



Bestemmingsplan NDSM-Werf West, 1e Herziening

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N1807BPGST-VG01

Datum print 23 Juni 2020

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Aanleiding tot herziening	7
1.3	Crisis- en herstelwet	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	11
2.2	Beschrijving bestaande situatie	12
2.3	Juridisch-planologisch kader	13
Hoofdstuk 3	Voorgenomen herziening	15
3.1	Woonprogramma	15
3.2	Omzetting wijzigingsbevoegdheden naar afwijkbevoegdheden	16
3.3	Actueel parkeerbeleid	17
3.4	Flexibiliteitsbepaling	17
Hoofdstuk 4	Relevant beleid	19
4.1	Rijksbeleid	19
4.2	Provinciaal beleid	22
4.3	Regionaal beleid	24
4.4	Gemeentelijk beleid	26
Hoofdstuk 5	Nadere onderbouwing	31
5.1	MER NDSM	31
5.2	Verkeer en parkeren	34
5.3	Geluid	37
5.4	Luchtkwaliteit	42
5.5	Externe veiligheid	45
5.6	Hoogbouwaspecten	52
5.7	Duurzaamheid	57
5.8	Overige omgevingsaspecten	62
Hoofdstuk 6	Juridische beschrijving	67
6.1	Systematiek juridische regeling	67
6.2	Artikelgewijze toelichting	67
Hoofdstuk 7	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	71

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op 12 maart 2014 heeft de toenmalige Stadsdeelraad Noord het bestemmingsplan NDSM-werf West vastgesteld. Het betreft een op ontwikkeling gericht bestemmingsplan, waarin onder meer een voorzieningenprogramma mogelijk is maakt van ca. 178.000 m2 bvo, en een woonprogramma van 212.250 m2 bvo. Voorliggende herziening voorziet in aanpassing van dit programma naar maximaal 130.000 m2 bvo voorzieningen en 414.000 m2 bvo wonen, binnen een totaal maximum van 515.000 m2 bvo. Daarbij wordt ook de inhoud van de functie 'wonen' in overeenstemming met de Huisvestingsverordening gebracht.

Ook wordt met voorliggend bestemmingsplan voorzien in een technische aanpassing van de binnenplanse mogelijkheden voor hoogbouwaccenten vanaf 30 meter hoogte. Deze worden in het nu geldende bestemmingsplan mogelijk gemaakt middels een wijzigingsbevoegdheid. Voorliggende herziening voorziet erin dat die wijzigingsbevoegdheid wordt aangepast in een binnenplanse afwijkmogelijkheid. De voorwaarden waaronder van die mogelijkheid gebruik kan worden gemaakt, blijven dezelfde. Wel wordt de voorwaarde voor het maximale grondoppervlak voor een hoogbouwaccent verduidelijkt zodat helder is dat hoogbouwaccenten 'slank' moeten zijn.

In deze herziening wordt ook het actuele parkeerbeleid vertaald (Nota Parkeernormen Auto, vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juni 2017, gewijzigd 29 november 2017), zodat met de verdere ontwikkeling van NDSM-werf West uitvoering aan dit actuele beleid kan worden gegeven.

Tenslotte wordt een faseringsregel voor een aantal kavels geschrapt, zodat er meer flexibiliteit in de ontwikkelvolgorde binnen NDSM-werf West, ontstaat.

Nu voorliggende partiële herziening ziet alleen op een aanpassing van de regels van het geldende bestemmingsplan NDSM-werf West, en dient in samenhang met dit bestemmingsplan te worden gelezen. Het bestemmingsplan NDSM-werf West blijft voor het overige geheel in stand.

1.2 Aanleiding tot herziening

1.2.1 Programma en parkeren

In het Investeringsbesluit NDSM (2013), milieueffectrapportage Ontwikkeling NDSM (2010) en het bestemmingsplan NDSM-werf West (2014) is niet een concreet eindbeeld van de voormalige werf vastgelegd. De documenten geven wel een beoogd hoogstedelijk eindbeeld. Het bestemmingsplan is opgesteld en vastgesteld tijdens de economische crisis. Gebiedsontwikkeling kwam in vertraging. Hoewel het beoogde eindbeeld onveranderd bleef, zou de periode van ontwikkeling langer gaan duren. Voor het bestemmingsplan NDSM-werf West - waarvoor destijds in beginsel een planhorizon van 10 jaar gold - heeft dit ertoe geleid dat er voor een bepaalde fasering in besluitvorming is gekozen.

Bij het besluit van het dagelijks bestuur om destijds het voorontwerp bestemmingsplan vrij te geven voor het bestuurlijk vooroverleg is besloten dat de ontwikkeling van het plangebied gefaseerd zou worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan zoals uiteindelijk vastgesteld maakt voor NDSM-werf West, in totaal ca 390.000 m2 bvo functioneel programma mogelijk. Het grootste deel van dit programma was beoogd om te realiseren op de braakliggende, zuidelijke kavels (B-kavels). Het bestemmingsplan maakt ook intensivering en functieverandering mogelijk op de noordelijke kavels (A-kavels), maar het betreft daar een passief transformatieprogramma waar de gemeente geen actief (grond)beleid voert.

Inmiddels ligt de crisis achter ons, en is er grote behoefte aan realisatie van nieuwe woningen. Binnen het plangebied NDSM-werf West heeft de ontwikkeling een vlucht genomen. Gelet op hetgeen is gerealiseerd, vergund of concreet in de planvorming zit wordt het maximum woonprogramma zoals dat in het bestemmingsplan mogelijk is gemaakt, eerder dan verwacht bereikt. De gemeente Amsterdam staat de komende jaren voor een forse woningbouwopgave (Koers 2025) en vindt de plannen voor NDSM-west een gewenste ontwikkeling. Voor de noordelijke kavels voert de gemeente inmiddels gesprekken met eigenaren en ontwikkelaars over concrete initiatieven tot herontwikkeling binnen het onlangs vastgestelde Stedenbouwkundig Kader A4-A7'. De kavels A1/2/3, (B2, B6) en A9 zijn al gerealiseerd, c.q. in ontwikkeling.

Om de verdere ontwikkeling van het plangebied juridisch planologisch te faciliteren, is het noodzakelijk dat tot herziening van het beoogde, hierboven genoemde, programma wordt overgegaan. Voorliggende herziening voorziet daarin.

Daarbij voorziet het programma tevens in een verschuiving naar meer wonen ten opzichte van het voorzieningenprogramma. Uit de planrealisering tot nu toe blijkt dat er veel (planologische) ruimte zit in het niet-woonprogramma. Dit voorzieningenprogramma kan naar beneden worden bijgesteld zonder dat dit consequenties heeft voor de gewenste en beoogde mix van wonen en werken.

Naast deze programmatische aanpassing heeft de gemeente Amsterdam in 2017 nieuw parkeerbeleid (Nota Parkeernormen Auto) vastgesteld. Dit nieuwe beleid wordt met voorliggende partiele herziening van het bestemmingsplan NDSM-werf West juridisch planologisch vertaald, zodat de huidige parkeerregeling wordt verduidelijkt.

1.2.2 Aanpassing wijzigingsbevoegdheid

De reden voor omzetting van de binnenplanse wijzigingsbevoegdheid voor hoogbouwaccenten, naar een afwijkmogelijkheid heeft te maken met de aanstaande Omgevingswet. In plaats van bestemmingsplannen, moet de gemeente vanaf 1 januari 2021 toewerken naar één omgevingsplan. Totdat dit is gebeurd behouden bestemmingsplannen op grond van het overgangsrecht hun juridische betekenis. Voor binnenplanse wijzigingsmogelijkheden wordt in het overgangsrecht van de Omgevingswet, zoals dat nu bekend is, echter niets geregeld. Om toch gebruik te kunnen maken van de binnenplanse mogelijkheid wordt de wijzigingsbevoegdheid omgezet naar een afwijkbevoegdheid. daarvoor is wel overgangsrecht geregeld. Hiermee blijft maatwerk voor hoogbouwaccenten mogelijk.

1.3 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen ter bestrijding van de laatste economische crisis. Hiertoe zijn wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten.

De ontwikkeling waarin het voorliggende bestemmingsplan voorziet is aan te merken als een project als bedoeld in art. 3.1 van bijlage I bij de Crisis- en herstelwet. Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State versneld.

Overigens heeft de gemeente Amsterdam met de recente aanwijzing in de 16de tranche van de Chw de mogelijkheid om een lagere EPC norm dan wettelijk vastgelegd, voor te schrijven en om bestemmingsplannen met een zogenaamde verbrede reikwijdte vast te stellen.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn normaliter de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

Voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan NDSM-werf West voorziet niet in aanpassing van de verbeelding, maar uitsluitend in aanpassing van de regels. De verbeelding bestaat uitsluitend uit de begrenzing van het gebied waarop de herziening betrekking heeft, zijnde de plangrens van het bestemmingsplan NDSM-werf West .

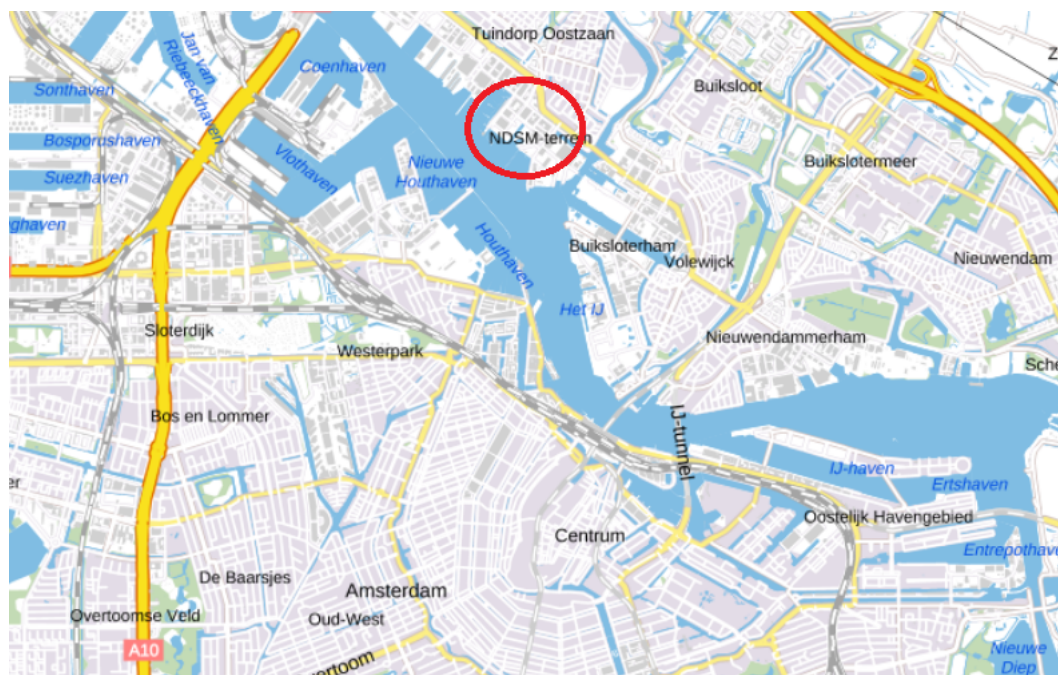
Omdat de herziening mede betrekking heeft op de algemene regels die voor het gehele plangebied van toepassing zijn, is ook de partiële herziening van toepassing op het gehele plangebied van NDSM-werf West.

In de toelichting wordt achtereenvolgend ingegaan op het plankader, het voornemen, het beleid, de uitvoeringsaspecten en de juridische beschrijving.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het projectgebied NDSM-werf West 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.



Situering plangebied in de stad

Het bestemmingsplan NDSM-werf west waarop voorliggende herziening betrekking heeft, wordt begrensd door de Klaprozenweg en de TT Vasumweg aan de noordzijde, door de MS Van Riemsdijkweg aan de oostzijde, het IJ aan de zuidzijde en door de Melissapier aan de TT Melissaweg aan de westzijde. De exacte begrenzing wordt hieronder weergegeven.



De exacte begrenzing van het plangebied

2.2 Beschrijving bestaande situatie

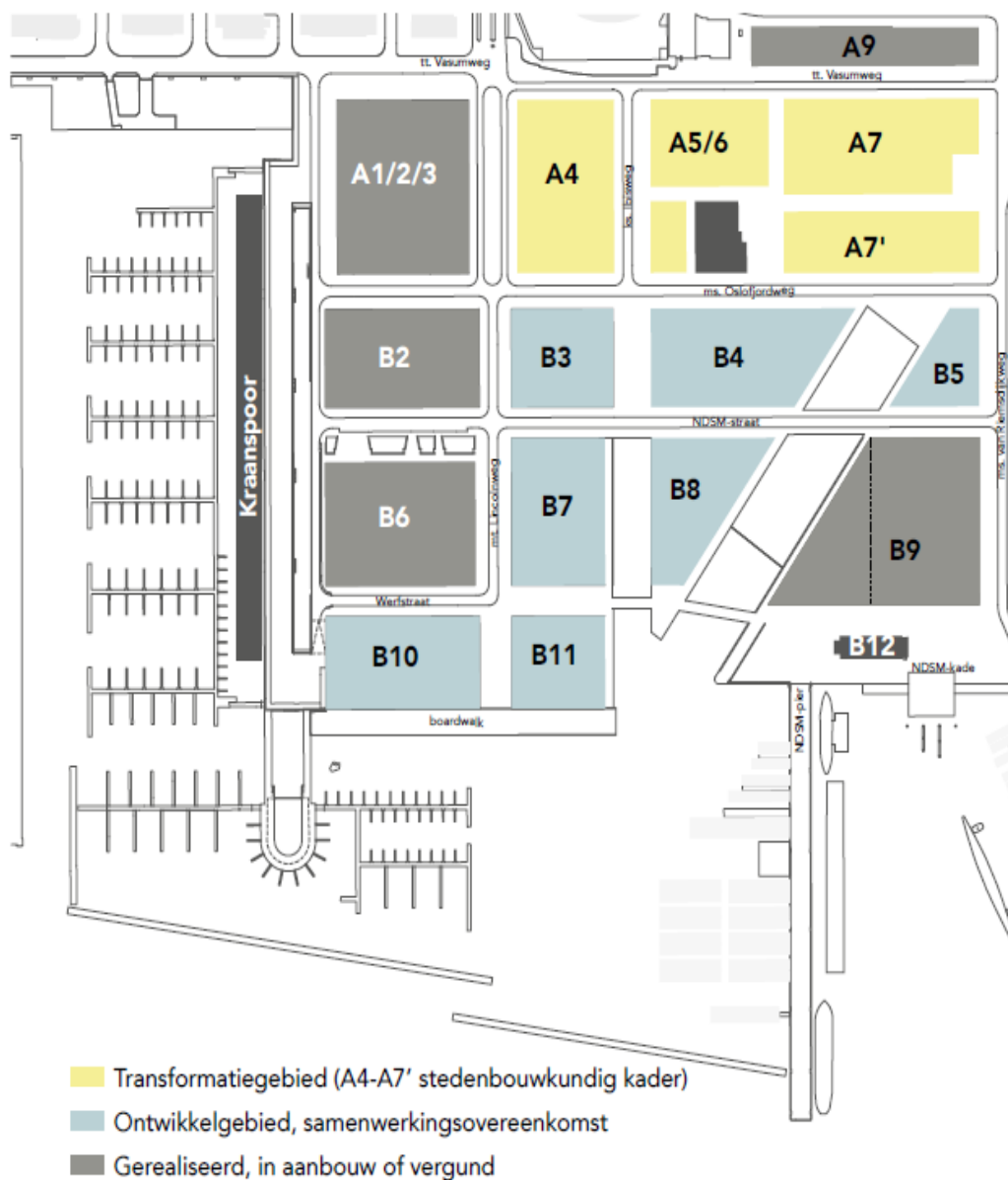
De NDSM-werf was vroeger een door middel van een gracht afgesloten terrein. Afgesloten van de buurten die zich er omheen ontwikkelden. Nu NDSM ontwikkeld wordt tot een aantrekkelijke, op het IJ gerichte hoogstedelijke woon-en werkwijk, èn nu ook in de omgeving allerlei ontwikkelingen plaats gaan vinden, is het de opgave om de wijk zo goed mogelijk in te bedden in Amsterdam Noord.

In de huidige situatie is het plangebied NDSM-werf West volop in ontwikkeling. Op de werf werd in de afgelopen jaren gebouwd op kavels A1/2/3 (Nautique Living/ de Werf). Daar zijn inmiddels 946 woningen opgeleverd, waaronder 403 studentenwoningen. Blok B2-1 is gerealiseerd en huisvest het ROC TOP en 380 studentenwoningen.

Voor de ontwikkeling van de resterende B kavels is in 2018 een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst gesloten met een marktpartij. Het gaat om de blokken B3/4/5 en B7/8/10 en 11 waar voornamelijk woningen worden gerealiseerd en waarbij minimaal 15% voor niet woonfuncties is bestemd, waaronder twee basisscholen. Blok B9 is op dit moment een gemengd programma in aanbouw dat voorziet in kantoren, horeca, detailhandel en 446 woningen.

Er zijn inmiddels verschillende particuliere bouwinitiatieven voor de kavels in de transformatiestrook A4-A7', waarvoor op 7 mei 2019 een stedenbouwkundig kader en beleidsregels door het college van B&W zijn vastgesteld.

Langs de Klapprozenweg worden in Blok A9 449 woningen gerealiseerd. Hiervan valt een derde deel binnen de sociale huursector en de rest in de vrije huursector. De verwachting is dat 'het Dok' in 2022 klaar is.



overzicht stand van zaken anno begin 2020

2.3 Juridisch-planologisch kader

Het geldende bestemmingsplan waarop de partiele herziening van toepassing is, is het bestemmingsplan NDSM-werk West, vastgesteld op 12 maart 2014 door de toenmalige stadsdeelraad van het stadsdeel Noord.

Het betreffende bestemmingsplan blijft in overwegende mate ongewijzigd. Voorliggende herziening heeft betrekking op een beperkt aantal onderdelen, welke in het hierna volgende hoofdstuk nader worden besproken.

Hoofdstuk 3 Voorgenomen herziening

3.1 Woonprogramma

De ontwikkelingen op NDSM-werf West zijn de afgelopen jaren in een onvoorziene stroomversnelling gekomen. Na 2013, toen de economische crisis voorbij was, kwam de bouwproductie onverwacht snel op gang en de woningbouwplannen namen toe. In 2013 werd nog uitgegaan van ongeveer 2.500 woningen in de periode tot circa 2024. In 2020 wordt rekening gehouden met ruim 4.000 woningen. Voor een deel komen deze woningen op kavels waarvan in 2013 nog verwacht werd dat de zittende bedrijven niet zouden wijken, hoewel het stedenbouwkundig plan voorzag in de ontwikkeling van alle velden.

Het Investeringsbesluit (2013) en het bestemmingsplan NDSM-werf West zijn geen plannen met een vastgesteld eindbeeld maar bieden richtlijnen voor stedenbouwkundige samenhang, ruimschoots ontwikkelvrijheid en ruimte voor verrassingen. Het gemengde programma, de korrelgrootte en typologie van bebouwing, bebouwingshoogte en rooilijn hebben een ruime marge. Het voorgestelde toekomstbeeld is een hoogstedelijke en gemengde stadswijk, met een evenwichtige mix van wonen, werken en voorzieningen aansluitend op het karaktervolle NDSM-werf Oost. Dit toekomstbeeld voor NDSM west staat in 2019 nog steeds overeind. De afgelopen jaren is de bouwproductie flink op gang gekomen en wordt er hard gewerkt aan nieuwe bouwplannen.

