieningen) in bestaand bebouwd gebied. De nieuwe bebouwingsmogelijkheden die door dit bestemmingsplan worden geboden zijn minimaal. Het effect van deze ontwikkelingen op het watersysteem is dan ook gering. Tevens wordt voldaan aan de nautische vereisten van de Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 15 Natuur en Landschap

15.1 Algemeen

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

15.2 Regelgeving

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nbw te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Als de activiteit waarvoor een vergunning op grond van de Nb-wet nodig is, (onlosmakelijk) samenhangt met activiteiten waarvoor tevens een omgevingsvergunning nodig is, wordt de vergunning op grond van de Nb-wet opgenomen in de omgevingsvergunning. Het bevoegd gezag is in dat geval het bestuursorgaan dat de omgevingsvergunning verleent (in meeste gevallen het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente), maar Gedeputeerde Staten hebben verplicht adviesrecht waarvan niet mag worden afgeweken.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 75 zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de Minister van

Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van LNV heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

Het bevoegd gezag voor de verlening van ontheffingen is de Minister van EL&I. Indien de handelingen waarvoor ontheffing nodig is, (onlosmakelijk) samenhangen met activiteiten waarvoor tevens een omgevingsvergunning nodig is, wordt de Ffw-ontheffing opgenomen in de omgevingsvergunning. Het bevoegd gezag is in dat geval het bestuursorgaan dat de omgevingsvergunning verleent (in meeste gevallen het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente), maar de Minister van EL&I heeft verplicht adviesrecht waarvan niet mag worden afgeweken. Zo kan bijvoorbeeld het slopen van een gebouw, waarin vleermuizen winterslaap houden, onlosmakelijk samenhangen met een Ffw-ontheffing. In dergelijk geval zal de omgevingsvergunning voor het slopen ook betrekking hebben op de Ffw-aspecten.

15.3 Resultaten onderzoeken

In januari 2008 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening in opdracht van het stadsdeel Amsterdam-Noord een natuurtoets opgesteld voor de NDSM-werf (zie bijlage 15). Hieronder staan de resultaten samengevat.

Beschermde gebieden

Het plangebied ligt niet in of nabij natuurgebied beschermd in de Habitat- of Vogelrichtlijn, Ecologische Hoofdstructuur, Provinciale Ecologische Hoofdstructuur of Natuurbeschermingswet. Het dichtstbijzijnde beschermde Natura 2000 gebied is 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske' en bevindt zich op circa 3 km afstand ten noorden van het plangebied. Het Natura 2000 gebied 'Markermeer en IJmeer' bevindt zich op circa 7 km ten oosten van het plangebied. Het bestemmingsplan heeft geen effect op de beschermde natuurgebieden.

Beschermde soorten

In het plangebied zijn geen beschermde flora en fauna aangetroffen, wel enkele algemene soorten. Bij werkzaamheden dient wel rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels. Het broedseizoen duurt in het gehele plangebied voor de daar verwachte soorten van 1 februari tot en met half augustus. Onderstaand volgt een nadere toelichting van de te verwachte of aangetroffen soorten in het plangebied.

Vogels

In het plangebied komen diverse niet beschermde soorten vogels voor. Fragmenten van riet, ruigte en lage struiken die zich verspreid over het plangebied bevinden kunnen plaatselijk dienst doen als broedplaats voor zangvogels zoals onder andere de Winterkoning, de Heggenmus en de Grasmus. Het

riet is ook geschikt als broedplaats voor de Kleine karekiet en de Bosrietzanger. Ook is het gebied bekend om de jaarlijks terugkerende broedvogel de Kleine plevier, die op de kale zandige delen broedt. Tenslotte bevindt de jaarlijks terugkerende broedvogel de Zwarte roodstaart zich op de daken van de hoge industriële gebouwen.

Zoogdieren

De kans op de aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied is volgens het onderzoek van DRO zeer gering, waardoor nader onderzoek onnodig is geacht. De opstallen die zich op het terrein bevinden zijn niet geschikt als zomerverblijf of overwinteringplek voor de algemene stedelijke vleermuissoorten zoals de Dwergvleermuis, de Ruige dwergvleermuis en de Laatvlieger. De opstallen in het plangebied zijn te warm om te kunnen fungeren als winterverblijf voor de vleermuis (warmer dan 10 graden Celsius). Daarnaast is er te veel bedrijvigheid gedurende de zomerperiode. Tenslotte zijn er op het terrein weinig bomen en is er weinig foerageergebied.

Amfibieën

Op het nabij gelegen Cornelis Douwesterrein bevinden zich rugstreeppadden. Gezien de ligging van twee insteekhavens en het terrein van Shipdock tussen de NDSM en de Cornelis Douwesterrein is het erg onwaarschijnlijk dat de rugstreeppad zich in het plangebied bevindt.

Flora

Er bevindt zich geen beschermde flora in het plangebied. Wel is de oever van het terrein (beschermde met breuksteen) zowel boven als onder water is een geschikt biotoop. Er groeien Zeeasters, een indicatieve soort voor het brakke milieu dat kenmerkend is voor de oeverzone van het IJ, en er bevindt zich een rietkraag.

15.4 Conclusie

Het bestemmingsplan heeft geen effecten op de beschermde dier- en plantsoorten in het plangebied dan wel op beschermde gebieden. De natuurwaarde is momenteel gering. Door eventuele werkzaamheden in de openbare ruimte (eventueel kappen van bomen o.i.d.) zullen mogelijk wel nu aanwezig foerageergebied en nu aanwezige nestgelegenheden voor vogels en kleine zoogdieren verdwijnen. Het negatieve effect is echter gering: de soorten komen ook in de omgeving voor en kunnen elders leefgebied vinden. Bij de planning van werkzaamheden wordt rekening gehouden met de maatregelen uit de gedragscode van de gemeente Amsterdam.

Hoofdstuk 16 Geur

16.1 Toetsingskader

Nota Stankbeleid en brief Minister van VROM

Het huidige stankbeleid is verwoord in de herzien Nota Stankbeleid en een brief uit 1995 van de Minister van VROM aan provincies en gemeenten. Uitgangspunt van het beleid is dat een nieuwe woonlocatie op zodanige afstand wordt gepland van geurbronnen dat geen of hooguit een acceptabele mate van hinder te verwachten is. Het beleid is erop gericht om (nieuwe) geurhinder te voorkomen.

Het geurbeleid biedt de mogelijkheid dat het bevoegd gezag van dit algemene uitgangspunt afwijkt en een besluit neemt over een acceptabel niveau van geurhinder. Om het niveau van geurhinder te bepalen wordt niet alleen de feitelijke geurbelasting maar ook de geurbeleving in kaart gebracht. Daarmee is het begrip geurhinder gerelateerd aan de mate van ondervonden geurhinder. De ondervonden geurhinder kan worden bepaald door onder meer klachtenregistratie en belevingsonderzoek.

Indien op een bepaald moment geen sprake is van een acceptabel hinderniveau, verdient het volgens het beleid de voorkeur om maatregelen te treffen om dit acceptabel hinderniveau wel te bereiken. Het treffen van bronmaatregelen wordt hierbij genoemd als beste oplossing, maar geurhinder kan ook worden verminderd of voorkomen worden door het ruimtelijk scheiden van (potentiële) geurbronnen en (potentieel) gehinderden. Indien sprake is van geurhinder, kunnen maatregelen nodig zijn. Volgens de Wet milieubeheer moeten bij het bestrijden van geurhinder de Best Beschikbare Technieken (BBT) worden toegepast om te komen tot een acceptabel hinderniveau. Het lokale bevoegd gezag bepaalt per specifieke situatie welke mate van hinder nog acceptabel is. Bij deze afweging wordt gekeken naar de technische, financiële, sociaal-economische en planologische aspecten van de specifieke situatie.

Voor de bepaling van de milieucontouren bij het vaststellen van bestemmingsplannen wordt de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2006) gehanteerd. Daarin staan indicatieve richtafstanden genoemd. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kan gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstanden.

Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR)

De NeR, de Nederlandse emissierichtlijn lucht, is van kracht sinds april 2003 en stelt algemene eisen aan emissieconcentraties die overeenkomen met de stand van de techniek van emissiebeperking. Voor emissiesituaties waarvoor geen bijzondere regeling is opgesteld of waarin een bijzondere regeling niet voorziet, kan gebruik worden gemaakt van de hindersystematiek geur uit de NeR. De systematiek is ontwikkeld om de vergunningverlenende overheden een handreiking te bieden in de afweging of er sprake is van onacceptabele geurhinder. De NeR heeft geen formele wettelijke status. Eventueel afwijken van richtlijnen van de NeR is mogelijk, het moet dan wel adequaat worden gemotiveerd.

Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer

Deze algemene maatregel van bestuur, ook het Activiteitenbesluit genoemd, bevat algemene regels ter beperking van (onder meer) geurhinder. Hinderveroorzakende functies dienen deze algemene regels na te leven en bepaalde maatregelen te treffen waardoor geurhinder beperkt blijft.

16.2 Onderzoeksresultaten

In 2009 heeft Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV een geuronderzoek uitgevoerd ten behoeve van de herontwikkeling van de hele NDSM-werf. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Onderzoek geurhinder NDSM-werf te Amsterdam" van 31 maart 2009, met kenmerk 20081119-05 (zie bijlage 16).

Het onderzoek sluit aan bij de resultaten van eerdere onderzoeken die ten behoeve van het Houthaventerrein zijn uitgevoerd, aan de overkant van het IJ. Uit het onderzoek blijkt dat er enkele bedrijven zich in de omgeving van de NDSM-werf bevinden die potentiële geurhinder kunnen veroorzaken. Deze bedrijven zijn allemaal op een groter afstand dan 500 meter van de NDSM-werf gelegen, welke afstand de grootste aanbevolen richtafstand is voor het aspect geur op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" (zie hierover meer in hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies). Op basis van deze uitgave vormt het aspect geur geen belemmering voor dit bestemmingsplan en de herontwikkeling van de NDSM-werf in het algemeen.

Uit het eerdere onderzoek blijkt verder dat het plangebied wordt blootgesteld aan 2 tot 4 ge/m³ als 98-percentiel geurimmissieconcentratie. Om de bepalen hoe hinderlijk deze concentratie is, dient ook de hedonische waarde (hoe hinderlijk de geur is) bepaald worden. Hoewel enige geurhinder niet uitgesloten kan worden, kan in het algemeen wel gesteld worden dat pas als de concentratie hoger is dan 10 ge/m³, er sprake is van ernstige hinder. Dat is in dit geval in ieder geval niet aan de orde. Verder is gebleken dat het bevoegde gezag inzake de Wet milieubeheer / Wet algemene bepalingen omgevingsrecht weinig geurklachten hebben ontvangen. De geurbelasting levert verder op deze afstand geen gevaar voor de volksgezondheid op.

Tot slot wordt opgemerkt dat in het plangebied geen bedrijven aanwezig zijn die relevante geurhinder bij bestaande dan wel geprojecteerde woningen veroorzaken.