In het IB 2013 én in het nu geldende bestemmingsplan staat een maximum woonprogramma van 212.250 m2 bvo. In 2020 wordt rekening gehouden met maximaal 414.000 m2 bvo wonen. Zoals hierboven aangegeven was het maximale volume voor wonen in het geldende bestemmingsplan gekoppeld aan een plantermijn van 10 jaar.

Om onder andere de woningbouwplannen voor de bouwblokken A4- A7' juridisch planologisch mogelijk te maken wordt deze partiële herziening van het bestemmingsplan opgesteld. De gemeente Amsterdam staat de komende jaren voor een forse woningbouwopgave (Koers 2025) en vindt de plannen voor NDSM-west een gewenste ontwikkeling.

Met de nu voorliggende herziening wordt met de functie 'wonen' ook aangesloten bij de Huisvestingsverordening van de gemeente. Dat betekent dat er een eenduidige regeling voor onzelfstandig wonen, bed&breakfast en short stay wordt opgenomen.

Woningbouwdifferentiatie

Het uitgangspunt voor NDSM-werf West is een woningdifferentiatie van minimaal 30% sociaal en maximaal 70% vrije sector. Voor de (zuidelijke) B- kavels -fase 1 en 2- (het projectmatige deel), is deze verdeling contractueel vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst met Volker Wessels waarbij de sociale huur in eigendom en beheer komt bij woningcorporaties (Amsterdamse woningbouw corporaties). De samenwerkingsovereenkomst is in 2018 afgesloten. Conform beleid en bovengenoemde, contractueel vastgelegde afspraak, wordt deze verdeling aangehouden voor alle nog te ontwikkelen en in ontwikkeling zijnde B-kavels. De woningdifferentiatie is dan 30% sociaal en 70% vrije sector op totaal niveau voor de B- kavels.

Niet woonprogramma

Tegenover een verhoging van het woonprogramma staat een bijstelling van het niet-woonprogramma. Bewoners hebben behoefte aan (maatschappelijke) voorzieningen voor hun ontwikkeling, gezondheid, ter ontspanning of als vangnet. Nabijheid van basis- en middelbare scholen, jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen, kunst en cultuur, groen-, recreatie en sport- en spelvoorzieningen zijn cruciaal voor

de kwaliteit van leven en een samenhangende sociaal-ruimtelijke structuur. Gelet op het reeds gerealiseerde en vergunde programma op NDSM-werf West kan worden geconcludeerd dat er in het nu geldende bestemmingsplan sprake is van een overruimte aan maximaal niet-woonprogramma (178.000m² bvo). De omvang van het destijds opgenomen niet-woonprogramma had ook te maken met de beoogde fasering: in dit programma is ook de bestaande bedrijvigheid op de A-kavels meegenomen. Met de ontwikkeling van deze kavels wijzigt ook de verhouding wonen-werken. In 2013 was het beeld dat NDSM West een wijk zou worden waar voorlopig de werkfunctie overheerste, maar waar geleidelijk meer en meer woningen zouden komen. In 2019 kantelt dat beeld en neemt de woonfunctie snel toe.

Nu voorliggende herziening van het bestemmingsplan NDSM-werf West voorziet in het vastleggen van het niet-woonprogramma van maximaal 130.000m² bvo. Door uitsluitend het maximum m² bvo terug te brengen en niet de maximale omvang per functie ontstaat er maximale flexibiliteit voor de invulling van het gebied.

Met de verdere transformatie kan het niet-woonprogramma naar beneden worden bijgesteld zonder dat dit consequenties heeft voor de gewenste en beoogde mix van wonen en werken (85/15). Voor een woon-werkgebied is dit conform de Structuurvisie en in lijn met de beleidsvisie 'Economie van morgen'. Op elke kavel moet minimaal tussen de 15% en 20% van de bebouwing uit niet-woonfuncties bestaan. Hierdoor ontstaan er geen monofunctionele woonblokken en worden de commerciële en niet commerciële voorziening over heel NDSM West gespreid, en blijft er bijvoorbeeld ruimte voor het toevoegen van extra (basis)scholen.

3.2 Omzetting wijzigingsbevoegdheden naar afwijkbevoegdheden

Zoals hierboven aangegeven bevat het overgangsrecht naar de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2021, geen bepaling voor nu in bestemmingsplannen opgenomen wijzigingsbevoegdheden. Deze komen daarmee per 1 januari 2021 te vervallen. Dit geldt dan ook voor de in de regels van het bestemmingsplan NDSM-werf West opgenomen mogelijkheid om hoogbouwaccenten te realiseren. In het bestemmingsplan zit een wijzigingsbevoegdheid voor het maken van hoogteaccenten tot een maximale bouwhoogte van 60m. De exacte locaties van de accenten boven de 30m worden op bouwplanniveau nader bepaald. Op kavel B5 is een hoogbouwaccent toegestaan tot 120 m. Het vervallen van de mogelijkheid voor hoogbouwaccenten is ongewenst omdat deze accenten een wezenlijk onderdeel zijn van het stedenbouwkundig plan voor de NDSM-werf West.

Om die reden wordt de wijzigingsbevoegdheid omgezet naar een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Dit maakt nog steeds een afweging per concreet initiatief voor een hoogbouwaccent mogelijk. Bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid wordt getoetst aan het windklimaat, de bezonning, de landschappelijke inpassing, het effect op het Unesco werelderfgoed, de bepalingen uit het Investeringsbesluit, het effect op de openbare ruimte en de bepalingen uit de Wet geluidhinder.

In de Structuurvisie 2040 (2013) staat dat verdichting een belangrijke opgave is voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. De noordelijke IJ oever (Waterfront), en dus ook het NDSM gebied, is een van de gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

In het IB 2013 staat: "Hoogbouwaccenten staan los van elkaar en niet aan dezelfde zijde van een bouwveld. De positie van de hoogbouwaccenten dient zorgvuldig gekozen te worden zodat een balans ontstaat tussen straatbeeld, schaduwwerking en zichtlijnen op het water. Hoogteaccenten tot 45m en 60m hebben een footprint niet groter dan 1.000 m². Het hoogteaccent tot 120m heeft een footprint niet groter dan 1.600 m². Hoogteaccenten hebben een bepaalde slankheid en manifesteren zich van de begane grond tot aan de top als eenheid. Ze hebben het karakter van puntbebouwing waarbij als richtlijn geldt dat de verhouding van de lengte en de breedte van de plattegrond niet groter is dan 2:1, dit om

wandwerking te voorkomen."

Om de slankheid van de hoogbouwaccenten te garanderen zal ter verfijning hiervan de oppervlakte van de verdiepingsvloer van het hoogteaccent kleiner moeten zijn, namelijk maximaal 575 m² bvo. Dit geeft in de grotere blokken ruimte om niet één maar twee hoogteaccenten te maken. Het stedenbouwkundig kader voor de kavels A4-A7' (vastgesteld op 7 mei 2019), en de daarbij behorende beleidsregels, vormen daarbij het toetsingskader.

3.3 Actueel parkeerbeleid

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) zijn de parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is een duidelijke keuze gemaakt voor voetgangers, fietsers, en het openbaar vervoer - en voor gemotoriseerd verkeer dat echt in de stad moet zijn. Die keuze heeft veel effect op de inrichting en het gebruik van de ruimte in de stad. Parkeren is een belangrijke dienst voor automobilisten in de stad, die een beroep doet op die schaarse openbare ruimte. Met voorliggende herziening wordt uitvoering gegeven aan het actuele parkeerbeleid.

Ook is er sinds het IB van 2013 nieuw beleid ten aanzien van het fiets en scooterparkeren dat is vastgelegd in de Nota parkeernormen fiets en scooter (2018). In de kavelpaspoorten voor NDSM wordt als eis opgenomen dat in het bouwplan voldoende inpandige en gebruiksvriendelijke stallingsruimte is voor fietsen en scooters. Daarmee wordt het beslag op de openbare ruimte minder.

Door de verdichting zal ook de druk van verkeer en vervoer op de openbare ruimte toenemen. Meer autobewegingen, voetgangers en fietsers. Ook de parkeerdruk door de toename van fietsen en scooters wordt groter. De opgave is dit op een goede en veilige manier ruimtelijk in te passen. In de aanscherping van het stedenbouwkundig plan voor den deel van NDSM-wef West zal daarom veel aandacht worden besteed aan de inrichting van de openbare ruimte.

3.4 Flexibiliteitsbepaling

In de regels van het bestemmingsplan NDSM-werf West is bepaald dat de bestemming Gemengd-3 pas mag worden bebouwd als de bestemming Gemengd-2 is gerealiseerd. Uit akoestisch onderzoek (zie bijlage) is inmiddels gebleken dat voor deze vaste fasering geen aanleiding (meer) bestaat. Deze faseringsregeling in artikel 3 van de regels komt met de nu voorliggende partiële herziening te vervallen.

Hoofdstuk 4 Relevant beleid

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de belangrijkste beleidsdocumenten die op het plangebied van toepassing zijn. Reeds bij de vaststelling van het nu geldende bestemmingsplan NDSM-werf west in 2014 is geconstateerd dat de transformatie past binnen de geldende beleidskaders. Hieronder wordt daarom vooral ingegaan op de onderdelen die deze partiële herziening beoogd te aan te passen.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR bevat het rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt andere beleidsstukken op dit gebied, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Een herijking van dit beleid werd nodig geacht voor het verwezenlijken van vier ambities voor Nederland. De ambities zijn om Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De vier genoemde ambities zijn in de SVIR vertaald naar drie rijksdoelen, die in 2028 moeten worden behaald:

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

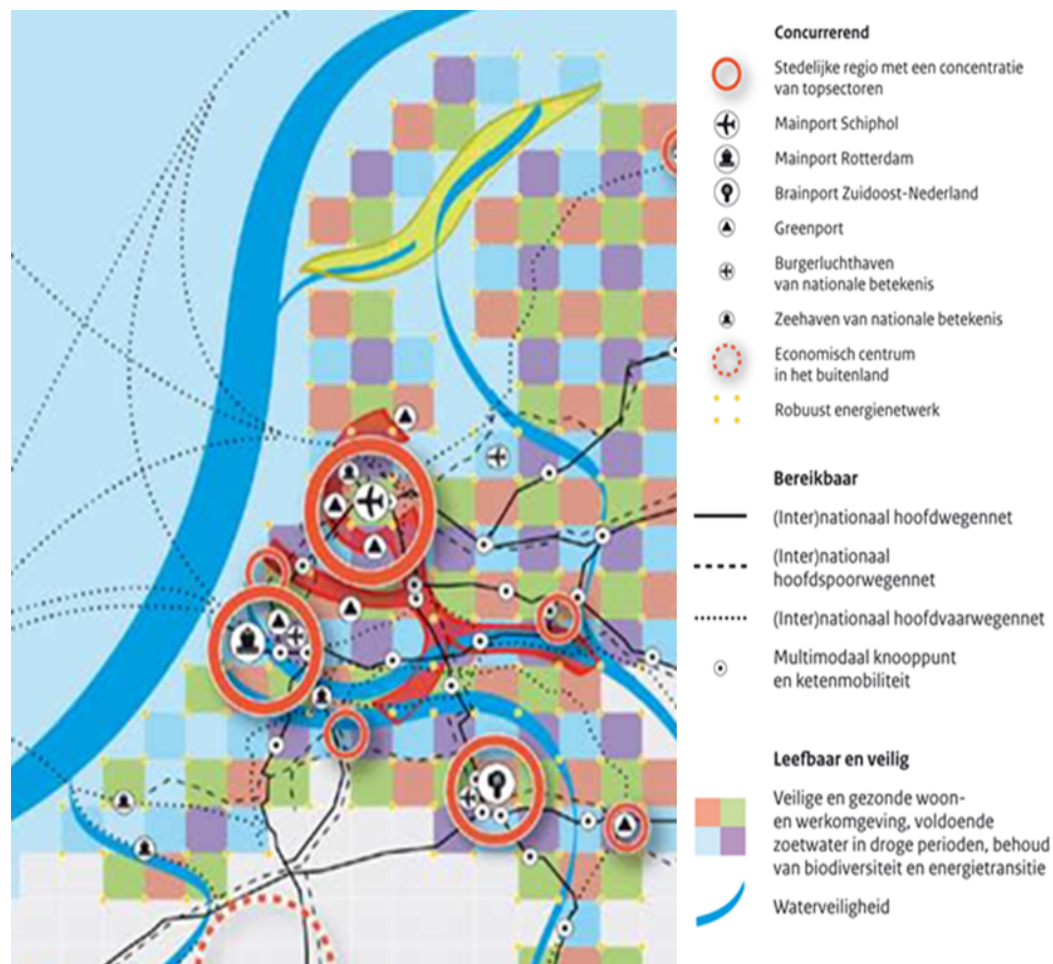
Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid.



De SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende:

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1). Daarnaast dient er ruimte te zijn voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening. Kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling zijn hierin belangrijke thema's.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen, zoals een (verbeterd) toegankelijk openbaar vervoer. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan het rijksbeleid, ondermeer om te voorzien in voldoende en verdere verhoging van de voorraad woningen binnen het stedelijke gebied, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Deze regeling is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onder andere Rijksvaarwegen, Waddenzee, hoofdspoorwegen, Ecologische Hoofdstructuur, duurzame verstedelijking (zie hoofdstuk 5) en defensie. In het Barro zijn regels opgenomen voor primaire waterkeringen. In en in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen waterkeringen. Het gehele plangebied ligt buitendijks. Ook is het belang van de instandhouding en het gebruik van de vaarweg ('t IJ) door de programmawijziging niet in het geding.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het gewijzigde artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Uitgangspunt is (nog altijd) dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Reeds bestemde functies kunnen bij een laddertoets buiten beschouwing worden gelaten. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaven terrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

In het geval een bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, beschrijft de toelichting de behoefte aan die ontwikkeling. In de motivering van het bestemmingsplan wordt de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het licht geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en wordt de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik onderbouwd. Voor zover de nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, bevat de toelichting, aanvullend op de algemene vereisten van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, een onderbouwing waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

Laddertoets NDSM-werf West- algemeen

Het gebied NDSM-werf West kenmerkt zich als een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en/of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Het toevoegen van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is mogelijk in geval de behoefte daarvan wordt aangetoond. Daarnaast moet de motivering van de behoefte aan die ontwikkeling in het licht worden geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en dient deze zich te richten op het motiveren van de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik. Die behoefte moet vervolgens worden afgewogen tegen het

verzorgingsgebied van de ontwikkeling.

Het toevoegen van woningbouwprogramma betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De behoefte aan het woonprogramma wordt in paragraaf 4.2 en 4.3 van deze toelichting onderbouwd.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie is het ruimtelijk beleidskader van de provincie en geeft op hoofdlijnen het ruimtelijke beleid van de provincie weer. Het is een zelfbindend document. De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is in 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. In 2015 heeft de meest recente actualisatie plaatsgevonden. Daarin zijn de besluiten over Wind op Land van 15 december en 2 maart 2015 ook verwerkt.

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. 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 bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

Uitgangspunt in de Structuurvisie is het benutten van bestaande binnenstedelijke ruimte om ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren zodat het groene open landschap zoveel mogelijk bewaard blijft.

De Provincie Noord-Holland draagt bij aan het realiseren van voldoende en passende huisvesting (woningtype) op de best mogelijke plek (woonmilieu) voor huidige en toekomstige bewoners van Noord-Holland. De Provincie Noord-Holland heeft hiervoor een provinciale woonvisie opgesteld die het kader biedt voor de door de regio's op te stellen regionale actieprogramma's. In de regionale actieprogramma's wordt het woningbouwprogramma zowel kwalitatief als kwantitatief uitgewerkt. Uitgangspunt is om deze woningvraag zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied. De druk op de ruimte in de provincie neemt verder toe. De Provincie Noord-Holland verwacht dat tot 2040 ten minste een netto toevoeging aan de woningvoorraad nodig is van ruim 200.000 woningen, ongeveer 35.000 in de periode 2010-2030 in Noord-Holland Noord, de overige woningen in de periode 2010-2040 in de Metropoolregio Amsterdam, waarbij voor zo'n 50.000 woningen nog geen afspraken zijn gemaakt (15.000 in de periode 2020-2030, en 35.000 in de periode 2030-2040). De ruimte wordt in eerste instantie gezocht in gemeenten binnen de metropoolregio.

Om andere ontwikkelingen mogelijk te maken en waardevolle open landschappen te behouden zullen veel woningbouwlocaties een meer binnenstedelijk karakter krijgen. Woningbouw moet zowel binnen als buiten Bestaand Bebouwd Gebied bijdragen aan een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Binnen het Bestaand Bebouwd Gebied bevordert de Provincie Noord-Holland zoveel mogelijk de intensivering en bundeling van stedelijkheid, zowel in nieuwe ontwikkelingen. Hierbij wordt gezocht naar nieuwe en aansprekende combinaties van wonen en werken. In regio's met een overspannen woningmarkt moet zorgvuldig en slim met zowel de stedelijke als de landelijke ruimte om worden gegaan.

Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan dit provinciaal beleid.

4.2.2 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie NH2050 (2018) wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zo kan voor toekomstige generaties het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau worden gehouden. Dit betekent dat in Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd; de ruimte voor economische ontwikkeling wordt altijd in samenhang met dit uitgangspunt beschouwd. Duurzame economische ontwikkeling is nodig voor de werkgelegenheid en daarmee voor de bestaanszekerheid van onze inwoners; de provincie Noord-Holland wil ook in de toekomst een provincie zijn voor iedereen om onze provincie sociaal-inclusief te houden. Maar ook om de grote investeringen op te brengen die nodig zijn voor onder meer de transitie naar een duurzame energiehuishouding, de overgang naar een circulaire economie en het behoud van ons karakteristieke landschap. In de wetenschap dat de wereld waarmee Noord-Holland is verbonden continu verandert, geeft deze visie enerzijds richting en daarmee houvast naar een onbekende toekomst, en anderzijds voldoende ruimte en handelingsperspectief om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

- Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

De Omgevingsvisie richt zich op langetermijnambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die we langjarig willen koesteren en die probeert in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben.

Voorliggende partiele herziening is in lijn met de provinciale ambities.

4.2.3 Provinciaal ruimtelijke verordening

De gewijzigde PRV is op 1 februari 2019 in werking getreden. Eén van de kernpunten van het provinciale beleid, dat in regels is uitgewerkt in de verordening, is het beschermen van het open landschap door het concentreren van stedelijke functies in het bestaande bebouwde gebied. Nieuwe vormen van verstedelijking, zoals de bouw van woningen of de aanleg van bedrijventerreinen mag alleen onder beperkte voorwaarden buiten het bestaande bebouwde gebied plaatsvinden.

Het plangebied is onderdeel van het bestaande bebouwde gebied. Het realiseren van een grootstedelijk gebied met woningen en diverse stedelijke voorzieningen past in het streven de beschikbare ruimte binnen het bestaande bebouwde gebied zo optimaal mogelijk te benutten.

4.2.4 Provinciale Milieuverordening (PMV) Noord-Holland

In de PMV staan specifieke milieuregels voor de provincie Noord-Holland. Het beleid is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet bodembescherming. De eerste tranche van de PMV Noord-Holland trad in 1994 in werking. Daarna is de verordening via een aantal tranches aangevuld, gewijzigd en geactualiseerd.