16.3 Conclusie

Als gevolg van dit bestemmingsplan neemt het aantal geurgehinderden toe, maar de herontwikkeling van de NDSM-werf heeft ook een hoge maatschappelijke en economische waarde. De toename van blootgestelden wordt aanvaardbaar geacht vanwege de relatief beperkte geurhinder en het maatschappelijk belang van het project. Geconcludeerd kan worden dat de geursituatie geen beletsel vormt voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 17 Duurzaamheid

Milieubeleid

Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft t.a.v. het energiebeleid een aantal doelen gesteld:

- Vanaf 2010 dient 40% van de bouwplannen die in voorbereiding zijn genomen klimaatneutraal te zijn.
- Vanaf 2015 is dit aandeel 100%.
- In 2025 is de CO₂-uitstoot van de stad Amsterdam 40% minder dan in 1990.
- In 2015 is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal.

Methoden om dit te meten zijn EPC (energieprestatiecoëfficiënt) en EPL (energieprestatie op locatie). De EPC is onderdeel van het bouwbesluit. Los van de Amsterdamse ambities wordt in het Bouwbesluit de EPC voor woningen aangescherpt van de huidige 0,8 naar 0,6 in 2011 en 0,4 in 2015. Een EPC van 0,4 komt in combinatie met bijvoorbeeld photo-voltaische (p.v.) panelen voor de opwekking van elektriciteit en/of stadswarmte in de buurt van klimaatneutrale bouw.

Duurzame stedenbouw: klimaatplan 2009-2012 "wind in de rug"

In 2007 sprak de stadsdeelraad van stadsdeel Noord de wens uit dat in Noord klimaatneutrale woningen gebouwd gaan worden. Inmiddels is beleid voor heel Amsterdam vastgesteld dat erop gericht is om vanaf 2010 40% van de nieuwe woningen en in 2015 alle nieuwbouw klimaatneutraal te maken. Stadswarmte is een belangrijk onderdeel van klimaatneutraal bouwen.

Stadsverwarming

Op 21 januari 2008 heeft de Gemeenteraad een wijziging van de Bouwverordening Amsterdam 2003 vastgesteld, waarin de verplichting om aan te sluiten op stadsverwarming is geregeld. Een nieuw te bouwen bouwwerk moet worden aangesloten op de stadsverwarming:

- indien het bouwwerk op ten hoogste 40 meter afstand van de dichtstbijzijnde leiding is gelegen; of
- indien het bouwwerk op grotere afstand is gelegen, maar de kosten van aansluiting voor het desbetreffende bouwwerk niet hoger zijn dan bij een afstand van 40 meter.

Ontheffing kan worden verleend in het kader van een gebiedsgerichte energievisie, die gekoppeld is aan een stedenbouwkundig project of aan een gebied in ontwikkeling. Deze energievisie kan bijvoorbeeld worden neergelegd in een stedenbouwkundig plan, of in een ander document dat het Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen (Plaberum) doorloopt. Ontbreekt een gebiedsgerichte energievisie, dan kan de ontheffing worden verleend op basis van een onderbouwing van de bouwaanvraag waaruit blijkt dat het project bovengemiddeld bijdraagt aan het beperken of voorkomen van broeikasgasemissie.

Conclusie

Het plan hergebruikt en transformeert op intensieve wijze een centraal gelegen vrijgevalen en vervuilde industriële locatie. Dit draagt bij aan duurzaamheid.

Dit bestemmingsplan maakt slechts beperkte ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Het gaat om een beperkte functieverandering (van traditionele bedrijvigheid in minder milieubelastende voorzieningen) in bestaand bebouwd gebied. De nieuwe bebouwingsmogelijkheden die door dit bestemmingsplan worden geboden zijn minimaal. Bovenop de wettelijk voorgeschreven regels worden op de NDSM-werf Oost geen dwingende maatregelen voorgeschreven.

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren plan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

Dit bestemmingsplan heeft een globaal karakter. De gemeente stelt geen gedetailleerd toekomstbeeld vast, maar geeft slechts enkele randvoorwaarden aan waarbinnen een (beperkte) functieverruiming plaats kan vinden. Ten aanzien van de toelaatbare functies in het plangebied wordt getracht om zo veel mogelijk flexibiliteit te creëren. Daarom is op meeste locaties de bestemming Gemengd gebruikt, waarbij een breed pallet aan werkfuncties en voorzieningen worden toegestaan. Alleen aan kantoren worden beperkingen gesteld vanwege de Kantorenstrategie (zie paragraaf 3.4 Gemeentelijk beleid). Wonen is in het hele plangebied niet toegestaan.

De bouwmogelijkheden worden ten aanzien van het monumentale ensemble beperkt; deze gebouwen dienen gehandhaafd te blijven. In de strook langs de MS Van Riemsdijkkade (bestemming Gemengd - 3) wordt tevens geen nieuwe bouwmogelijkheid gegeven gezien de toekomstige transformatieopgave van het gebied.

Met uitzondering van de Docklandsplot is het bestemmingsplan tevens een eindplan; initiatieven die binnen de flexibele randvoorwaarden vallen kunnen rechtstreeks (met een reguliere omgevingsvergunning) toegestaan worden. Vanwege de omvang en de complexiteit van het gepland programma, zijn verdere uitwerkingsregels nodig voor de Docklandsplot.

18.2 Artikelsgewijze toelichting

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de (digitale) verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De (digitale) verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels.

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de

gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de maxima die door de overige regels worden aangegeven.

Artikel 3 Bedrijf

De bestemming Bedrijf geldt voor de kavel van het bedrijf Rhebergen, die tussen de Scheepsbouwlloods en het Zijkanaal I ligt. Voor deze kavel is de bestemming conserverend. Conform het beleid van de gemeente wordt hier geen mogelijkheid geboden voor functieverruiming.

Artikel 4 Gemengd - 1

De bestemming Gemengd - 1 betreft het huidige bedrijventerrein-gedeelte van het plangebied: de strook tussen de jachthaven en de Klaprozenweg. Dit is het gedeelte van de NDSM-werf dat de gemeente niet actief in ontwikkeling neemt, maar slechts een faciliterende rol heeft bij wenselijke initiatieven. Deze faciliterende rol komt onder meer tot uiting door de verruiming van de bestemmingsmogelijkheden. Het is verder aan de markt om van de bredere mogelijkheden gebruik te maken.

Uitgangspunt hierbij is dat alle bestaande functies hun huidige activiteiten kunnen voortzetten zonder beperkingen. Hiernaast wordt nog in lid 1 mogelijkheid gegeven voor functieverruiming of -verandering; zo kunnen huidige functies (ook) andere activiteiten verrichten, zoals horeca of leisure. De nieuwe functies moeten bijdragen aan levendigheid en de naambekendheid van het gebied. Verder zijn ondersteunende functies bij (latere) transformatie van het gebied naar toekomstig woon-werkgebied welkom. Wonen en onderwijs (als gevoelige functies) en kantoren zijn niet toegestaan.

Qua bebouwingsmogelijkheden wordt ook veel flexibiliteit geboden. Er geldt slechts een maximale bouwhoogte van 30 meter; verdere beperkingen zijn niet nodig. Het programma wordt overigens beperkt door een algemene gebruiksregel dat het totaal programma in het plangebied beperkt.

Belangrijke voorwaarde van de herontwikkeling is dat parkeren conform het beleid van de gemeente op eigen terrein wordt opgelost. Hiervoor zijn parkeernormen opgenomen in de algemene gebruiksregels.

Artikel 5 Gemengd - 2

Bestemming Gemengd - 2 ziet op het monumentaal ensemble van de voormalige loodsen van de werf. Conform het beleid van de gemeente mogen deze gebouwen getransformeerd worden naar nieuwe functies, met name voorzieningen, broedplaatsen en kantoren. In een deel van de gebouwen zijn reeds nieuwe functies gerealiseerd, of er is al een vergunning afgegeven voor de realisatie van nieuwe functie dan wel er zijn privaatrechtelijke (erfpacht) contracten afgesloten voor het nieuwe gebruik.

De bouwregels zijn voor deze gebouwen summier gezien de status van rijksmonument die impliceert dat niet vergunningvrije aanpassingen getoetst dienen te worden op de gevolgen voor de monumentale

waarden.

In de gebruiksregels wordt het totaal programma per monument beperkt. Het programma dat dit bestemmingsplan toelaat komt overeen met het reeds toegestane programma uit de erfpachtovereenkomsten. Verder wordt (conform de Kantorenstrategie) ook het kantorenprogramma per gebouw beperkt; e.e.a. tevens overeenkomstig de privaatrechtelijke afspraken. Het maximaal toegestane programma en kantoorprogramma wordt op de verbeelding weergegeven. Ten aanzien van de Lasloods en de Smederij (inclusief de puntloodsen) is geen aanduiding op de plankaart geplaatst, maar geldt het bepaalde in artikel 15 Algemene gebruiksregels. Deze panden hebben samen met de nieuwbouw op de Docklandsplot een gezamenlijk maximum voor het kantoorprogramma. Deze locaties worden immers door één ontwikkelaar herontwikkeld en die wenst flexibiliteit bij de verdeling van het kantoorprogramma over de verschillende locaties. Tevens heeft de Lasloods - om vergelijkbare redenen - een gezamenlijk maximaal toegestane programma met de nieuwbouw op de Docklandsplot. Het gezamenlijke maximale bvo (31.000 m²) wordt ook in artikel 15 Algemene gebruiksregels geregeld.

Artikel 6 Gemengd - 3

Langs de kade van de MS Van Riemsdijkweg zijn er enkele gebouwen aanwezig, die slechts extensief gebruikt worden. Met uitzondering van de Machinekamer hebben deze gebouwen geen monumentale waarde. In een latere fase van de herontwikkeling van de werf, wordt dit gedeelte van de werf ook getransformeerd naar een gemengd woon-werkgebied met een hoogstedelijke uitstraling. Voorlopig blijft de bestaande bebouwing gehandhaafd. De huidige bedrijfsvoering van zittende functies mag doorgezet worden; er wordt zelfs de ruimte geboden voor een beperkte functieverandering. Grootschalige herontwikkeling ligt hier niet voor de hand; er zijn enerzijds beperkingen in de fysieke mogelijkheden, anderzijds is grootschalige herontwikkeling ook niet logisch vanwege de grootschalige ontwikkelplannen op (midden)lange termijn. Dit gebied is wel geschikt voor (semi-)tijdelijke initiatieven die slechts geringe investeringen vergen. Gedacht kan worden aan kleine galerie, al dan niet ter ondersteuning van de overige (kunstzinnige) functies in het plangebied.

De bouw mogelijkheden worden hier beperkt tot de huidige feitelijke situatie, uitbreiding van gebouwen is niet mogelijk ("krimpfolie").

Artikel 7 Gemengd - 4

Dit gebied wordt (net als bestemming Gemengd - 3) op (midden)lange termijn herontwikkeld tot een hoogstedelijk woon- en werkgebied. Vanwege de crisis is deze ontwikkeling voorlopig stopgezet, maar het is de bedoeling dat na deze bestemmingsplanperiode die ontwikkeling opnieuw wordt opgepakt. De (midden)langetermijn visie van de gemeente is ongewijzigd (zie structuurvisie).

Het gebied is in de tussenperiode geschikt om tijdelijke initiatieven te huisvesten die levendigheid in het gebied brengen en het culturele karakter van het gebied goed ondersteunt. Daarom wordt in dit bestemmingsplan de mogelijkheid gecreëerd om tijdelijke initiatieven te huisvesten voor deze bestemmingsplanperiode (de komende 10 jaar). Na 10 jaar worden deze functies wegbestemd. Via huurcontracten zal de gemeente regelen dat de duur van de huur niet langer kan zijn dan 10 jaar, bebouwing kan dan ook alleen demontabel zijn.