In de PMV zijn onder andere regels opgenomen over milieubeschermingsgebieden, zoals waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en aardkundige monumenten. Daarnaast zijn er regels opgenomen over (specifieke) bodemsaneringsgevallen. Binnen het plangebied komen geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden voor. Ook is er ter hoogte van het plangebied geen sprake van een aardkundig monument. Inmiddels is de PMV in het kader van de vaststelling van de Omgevingsvisie NH2050 ingetrokken.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam

Gemeenten zijn verplicht om bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwplannen de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, om te toetsen of het plan voorziet in een actuele behoefte binnen de regio. De Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) heeft op 18 oktober 2016 de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam opgesteld. Deze handreiking is een aanvulling op de bestaande, landelijke handreikingen, toegespitst op de situatie in de stadsregio Amsterdam.

Het doel van de ladder is zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van leegstand en overprogrammering uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Leegstand en overprogrammering zijn voor wat betreft wonen in de regio Amsterdam echter niet zozeer van toepassing. Er is een enorme vraag naar woonruimte binnen de regio en voorsnog zijn er voor de komende tien jaar nog niet genoeg (harde) plannen die in deze behoefte kunnen voorzien.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief zijn. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen.

4.3.2 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 Stadsregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten binnen de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 tot en met 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010, waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De gemeenten die deel uitmaken van de Vervoerregio Amsterdam werken nauw samen om de woningbehoefte voor de gehele regio adequaat op te vullen. Hiertoe is in het regionale portefeuillehouders-overleg Ruimte en Wonen van 30 juni 2016 de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 vastgesteld. De thema's in deze samenwerkingsagenda zijn woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling, om de kwantitatieve behoefte aan woningen, maar vooral ook de kwalitatieve behoefte aan woningen in kaart te brengen.

Het RAP brengt de regionale vraag naar woningen in beeld en zet deze vraag af tegen het (geplande) aanbod van woningen. De woningmarkt in de regio Amsterdam kent een sterke samenhang en een gedeeld gezamenlijk belang. De regio is internationaal gezien zeer sterk met veel groeipotentieel en een goede concurrentiepositie. Deze sterke positie van de regio is ontstaan dankzij een veelheid aan factoren, waarbij de hoge kwaliteit van leven een belangrijke rol speelt. Een aantrekkelijke en diverse

woningmarkt maakt hier deel van uit. Veel mensen willen dan ook graag in de regio wonen. Dat biedt tegelijkertijd kansen en uitdagingen. De vraag naar woningen is in alle segmenten groter dan het aanbod.

Bij het in kaart brengen van de actuele regionale behoefte is het belangrijk om niet alleen rekening te houden met de behoefte anno nu, maar ook met de behoefte in de nabije toekomst. Het gaat daarbij vooral om toekomstige huishoudensgroei en de woningvraag die daar het gevolg van is. De onderstaande tabel geeft aan dat het aantal huishoudens en daarmee de kwantitatieve woningbehoefte in de regio Amsterdam de komende jaren fors toeneemt.

	voorraad 2015	behoefte 2020	behoefte 2025	toename 2015-2020	% toename 2015- 2020 tov voorraad 2015	toename 2015-2025	% toename 2015-2025 tov voorraad 2015
Amsterdam	417.090	446.270	472.200	29.180	7%	55.110	13%
Zaanstreek -Waterland	143.600	150.500	156.360	6.900	5%	12.760	9%
Amstel-Meerlanden	146.520	156.220	166.070	9.700	7%	19.550	13%
Regio Amsterdam totaal	707.210	752.990	794.630	45.780	6%	87.420	12%

Indicatieve woningbehoefte per deelregio Amsterdam

Bron: Provinciale prognose Noord-Holland 2015, toegepast op WiRA 2015, bewerking RIGO 2016

Voor de regio Amsterdam als totaal wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2015-2020 geraamd op ca. 45.000 woningen en voor de periode 2015-2025 op ca. 87.000 woningen. Dat komt neer op een toename van ruim 9.000 woningen per jaar.

Voor een adequaat onderzoek naar de actuele regionale behoefte is het niet alleen belangrijk om de actuele vraag naar woningen te onderzoeken, maar dient deze vraag afgezet te worden tegen de in uitvoering zijnde of geplande bouw van nieuwe woningen, om te zien of na de realisatie van deze woningen nog wel voldoende vraag resteert. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen harde plancapaciteit, waarmee bedoeld wordt op het geplande woningaanbod dat in vastgestelde plannen is opgenomen en zachte plancapaciteit, waarmee bedoeld wordt op woningbouwplannen in voorbereiding.

Uit de onderstaande tabel blijkt dat er een tekort is aan harde plannen voor de regio Amsterdam. Hiermee wordt aangetoond dat er nog ruimte, of sterker, noodzaak is voor het vaststellen van nieuwe plannen als het onderhavige.

	Behoefte	Plan capaciteit 2016			Tekort harde Plan capaciteit
	2015-2025	hard	zacht	totaal	
Marktregio Amsterdam (Stadsregio totaal)	87.410	48.180	69.610	117.790	-39.230
Marktregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	67.870	36.540	47.980	84.520	-31.330
Marktregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	74.650	44.050	58.510	102.560	-30.600

Woningbehoefte afgezet tegen plan capaciteit in drie marktregio's

Bron: Provinciale prognose Noord-Holland 2015, toegepast op WiRA 2015, Monitor Plan capaciteit 2016, bewerking RIGO 2016.

Naast de kwantitatieve behoefte is het eveneens belangrijk om de kwalitatieve behoefte te onderzoeken. Ten aanzien hiervan maakt het RAP duidelijk dat er meer aanbod nodig is in alle typen en prijssklassen woningen, om tegemoet te komen aan de vraag van de verschillende groepen woningzoekenden.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma, bestaande uit een toename van de woonruimtevoorraad, wordt uitvoering gegeven aan het in de visie en actieplan geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich in de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook het realiseren van kleinere woningen te faciliteren en met name ook woningen in het goedkope en middensegment mogelijk te maken. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

4.3.3 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 Vervoerregio 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 benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van openbaar vervoer (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. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd is in het bestemmingsplan rekening gehouden. In paragraaf 5.2 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

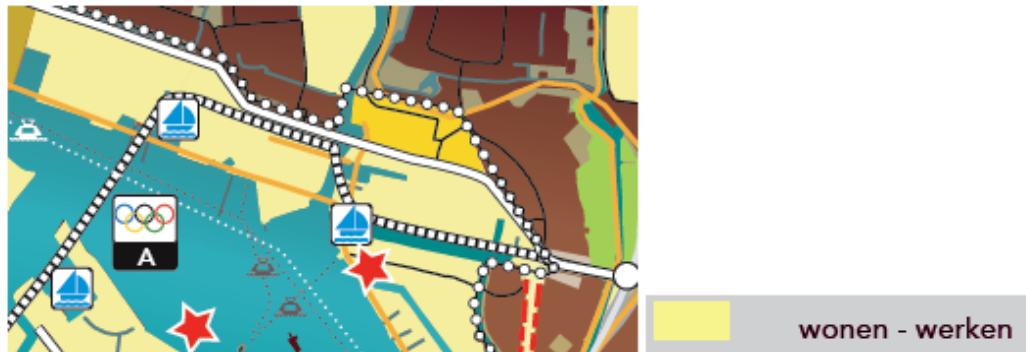
De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om de stad en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer 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;

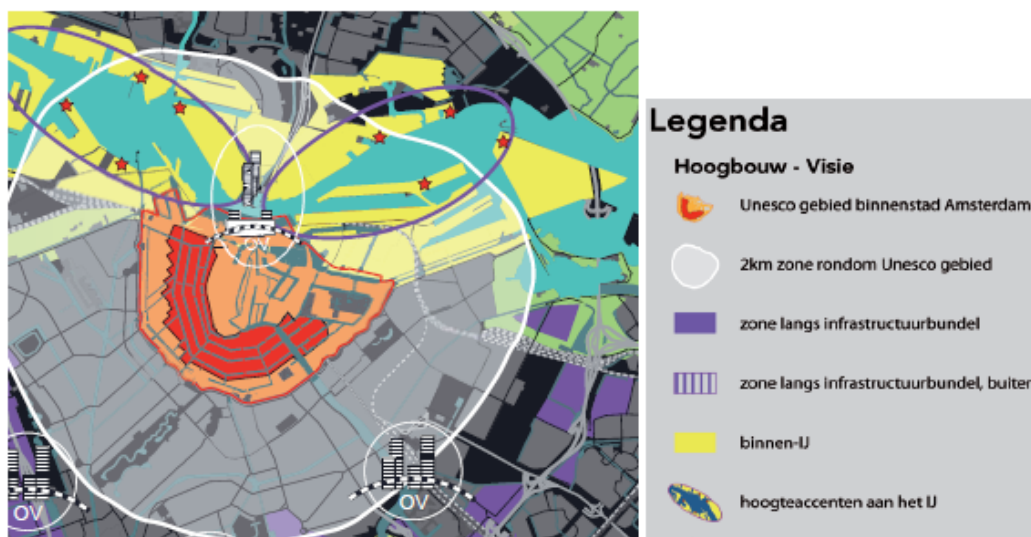
- verweving metropolitane landschap en stad;
- herontdekking van het waterfront: het IJ centraal.

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.



Uitsnede uit Totaalkaart Structuurvisie

De Structuurvisie geeft verder de mogelijkheid om langs de Noordelijke IJ-oever in de tweede lijne hoogbouw tot 60 meter te realiseren. Binnen 2 kilometer afstand van het UNESCO-gebied is een hoogbouweffectrapportage (HER) verplicht voor initiatieven boven 30 meter. De 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.



Uitsnede van de Structuurvisie, Kaart Visie hoogbouw

In het bestemmingsplan wordt in overeenstemming met de Structuurvisie de mogelijkheid gegeven om hoogbouwaccenten tot 60 en op een locatie tot 120 meter te realiseren. In paragraaf 5.6 wordt ingegaan op de hoogbouwaspecten. Deze partiële herziening brengt geen wijziging aan in de reeds eerder

gemaakte afwegingen bij vaststelling van het bestemmingsplan in 2014.

4.4.2 Koers 2025 Ruimte voor de Stad

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Verdichting is het beter benutten of intensiveren van bestaand stedelijk gebied. Een andere manier om de woningvoorraad uit te breiden is transformatie, het omvormen van bestaande gebouwen (bijvoorbeeld leegstaande kantoren) tot wooncomplexen. Hiermee wordt één van de belangrijkste kwaliteiten van Amsterdam verder uitgebouwd: de menging van wonen, werken en ontspanning. In een economie, die in toenemende mate een kennis- en netwerkeconomie is, werkt dat gegeven als een magneet op bedrijven en ondernemers.

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. In Koers 2025 is besloten dat de nadruk komt te liggen op nieuwe stadsbuurten waar wonen en werken gecombineerd worden.

Het NDSM terrein is als bouwsteen opgenomen in Koers 2025 en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de woningbehoefte.

4.4.3 Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de Metropool

In de op 30 oktober 2008 door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de Metropool, wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook topstad, emancipatiestad, een betaalbare stad, een zorgzame stad en een duurzame stad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Voorliggende herziening van het bestemmingsplan voorziet daarin.

4.4.4 Nota Parkeernormen Auto

De nieuwe parkeernormen geven ontwikkelaars meer vrijheid bij het bepalen hoeveel parkeergelegenheid zij in hun woningbouwproject willen realiseren. De stad is onderverdeeld in drie gebiedstypen, A-, B- en C-locaties, met elk een eigen set parkeernormen voor verschillende woningtypen.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	A-locaties		B-locaties		C-locaties	
	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm
Vrije sector						
-Woningen tot 30 m ² bvo	geen	1	0,1 ³	1		
-Woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo	geen	1	0,3	1	Maatwerk	Maatwerk
-Woningen boven de 60 m ² bvo	geen	1	0,6	1		
Sociale- en middeldure huur	geen	1	geen	1	Maatwerk	Maatwerk

Tabel: Parkeernorm bij nieuwbouwwoningen per type woning, voor bewoners (exclusief bezoek). Bewoners worden uitgesloten van parkeervergunningverlening. Bvo = bruto vloeroppervlak.

De genoemde parkeernormen betreffen de normen voor bewonersparkeren. De parkeernorm voor bezoekersparkeren is gelijk bij alle woningtypen, markt, middenhuur en sociaal, en is 0,1 per woning. Bij gebiedsontwikkeling (zoals IJburg of het Amstelkwartier) zal de gemeente deze bezoekersparkeerplekken aanleggen. Dit zal vaak op straat gebeuren. In sommige gevallen regelt de gemeente bezoekersparkeren in gebouwde voorzieningen. Ook in gebieden zoals Buiksloterham (waarbij een bedrijventerrein een nieuwe invulling krijgt met veel nieuwe functies) en NDSM, zal de gemeente ervoor zorgen dat er in ieder geval 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers aanwezig is.

Samen met de andere in het gebied aanwezige functies wordt per deelontwikkeling een parkeerbalans gemaakt en wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor bezoekers en waar zij parkeren. Voor sloop/nieuwbouwprojecten of transformatieprojecten geldt dat de gemeente hiervoor geen extra parkeerplaatsen in de (bestaande) openbare ruimte aanlegt.

De Nota geeft voor niet-woonfuncties ruimte voor maatwerk voor het parkeren.

In paragraaf 5.2 wordt hierop nader ingegaan. Met deze partiele herziening wordt uitvoering gegeven aan het actuele beleid.

4.4.5 Short stay

Het college heeft in 2014 gekozen voor een pas op de plaats, waarbij er geen nieuwe vergunningen meer worden verstrekt voor short stay. Het bestaande aanbod van short stay appartementen bedient de markt voldoende.

Uit de evaluatie van het short stay beleid blijkt dat er inmiddels voldoende short stay woningen zijn. Het college constateert dat voor wat betreft het bieden van meer en betere mogelijkheden van kort verblijf, het short stay beleid het beoogde effect gehad heeft. Vergunde short stay, short stay in nieuwbouw en appartementenhotels zijn in 2014 goed voor minimaal 1300 appartementen. Ook als ervan wordt uitgegaan dat deze appartementen deels aan toeristen worden verhuurd, is sprake van aanzienlijke verbetering van de verblijfsmogelijkheden voor zakenmensen in vergelijking met de periode daarvoor. Daarmee is het ook niet langer gerechtvaardigd om nog woningen ten behoeve van short stay aan de woningvoorraad te onttrekken. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is groot en het college constateert dat er een voldoende aanbod is aan short stay woningen, naast een groeiend aanbod aan appartementenhotels. In de afweging van belangen wordt het belang van de woningvoorraad door het college vooropgesteld.

Daarnaast constateert het college dat het beleid ten aanzien van short stay niet meer werkt zoals het eerder in 2009 opgezet was. De afgelopen jaren is de markt voor toeristische en zakelijke verhuur sterk veranderd. Door de opkomst van verhuurwebsites op het internet is het veel eenvoudiger geworden om appartementen in de markt te zetten voor verhuur per nacht. Ook short stay appartementen kunnen op die manier eenvoudiger in de markt gezet worden, waarbij echter de overlap met toeristische verhuur

steeds groter wordt. De negatieve effecten van de sterke toename van toeristische verhuur in woningen wordt steeds meer gevoeld en leiden tot meer klachten over overlast, zorgen over de brandveiligheid en een ongelijk speelveld met hotels. En hoewel short stay een aparte categorie vormt tussen toeristische verhuur van appartementen enerzijds en hotels anderzijds, constateert het college dat short stay door deze verandering van de markt haar eigen positie tussen particuliere verhuur van appartementen en hotels dreigt te verliezen. Het college constateert op grond van de evaluatie dat short stay appartementen met vergunningen op ruime schaal ook aan toeristen verhuurd worden en dat ook bij short stay daardoor de klachten over overlast toenemen. De leefbaarheid komt daarmee in het geding. Het college kiest er daarom voor geen nieuwe vergunningen meer af te geven. Dit geldt stadsbreed en dat betekent dat de quota zoals die eerder - voor 2014 - golden, zijn vervallen. Ook voor stadsdelen en buurten waarvoor geen quotum zijn vastgesteld, geldt sinds 2014, dat geen nieuwe vergunningen meer worden verleend. In feite wordt daarmee voor de hele stad het quotum op nul gesteld.

Woningonttrekking ten behoeve van short stay wordt dus niet meer toegestaan. In de afweging van het algemeen belang versus het individuele belang van de aanvrager acht het college het algemeen belang van het behoud en de samenstelling van de woonruimtevoorraad en de leefbaarheid niet langer verenigbaar met het verlenen van een vergunning woningonttrekking ten behoeve van short stay.

Het college constateert (in 2014) op grond van de evaluatie ook dat een aparte plaats van nieuwbouw binnen het beleid niet langer gewenst is. Nu de doelstelling om meer short stay te realiseren is behaald, vervalt de grond om door middel van nieuwbouw nog meer short stay toe te voegen.

Hoofdstuk 5 Nadere onderbouwing

5.1 MER NDSM

5.1.1 Algemeen

Voor de herontwikkeling van de gehele NDSM-werf is vanwege de aard en omvang van het project een m.e.r.-procedure doorlopen en een milieueffectrapport (MER) opgesteld (Ontwikkeling NDSM-werf Milieueffectrapport, 2010, zie bijlage). Deze is procedureel gekoppeld geweest aan de juridisch-planologische besluitvorming voor de realisatie van de jachthaven Amsterdam Marina (besluit van 19 oktober 2011). In het kader van die procedure heeft een beoordeling plaatsgevonden van de milieueffecten die zijn te verwachten vanwege de ontwikkeling van de gehele NDSM-werf. Met afronding van de m.e.r.-procedure is de m.e.r.-plicht als procedure uitgewerkt. Het Milieueffectrapport (MER) bevat die informatie die nodig is om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in de besluitvorming behorende bij het betreffende bestemmingsplan te betrekken.

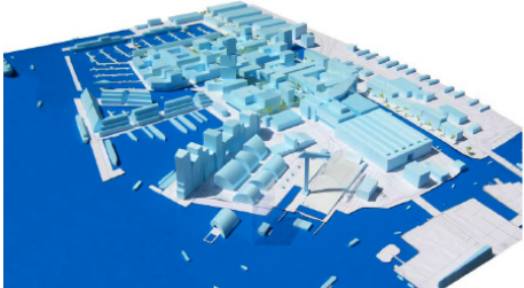
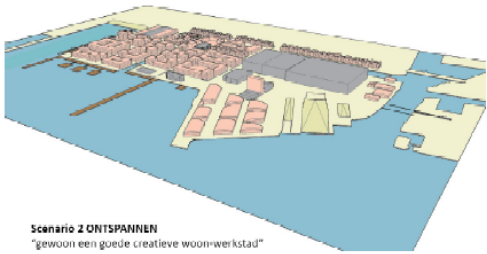
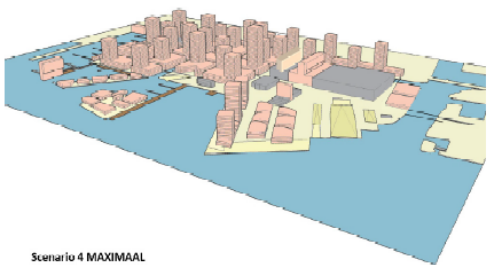
Inmiddels is een tweetal bestemmingsplannen vastgesteld, dat eveneens betrekking heeft op de ontwikkeling van de NDSM-werf, waaronder het bestemmingsplan NDSM-werf West. De informatie uit het MER is hierbij betrokken.

5.1.2 Regelgeving

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Met de uitkomsten van dit Milieueffectrapport wordt ook in voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden.