Artikel 8 Verkeer - 1

De in het plangebied aanwezige rijwegen (MS van Riemsdijkweg en TT Vasumweg) krijgen de

bestemming Verkeer - 1. De wegenstructuur wordt in het plangebied intact gelaten; aanpassing van deze wegen is niet noodzakelijk.

Artikel 9 Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 2 heeft betrekking op het erfgedeelte van het plangebied. Hier wordt een erf-regime ingesteld, waarbij langzaam verkeer het primaat heeft en autoverkeer slechts "te gast" is. Parkeren wordt slechts in de daarvoor aangewezen velden toegestaan. Dit buitenterrein dient tevens als locatie voor verschillende evenementen (zie hierover meer in paragraaf 4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten).

Als hoofdregel mogen slechts bouwwerken geen gebouwen zijnde, opgericht worden op het erf; nieuwe gebouwen zijn niet toegestaan. In lid 9.2 wordt uitzondering gemaakt voor de reeds bestaande gebruiksruimte onder de hellingen. Verder wordt bebouwing van de Hensekraan (in de regels: "de kraan", inclusief het onderstel daarvan) mogelijk gemaakt. Er zijn inmiddels concrete plannen om een hotelkamer in de kraan te maken. In het laatste sublid van lid 9.2 wordt mogelijk gemaakt om naast de Hensekraan een technische ruimte (liftruimte e.d.) op te richten ter ondersteuning van de in de kraan zelf gerealiseerde (hotel-) functie. De bestemming van zowel de ruimtes onder de hellingen als de nieuwe ruimtes in de kraan zijn zeer flexibel omschreven om zo veel mogelijk functies mogelijk te maken die passen in een gemengd werk- en woongebied. De Hensekraan en de afgezaagde kraan staan overigens niet op de verbeelding (plankaart) weergegeven. De reden hiervoor is dat deze werken verplaatsbaar zijn omdat ze op sporen staan. Ze staan echter wel duurzaam op de werf en het is ook goed mogelijk dat ze blijvend vast worden gezet op een bepaalde locatie. Om deze reden worden ze als bouwwerken aangemerkt. Indien in de kraan ruimtes worden gerealiseerd, worden deze werken als gebouwen aangemerkt.

In lid 9.3 Specifieke gebruiksregels worden beperkingen gesteld ten aanzien van het houden van evenementen om de nadelige effecten van evenementen te beperken voor de omgeving en milieu. De regels zijn bedoeld om geluidhinder te voorkomen dan wel beperken en om de verkeersaantrekkende werking van evenementen (en hiermee samenhangend verkeerslawaaai, luchtverontreiniging en parkeeroverlast) te beperken. De regels van het bestemmingsplan sluiten - voor zover mogelijk - aan bij de voorwaarden van de Werkinstructie.

In de eerste instantie wordt de algemene geluidnorm van 50 dB(A) etmaalwaarde van toepassing verklaard. Deze norm wordt als algemeen aanvaardbaar beschouwd. Deze algemene norm mag enkele keren overschreden worden (in totaal 18 keer per jaar) om ook grotere evenementen te kunnen faciliteren op de NDSM-werf. In de nachtperiode zijn geen evenementen toegestaan. Onder voorwaarden kan van deze regel afgeweken worden indien dit - gezien de aard van het concreet evenement - geen onaanvaardbaar hinder oplevert.

De geluidnorm wordt niet vastgesteld op een concrete locatie (bv. op x meter afstand gemeten vanaf een aangewezen locatie), maar ter plaatse van geluidgevoelige functies. Hiermee wordt ook voldoende bescherming geboden aan nog te bouwen woningen (buiten het plangebied). Op het moment dat er woningen dichtbij gebouwd zullen worden, worden de mogelijkheden tot het houden van evenementen beperkt. Hierdoor wordt de tijdelijke Stichting Beheer NDSM-werf Oost / het Stadsdeel die / dat het terrein verhuurt aan de organisatoren van evenementen, beperkt aan haar / zijn mogelijkheden om het terrein te verhuren voor zeer lawaaierige evenementen. Meer informatie over de geluidseffecten van evenementen en de achtergrond van de regeling vindt u in paragraaf 8.2 Evenementenlawaaai.

Naast geluidnormering worden ook beperkingen gesteld aan het aantal evenementen, afhankelijk van bezoekersaantallen. Dit bestemmingsplan laat in totaal 67 evenementen in het plangebied toe, waarvan

maximaal 12 zeer groot, maximaal 10 groot, maximaal 15 middengroot, maximaal 20 klein en maximaal 10 zeer klein. Hoewel het totale aantal van 67 meer is dan in het MER onderzocht, is dit totaal aantal aanvaardbaar vanwege de andere verdeling in de grootte van evenementen (meer kleinere evenementen die maar zeer beperkt milieueffecten hebben). Een meerdaagse evenementen wordt bij de toepassing van deze regel als meerdere evenementen gezien; een evenement dat 3 dagen lang duurt, telt als 3 evenementen mee. De op- en afbouw wordt hierbij niet betrokken. Deze werkzaamheden veroorzaken in de praktijk geen overlast bij woningen. Op- en afbouw dient bij voorkeur in de dagperiode uitgevoerd te worden zodat omwonenden zo min mogelijk overlast hiervan ondervinden. Hieraan kunnen in het kader van de evenementvergunning tevens beperkingen gesteld worden. Het is derhalve niet noodzakelijk om in het bestemmingsplan aan deze werkzaamheden ook beperkingen op te leggen.

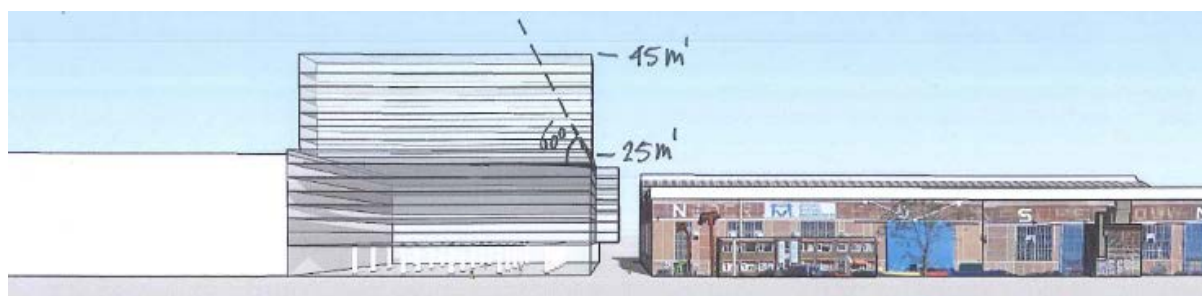
Tot slot wordt hierbij nog opgemerkt dat deze regeling alleen betrekking heeft op evenementen op het buitenterrein bestemd als Verkeer-2 en - via een schakelbepaling in de algemene regels - op de onbebouwde delen van de tijdelijke velden en op de Docklandsplot (zolang dat onbebouwd is). Overige evenementen die binnen de Lasloods of in de Scheepsbouwloods gehouden mogen worden tellen hierbij niet mee. De verkeerseffecten van deze evenementen worden betrokken in het "regulier" landprogramma van de werf als onderdeel van "voorzieningen" / "leisure". De (directe) geluiduitstraling van deze evenementen is gering mede gezien het inpandige karakter en de grote afstand tot (geprojecteerde / geplande) woningen.

Artikel 10 Water

De in het plangebied aanwezige wateren krijgen ook een conserverende bestemming. De bouw van steigers in het IJ is slechts toegestaan indien nautische belangen zich hier niet tegen zich verzetten. In het water liggen enkele schepen afgemeerd (vaste ligplaats). Het is uitdrukkelijk verboden om op de schepen te wonen.

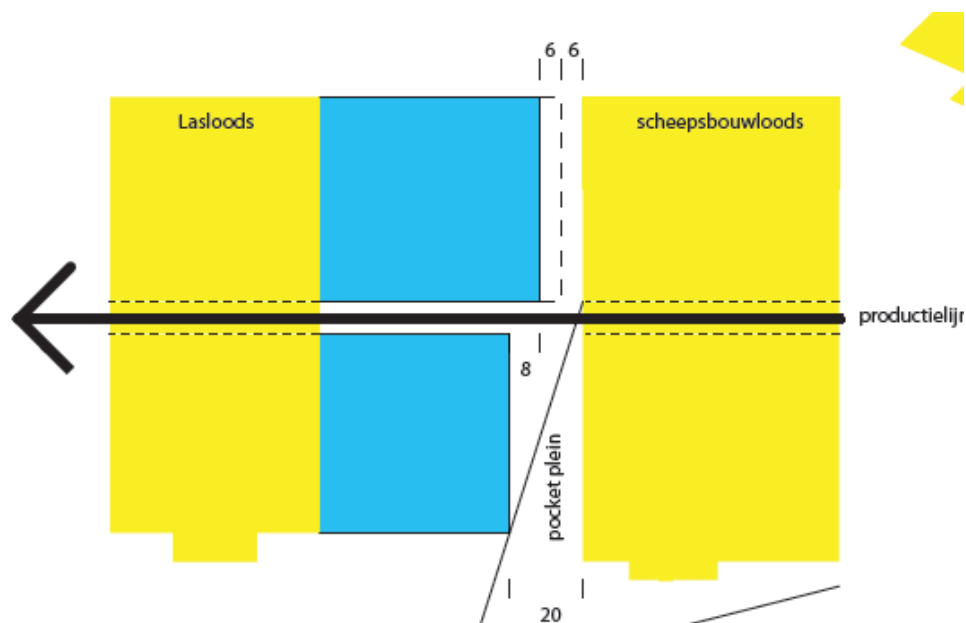
Artikel 11 Gemengd - uit te werken

Het grootste bouwprogramma waarin het plan voorziet is de nieuwe bebouwing op de zogenaamde Docklandsplot tussen de twee monumenten. Hier komt een parkeergebouw, maar ook verschillende functies worden gehuisvest, zoals bedrijven, kantoren en voorzieningen. Vanwege de complexe bouwopgave is hier gekozen voor een uit te werken bestemming. In de regels worden wel enkele randvoorwaarden aangegeven waaraan een uitwerkingsplan moet voldoen. Op onderstaande figuur worden de maximale bebouwingsmogelijkheden weergegeven waaraan het uitwerkingsplan dient te voldoen. De beperking van de maximale bouwhoogte met een lijn van 60 graden boven 25 meter hoogte aan de oostkant heeft tot doel om voldoende lichtinval voor de Scheepsbouwloods te borgen.



Sublid I van lid 2 van dit artikel is toegevoegd door een amendement. De afstand (bestemming Verkeer-2) tussen de bestemming de Docklandsplot (Gemengd - uit te werken) en Scheepsbouwloods

(bestemming Gemengd-2) wordt verbreed tot aan de productielijn (op de verbeelding weergegeven met de aanduiding 'onderdoorgang'). Anders dan op de figuur hierboven, is de doorsteek tussen de bebouwing op de zuidelijke helft breder (tot in ieder geval 20 meter in plaats van 12). Op onderstaande figuur wordt deze wijziging verduidelijkt.