5.1.3 MER NDSM

In het MER zijn de volgende 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 verschillende urbanen" - 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 eerdere Strategiebesluit voor NDSM. Hierin is bepaald dat de NDSM-werf een gemengd stedelijk gebied wordt 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 in het MER onderscheiden zich in totaal (woon-werk) programma en qua programmering evenementen. De nu aan de orde zijnde programmauitbreiding voor wonen is passend binnen het maximale scenario.

In onderstaand tabel - afkomstig uit het MER - worden de effecten van de verschillende scenario's met elkaar vergeleken. De beoordeling van de scenario's vindt altijd plaats ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de situatie zoals het gebied zich zou ontwikkelen conform het oorspronkelijke bestemmingsplan: extensief bedrijventerrein. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van beoordeling van de diverse milieuthema's met een focus op de onderscheidendheid van de scenario's.

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 kon indertijd 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 zou hebben. Bij de herontwikkeling van de NDSM-werf is overigens niet een concreet scenario gekozen dat uitgevoerd wordt. Bij het maken van ruimtelijke keuzes is en wordt wel rekening gehouden met de uitkomsten van de MER.

Conclusie

Het in het bestemmingsplan voorziene (woning)bouwprogramma past binnen de scenario's van het in 2010 opgestelde MER voor NDSM. Dat MER is destijds aan planologische besluitvorming ten grondslag gelegd waardoor de mer-plicht is uitgewerkt. Wel is thans bezien of het MER onverminderd valide is voor te maken (milieu)keuzes. Uit de verrichte onderzoeken (zoals voor de aspecten geluid, lucht, externe veiligheid, natuur en verkeer) blijkt dat dit het geval is. Er zijn geen nieuwe of andere effecten te verwachten dan die in het MER zijn voorzien.

Op de aspecten verkeer en parkeren, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, Natuur, hoogbouw en duurzaamheid wordt - gelet op de intensivering van het programma ten opzichte van het nu geldende bestemmingplan NDSM-werf West, in onderstaande paragrafen nader ingegaan.

5.2 Verkeer en parkeren

Autoverkeer

In de huidige situatie worden de wegen binnen het plangebied gebruikt door gemengd verkeer. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km per uur voor een deel van de MS Van Riemsdijkweg, TT Vasumweg en de Klaprozenweg. De Klaprozenweg is onderdeel van het Hoofdnet Auto. Binnen het plangebied geldt voor het overige een 30 km/uur regime.

In het kader van de voorbereiding van deze partiele herziening is door de afdeling V&OR onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van de programma-aanpassing (Verkeersonderzoek NDSM West, maart 2019, zie bijlagen). Hierin is het effect van het nieuwe programma vergeleken met de situatie waarbij de nu geldende bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan volledig zijn benut (autonome situatie).

De totale verkeersgeneratie (aankomsten + vertrekken) van het plangebied, NDSM-werf west, bedraagt circa 8.650 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Dit is een toename van 1.775 mvt ten opzichte van de autonome situatie. In de ochtendspits (7-9 uur) en avondspits (16-18 uur) gaat het om zo'n 1.750 mvt, een toename van 325-350 mvt ten opzichte van de autonome situatie.

De bijdrage van het plan op de Klaprozenweg tussen de Lincolnweg en Ms. van Riemsdijkweg blijft beperkt tot 2-3%. Op de twee laatstgenoemde wegen, die het plangebied ontsluiten nemen de intensiteiten meer toe. Op de Lincolnweg met 8% tot 12% en op de ms. Van Riemsdijkweg met 29% tot 41%. In het plangebied nemen de verkeersintensiteiten soms sterker toe, maar absoluut gezien gaat het om lage intensiteiten, die passen bij woonstraten. De planbijdrage beperkt zich tot de nabije omgeving van het NDSM-West terrein.

Verkeersafwikkeling

Op basis van de beschikbare capaciteit van de wegen kan worden geconstateerd dat het verkeer kan worden afgewikkeld op wegvakniveau.

Met het verkeersmodel is een indicatie af te geven van een knelpunt in de verkeersafwikkeling. Hiervoor moet naar de kruispunten worden gekeken, omdat deze maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling in een stedelijk gebied. Aan de hand van de Intensiteit Capaciteit (I/C) verhouding in de kruisingen is in te schatten of er mogelijk vertraging plaatsvindt. De I/C-waarde wordt bepaald voor de ochtendspits en de avondspits, alsmede (gemiddeld) gewogen.

Uit bovengenoemd onderzoek blijkt dat in de autonome situatie 2030 de VRI's 206 (Kamperfoelieweg en Floraweg) en VRI's 207 (Klaprozenweg / Floraweg) overbelast zijn, evenals in de plansituatie 2030

NDSM werf west. Deze kruispunteoverbelasting kan niet aan de planontwikkeling op NDSM West worden toegeschreven. VRI-locatie 208 (Cornelis Douwesweg / klaprozenweg) is - in de spits - overbelast in de plansituatie 2030, maar nog niet in de autonome situatie. De planontwikkeling zorgt hier voor een zwaardere belasting. De VRI Ms. Van Riemsdijkweg / Klaprozenweg (VRI 209) is - in de gemiddelde situatie - een aandachtspunt maar kan het verkeer van het plan nog verwerken.

Om met meer zekerheid vast te stellen of sprake is van overbelasting van een compleet kruispunt of een individuele stroom op een kruispunt is nader onderzoek verricht (zie bijlagen). Middels een kruispuntenonderzoek is inzicht verkregen in de afwikkeling van het verkeer van VRI-locatie 208. De conclusie uit dit onderzoek luidt dat zowel in de ochtend- als avondspits een optimale starre regeling te ontwerpen is die voldoet aan de gestelde randvoorwaarden, waardoor het kruispunt dus 'regelbaar' is.

Openbaar vervoer

Momenteel rijden er twee buslijnen over de Klaprozenweg met haltes ter hoogte van de Stenendokweg en bij de Ms van Riemsdijkweg. Niet uitgesloten wordt dat door het plangebied ooit een lokale bus komt te rijden vanwege de langere afstand (ca. 650 m) tot de bushaltes aan de Klaprozenweg. Daarom is er in het plangebied rekening gehouden met een mogelijke route voor een lokale bus over de NDSM straat.

Daarnaast varen ponten naar Amsterdam Centraal Station en naar de Houthavens. De NDSM kade is de locatie waar de pont aankomt. De pont heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van het noordwestelijke deel van Amsterdam voor voetgangers en fietsers. Het gebruik zal de komende jaren toenemen en daarmee de intensiteit van de veerdienst. Centraal gelegen in het NDSM gebied waardoor het publiek ook centraal in het gebied aankomt. Vanaf de NDSM kade verdeelt het verkeer zich richting van Riemsdijkweg, richting NDSM werf- Oost of richting Kraanspoor.

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

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied rijdt het fietsverkeer gemengd met autoverkeer. Fietsers 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 en naar Zaandam.

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

Kabelbaan

De IJbaan is in 2014 gestart als burgerinitiatief. Het doel van dit initiatief is het realiseren van een stedelijke kabelbaan als hoogwaardige, aanvullende OV verbinding over het IJ. Juist op de flanken van de stad, daar waar het IJ breed en diep is, gebruik je de open ruimte boven de stad.

De gemeente Amsterdam zegde haar medewerking toe aan een vervolgonderzoek. Ook de Haven van Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam steunen het idee. In september 2017 heeft Stichting IJbaan de opdracht tot het doen van een vervolgonderzoek, inclusief een schetsontwerp, verleend aan Arcadis en UN Studio. Het initiatief is momenteel in de ontwerpfase.



impressie IJbaan

Parkeren

Per 1 april 2014 is betaald parkeren ingevoerd. Parkeren vindt op eigen terrein of in de collectieve openbare parkeergarage plaats. 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 worden op eigen terrein gerealiseerd. Een ander deel van de parkeerbehoefte wordt in collectieve parkeervoorziening opgelost.

Zowel voor het passieve ontwikkelgebied (bestemming Gemengd - 1) als voor de zuidelijke kavels (bestemmingen Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Gemengd - uit te werken) geldt dat minimale en maximale parkeernormen worden voorgeschreven in artikel 17 Algemene gebruiksregels. Deze parkeernormen representeren de gemiddelde parkeerbehoefte van diverse functies op basis van actueel beleid. Hiermee wordt nadrukkelijk ingezet op het terugdringen van het autogebruik ten gunste van andere modaliteiten.

Met betrekking tot de noordelijke kavels, 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. Voor de zuidelijke kavels vindt parkeren ten behoeve van de functie wonen op eigen terrein plaats, voor overige functies wordt parkeren in de centrale collectieve parkeervoorziening opgelost (B3). Via privaatrechtelijke afspraken worden ontwikkelaars verplicht om duurzaam parkeerplaatsen af te nemen in de collectieve voorziening. Op deze manier wordt tevens bereikt dat in het zuidelijke gedeelte van het plangebied minder auto's rijden en er ontstaat meer voetgangersverkeer. Hiermee wordt de levendigheid op straat gestimuleerd.

Ontwikkelaars in het noordelijke deel kunnen er tevens voor kiezen om parkeren buiten eigen terrein op te lossen indien parkeren op eigen terrein 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 een centrale parkeergarage afnemen; bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is hiermee geen rekening gehouden.

Totdat de collectieve parkeervoorziening beschikbaar is, worden er tijdelijke parkeervoorzieningen gerealiseerd op braakliggende (nog niet ontwikkelde) kavels. Hiermee zijn ook in de tijdelijke situatie voldoende parkeerplaatsen aanwezig.

Conclusie

De wegcapaciteit in en om het plangebied is voldoende om de programma-aanpassing te faciliteren. Ook op kruispunt is het verkeer afwikkelaar. In de eindsituatie wordt op eigen terrein of in de collectieve parkeergarages geparkeerd. Totdat de collectieve parkeergarage (B3) wordt gerealiseerd, worden ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen op de zuidelijke kavels tijdelijke parkeervelden aangeboden voor exclusief gebruik. Hiermee wordt voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in en nabijheid van het plangebied. De nieuwe normen voor parkeren worden toegepast voor NDSM-werf West.

5.3 Geluid

5.3.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden zones rond geluidbronnen met mogelijk een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen.

5.3.2 Regelgeving

5.3.2.1 Algemeen

Wanneer een nieuw (of herzien) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein te realiseren, is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing noodzakelijk.

Indien de door de Wgh aangegeven voorkeursgrenswaarde voor geluidbelasting wordt overschreden, kan een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door het College van burgemeester en wethouders.

5.3.2.2 Wegverkeergeluid

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB (artikel 82, eerste lid). De maximale geluidbelasting ten gevolge van gezoneerd wegverkeer in stedelijke situaties bedraagt 63 dB (artikel 83, tweede lid). Op wegen met een maximale rijsnelheid van 30 km/h is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Desalniettemin dient in het kader van goede ruimtelijke ordening beoordeeld te worden of er sprake is van aanvaardbaar woon- en leefklimaat langs deze wegen.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen in beginsel worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde en mits deze hogere waarde kan worden verleend. In andere gevallen dient de gevel doof te worden uitgevoerd.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de verlening van en omgevingsvergunning voor bouwen.

5.3.2.3 Industriegeluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt 50 dB(A) als voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting van geluidgevoelige bestemmingen binnen zones voor industrielawaai (artikelen 40 en 44). Via een hogere waarde procedure kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend tot 55 dB(A) (artikel 45). Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen in beginsel worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde en mits deze hogere waarde kan worden verleend. In andere gevallen dient de gevel doof te worden uitgevoerd.

5.3.2.4 Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan een geluidgevoelige functie worden gerealiseerd indien een hogere waarde is verleend tot de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wgh de mogelijkheid woningen te realiseren met aan de betreffende zijde(n) een dove gevel (een gevel zonder te openen delen of met slechts incidenteel te openen delen). Ook is het in een dergelijke situatie mogelijk een zogeheten viesgevel te realiseren. Daarmee wordt bereikt dat op de daadwerkelijke gevel, inclusief de te openen delen, sprake is van een toelaatbare geluidbelasting. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit 2012 neergelegde norm.

5.3.2.5 Cumulatie

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a lid 6 Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximum toelaatbare ontheffingswaarden (gecumuleerde geluidbelasting). Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd zijn woningen alleen mogelijk indien dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen worden toegepast.

5.3.3 Beleid

5.3.3.1 *Amsterdams Geluidsbeleid, hogere waarde Wet geluidhinder*

In juli 2016 heeft het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam het 'Amsterdams Geluidbeleid 2016, hogere waarde Wet geluidhinder' vastgesteld. Dit beleid is in 2019 geactualiseerd. In het Amsterdams geluidbeleid geldt als uitgangspunt dat een woning moet beschikken over een stille zijde wanneer er hogere waarden vastgesteld worden. Een stille zijde betreft een (deel van een) gevel met een geluidbelasting van ten hoogste de voorkeursgrens-waarde. Aanvullend is in geluidbeleid opgenomen dat, als het niet mogelijk is om maatregelen te treffen om de geluidsbelasting te verlagen, met een geringe overschrijding van de voorkeur-grenswaarde (tot maximaal 3 dB) alsnog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De focus van het Amsterdams geluidbeleid ligt bij de bescherming van de bewoners tegen geluid en dus bij de delen van de gevel waar bewoners buiten verblijven of waar het geluid de woningen binnen kan komen. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies.

5.3.4 Resultaten onderzoeken

Voor de transformatie van NDSM is in het kader van het geldende bestemmingsplan NDSM werf West reeds een hogere waardebesluit genomen voor de bebouwing tot 30 meter. Hoogbouwaccenten worden in het nu geldende bestemmingsplan door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt. In het kader van deze bevoegdheid kunnen ook per bouwinitiatief hogere waarden worden vastgesteld. Nu deze wijzigingsbevoegdheid wordt omgezet in een afwijkingsbevoegdheid, dient nu bij deze herziening een hogere waarde te worden vastgesteld voor de hoogbouwaccenten.

Ten behoeve van de nu voorliggende 1e partiele herziening bestemmingsplan NDSM-werf West is akoestisch onderzoek verricht (LBP SIGHT, zie bijlagen). Het onderzoek richt zich op de bebouwing hoger dan 30 meter voor wat betreft industrielawaai, wegverkeerslawaaï en scheepvaartlawaaï. Spoorweglawaaï is gelet op de afstand tot spoor, niet relevant. Ten behoeve van de vaststelling van de hogere grenswaarde wordt het hoogste geluidsniveau per gevel gehanteerd. Afhankelijk van de exacte locatie van de woningen op de betreffende gevelzijde (zowel horizontaal als verticaal gezien) kan de geluidbelasting lager zijn dan de berekende waarde of vastgestelde hogere grenswaarde.

Industrielawaai

Voor wat betreft industrielawaai wordt gekeken naar geluid afkomstig van twee nabije gezondeerde industrieterreinen: Cornelis Douwes en Westpoort. Het industrielawaai afkomstig van het Cornelis Douwesterrein wordt getoetst aan de maximale grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Dit levert op een aantal locaties een overschrijding op. Conform de Wet geluidhinder mogen hier geen geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, tenzij dove of vliesgevels worden toegepast. Voor de andere locaties moet een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

De maximaal vast te stellen hogere grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde door Westpoort wordt nergens overschreden. Voor de locaties waar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden moet een hogere grenswaarde worden vastgesteld; een overzicht is opgenomen in het akoestisch onderzoek.



Locaties dove of vliesgevels door industrielawaai en piekgeluiden in de eindsituatie op nog te realiseren bebouwing (ter plaatse van de P verdienen piekgeluiden de aandacht)

Wegverkeerslawaaï

Voor wat betreft het wegverkeerslawaaï wordt de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB op geen enkele locatie overschreden. De voorkeursgrenswaarde wordt wel op enkele locaties overschreden vanwege de Klaprozenweg. Voor deze locaties moet een hogere waarde worden vastgesteld (zie akoestisch onderzoek).

Uit de berekeningen blijkt dat een gecumuleerde geluidbelasting van meer dan 62 dB slechts optreedt op locaties waar een dove of vliesgevel toegepast wordt (vanwege het geluid van een enkele bron). Volgens het Amsterdams beleid ontstaat met betrekking tot geluidcumulatie geen onaanvaardbare situatie.

Met betrekking tot het wegverkeerslawaaï als gevolg van verkeer van en naar het plangebied wordt opgemerkt dat is gekeken naar het effect van de toename van het programma op de geluidbelasting buiten het plangebied. Op de Klaprozenweg is in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie sprake van een toename van 320 – 450 motorvoertuigen per etmaal. Deze geringe toename van het verkeer is akoestisch gezien een marginale toename van 0,1 dB.

Op de Cornelis Douwesstraat is in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie sprake van een toename van 630 motorvoertuigen per etmaal. Deze geringe toename van het verkeer is akoestisch gezien een marginale toename van 0,2 dB. Ten noorden van de Klaprozenweg geeft de geringe toename van het verkeer marginale toenames van de geluidbelasting van 0 – 0,2 dB(A).

Scheepvaartlawaaï

Voor scheepvaartlawaaï zijn geen wettelijke normen voor de geluidbelasting. In het kader van de goede

ruimtelijke ordening is de geluidbelasting, vanwege de schepen over het Noord Zeekanaal/het IJ, wel inzichtelijk gemaakt. Er worden ten hoogste geluidbelastingen van 56 dB(A) etmaalwaarde berekend (49 dB(A) in de dag-, 45 dB(A) in de avond en 46 dB(A) in de nacht-periode). Bij de bepaling van de geluidwering van woongebouwen kan met deze geluidbelastingen rekening worden gehouden. Vooral de lage frequenties van de dieselmotoren kunnen hinder veroorzaken. Als bij de bepaling van de geluidwering (binnenwaarde) hiermee rekening wordt gehouden, wordt eventuele hinder voorkomen.

Voor wat betreft andere geluidbronnen (pont en evenementen) geldt dat er reeds een afweging bij het vaststellen van het 'moederplan' bestemmingsplan NDSM werf West (2014) heeft plaatsgevonden.

Fasering

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de gelijktijdige bebouwing van het gehele NDSM-terrein. In werkelijkheid wordt de bebouwing mogelijk gefaseerd uitgevoerd, waardoor optredende geluidniveaus tijdelijk kunnen verschillen van de hierboven berekende niveaus. Tijdens de realisatie van gebouwen in het plangebied zijn sommige gebouwen gerealiseerd en sommige gebouwen niet. Dit kan van invloed zijn op de geluidbelastingen. Daarom is ook rekening gehouden met een fasering voor de oplevering van de verschillende kavels zoals deze nu ongeveer bekend is. Er is nog één tussenfase doorgerekend tot eind 2024 om na te gaan welke invloed de fasering heeft op de bebouwing. Uit deze berekening blijkt dat de geluidbelasting overeenkomt met de geluidbelasting in de eindfase. Dit is een gevolg van het feit dat de fasering zodanig is ingezet dat de afschermende bebouwing voor late fase reeds is gerealiseerd. De geluidbelasting komt daarom overeen met de situatie in de eindfase.

Hogere waarden

Het college kan hogere waarden voor industrielawaai en wegverkeerslawaaï vaststellen wanneer maatregelen tot het terugdringen van de geluidsbelasting onvoldoende doelmatig zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard. Hiervan is sprake, zoals hieronder wordt toegelicht.

Maatregelen aan de bron

- Met betrekking tot industrielawaai vanwege Westpoort is een sanering uitgevoerd als gevolg waarvan de geluidbelasting aanzienlijk afnam. Verdergaande maatregelen zijn niet reeel.
- Reductie van de geluidbelasting vanwege Cornelis Douwesterrein is niet mogelijk zonder aantasting van de bestaande rechten van de daar aanwezige bedrijven (vooral Shipdock). De bestaande rechten van bedrijven worden gerespecteerd.
- Wegverkeerslawaaï kan efficiënt beperkt worden door het gebruik van zogenaamde stil asfalt. In het kader van de verbreding van de Klaprozenweg zijn de geluidbeperkende maatregelen grondig onderzocht en is stil asfalt toegepast. Voor de overige wegen stuit toepassen van stil asfalt op praktische bezwaren (slijtage).

Maatregelen in het overdrachtsgebied

- Het plaatsen van geluidschermen vanwege industrie- en wegverkeerslawaaï is niet efficiënt vanwege geringe milieuwinst, hoge kosten en verkeerskundige en stedenbouwkundige bezwaren.
- Bestaande en geplande bebouwing aan de zuidkant van het plangebied in de eerste lijn heeft een gedeeltelijk afschermende functie waardoor het achterliggende gebied geluidsluwer wordt.

Op 9 mei 2019 is het voornemen om hogere waarden vast te stellen besproken in de TAVGA. TAVGA stemt in met het vaststellen van hogere waarden.

Bij de woningen moeten maatregelen getroffen worden om woningen te kunnen creëren met gevels die als een dove gevel uitgevoerd moeten worden en/of om een geluidluwe zijde benodigd hebben. Hiervoor

kunnen verschillende maatregelen getroffen. De aard van de maatregel en de dimensionering daarvan moeten ten tijde van de omgevingsvergunning bouwen verder uitgewerkt worden door de architect en geluidadviseur.

Conclusie

Het aspect geluid levert geen belemmeringen op voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voor hoogbouwaccenten worden hogere waarden voor industrie- en wegverkeerslawaaï vastgesteld. In de regels van de partiele herziening is een passende bepaling opgenomen die onder omstandigheden een geluidluwe gevel verplicht stelt, conform het gemeentelijk beleid. Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan wordt een ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage gelegd (zie bijlagen). De geluideffecten buiten het plangebied vanwege het wegverkeer zijn beperkt tot maximaal 0,2dB en vanuit goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Er kunnen in dat verband 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. Omdat de wijziging van het programma dat met deze herziening wordt beoogd door het toenemen van de verkeersintensiteiten, effect kan hebben op de luchtkwaliteit wordt dit aspect hieronder beschouwd.

5.4.2 Regelgeving

5.4.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge deze wet is de specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen, waarin luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd. De kern van deze regeling wordt gevormd door een landelijke programmatische aanpak, die ervoor zorgt dat, in de meeste gevallen, niet meer per project aan luchtkwaliteitsnormen hoeft te worden getoetst. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wm kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

Indien hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt is beschreven in, dan wel betrekking heeft op een ontwikkeling die is beschreven in het vastgesteld Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dan zijn de effecten op de luchtkwaliteit van de in dit programma opgenomen ontwikkelingen reeds berekend. Als een project past binnen de omschrijving waarmee het in het NSL is opgenomen, wordt een eventueel optredende verslechtering van de luchtkwaliteit aangepakt door de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit die eveneens onderdeel uitmaken van het NSL. Aldus wordt voorkomen dat uiteindelijk sprake is van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen en de luchtkwaliteit aan het vaststellen van een bestemmingsplan in de weg staat.

5.4.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder e, van de Wm kan een bestemmingsplan van een project dat in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide worden vastgesteld indien het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen, of in elk geval niet in strijd is met het NSL.

Het NSL is gericht op het bereiken van de grenswaarden die worden overschreden (artikel 12 van de Wm). In het NSL zijn zowel nationale generieke maatregelen, als regionale maatregelen opgenomen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het programma benoemt en beschrijft projecten die naar verwachting worden ontwikkeld in de periode waarop het NSL betrekking heeft. Door de negatieve effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit af te zetten tegen de positieve effecten van alle in het programma genoemde maatregelen op de luchtkwaliteit, wordt getoetst of een project past binnen het NSL. Bij een bevestigend antwoord op deze vraag vindt voor het betreffende project geen aparte toetsing aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit meer plaats.

De ontwikkeling van de NDSM werf is vrijwel geheel opgenomen in het NSL. Volledigheidshalve is onderzoek uitgevoerd om een toets aan de grenswaarden uit te voeren (zie hieronder).

5.4.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is in januari 2009 in werking getreden. Met dit besluit wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het besluit heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat het besluit is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof, PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan indien die leidt tot een toename van niet meer dan 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft. Hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven.

Voor het gebied NDSM geldt dat de locatie niet is gelegen binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg. Overigens is ook geen sprake van een dreigende overschrijding van de normen.

5.4.3 Gemeentelijk beleid

5.4.3.1 Lokale richtlijn gevoelige bestemmingen

De focus van Amsterdam ligt op het stimuleren van slim en schoon vervoer voor zakelijke veelrijders, omdat daarmee op de meest efficiënte en effectieve wijze het aantal vervuilende kilometers in de stad wordt gereduceerd. Dat gebeurt via subsidie voor elektrisch vervoer, het reguleren van verkeer via milieuzones en in winkelgebieden en door samenwerking in innovatieve projecten op het gebied van stedelijke distributie. In Amsterdam mogen langs drukke wegen geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd voor ouderen of mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of opvang voor minderjarigen. De Richtlijn geldt stadsbreed, voor centrale stad en stadsdelen.

De landelijke regelgeving (vastgelegd in Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit) heeft exclusief betrekking op rijkswegen en provinciale wegen. De Amsterdamse richtlijn biedt gevoelige groepen ook langs drukke binnenstedelijke wegen extra bescherming tegen schadelijke effecten van luchtverontreiniging. Daarnaast hanteert Amsterdam in tegenstelling tot het landelijke besluit alleen een afstandscriterium, ongeacht de luchtkwaliteit. Voor drukke binnenstedelijke wegen geldt dat ongeacht de luchtkwaliteit geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd in de eerste lijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg. Van de Amsterdamse richtlijn kan gemotiveerd worden afgeweken als (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

Voor het plangebied geldt dat alleen ontwikkellocatie A9 gelegen is binnen de genoemde zone van 50 meter van de Klaprozenweg. Voor deze locatie is reeds een omgevingsvergunning verleend. De overige ontwikkelvelden liggen op meer dan 50 meter van de Klaprozenweg. De overige wegen in en langs het plangebied hebben een verkeersintensiteit die lager ligt dan 10.000 mvt/etm.

5.4.4 Resultaten onderzoek

LBP|SIGHT heeft een haalbaarheidsonderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd voor de op te stellen partiele herziening van het bestemmingsplan NDSM-werf West in Amsterdam Noord (zie bijlagen). De berekeningen zijn uitgevoerd voor de te verwachten luchtkwaliteit ten aanzien van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). De resultaten luiden als volgt:

- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is 15,5 ug/m³. Er treedt geen overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide op (zijnde 40 ug/m³).
- De uurnorm voor stikstofdioxide wordt nul keer overschreden. Er vindt dus geen overschrijding van de norm plaats: de grenswaarde is 18 maal per jaar.
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie fijn stof is 20,5 ug/m³. Er treedt daardoor geen overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof op (zijnde 40 ug/m³).
- Het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor fijn stof is maximaal 8. Daardoor wordt de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm van fijn stof niet overschreden (zijnde 35 maal per jaar).
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie zeer fijn stof is 9,7 ug/m³. Er treedt geen overschrijding van de grenswaarde voor zeer fijn stof op (zijnde 25 ug/m³).

5.4.5 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde programmatoetsing plaats. Met het oog op het toekomstige programma is aanvullend een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De conclusie luidt dat er met de partiele herziening van het bestemmingsplan NDSM-werf West aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Er zijn wat betreft luchtkwaliteit geen knelpuntenlocaties aanwezig. De resultaten tonen aan dat er geen grenswaarden voor luchtemissies worden overschreden met de beoogde ontwikkeling. De luchtemissies voldoen hiermee aan artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer voor de maatgevende stoffen. Dit aspect vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.5 Externe veiligheid

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.

5.5.1 Algemeen

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. 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.

Omdat met deze herziening van het bestemmingsplan het aantal in het plangebied aanwezige personen toeneemt ten opzichte van het nu geldende bestemmingsplan is het aspect externe veiligheid relevant. Voor het plangebied zijn transport over de weg, over het water en de aanwezigheid van een gasleiding als risicobronnen relevant. In en om het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Bij het bedrijf Shiodock is een propaantank met een inhoud van 13 m³ aanwezig. Deze propaantank is te klein om onder het BEVI (Besluit externe veiligheid inrichtingen) te vallen.

5.5.2 Regelgeving

5.5.2.1 *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.

5.5.2.2 *Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)*

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes in werking getreden. Met het Bevt is de normering voor het plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording voor het groepsrisico (GR) wettelijk vastgelegd voor basisnetwegen en overige wegen. De wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is uitgewerkt in de Regeling basisnet.

De norm voor het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bedraagt 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties (nieuwe routes, toename in transportstromen, en nieuwe kwetsbare objecten) geldt deze norm als grenswaarde. Voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt het als richtwaarde.

Groepsrisico en wegtransport

Het groepsrisico moet verantwoord worden als het plangebied is gelegen binnen 200 meter van de transportroute. Deze verantwoording kan achterwege blijven indien:

- in de huidige en plansituatie het groepsrisico minder bedraagt dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of;
- het groepsrisico, door de wijziging van de personendichtheid, toeneemt met minder dan 10% en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Bij de berekening van het groepsrisico moet bij basisnetwegen uitgegaan worden van de in bijlage I van de Regeling basisnet genoemde vervoershoeveelheden voor GF3-stoffen. Voor de overige wegen moet worden uitgegaan van bekende telgegevens of gegevens die met het bevoegd gezag zijn afgestemd. Van het laatste geval is hier sprake (het plangebied ligt niet nabij Basisnetwegen).

5.5.2.3 *Basisnet water*

In de Regeling basisnet is het IJ langs het plangebied als onderdeel van de Corridor Amsterdam-Rijn gecategoriseerd als "binnenvaart met frequent vervoer van gevaarlijke stoffen". Consequentie van deze categorisering is dat bepaalde zones niet bedoeld zijn om nieuwe kwetsbare bestemmingen te realiseren. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ, zoals vastgelegd in de Regeling basisnet ziet er op dat een risicocontour die 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.

5.5.2.4 *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%.

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

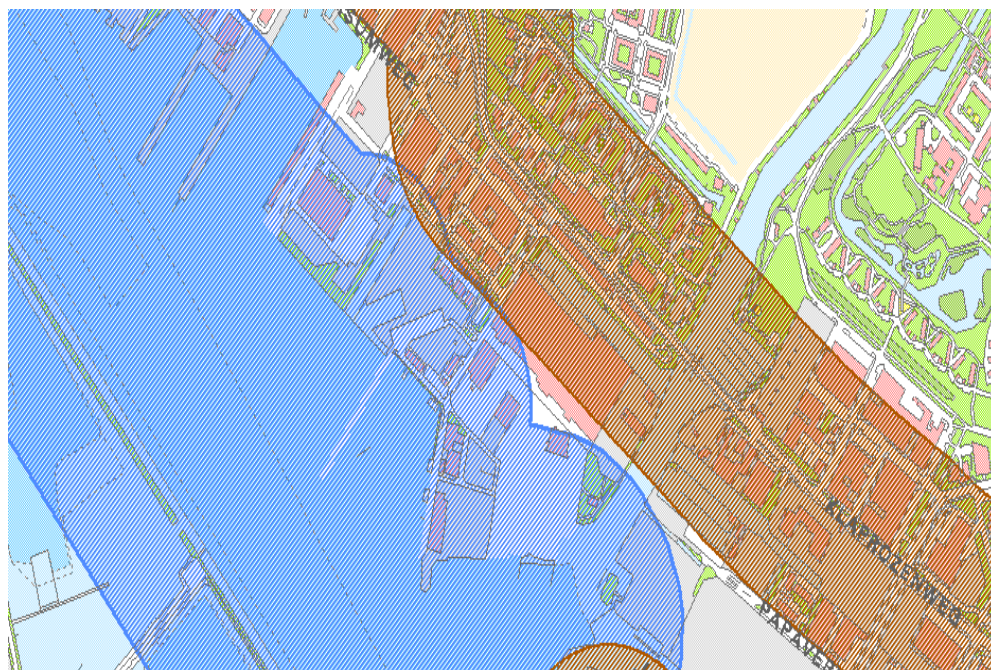
5.5.3 Beleid

5.5.3.1 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

De gemeente Amsterdam wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Daarnaast is het van belang dat (economische) ontwikkeling kan blijven plaatsvinden. Binnen Amsterdam worden regelmatig besluiten genomen waarbij externe veiligheid een afwegingscriterium vormt. Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Deze aspecten worden beschreven in het uitvoeringsbeleid. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken, zoals gesteld in het duurzaamheidsprogramma 2011-2014. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

5.5.4 Resultaten onderzoek

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 samengevat opgenomen in het Milieueffectrapport Ontwikkeling NDSM werf (zie bijlage bij het bestemmingsplan NDSM werf west)). In het onderzoek is ook het scenario maximaal beschouwd. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek kort samengevat.



Over het IJ en over de Klaprozenweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd, zie bovenstaande figuur voor de ligging van de risicozones.

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.

Uit nader onderzoek (LBP SIGHT, juni 2019) blijkt dat het groepsrisico door de planvorming toeneemt, omdat de personendichtheden in het gehele plangebied toenemen. De stijging is echter beperkt. Door de planvorming stijgt het groepsrisico van 0,243 x OW (oriëntatiewaarde) naar 0,276 x OW: een toename van 13,6%.

Voor de LPG transportroute geldt dat door de planvorming de hoogte van het groepsrisico ver beneden het maximum blijft (zijnde 1,0 x OW) van het externe veiligheidsbeleid van de Gemeente Amsterdam. Omdat het groepsrisico in het plangebied met meer dan 10% toeneemt, is een verdere verantwoording van het groepsrisico aan de orde (zie 5.5.4.1.).

Met andere woorden is er geen overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico, en daarmee inpasbaar met het externe veiligheidsbeleid van de gemeente Amsterdam. Omdat de toename meer dan 10% is (ten opzichte van het nu geldende bestemmingsplan NDSM werf west), moet het groepsrisico verantwoord moeten worden (zie 5.5.4.1.).

Transport over het IJ

Over het IJ vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Uit studies is bekend dat het vervoer per water zeer lage risico's oplevert. Voor het bepalen van de risico's zijn in het kader van de Milieueffectrapportage Ontwikkeling NDSM werf, daarom geen berekeningen uitgevoerd. Aangegeven

wordt dat ook bij een maximaal scenario geen reel risico aanwezig is.

In het kader van de ontwikkeling van de IJ oevers - waaronder het NDSM terrein - is door de Brandweer een advies opgesteld (Advies Externe Veiligheid IJ-oevers Amsterdam, 2011). 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.

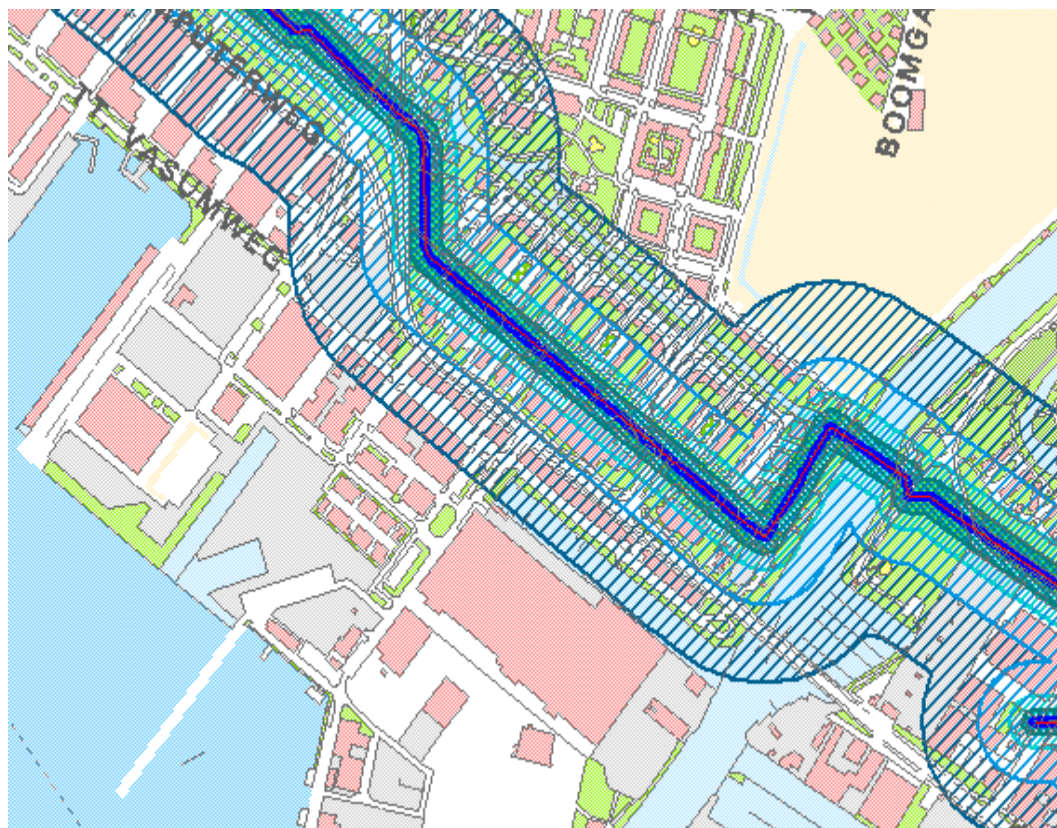
Uit de rapportage van de Brandweer blijkt dat er voor het transport over het IJ geen berekenbaar groepsrisico aanwezig is. Formeel hoeft er daarom voor dit transport geen verantwoording afgelegd te worden als bedoeld in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Omdat de gemeente Amsterdam haar burgers een veilige leef- en werkomgeving wil bieden is in bovengenoemd advies een generieke verantwoording opgesteld waarin voldoende rekening is gehouden met de (her)ontwikkelingen en de groei van de IJ-oevers, maar ook met de gevolgen van externe veiligheidsrisico's op het IJ. Met alle ontwikkelingen die aan de IJ-oevers in de planning staan, is er behoefte aan inzicht in de (on)mogelijkheden van de hulpdiensten. Gelet op de transporten van brandbare vloeistoffen, gecomprimeerd brandbare gassen en giftige stoffen over het IJ moet de hulpverlening rekening houden met de volgende scenario's: Plasbrand, Wolkbrand, en Giftige ammoniak wolk.

In de rapportage doet de brandweer aanbevelingen voor het treffen van maatregelen ter beperking van de effecten en ter bevordering van de zelfredzaamheid.

Aardgasleiding

Op circa 90 meter van het plangebied van de NDSM-werf ligt een hogedruk aardgasleiding (40 bar, 16") zie onderstaande figuur. Het plangebied valt gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van de leiding.



Door de Gasunie is de betreffende gastransportleiding beschouwd (bron; MER Ontwikkeling NDSM werf). Uit de berekeningen blijkt dat er geen 10-6-contour is. Er vindt geen overschrijding plaats van het plaatsgebonden risico.

Voor de gastransportleiding geldt dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden, niet in de huidige situatie en niet in de toekomstige situatie. Bovendien geldt dat de komst van de woningen niet leidt tot een verhoging van de normwaarde.