Artikel 12 Waarde-Archeologie

Daar waar mogelijk sprake is van archeologische waarden is een dubbelbestemming opgenomen met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen. Dit laatste in de vorm van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen: aanlegvergunning). Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemmingen. Zij gaat vóór de onderliggende bestemming, wat betekent dat de bepalingen van de bestemming uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de dubbelbestemming. Dit artikel vloeit voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wet op de Archeologische Monumentenzorg oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel beoogt te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden teloor gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen. Het dagelijks bestuur verleent de vereiste omgevingsvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de aanlegvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond.

Artikel 13 Antidubbelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel

kan worden beschouwd.

Artikel 14 Algemene bouwregels

In dit artikel zijn bouwregels opgenomen die voor meerdere dan wel voor alle bestemmingen van toepassing zijn om herhaling te voorkomen. Zo is het bij voorbeeld verboden om in het gehele plangebied ondergronds te bouwen (vanwege de hoge grondwaterstanden, maar ook vanwege de hoge bodemsaneringskosten). Hiernaast is er een bouwverbod opgenomen ter plaatse van de historische productielijn (op de verbeelding aangeduid als "onderdoorgang").

Verder maakt dit artikel een marginale overschrijding van de op de verbeelding aangegeven bestemmingsgrenzen of bouwgrenzen mogelijk, voor zover het gaat om de in het voorschrift aangegeven ondergeschikte delen van een bouwwerk. Het betreft een direct recht. Een nadere omgevingsvergunning met bijbehorende afweging is dus niet meer nodig.

Artikel 15 Algemene gebruiksregels

In dit artikel worden regels gesteld die voor meerdere bestemmingen gelden. Primair gaat het hierbij om de twee gemengde bestemmingen, maar is sommige gevallen over alle bestemmingen.

In sublid a wordt een aanvulling gemaakt op de algemene verbodsbepaling van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Het wordt tevens verboden om gronden in strijd met het bestemmingsplan laten gebruiken. Deze aanvulling geeft het bevoegd gezag mogelijkheid om niet alleen de concrete overtreder van het bestemmingsplan aan te spreken, maar ook de eigenaar of erfpachter van de grond, die deze situatie toelaat.

In lid b wordt het algemeen gebruiksverbod nader ingevuld. Belangrijk hierbij is de zogenaamde grote lawaaimakers worden uitgesloten.

In leden c tot en met e wordt de regeling voor milieuhinderlijke functies getroffen. De doel van deze regeling is aangegeven in hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies. Omdat er geen zittende functie wordt wegbestemd, wordt in lid f een maatwerkbepaling gegeven aan functies die reeds boven de toegestane milieuhindercategorie uitkomen.

In de leden g t/m l wordt het totaal programma voor enkele functies beperkt en er wordt maximale vestigingseis voorgeschreven.

De leden m t/m p bevatten bepalingen omtrent parkeren. Zoals paragraaf 6.5 Parkeren reeds nader is toegelicht, wordt parkeren voor de functies in het plangebied (met uitzondering van de Noordstrook) in een collectief parkeergebouw op de Docklandplot opgelost. Totdat het parkeergebouw gerealiseerd is, dienen nieuwe functies parkeerplaatsen op tijdelijke parkeervelden af te nemen.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

Hoewel de parkeernormen zoals opgenomen in artikel 15, lid m en n, geschikt zijn om een algemene inschatting te maken ten aanzien van parkeerbehoefte, uit ervaring blijkt dat in enkele bijzondere gevallen afwijking in de rede ligt. Een opslagloods zou bijvoorbeeld vanwege de grote oppervlakte relatief veel parkeerplaatsen moeten realiseren, terwijl daaraan - vanwege de geringe aantal medewerkers - geen behoefte is. In dergelijke gevallen is het onredelijk om ontwikkelaars te verplichten het volledig

aantal parkeerplaatsen te realiseren. Daarom wordt in deze herziening de mogelijkheid toegevoegd om ontheffing (inmiddels omgevingsvergunning) te verlenen indien blijkt dat voor een bepaalde functie minder parkeerplaatsen volstaan.

Verder wordt een regeling opgenomen voor functies die niet in de limitatieve lijst van de Staat van Inrichtingen voorkomen. Tot slot is het mogelijk om een uitzondering te maken voor functies die in een hogere milieuhindercategorie vallen dan in de algemene regels toegestaan, maar waarvan de milieueffecten - gelet op de concrete bedrijfsvoering - vergelijkbaar zijn met die van de toegestane functies.

Artikel 17 Algemene wijzigingsregels

Anders dan de afwijkingsbevoegdheid voor concrete gevallen op grond van artikel 16 lid b, geldt de wijziging van de Staat van Inrichtingen die in dit artikel wordt mogelijk gemaakt, voor alle toekomstige gevallen.

Artikel 18 Overige regels

De geluidzones zijn op de verbeelding met een gebiedsaanduiding weergegeven. Binnen deze zones is de Wet geluidhinder van toepassing.

Artikel 19 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 20 Slotregel

Het laatste artikel regelt - conform de landelijke standaarden - de naam van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

Op 23 januari 2013 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam en op 26 september 2012 heeft de deelraad van stadsdeel Noord haar goedkeuring gegeven aan het Investeringsbesluit NDSM-werf. Er kan vanaf dat moment daadwerkelijk worden geïnvesteerd in de ontwikkelingen ten behoeve van de NDSM-werf.