5.5.4.1 Verantwoording groepsrisico

Ten behoeve van het bestemmingsplan NDSM werf west (2014) is de regionale brandweer in gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Op 12 juli 2013 heeft de brandweer Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht (zie bijlage bij het bestemmingsplan NDSM werf west)) over de verschillende risicobronnen. 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. In de adviezen worden de mogelijke ongevalsscenario's en diens effecten beschreven voor de drie bovengenoemde risicobronnen. De brandweer doet aanbevelingen voor het treffen van maatregelen ter beperking van de effecten en ter bevordering van de zelfredzaamheid. Hierbij gaat het om de volgende aanbevelingen:

- bij de constructies en indelingen van gebouwen rekening houden met de effecten van de ongevalsscenario's, zoals:
- gebouwen zodanig uitvoeren dat het ten minste bestand is tegen 12,5 kW/m²;
- vermijden dat de aanzuiging van de luchtbehandelingsinstallatie aan de zijde van het IJ bevindt;
- snel en centraal uitschakelbaar ventilatie systeem;
- het beperken / verlagen van de personendichtheden;
- expliciete communicatie vooraf;

- waarschuwen en alarmeren;
- vluchtroutes uit het zicht en van de bron af;
- vooraf een veilige plek en vluchtrichting aangeven en beschikbaar stellen;
- daar waar mogelijk BHV organisatie oprichten, instrueren, opleiden en oefenen.

maatregelen	Tankwagen LPG	Tankwagen benzine	Tankwagen giftige stof	Hogedruk leiding
Effect				
1. Constructies van (nieuwe) gebouwen zodanig uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen	++	++	++	++
2. Voorzieningen treffen in gebouwen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden afgesloten	0	0	+	0
Zelfredzaamheid				
3. Snel kunnen alarmeren bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+	+	+
4. Communicatie vooraf over de gevaren en hoe te handelen bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+	+	+
5. Opstellen van noodplannen waarin rekening wordt gehouden met een ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+	+	+
+++ zeer gunstig effect	+	licht gunstig effect		
++ gunstig effect	0	geen effect		

overzicht maatregelen en bijdrage aan effectbeperking

Met betrekking tot de aanbevolen maatregelen wordt reeds in het bestemmingsplan NDSM werf west (2014) overwogen dat deze betrekking hebben op de concrete uitwerking van bouwplannen en op het gebruik van gronden en 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.

Bij het afwegen van veiligheidsrisico's wordt voorop gesteld dat de NDSM-werf een bijzonder gebied is waar een oud bedrijventerrein getransformeerd kan worden tot een hoogstedelijk gebied. Gelet op de woningbouwopgave en duurzaamheidsambities van de stad (eerst inbreiden, daarna uitbreiden) is dit een bijzondere locatie, zonder een alternatief gebied. Verder wordt overwogen dat in een compacte stad als Amsterdam er niet altijd mogelijk is om de bron van ontvangers te scheiden of op afstand te houden. Bouwen dichtbij risicobronnen gebeurt veelvuldig in Amsterdam.

Tevens wordt overwogen dat de kans op een ongeval in dit geval erg beperkt is, gezien de kleine hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over het IJ en over de Klaprozenweg worden vervoerd en gezien de grote afstand tot de aardgasleiding. Het 100% letaliteitsgrens van de leiding ligt buiten het plangebied. Uit het advies van het brandweer blijkt dat het aantal slachtoffers en gewonden in het plangebied grotendeels nihil is als gevolg van een fakkelbrand op een hogedruk aardgasleiding.

Het ophogen van het bouwprogramma zoals met nu voorliggende herziening beoogt, doet niets af aan de

genoemde rapporten, de verantwoording en de gemaakte afweging. De aanbevelingen van de Brandweer blijven onverminderd van kracht en de verantwoording kan in stand blijven.

5.5.5 Conclusie

Uit eerdere beschouwingen en onderzoeken blijkt dat er bij de ontwikkeling van het NDSM terrein geen wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt overschreden als gevolg van dit plan. Het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ en over de Klaprozenweg neemt weliswaar toe, maar het blijft nog steeds ruim onder de oriëntatiewaarde. Als gevolg van het plan neemt het groepsrisico met betrekking tot de aardgasleiding niet toe. Deze conclusies die eerder in het MER en het bestemmingsplan NDSM werf west (2014) zijn getrokken, kunnen instand blijven bij de nu beoogde ophoging van het woningbouwprogramma.

Op basis van de zeer geringe kans op een ongeval en het belang van de ruimtelijke ontwikkeling op deze locatie wordt het groepsrisico acceptabel geacht. De gemeente stimuleert de toepassing van de bovengenoemde maatregelen door de ontwikkelaars. Derhalve vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.5.6 Nautische veiligheid

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. Vlot en veilig 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.

In het MER Ontwikkeling NDSM werf en het bestemmingsplan NDSM werf west is het aspect nautische veiligheid beschouwd en afgewogen. De onderdelen van nu voorliggende herziening, doen niets af aan deze afweging.

5.6 Hoogbouwaspecten

5.6.1 Algemeen

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.

Hoewel op basis van het bestemmingsplan NDSM-werf west, de maximaal toegestane basisbouwhoogte 30 meter is in het plangebied NDSM, is verdichting in de vorm hoogbouw in het plangebied wenselijk (zie IB 2013). Op de bouwkvavels worden daarom reeds in het geldende bestemmingsplan (2014) hoogbouwaccenten tot 60 meter toegestaan en op één locatie is een toren van 120 meter mogelijk gemaakt.

Conform de Structuurvisie Amsterdam (2014) 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 gebied, op onderstaande figuur met witte lijn weergegeven.



5.6.2 Hoogbouweffectrapportage NDSM

De (voormalige) Dienst Ruimtelijke Ordening heeft in het kader van het Investeringsbesluit NDSM (2013) ten behoeve van de hele NDSM-werf een Hoogbouweffectenonderzoek (HEO of HER) uitgevoerd. Het HEO is opgenomen in paragraaf VII in het Bijlagenboek van het Investeringsbesluit (zie bijlage van het bestemmingsplan NDSM werf west). In het kader van het bestemmingsplan NDSM-werf west is dit hoogbouweffectrapport aangevuld met gezichtspunten vanuit het UNESCO gebied.

Voorop wordt gesteld dat het HEO globaal van karakter is omdat het nog niet precies bekend is in welke hoogte en volume en op welke locaties hoogbouw wordt gerealiseerd. Een exacte beoordeling van de verschillende aspecten is afhankelijk van de concrete invulling van het plan. In Werf west is hoogbouw (boven de 30 meter) slechts mogelijk nadat een uitwerkings- of wijzigingsplan wordt vastgesteld. De exacte beoordeling van de hoogbouweffecten zal dan ook in het kader van het uitwerkings- of wijzigingsplan plaatsvinden. Uitzondering hierop is het mogelijke hoogbouwaccent tot 120 meter, waarvan het zoekgebied in het bestemmingsplan strak ingekaderd is. Dit hoogbouwaccent zal slecht marginaal van positie kunnen veranderen en is in het HEO meegenomen.

Met voorliggende partiële herziening waarbij hoogbouwaccenten uitsluitend met gebruikmaking van een afwijkingsbevoegdheid onder voorwaarden is toegelaten, is deze algemene waarneming en beoordeling nog steeds actueel.

Voor wat betreft de conclusie over de ruimtelijke effecten op het stadslandschap en het Unesco-gebied geldt dat de mogelijke hoogbouw op de NDSM-werf west, het 120 meter hoge hoogbouwaccent in het bijzonder, vanuit een aantal standpunten van het UNESCO-monument deels zichtbaar is, maar zich voegt in het silhouet van omliggende, dichterbij gelegen bebouwing. De mogelijke hoogbouw heeft derhalve geen storend effect op het UNESCO-gebied.

De mogelijke hoogbouw komt herkenbaar in beeld vanuit diverse standpunten buiten het UNESCO-gebied en profileert daarmee het Amsterdamse stads- en vooral waterlandschap. Dit sluit aan bij de in de structuurvisie geformuleerde ambitie en is de resultante van solitaire hoogbouw in de tweede linie in dit zoekgebied aan het IJ.

De geplande hoogbouw heeft aldus geen nadelige invloed op het stadslandschap en op het UNESCO

-erfgebied. In het MER Ontwikkeling NDSM en het bestemmingsplan NDSM-werf west is reeds geconcludeerd dat er vanuit het LIB (Luchthavenindelingsbesluit vanwege Schiphol) en PTT-straalpaden geen belemmeringen zijn voor de hoogbouwaccenten die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Naast zichtbaarheid is in de eerdere HEO/HER aandacht besteed aan de effecten van schaduwwerking, windklimaat, uitzicht en privacy en sociale veiligheid. Geconcludeerd wordt dat in zijn algemeenheid geen sprake is van negatieve effecten. Zo kan geconcludeerd worden dat de openbare verblijfsgebieden in Werf West de hele dag of in ieder geval in het grootste deel van de dag goed bezond zijn. Daarnaast is bij het opstellen van het aan het bestemmingsplan NDSM-werf west ten grondslag liggende stedenbouwkundig plan nadrukkelijk rekening gehouden met het aspect sociale veiligheid. Het stedenbouwkundig plan heeft een positief effect op de sociale veiligheid.

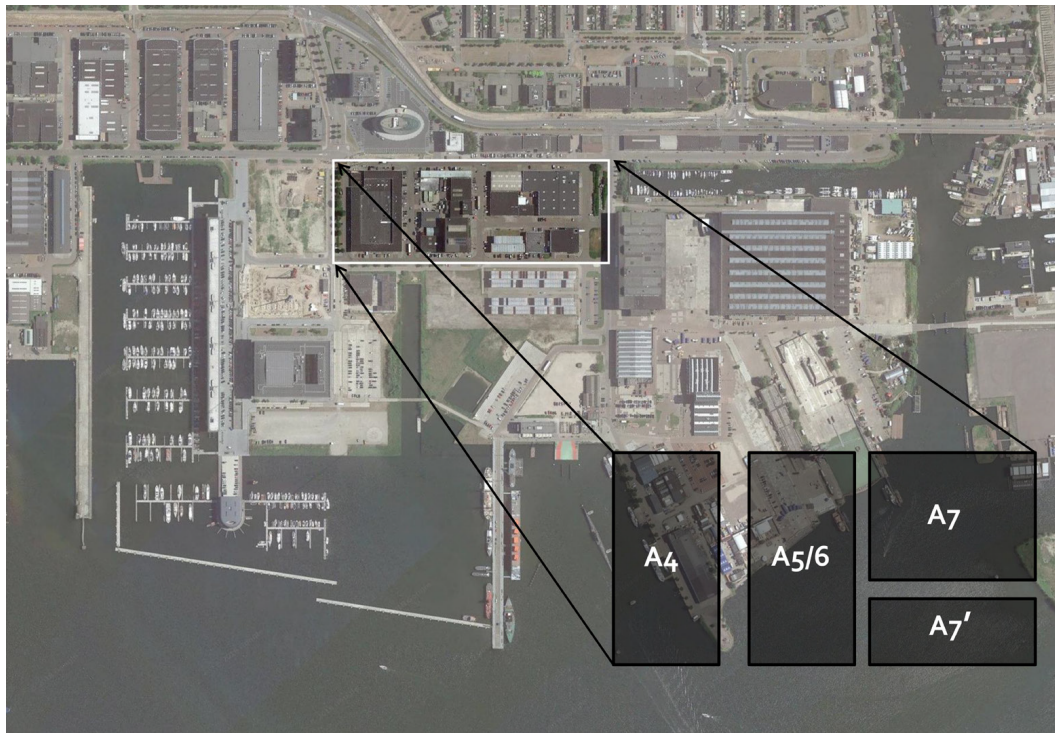
Wel dient voorafgaand aan het gebruikmaken van de mogelijkheid van een hoogbouwaccent nader onderzoek plaats te vinden naar de effecten van de verschillende aspecten. De voorwaarden voor nader onderzoek op basis van een concreet initiatief zijn reeds in het geldende bestemmingsplan opgenomen. Met de nu voorliggende partiele herziening waarbij de wijzigingsbevoegdheid voor hoogbouwaccenten wordt omgezet naar een afwijkingsbevoegdheid worden dezelfde voorwaarden wederom opgenomen, met uitzondering van het maximale bouwoppervlak van een hoogbouwaccent: deze wordt gewijzigd van maximaal 1.000 naar ten hoogste 575m² bvo.

Om ontwikkelende partijen meer duidelijkheid te geven over medewerking aan initiatieven is voor de A kavels door het college van burgemeester en wethouders een beleidsregel vastgesteld (2019) met een daarbij behorend stedenbouwkundig kader.

5.6.3 Stedenbouwkundig kader

Stedenbouwkundig kader NDSM, blokken A4-A7

Het stedenbouwkundig kader NDSM voor de blokken 4, 5/6, 7 en 7' is onderdeel van de beleidsregel die is opgesteld met betrekking tot de stedenbouwkundige afweging bij verzoeken tot juridisch-planologische medewerking aan hoogbouwaccenten NDSM-werf West, kavel A4-A7'. Het is de stedenbouwkundige onderbouwing van de beleidsregel. Het is - naast het maken van een goede inhoudelijke afweging ten behoeve van het toepassen van de beleidsregel- voor de kavels een ruimtelijk en programmatisch kader waardoor de blokken A4 – A7' straks een geïntegreerd onderdeel uitmaken van de nieuwe wijk NDSM.



Ontwikkelblokken waar de beleidsregel betrekking op heeft

De ontwikkelingen in het zogenaamde 'passieve' transformatiegebied gaan sneller dan voorzien. Naar verwachting zal bij uiteenlopende initiatieven gezocht worden naar de maximaal toegestane volumes en zullen verzoeken komen toepassing te geven aan de afwijkingsbevoegdheid waarmee hoogteaccenten tot maximaal 60 meter hoog kunnen worden toegestaan. Dit vraagt om een helder en integraal stedenbouwkundig afwegingskader. Immers niet overal kunnen zomaar hoogbouwaccenten gemaakt worden. Plannen dienen rekening met elkaar te houden. Het Investeringsbesluit (2013) geeft reeds kaders voor hoogbouwaccenten; vanaf een afstand vallen de blokken van 30m in het zicht samen, en zullen de hoogteaccenten er boven een gevarieerder beeld opleveren als je er langs beweegt. Er is één verbijzondering en dat is de toren van 120m hoog in B5, indirect gelegen aan Helling 5.

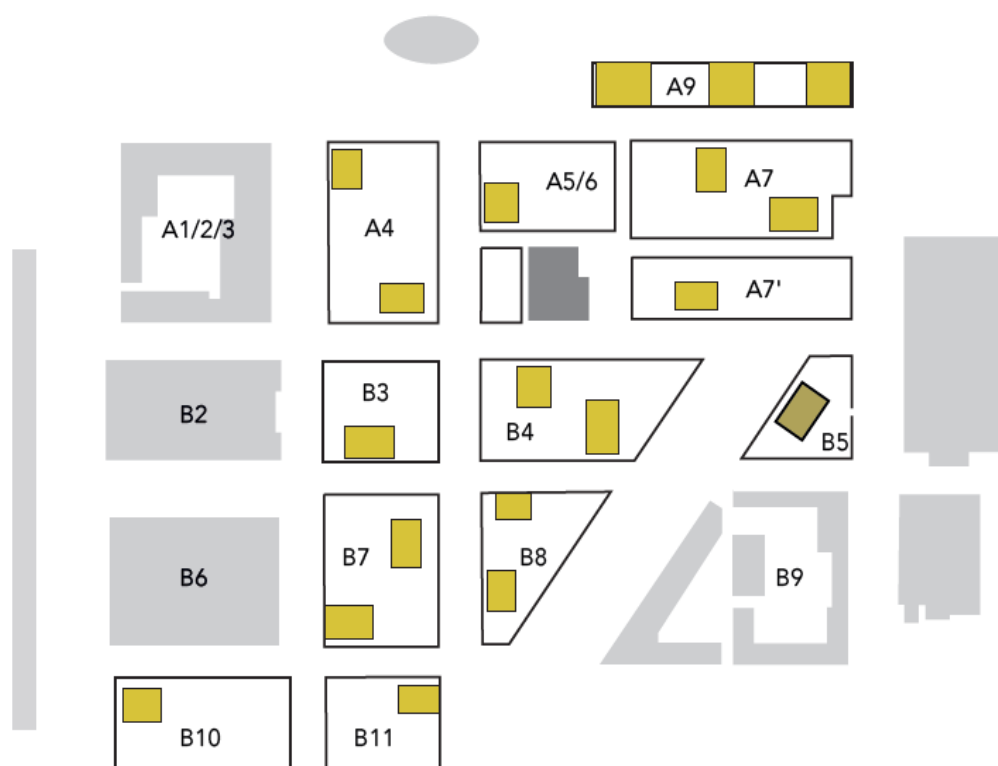
Deze toren heeft een belangrijke functie als landmark voor de werf. In het stedenbouwkundig kader is daarom duidelijker gedefinieerd hoe de oriëntatie van de toren is in relatie tot het stedenbouwkundig plan en de andere hoogbouwaccenten. De richting van de toren is evenwijdig aan Helling 5 en onderscheidt zich van de andere torens die evenwijdig aan het stratenpatroon van NDSM-werf West liggen. Dit maakt dat de toren zich richt op het Centraal Station, in een rechte zichtlijn over het water.

Het stedenbouwkundig kader bevat verschillende spelregels die bij de uitwerking van de kavels toegepast worden. Voor hoogbouw geldt onder andere dat de mogelijke hoogbouwaccenten, indien toegepast in de stroken A4-A7, geen eigen logica volgen noch los staan van andere hoogbouw in de omgeving. Twee torens staan per definitie altijd in een lijn maar elke volgende mag niet in die zelfde lijn staan. Tussen de hoogteaccenten moet een minimale afstand zijn van 20m. Dit geeft ruimte om de torens op stedenbouwkundig juiste plekken te situeren (rekening houdend met windhinder, uitzicht, bijzondere locatie). De spelregels geven ook inzicht in het beoogde aantal en de situering van hoogbouwaccenten. Tevens geldt een maximaal aantal hoogbouwaccenten per bouwblok;

- A4: 2 hoogbouwaccenten
- A5/6: 1 hoogbouwaccent, ter plaatse van A5

- A7: 2 hoogteaccenten
- A7': 1 hoogteaccent

De gemeente zal pas meewerken aan nieuwe erfpachtaanbiedingen en bouwplannen als er een totaalplan ligt voor het gehele kavel, dus een integraal plan voor een geheel blok (4 blokken: A4, A5/6, A7 of A7'). Dit zorgt ervoor dat er stedenbouwkundige samenhang komt en dat er architectonische verschillen gemaakt worden. En dat er ook onderlinge afspraken gemaakt kunnen worden over het woon- en niet-woonprogramma, parkeeroplossingen en hoogbouwaccenten.



Maximaal aantal hoogteaccenten per blok, locatie indicatief

De spelregels worden betrokken bij de uitwerking van de ontwikkeling per bouwveld voor zowel de A als de B kavels (in het kader van de samenwerkingsovereenkomst).