Het Investeringsbesluit was noodzakelijk voor de daadwerkelijke uitvoering, aangezien hiermee de grondexploitatiebegroting, een uitvoeringskrediet en de welstandscriteria werden vastgelegd. Met het vaststellen van het Investeringsbesluit wordt de uitvoering van enkele noodzakelijke maatregelen ten behoeve van het plangebied financieel geborgd.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Rijkswaterstaat, directie Noord-West;
3. Ministerie van Defensie;
4. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
5. Burgemeester en Wethouders van gemeente Amsterdam / Dienst Ruimtelijke Ordening;
6. Stadregio Amsterdam;
7. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
9. Kamer van Koophandel Amsterdam;
10. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
11. Gasunie;
12. Stadsdeel West.

Van de instanties genoemd onder 1, 3, 4, en 12 is geen reactie ontvangen. De reacties van de overige instanties zijn hieronder weergegeven.

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is informeel overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap. De opmerkingen van het hoogheemraadschap (die vooral betrekking hadden op de beschrijving van het toetsingskader voor wateraspecten) zijn in de toelichting verwerkt.

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Het CNB heeft de gemeente verzocht om in de toelichting van het bestemmingsplan een passage op te nemen over het Basisnet Water dat ten doel heeft een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Naar aanleiding hiervan is paragraaf 10.2.1 Toetsingskader aangevuld.

Haven Amsterdam

In aanvulling op het hierboven genoemde advies, heeft Haven Amsterdam namens Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied en Rijkswaterstaat advies uitgebracht.

- De functie stadsstrand (bestemming Gemengd - 4) krijgt de instemming van Haven Amsterdam, maar wordt geadviseerd maatregelen te treffen om zwemmen in het water onmogelijk te maken. Het treffen van dergelijke maatregelen is een uitvoeringskwestie, die niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Wel kan het volgende worden opgemerkt. Ter voorkoming van het zwemmen is een stortsteenstrook aangelegd. Op een dergelijke strook kan niet (of nauwelijks) gelopen worden. Er wordt een bord geplaatst om mensen er op te wijzen dat zwemmen niet is toegestaan.
- Haven Amsterdam heeft verzocht om in de toelichting meer aandacht te besteden aan de transportfunctie van het IJ. Naar aanleiding hiervan is in de toelichting een nieuwe paragraaf 14.4 Nautische aspecten opgenomen.
- Haven Amsterdam gaf aan dat de bestemming Waarde-Archeologie onnodige beperkingen opwerpt voor werkzaamheden van de Haven ten behoeve van de verdieping van de vaargeul. Naar aanleiding van deze reactie van Haven en na afstemming met het Bureau Monumenten en Archeologie is de dubbelbestemming Archeologie verkleind. De kans dat in de vaargeul archeologische resten worden

aangetroffen is inderdaad erg klein.

Gasunie

Gasunie raadt aan om het groepsrisico door middel van berekening inzichtelijk te maken. Tevens geeft zij hierbij aan dat in de meeste gevallen de invloed van de leiding zeer gering is. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is het groepsrisico berekend en advies gevraagd aan de regionale brandweer. De toelichting van het bestemmingsplan bevat verder een verantwoording van het groepsrisico. Hiermee wordt aan de wettelijke vereisten voldaan.

Stadsregio Amsterdam

Stadsregio Amsterdam toonde zich blij met de wijze waarop zijn beleid in de toelichting is weergegeven. Tevens werd een voorstel gedaan voor aanvulling van de toelichting. Naar aanleiding hiervan is paragraaf 6.4 Langzaam verkeer aangepast.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

In het kader van 3.1.1 overleg heeft de Brandweer Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht over fysiek veiligheid in brede zin. Voorts heeft de Brandweer advies uitgebracht over de mogelijke maatregelen waarmee de beschreven effecten van rampen en ongevallen beperkt kunnen worden en over de mogelijke maatregelen om de zelfredzaamheid van mensen in het plangebied te verhogen. Het advies van de Brandweer is in paragraaf 10.4 verwerkt.

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam

B&W merken op dat het plan in algemene zin past binnen de ambities van de geldende Structuurvisie en de uitgangspunten van de Kantorenstrategie van de gemeente Amsterdam.

B&W verzoeken om een maximum aan de functie detailhandel te binden. Detailhandel is na aanpassing in dit bestemmingsplan niet toegestaan.

Met betrekking tot hoogbouweffecten verzoeken ze om een aangepast HER voorafgaand aan de vaststelling van het uitwerkingsplan voor de Docklandsplot (bestemming Gemengd - uit te werken) aan B&W ter beoordeling voor te leggen. Naar aanleiding van deze reactie is de Hoogbouweffectrapportage aangevuld. Met de aangevulde rapportage zijn B&W akkoord gegaan.

20.2 Maatschappelijk overleg

Het (concept) Investeringsbesluit dat de basis vormt voor dit bestemmingsplan, is tot stand gekomen in nauw overleg met de ontwikkelende partijen: Noordwaarts (coalitie tussen stadsdeel Noord en centrale stad), Amsterdam Waterfront en MediaWharf.

Mede op verzoek van de deelraad is tijdens het planvormingsproces uitgebreid maatschappelijk overleg gevoerd; hiertoe is de begeleidingscommissie NDSM-werf opgericht. In de begeleidingscommissie NDSM-werf zijn onder andere vertegenwoordigd de stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord, de Stichting Beheer NDSM-werf, ANGSAW (Amsterdam Noord Groene Stad aan het Water), Ondernemers Nautisch Kwartier, Kamer van Koophandel Amsterdam, Stichting Particulier Initiatief Nautisch Noord, VEBAN, Ondernemersvereniging De Toekomst, Toeristisch Ondernemersplatform en verschillende vertegenwoordigers van in het gebied aanwezige bedrijven. Met deze onder neutraal voorzitterschap opererende commissie heeft intensief overleg plaatsgevonden. Alle reacties zijn in dank ontvangen en hebben geleid tot verrijking van het Investeringsbesluit en dit bestemmingsplan.