5.6.4 Conclusie

Het geldende bestemmingsplan NDSM-werf west maakt het toevoegen van hoogbouwaccenten tot 60 en op één locatie tot 120 meter reeds mogelijk. Voor het mogelijk maken van deze hoogbouwaccenten geldt na inwerkingtreding van de nu voorliggende partiële herziening een afwijkingsbevoegdheid onder voorwaarden. Hoewel een nadere beoordeling van de effecten nog noodzakelijk is in het kader van deze afwijking, kan op basis van de eerder uitgevoerde onderzoeken, geconcludeerd worden dat het toevoegen van hoogbouwaccenten 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, UNESCO, stedenbouwkundig structuur, uitzicht, privacy en sociale veiligheid. De regels van het bestemmingsplan borgen de nadere invulling van de afwijkingsbevoegdheid, waarbij ook de vastgestelde beleidsregels nadere sturing geven.

5.7 Duurzaamheid

5.7.1 Algemeen

Sinds het investeringsbesluit van 2013 vindt er op het gebied van duurzaamheid door de urgentie van het onderwerp een snelle ontwikkeling plaats en is er nieuw gemeentelijk beleid geformuleerd. Concrete eisen voortkomend uit dit beleid die gesteld gaan worden aan de te ontwikkelen kavels zullen in bouwenveloppen worden opgenomen. Het beleidskader hiervoor wordt gevormd door de op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde Agenda Duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam'. In navolging hierop heeft de verduurzaming van Amsterdam in het coalitieakkoord 'Amsterdam is van iedereen' een prominente plaats gekregen. Een duurzamer Amsterdam wordt gezien als uitgangspunt voor hoe we de stad willen ontwikkelen en voor de kansen die we willen creëren. De Agenda Duurzaamheid formuleert ambities, doelen en uitwerkingsrichtingen op het gebied van energie, klimaatadaptie, circulariteit, duurzame mobiliteit en schone lucht.

Amsterdam wil verder gaan dan het voldoen aan landelijke en Europese normen en de verduurzaming in de stad versnellen. De focus wordt verschoven van de 'norm' naar 'gezondheid', waarbij niet alleen de meetbare normen maar ook de gezondheidseffecten voor de individuele Amsterdammer worden bekeken. Ook de recente aanwijzing van Amsterdam in de Crisis en herstelwet geeft ruimte voor het invullen van de hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid. De versnelling vraagt om anders denken en om daadkrachtige samenwerking met Amsterdammers, bedrijven, maatschappelijke partijen en kennisinstellingen. Het doorvoeren van maatregelen is niet vrijblijvend. Het toepassen van concrete maatregelen is maatwerk en is onderdeel van de bouwenveloppen die voor de bloksgewijze ontwikkeling worden opgesteld.

Ten opzichte van het eerder opgestelde MER en Investeringsbesluit is de ambitie op dit thema verder toegenomen. Bij de verdere ontwikkeling van de werf wordt daarom nadrukkelijk ingegaan op dit thema en worden kansen aangegrepen voor de verdere duurzame ontwikkeling van het NDSM terrein.

5.7.2 Invulling duurzaamheidsthema's

Energie

Amsterdam heeft als doel om in 2030 55% en in 2050 95% minder CO₂-uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. Daarnaast streeft de stad naar 100% gebruik van duurzame energie in 2050. Deze doelen worden in 2019 verder uitgewerkt in een Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal en lokale klimaatakkoorden. Om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde beperkt te houden moeten we met

z'n allen de CO₂-uitstoot verminderen. De Routekaart beschrijft de lange termijn visie en strategie op de Amsterdamse energietransitie, de cijfers en de acties voor de korte termijn in 4 thema's:

- a. gebouwde omgeving
- b. verkeer en vervoer
- c. elektriciteit
- d. haven en industrie

Energieneutrale nieuwbouw

Voor nieuwbouw geldt dat Amsterdam inzet op een aardgasvrije wijken met energieneutrale of energieleverende nieuwbouw. NDSM zet in op gebouwen met een EPC volgens de huidige Amsterdamse norm (max. 0,15) en op een duurzame wijze van warmte (ruimteverwarming en warmtapwater) en koude worden voorzien. Ook moeten de gebouwen optimaal profiteren van lokale duurzame energiebronnen zoals de zon, de bodem of het oppervlaktewater. De daken in NDSM zijn beschikbaar voor een combinatie van groen, waterberging en zonnepanelen en moeten bijdragen aan de realisatie van de duurzame (energie) doelstellingen. Op basis van het de Crisis- en herstelwet (Chw) geldt voor de gemeente Amsterdam een EPC 0,2 voor nieuwe woningen. Deze norm heeft rechtstreekse werking. De gemeente streeft een hogere ambitie na die recht doet aan het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid.

Amsterdam stelt bovenwettelijke eisen aan de energieprestatie van gebouwen en daagt de markt uit om energiepositief (EPC < 0,0) te bouwen. Ook de twee basis scholen die in NDSM West op kavel B4 en B8 gebouwd gaan worden, zullen energieneutraal zijn.

Lokale opwekking duurzame energie

De energietransitie vraagt erom het potentieel aan duurzame energieopwekking in gebieden maximaal in te zetten. In NDSM zien we de volgende kansen:

- a. Inzet daken en deel gevels voor opwekken van duurzame elektriciteit middels zonnepanelen. Daarbij dienen de zonnepanelen architectonisch in het ontwerp geïntegreerd te zijn
- b. Inzet oppervlaktewater IJ voor koeling en of regeneratie van warmte en koude bronnen.

Duurzame warmte en koude voorziening

Voor het verwarmen en koelen van de gebouwen is ook de inzet van lokale duurzame bronnen de ambitie. NDSM wordt een aardgasvrije wijk. Nieuwbouw wordt niet meer aangesloten op het aardgasnetwerk. Verder geldt dat toepassing van conventionele koel- of verwarmingsinstallaties zoals HR ketels, (traditionele) elektrische boilers en conventionele koelmachines niet is toegestaan. Ook lokale biomassa gestookte stookinstallaties (o.a. pellet kachel) zijn niet toegestaan i.v.m. de negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

In overleg met de ontwikkelaars wordt besproken:

- welke warmte en koude vraag de nieuwbouw zal hebben
- aan welke warmte en koude voorziening de verantwoordelijk ontwikkelaar denkt
- welke rol lokale duurzame lokale bronnen daarin hebben (bodem energie, IJ water, lokale duurzame opwek) en wat de rol van stadswarmte kan zijn

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert. De opwarming zet door, winters worden natter, zomers worden droger en extreme

regenbuien komen vaker voor. In het extremer wordende klimaat en de verdere verdichtende stad is ook in Amsterdam een extra inspanning nodig om de stad leefbaar te houden door het tegengaan van wateroverlast, hittestress en droogte.

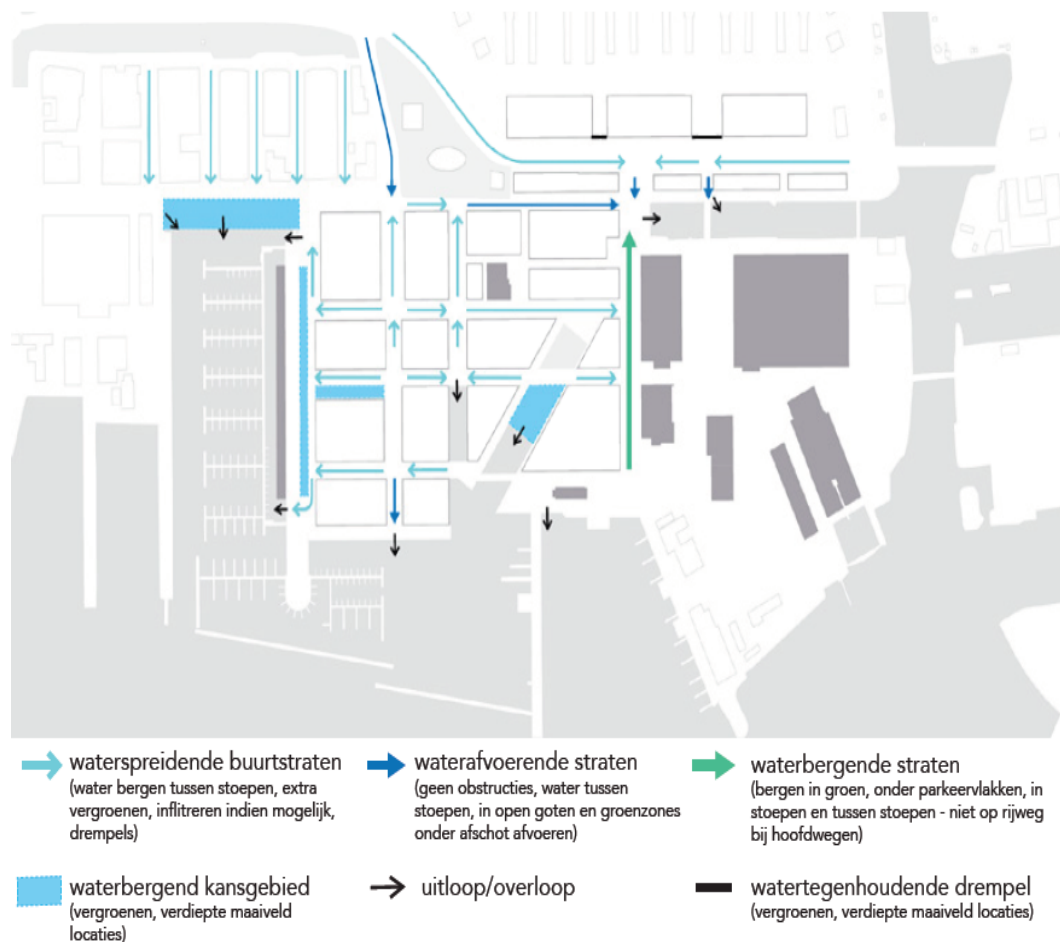
Conform het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 2021 moet de capaciteit voor hemelwaterberging in de openbare ruimte en op de te ontwikkelen kavels minimaal 60 mm/uur zijn. Hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur). Aangezien de klimaatverandering doorzet, zal de minimale rainproof norm in de toekomst naar verwachting aangescherpt worden. De minimale norm en het ambitieniveau zijn van toepassing op zowel de openbare ruimte als de kavelontwikkeling.

Openbare ruimte

In NDSM-West zal het hemelwater in de openbare ruimte waar mogelijk vertraagd en bovengronds afgevoerd worden en daarna geloosd worden op het oppervlaktewater in de omgeving. Dat is met het IJ, de Marina haven, Cornelis Douwes kanaal Oost en de NDSM gracht tussen B7 en B8 in de nabijheid ruim voor handen. Infiltreren in de bodem is NDSM West gezien de bodemgesteldheid (dikke kleilaag) niet van toepassing. Verder worden in de openbare ruimte ook waar mogelijk en wenselijk infiltratie zones gecreeerd

Kavel

De minimale norm van 60mm en de ambitie van 90 mm is ook van toepassing op kavel niveau.



rainproof ambitiek aart

Groene kwaliteit en ecologie

Amsterdam wil een groene stad zijn. Dat zorgt voor een prettige leefomgeving met meer kwaliteit, meer biodiversiteit en groen draagt ook bij aan lokale regen- en hittebestendigheid en vermindert grote droogtestress. Amsterdam kent daarom de groennorm die is opgebouwd uit drie aspecten. Een norm voor gebruiksgroen, een norm voor ecosysteemgroen en een afstandsnorm. Voor NDSM West is het niet mogelijk aan die normen te voldoen omdat het stedenbouwkundig plan is gemaakt voordat deze normen werden opgesteld. Het idee was juist om aan te sluiten op het stenige karakter van het monumentale ensemble van NDSM en om harde oevers te maken. Dat betekent niet dat er op NDSM West geen aandacht wordt besteed aan dit thema:

Openbare ruimte - groen en kwaliteit :

- Zoals in het IB (2013) is beschreven ligt NDSM in een groene en blauwe omgeving. De inzet is om NDSM zo goed mogelijk te verbinden met dit groenblauwe netwerk.

Kavelniveau:

Natuurinclusief bouwen: Veel dieren voelen zich thuis in en om de stad, zolang ze goede schuilplekken en broedplekken hebben die ze veilig kunnen bereiken. Een goede infrastructuur zonder barrières en met ecologische verbindingszones is daarvoor essentieel. Tuinen en gebouwen kunnen met kleine ingrepen zo worden ingericht dat dieren zich er thuis voelen. Het uitgangspunt bij nieuwbouw op NDSM is dat er natuurinclusief gebouwd wordt. Aan iedere ontwikkeling in NDSM wordt gevraagd dit onderwerp te implementeren.

Multifunctionele daken

De hoge bebouwingsdichtheid en de regels omtrent variatie in bouwvolumes maken dat een deel van de daken prominent in het zicht zullen zijn van de omliggende bewoners. Ook geldt dat de oppervlaktes van daken in NDSM-West keihard nodig zijn voor het realiseren van voldoende groen (de groennorm), het opvangen van hemelwater (de rainproof norm) en het opwekken van duurzame energie (de duurzame energie doelstelling). Dit is overigens geen nieuwe eis en werd ook al geformuleerd in het investeringsbesluit.

Plannen voor kavels in NDSM-West dienen daarom ook altijd in te gaan op de wijze waarop het dakoppervlakte optimaal wordt ingezet om bij te dragen aan de verschillende doelstellingen. Ook de daken van openbare gebouwen zoals scholen, de openbare parkeergarages op B3 zullen voorzien worden van multifunctionele daken.

Circulair NDSM: grondstoffen & materialen

In 2030 moet Nederland 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (mineralen, metalen en fossiel). Een stad waar we waardevolle materialen en grondstoffen hergebruiken en geen afval produceren. Ook Amsterdam wil meer grondstoffen en materialen in de kringloop houden en in 2050 volledig circulair zijn. De bouwketen is daarbij essentieel. Gebouwen en wegen zijn verantwoordelijk voor naar schatting 60% van het totale materiaalgebruik op aarde. Mede daarom wil Amsterdam de circulair ambities handen en voeten geven in de gebiedsontwikkeling. Dat betekent in de praktijk bijvoorbeeld hergebruik van materialen in gebouwen en de openbare ruimte, demontabele gebouwen met componenten en materialen die herbruikbaar zijn en flexibele gebouwen die gemakkelijk aangepast kunnen worden aan veranderende wensen.

Doordat we volop inzetten op hergebruik, zorgt dit ook voor meer lokale werkgelegenheid in de reparatie en verwerkingssector. Daarnaast zorgt deze verandering in consumptie en productie voor een verbetering van arbeidsomstandigheden in lagelonenlanden en helpen we zo de levensstandaard van mensen te verhogen, zowel binnen de stadsgrenzen als daarbuiten.

De aanpak hebben we beschreven in de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025. Het Innovatie- en uitvoeringsprogramma Amsterdam Circulair 2020 – 2021 beschrijft ruim 200 projecten die we momenteel al uitvoeren in de stad - veelal in samenwerking met partners.

Om de voortgang van een circulaire stad te kunnen volgen, ontwikkelt Amsterdam een Monitor. De monitor brengt grondstoffen- en materiaalstromen in kaart die de stad binnenkomen en volgt ze tot dat ze verwerkt worden.

Afval

Door de toekomstige hoge bebouwingsdichtheid is er een hogere productie van (huishoudelijk) afval. Afval scheidt Amsterdam idealiter in zes fracties namelijk: glas, papier & karton, textiel, pmd (plastic, metaal en drankenkartons), groente & fruit en restafval. Amsterdam wil het scheidingspercentage verhogen naar 65% conform het uitvoeringsplan Afval (2016).

Om te voorkomen dat de openbare ruimte te vol komt te staan met (ondergrondse) containers, is in NDSM-West gekozen voor perscontainers voor de restfractie van het huishoudelijk afval. Voor glas, papier, pmd en textiel komen aparte ondergrondse containers samen met de rest containers. Groente & fruit wordt vooralsnog niet apart ingezameld in NDSM aangezien daar nog geen stedelijke aanpak voor is ontwikkeld.

Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor hun afvalinzameling. Samenwerking op dit thema kan veel duurzaamheidswinst opleveren als gevolg van minder rijbewegingen in het gebied.

Duurzame mobiliteit en schone lucht

NDSM wil zich ontwikkelen tot schone, veilige en bereikbare wijk. Daarom zet NDSM in op ruimte voor de voetganger en fietser, terug dringen gemotoriseerd verkeer, inzet op elektrisch rijden en deelmobiliteit, versterking openbaar vervoer. Dat betekent concreet onder andere:

- Een deel van de openbare ruimte in NDSM wordt autoluw of zelfs autovrij zoals de openbare ruimte A4-A7', doodlopende straten bij blok B11, en de kade waar de pont aanlandt
- NDSM geeft ruimte aan de fietser in de openbare ruimte en op de kavels door fietsverbindingen met binnenstad, omliggende gebieden, voorzieningen, en toegankelijke fiets parkeerplekken op de kavel met voldoende (in pandige) ruimte voor (bak) fietsen, scooters en oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters
- Het aantal auto's wordt terug gedrongen door implementatie van strengere parkeernorm. Verder vindt parkeren plaats op eigen kavel of in de openbare parkeergarage B3.
- Het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte voor bezoekers loopt terug. Van die plekken wordt minimaal 10% voorzien van een elektrische laadpunt.
- Voor parkeervoorzieningen op kavels geldt dat te realiseren parkeervoorzieningen moet worden voorzien van elektrische laadpunten. Alle resterende parkeerplekken (in de garage) moet voorbereid zijn op toekomstige installatie van laadvoorzieningen.
- Ontwikkelaars die een eigen parkeergarage realiseren worden gestimuleerd om deelconcepten een plek te geven.
- In de toekomst zal worden gezien of er mogelijkheden zijn voor verbetering van het openbaar vervoer (mogelijk een bus door de wijk).

5.7.3 Conclusie

Het thema duurzaamheid is op basis van vastgesteld gemeentelijk beleid integraal onderdeel van de verdere ontwikkeling van de NDSM-werf West.

5.8 Overige omgevingsaspecten

Naast de hierboven beschouwde aspecten kunnen ook andere omgevingsaspecten een rol spelen bij de afweging van ruimtelijke ontwikkelingen. Hieronder wordt voor de volledigheid ingegaan op de aspecten stof, geur, water en natuur.

5.8.1 Stof

Met betrekking tot het beoordelen van stofhinder bestaat geen concreet toetsingskader voor ruimtelijke plannen, anders dan de regeling zoals beschreven in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In de Staat van Inrichtingen is tevens voor het aspect stofhinder een indicatieve milieuscore opgenomen om de potentiële effecten van stofemissie in te kunnen schatten. Over de functie van de Staat van Inrichtingen zie hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies.

Door LBP/Sight is op 15 december 2013 een aanvullende notitie geschreven (zie bijlage bij het bestemmingsplan NDSM-werf West), waarin nogmaals een beoordeling wordt gegeven van het aspect stoffinder. Hieruit kan worden geconcludeerd dat voor te hoge concentraties fijn stof en stoffinder (grof stof) in het plangebied niet hoeft te worden gevreesd.

Hoewel enige stoffinder vanwege Shipdock niet valt uit te sluiten, wordt de kans hierop zeer klein geacht gelet op de heersende windrichting en de grote afstand tussen de geplande woningbouw en de locatie waar straal- en spuitwerkzaamheden worden uitgevoerd (zeker in de huidige, maar ook in de toekomstige situatie). De potentiële hinder kan eventueel frequenter onderhoud van gebouwen en objecten (zoals auto's) vergen. Er is geen sprake van mogelijke gezondheidsschade. De onderdelen van nu voorliggende partiele herziening doen niets af aan deze eerdere afweging.

5.8.2 Geur

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. Uit onderzoek dat in het kader van de MER is uitgevoerd, 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". 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 onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de MER blijkt dat het plangebied wordt blootgesteld aan 1 tot 2 ou_E/m^3 als 98-percentiel geurimmissieconcentratie. Hoewel enige geurhinder niet uitgesloten kan worden, kan in het algemeen wel gesteld worden dat pas als de concentratie hoger is dan 5 ou_E/m^3 , er geen sprake meer is van acceptabel hinderniveau. 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.

In aanvulling op de onderzoeksresultaten zoals opgenomen in het MER Ontwikkeling NDSM werf, wordt opgemerkt dat Cargill in 2012 een nieuwe geurinstallatie in werking gesteld waardoor de geurcontour van dat bedrijf sterk is gereduceerd, zie onderstaande figuren. Van geurhinder in het plangebied NDSM werf west is daarom geen sprake. De onderdelen van nu voorliggende partiele herziening doen niets af aan deze eerdere afweging.



Geurcontouren van 1,9 en 3,0 ouE/m³ als 98-percentielwaarde als gevolg van Cargill Soja in de situatie zonder en met MBTF-geurinstallatie.

In het kader van het bestemmingsplan NDSM-werf West is eveneens de geuremissie van de inrichting voor een scheepswerf/ staalconstructiebedrijf aan de TT Vasumweg 131 (hierna Shipdock BV) en de mogelijke invloed op het onderhavige plangebied beoordeeld (rapport LBP/Sight van 15-12-2013, zie de bijlage van het bestemmingsplan NDSM werf west).

Voor Shipdock BV geldt ten aanzien van het aspect geur een indicatieve richtafstand van 100 meter bij het omgevingstype “rustige woonwijk” en 50 meter bij “gemengd gebied”. Aan beide afstanden wordt ruimschoots voldaan. Uit het rapport van LBP/Sight kan worden geconcludeerd dat deze indicatieve richtafstand toereikend is gelet op de bedrijfsvoering van Shipdock BV zoals genoemd in de meest recente vergunning aanvraag. Er valt derhalve geen onaanvaardbare geurhinder te verwachten. onderschreven. De onderdelen van nu voorliggende partiële herziening doen niets af aan deze eerdere afweging.

Voor de in het plangebied gevestigde autospuiterij geldt dat op de verbeelding van het bestemmingsplan een milieuzone is opgenomen hetgeen de vestiging van geurgevoelige objecten binnen 25 meter afstand (gemeten vanaf de emissiepunt) uitsluit. Hiermee wordt geborgd dat de autospuiterij aan het Activiteitenbesluit kan voldoen, maar ook dat er geen geurhinder ontstaat bij geurgevoelige bestemmingen. Deze milieuzone blijft met deze partiële herziening gehandhaafd.

5.8.3 Water

In het kader van de MER en het bestemmingsplan NDSM-werf West is een waterparagraaf opgesteld. De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets, waarin de verschillende effecten van het bestemmingsplan op het watersysteem in beeld wordt gebracht. 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. In de toelichting van het genoemde bestemmingsplan zijn de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

In het kader van de verdere ontwikkeling van de werf heeft het aspect water ook de nodige (extra) aandacht. Het klimaat verandert. De opwarming zet door, winters worden natter, zomers worden droger en extreme regenbuien komen vaker voor. In het extremer wordende klimaat en de verdere verdichtende stad is ook in Amsterdam een extra inspanning nodig om de stad leefbaar te houden door het tegengaan van wateroverlast, hittestress en droogte.

Conform het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 2021 moet de capaciteit voor hemelwaterberging in de openbare ruimte en op de te ontwikkelen kavels minimaal 60 mm/uur zijn. Hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm/uur). Aangezien de klimaatverandering doorzet, zal de minimale rainproof norm in de toekomst naar verwachting aangescherpt worden. De minimale norm en het ambitieniveau zijn van toepassing op zowel de openbare ruimte als de kavelontwikkeling.

In NDSM-West zal het hemelwater in de openbare ruimte waar mogelijk vertraagd en bovengronds afgevoerd worden en daarna geloosd worden op het oppervlaktewater in de omgeving. Dat is met het IJ, de Marina haven, Cornelis Douwes kanaal Oost en de NDSM gracht tussen B7 en B8 in de nabijheid ruim voor handen. Infiltreren in de bodem is op NDSM West gezien de bodemgesteldheid (dikke kleilaag) niet van toepassing. Verder worden in de openbare ruimte ook waar mogelijk en wenselijk infiltratie zones gecreeerd. De minimale norm van 60mm en de ambitie van 90 mm is ook van toepassing op kavel niveau.

De conclusie die in het bestemmingsplan NDSM-werf West ten aanzien van oppervlaktewater, grondwater, riolering, waterveiligheid en watercompensatie wordt getrokken is dat het bestemmingsplan geen onaanvaardbaar gevolgen heeft op het waterhuishouden in en rondom het plangebied. De onderdelen van nu voorliggende partiële herziening doen niets af aan deze eerdere afweging. Bij de verdere planontwikkeling van NDSM is daarbij ook extra aandacht voor het onderwerp rainproof.

5.8.4 Natuur

Het bestemmingsplan biedt geen nieuwe bouw mogelijkheden op plaatsen waar dit al niet mogelijk was en heeft geen andere effecten op de in de milieueffectrapportage NDSM- werf West beschouwde effecten op beschermde soorten en gebieden. De natuurwaarden in het plangebied is - zo blijkt uit eerdere inventarisaties (Gemeente Amsterdam, 2015 & 2019) momenteel gering. Er bevinden zich, behalve nesten van de jaarrond beschermde huismus, nesten van tijdens het broedseizoen beschermde vogels en algemeen voorkomende zoogdieren, verder geen beschermde flora en fauna in het gebied.

Tijdens een veldbezoek (2019) heeft Tauw de aanwezige beschermde flora en fauna binnen het plangebied op waarden beoordeeld. Daarnaast zijn verschillende kaderstellende documenten van het landelijke en lokale beleid geraadpleegd zoals de ligging van het plangebied tot Natura 2000-gebieden, gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de Hoofdgroenstructuur en Ecologische Structuur van de Gemeente Amsterdam. Voor het literatuuronderzoek naar beschermde soorten is gebruik gemaakt van de Nationale Database Flora en Fauna (NDFF) en van de "Natuurtoets herinrichting NDSM oktober 2015" (Gemeente Amsterdam, 2015).

De ontwikkelingen op de NDSM-werf West hebben geen effect op de huidige nestlocaties van huismus op locatie van de afbramerij. Er is namelijk geen sprake van sloop of renovatie van een gebouw met een nestlocatie. De huismussen foerageren in de tegenover gelegen 'Zandbulten'. Tijdens de lunch foerageren ze op het terras bij de hoofdingang van de afbramerij, recht onder de letters van de Abramerij. Het gebied van de Zandbulten blijft behouden. De broodloods (buiten plangebied van NDSM-werf West) verdwijnt op termijn, maar dit heeft geen effect op de beschikbaarheid van alternatieve foerageergebieden (de Zandbulten). Ook is een geclusterde groep bomen voorzien in de nieuwe inrichtingsplannen (zie figuur 6 van het natuuronderzoek 2019). Tot slot is recent ook een nieuwe zandstrook aangelegd voor

huismussen, tussen de ms. Tarnweg en de ms. Oslofjordweg). Aan de westzijde van de ms. Van Riemsdijkweg is ook een groenstrook met bomen voorzien. Deze strook wordt ecologisch ingericht. De conclusie is daarom dat sprake is van behoud van een bestendige situatie ten aanzien van drie nesten van huismussen en het erbij horend functioneel leefgebied (behoud bramerij, zandbulten, een nieuwe zandstrook en nieuw groen in de toekomstige situatie). Een ontheffing voor uitvoering van de werkzaamheden is niet nodig.

De conclusies uit het natuuronderzoek (december 2019) luiden;

- Huismus komt voor op de NDSM-werf, zowel met nesten als functioneel leefgebied. De leefgebieden van huismus op de werf (zowel West als Oost) blijven behouden, er is geen sprake van een overtreding van de wet.
- Om negatieve effecten te voorkomen als gevolg van onderhoudswerkzaamheden, dient de gemeente te voldoen aan een voorwaarden om negatieve effecten te voorkomen op huismussen. Dit heeft betrekking op het sparen van groen in vastgestelde rust- en foerageergebieden.
- Er zijn geen negatieve effecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen op overige beschermde soorten.
- Natuurinclusieve kansen worden gerealiseerd met de groene inrichting van de toekomstige openbare ruimte. Overige aanbevelingen voor een groener sterker te ontwikkelen gebied:
 - a. Breng geschikte groenelementen aan voor huismussen, zoals groen blijvende hagen (zoals met klimop, liguster);
 - b. Breng waar mogelijk verticale begroeiing aan, zoals wingerd, klimop, blauwe regen, hop of Chinese bruidssluier;
 - c. Neem in de nieuwbouw nestvoorzieningen voor huismussen op. Dit vergroot de beschikbaarheid aan nesten op het NDSM-terrein.
- Bruine rat komt voor op het NDSM-terrein. Het advies is om in de toekomstige inrichting rekening te houden met (het voorkomen van plagen) de bruine rat.

Voor wat betreft gebiedsbescherming kunnen negatieve effecten op Natura 2000 gebieden en NNN op voorhand worden uitgesloten gelet op de aard en omvang van het bestaande en nieuwe programma en de afstand tot het meest dichtbij gelegen Natura 2000 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske' gebied op ruim 3,5 kilometer (zie bijlagen).

Het aspect natuur vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische beschrijving

6.1 Systematiek juridische regeling

Voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan NDSM-werf West voorziet in de aanpassing van enkele regels, maar laat het bestemmingsplan verder intact. De partiële herziening kent als gevolg daarvan een, ten opzichte van de gebruikelijke planregels, enigszins afwijkende redactie van de regels.

6.2 Artikelgewijze toelichting

6.2.1 Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 bevat een aantal begripsbepalingen. Overigens betreft het geen begrippen die voorkomen in de regels. Hiervoor wordt verwezen naar het 'moederplan' bestemmingsplan NDSM-werf West (2014). Opname van de bepalingen is nodig om het bestemmingsplan digitaal beschikbaar te kunnen stellen.

6.2.2 Artikel 2 Bestemmingsregels

In artikel 2 zijn de daadwerkelijke herzieningsregels opgenomen. Uitgangspunt voor de herzieningsregels is de regel zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan NDSM-werf West. In de herzieningsregels wordt aangegeven waaruit de wijziging ervan bestaat. De herzieningsregels zijn dus niet zelfstandig leesbaar en toepasbaar, en moeten in samenhang met het geldende bestemmingsplan worden gelezen.

De afzonderlijke herzieningsregels zijn voorzien van een Romeinse nummering. Hieronder volgt per herzieningsregel een toelichting.

I. Aanvulling artikel 4, lid 4.3 en intrekking lid 4.6 en verder

In artikel 2, onder I en verder wordt bepaald dat aan artikel 4, 5 en 6 van het bestemmingsplan NDSM-werf West een nieuwe afwijkmogelijkheid toegevoegd. Daartoe wordt in lid 4.3 (en verder), een nieuw onderdeel opgenomen. Dit gebeurt onder intrekking van de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in artikellid 4.6 (en verder) van het bestemmingsplan.

De binnenplanse afwijkingsmogelijkheid bevat dezelfde inhoud als de binnenplanse wijzigingsbevoegdheid, met dien verstande dat een duidelijkere maximale footprint van hoogbouwaccenten is opgenomen.

Bepaald wordt dat het college van burgemeester en wethouders (het dagelijks bestuur) bevoegd is een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van de bouwhoogte zoals opgenomen in (onder andere) lid 4.2, onder a, ten behoeve van hoogbouwaccenten met inachtneming van een aantal voorwaarden.

Allereerst is als voorwaarde opgenomen dat de maximum bouwhoogte van de te vergunning bebouwing niet meer bedraagt dan 60 meter (en voor kavel A5 tot 120 meter). De bepalingen in artikel 2 van het bestemmingsplan NDSM-werf West over de wijze van meten blijven onverkort van toepassing (zie hierna).

Als voorwaarde geldt verder dat een aanvullende hoogbouweffectenrapportage moet worden gedaan waaruit blijkt dat het hoogbouwaccent geen onaanvaardbare wind-, schaduw en visuele hinder veroorzaakt, geen storend effect heeft op het UNESCO-gebied en dat het geen onaanvaardbaar nadelige

uitstraling heeft op de openbare ruimte. Dit onderzoek dient te worden overleg bij de aanvraag om een afwijkvergunning. Blijkt uit de hoogbouweffectrapportage onvoldoende dat de betreffende gevolgen niet zullen optreden, dan kan de vergunning niet worden verleend. Bij de beoordeling hiervan wordt door de afdeling die gaat over vergunningverlening advies gevraagd aan die organisatieonderdelen die gaan over de behartiging van de desbetreffende belangen.

Vervolgens is als harde regel opgenomen dat de grondoppervlakte van het bouwgedeelte boven de 30 meter bouwhoogte is niet groter mag zijn dan 575 m². Hiermee wordt de slankheid van het hoogbouwaccent geborgd.

Verder moet het hoogbouw accent voldoen aan de criteria voor hoogbouw zoals geformuleerd in het Investeringsbesluit NDSM (IB), zoals opgenomen in de bijlage bij de regels van het bestemmingsplan NDSM-werf West.

De laatste regels hebben betrekking op het bepaalde in de Wet geluidhinder. Voor bebouwing tot 30 meter hoog voorziet het bestemmingsplan NDSM-werf West in een adequate regeling. Voor het bouwgedeelte boven de 30 meter is dat niet het geval.

Teneinde hierin te voorzien wordt hiervoor bepaald dat het bouwgedeelte boven de 30 meter dat geheel of gedeeltelijk kan worden gebruikt ten behoeve van een geluidgevoelige functie vanwege het wegverkeerslawaai dient te zijn voorzien van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies. Dit is alleen niet nodig wanneer wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Dat is het geval wanneer is aangetoond dat is wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde dan wel een vastgestelde hogere waarde.

Artikel 5 en 6 zijn op overeenkomstige wijze aangepast. Daarnaast is - omwille van de flexibiliteit in de fasering van de ontwikkeling - eveneens artikel 6.2 onder a aangepast. Hier is de tekst 'Gemengd 2 en' geschrapt.

Binnen de woonfunctie wordt met het toevoegen van begripsbepalingen en het herformuleren van de doeleindenomschrijving van 'wonen' in artikel 4, 5 en 6, aangesloten bij de gemeentelijke Huisvestingsverordening. Met deze aanpassingen wordt onzelfstandig wonen en bed&breakfast alleen onder voorwaarden mogelijk. Gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan; hiervoor werd sinds 2016 al geen vergunning meer verleend.

II Aanpassing artikel 17

In artikel 17 van het bestemmingsplan zijn de algemene gebruiksregels opgenomen. In de aanpassing zijn de nieuwe metrages van het programma opgenomen en zijn de actuele parkeernormen van toepassing verklaard voor nieuwe aanvragen omgevingsvergunningen.

Artikel 3 Overige regels

In artikel 3 is bepaald dat de regels van het bestemmingsplan NDSM-werf West met inbegrip van uitwerking- en wijzigingsplannen, en omgevingsvergunningen, voor het overige onverminderd van toepassing blijven.

Artikel 4 Overgangsrecht

In artikel 4 is overeenkomstig het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening het voorgeschreven overgangsrecht opgenomen.

Artikel 5 Slotregel

In artikel 5 is ten slotte zoals gebruikelijk de aanhaaltitel van de partiele herziening opgenomen.

Hoofdstuk 7 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet de toelichting van het bestemmingsplan inzicht geven in de uitvoerbaarheid van het plan. Daaronder wordt ook de economische uitvoerbaarheid begrepen. In dit hoofdstuk wordt naast het kostenverhaal op grond van de Wro ingegaan op de grondexploitatie NDSM.

In 2013 is de grondexploitatie vastgesteld voor de delen van het plangebied die naar verwachting in de periode tot 2025 ontwikkeld zouden worden. Dat ging om de grondexploitatie NDSM West fase 1, NDSM Oost en NDSM Haven. Voor NDSM West fase 2 werd toentertijd nog geen grondexploitatie vastgesteld omdat de ontwikkeling pas na 2025 werd voorzien.

Nu de plannen voor NDSM zich in een stroomversnelling bevinden zal het plandeel west fase 2 vóór 2025 worden ontwikkeld en wordt de grondexploitatie herzien. De herziene grondexploitatie voor west bestaat dan uit drie fasen. West fase 1 is reeds in ontwikkeling en is onderdeel van een samenwerkingsovereenkomst met een projectontwikkelaar. Fase 2 wordt geactiveerd en toegevoegd aan de grondexploitatie en maakt ook onderdeel uit van dezelfde samenwerkingsovereenkomst van fase 1. West fase 3 staat op zichzelf waar sprake is van transformatie. De periode waarin de kosten en opbrengsten worden gerealiseerd bedraagt 10 jaar, gerekend vanaf 2020 tot en met 2030.

De grondexploitatie laat een positief resultaat zien. De verwachte grondopbrengsten voor fase 1 en fase 2 zijn gebaseerd op de samenwerkingsovereenkomst met de projectontwikkelaar, voor fase 3 is een grondprijs gehanteerd die overeenkomt met een transformatie locatie. De grondexploitatie voorziet in eventuele kosten van planschade.

Het positieve saldo van de grondexploitatie zal worden gestort in het Vereveningsfonds.

Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wro moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. Afdeling 6 van de Wro (grondexploitatie) is erop gericht dat de gemeente kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, kunnen deze ook niet worden verhaald.

Op basis van artikel 6.12, lid 2 Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is. Dat is voor NDSM het geval nu de gemeente zelf eigenaar is van de grond en kostenverhaal via erfpacht plaatsvindt.

De gemeenteraad zal daartoe bij het vaststellen van het bestemmingsplan expliciet besluiten.

Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is aangetoond. De projectkosten worden gedekt via de grondexploitatie. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard). Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Waternet;
3. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
4. Gasunie;
5. Port of Amsterdam;
6. Centraal Nautisch Beheer;
7. Rijkswaterstaat;

Er is geen reactie ontvangen van de genoemde instanties.

Parallel aan het vooroverleg is advies gevraagd aan het Stadsdeel Noord.

Het Stadsdeel Noord adviseert positief over de aanpassing van het programma voor NDSM-werf West om daarmee de verdere beoogde ontwikkeling te faciliteren. Het bestemmingsplan laat - net als het nu geldende bestemmingsplan - ruimte voor verschillende soorten woningen en biedt ruimte om te zoeken naar kansen in het kader van de ongedeelde wijk. Hierbij gaat het om een divers woningaanbod, maar zeker ook over voorzieningen die zowel door de nieuwe bewoners als door de bewoners in de bestaande wijken kunnen worden gebruikt. Het Stadsdeel Noord vraagt aandacht voor het behoud van voldoende ruimte voor het niet-woonprogramma en spreekt haar zorg uit over de groennorm in het gebied, en de capaciteit van de huidige infrastructuur en ziet kansen voor het onderzoeken van mogelijkheden voor transport over het water.

Het Stadsdeel wil tenslotte verder graag betrokken worden bij de definitieve uitwerking van de aanscherping van het stedenbouwkundig plan zodat concreet wordt hoe invulling wordt gegeven aan onder andere de kansen voor de ongedeelde wijk en het stimuleren van andere modaliteiten dan de auto.

Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West, 1e herziening heeft met ingang van 27 maart 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn drie zienswijzen ingediend, waarvoor wordt verwezen naar de Nota van Beantwoording als onderdeel van het raadsbesluit tot vaststelling.